



جامعة ألكلي محند أولحاج - البويرة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر 2 في القانون

تخصص: عقود ومسؤولية

تحت إشراف الأستاذ:

- بلعزوز رابح

من إعداد الطالبة:

- زناجي آسية

لجنة المناقشة

1- الأستاذ: خمري أعمار..... رئيساً

2- الأستاذ: بلعزوز رابح..... مُشرفاً ومقرراً

3- الأستاذة: بن صر حورية..... ممتحنة

تاريخ المناقشة : 2016/01/14

السنة الجامعية: 2014-2015

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

إهداء

أشكر الله تبارك وتعالى أعانني ووفقني لإنجاز هذا العمل وإتمامه،
فالحمد لله رب العالمين.

أما بعد

أهدي ثمرة جهدي بحثي المتواضع،
إلى أعز الناس، إلى من قال في حقهما تعالى:
{ وقل ربي أرحمهما كما ربياني صغيرا }

والدتي ووالدي حفظهما الله ورعاهما وأطال في عمريهما.
إلى كل العائلة الكريمة أخواتي وأخي وأزواجهن
وكل أبنائهم خاصة أيمن.

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد وكانوا سببا في نجاحي
إلى كل الأساتذة الذين تعلمت على أيديهم إقرارا بفضلهم

وعرفانا بجميل صنيعهم

إلى كل عمال، موظفي، وأساتذة كلية الحقوق بجامعة البويرة
إلى كل الذين أحبهم أهدي لهم هذا العمل المتواضع

كلمة شكر وتقدير

الحمد لله الذي أنار لي درب العلم والمعرفة أن وهبني

القوة والمقدرة والبحث ويسر لي طريق النجاح

على أداء هذا الواجب ووفقني في إنجازه.

إعترافاً بالفضل والجميل أتوجه بخالص الشكر وعميق

التقدير والإمتنان إلى كل من قدم لي يد

المساعدة لإنجاز هذا العمل.

وإلى جميع الأساتذة الذين سهروا على تدريسنا وتعليمنا.

وأخص بالذكر المحامي والأستاذ المشرف

بلعزوز رابح الذي قبل الإشراف على مذكرتي

ولم يبخل علي بتوجيهاته وزودني بالنصائح

والإرشادات التي أضاعت

أمامي سبيل البحث. فجزاه الله عني كل خير.

Les abréviations قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية.

إها: إتفاقية هامبورغ.

ج ر: جريدة رسمية.

د.ب.ن: دون بلد النشر.

د.س.ن: دون سنة النشر.

ص. ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

م ب: معاهدة بروكسل.

ثانياً: باللغة الفرنسية.

ADMA : Annuaire de Droit Maritime et Aéro-Spatial.

D : Dalloz.

D M : Droit Maritime.

Op.Cit : Opus Citatum (ouvrage précédemment cité).

P : Page.

P P : de la page ... a la page.

مقدمة

يأتي النقل في طليعة صور الإستغلال التجاري للبيئة البحرية فإن نقل البضائع بوجه عام يعد عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر⁽¹⁾، أي أن عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية فإنها ترتبط بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع.

إن هذا العقد لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع الأخرى إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة في تنفيذه ألا وهي السفينة بحيث هذه الأخيرة تكون معرضة لمخاطر في عمق البحر، لذا تعين على المشرع عند تنظيمه للنقل البحري للبضائع أن يحاول التوفيق بين تشجيع الإستثمارات في مجال التجارة البحرية وكذلك وجوب توفير الحماية لمتلقي خدمة النقل البحري وهم شاحنوا البضائع، غير أن تحقيق التوفيق والتوازن بين هذين الاعتبارين هو عماد التنظيم القانوني لعقد نقل البضائع بحرًا⁽²⁾.

نشير أيضا إلى أن عقد النقل البحري للبضائع قد يتم بمقتضى مشاركة إيجار أو بمقتضى وثيقة الشحن فإن مشاركة الإيجار هو العقد المبرم بين مالك السفينة والشاحن بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة⁽³⁾.

يلتزم مؤجر السفينة بموجب إتفاقية على أن يتم إستئجار السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويتم إستئجارها على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة أو بهيكلها على ثلاثة أنواع: النوع الأول يتعهد المؤجر في عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة وذلك بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مجهزة ومسلحة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر مقابل أن يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، أما النوع الثاني يتعهد المؤجر

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 2001، ص 237.

(2) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص 147.

(3) علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 11.

بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة مقابل تعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، هذا ما يسمى المشاركة الزمنية والنوع الأخير يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة بهيكلها بوضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود والمستأجر يتعهد بدفع الأجرة⁽¹⁾.

نجد الناقل البحري في هذا العقد هو الطرف الإقتصادي الأقوى فمن الصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها له الناقل في وثيقة الشحن خاصة ما يتعلق بالأجرة وإعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضائع، فإن هذه الشروط ألحقت أضرار بليغة بالشاحنين وكذا نشوب نزاعات عديدة بين الشاحنين والناقلين، هذا ما أدى بهم للمطالبة بالحد منها بحيث أنه لهذا السبب ظهرت عدة إتفاقيات ومعاهدات دولية لضبط هذا الوضع أهمها الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 المسماة بمعاهدة بروكسل، وكذلك إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978 التي جاءت لتحل مكان معاهدة بروكسل⁽²⁾.

الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري للبضائع عرف في نهاية القرن الثامن عشر توازن في الحقوق والإلتزامات بين الناقلين وأصحاب البضائع⁽³⁾.

(1) كل المواد 695 - 650 - 640 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ج ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977.

(2) إتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924 المتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، ج ر رقم 47 الصادرة سنة 27 أبريل 1998، ولها بروتوكولين معدلين لها الأول موقع بتاريخ 23-02-1968 ببروكسل دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني موقع بتاريخ 21-12-1979 دخل حيز التنفيذ في 14-02-1984، إنضمت الجزائر إلى إتفاقية بروكسل بموجب مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.

(3) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 27.

لكن الخلل في التوازن المعهود في عقد النقل البحري للبضائع طرأ منذ بداية دخول القرن التاسع عشر وذلك عندما برزت إلى الوجود مشكلة توزيع مخاطر النقل بين ذوي المصالح في ملكية البضائع وهم الشاحنون، وبين ذوي المصالح في ملكية السفينة وهم الناقلون والسبب في ذلك أن الشروط الإتفاقية حلت محل القوانين السائدة⁽¹⁾.

وترتب على ذلك تواطئ الناقلون في تضمين عقد النقل البحري الشروط التي تتفق مع مصالحهم كما أنها تهدف إلى إعفائهم من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع⁽²⁾، فإن عقد النقل البحري قد تحول وأصبح عقد إذعان يمكن للناقل أن يضمنه ما يشاء من شروط ولا يمكن لأصحاب البضائع مناقشتها، هذا ما ترتب على الشاحنون ضرورة البحث عن الحماية المطلوبة من خلال التدخل التشريعي لإعادة التوازن بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع⁽³⁾.

كما نشير أيضا إلى أن العرف البحري إستقر على إستعمال سند الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع عن طريق البحر فإنها الوسيلة القانونية لتنفيذ عملية النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة، التي بموجبها يتم نقل الجزء الأكبر من البضائع من جهة ومن جهة أخرى فإن بضاعة كل شاحن لا تكفي عادة لمليء سفينة بأكملها أو جزء هام منها، إضافة إلى ذلك المرسل لا يختار السفينة ولا يهتم بها بل أنه يهتم فقط بالشركة التي تتولى النقل⁽⁴⁾.

(1) فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996، ص 119.

(2) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1975، ص 177.

(3) علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، د-س-ن، ص 289.

(4) ومعنى ذلك شخصية الناقل بما يقدمه من خدمات وذلك نظراً لأهمية عقد النقل البحري للبضائع والذي يتم بموجب سند الشحن دون غيره.

كما تجدر الإشارة أنه منذ سنة 1998 الجزائر بدأت تولي نوعاً من الإهتمام بالجانب البحري وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998⁽¹⁾، وذلك بعد التحولات الكبرى التي عرفتھا الجزائر وفتح مجالات الإستثمار الخاص الوطني والأجنبي، وهذا التعديل مس ستة مواد فقط من أصل 78 مادة منظمة للنقل البحري للبضائع⁽²⁾، لذلك فإن لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمھا⁽³⁾.

فلو طبقنا كل هذا على عقد النقل البحري للبضائع فإنه يقتضي بنا الأمر التعريف بهذا العقد وكذا أن نبين خصائصه الأساسية، إن عقد النقل البحري هو ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر مقابل أجر معلوم يتعهد به الشاحن، هذا ما نصت عليه المادة 738 من القانون البحري⁽⁴⁾.

من الواضح أن عقد النقل البحري للبضائع يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن وهناك طرف ثالث يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه، إذن الناقل هو طرف في عقد النقل البحري للبضائع أين يلتزم بنقل البضائع التي يسلمھا له الشاحن لفائدة المرسل إليه، لكن بالرجوع إلى وثيقة الشحن فمن السهل التعرف على هوية الناقل⁽⁵⁾.

(1) قانون رقم 98/05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل والمتمم للأمر 80/76، ج ر رقم 47، الصادرة سنة 27 أفريل 1998.

(2) الستة المواد هذه 739-765-801 الفقرة الأولى-802 الفقرة الثانية-805-802. كلها مسها التعديل الأخير بموجب قانون 98/05.

(3) لذلك فإن النقل باعتباره عمل مادي لا يقتصر على أنه عقداً كسائر العقود وإنما هو ظاهرة من أخطر وأعمق الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية في كل عصورھا.

(4) نصت على أنه: " يتعهد الناقل بعقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة " من أمر رقم 80/76 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25-06-1998 المتضمن القانون البحري الجريدتان الرسميتان رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.

(5) أي أنه إذا صدرت وثيقة الشحن خالية من إسم الناقل عد المجهز ناقل، أما إذا ظهر على صدر وثيقة النقل إسم معين فهو الناقل بذاته.

الشاحن هو الطرف الذي يقدم إلى الناقل أو إلى ممثله البضائع ويجب أن ترفق بتصريح لكافة بياناتها وذلك مقابل إصدار وثيقة شحن من الناقل، وهناك أيضا المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع ألا وهو المرسل إليه وذلك دون أن يكون طرفا منشأ له والمرسل إليه قد يكون معروفا عند إبرام العقد وقد يكون مجهولاً لأن عقد النقل ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو للحامل⁽¹⁾.

معناه أن عقد النقل البحري وإن كان ينعقد بين طرفين الناقل والشاحن وهذا يرتب حقوق للمرسل إليه⁽²⁾، وذلك بواسطة مطالبة الناقل بتسليمه البضائع عند الوصول في الموعد المحدد وهو يسأله عن تسليم البضائع وفقا لشروط العقد المتفق عليه⁽³⁾.

عقد النقل البحري هو عقد رضائي لا يشترط لإنعقاده شكلا خاصا إلا أنه يشترط الكتابة لإثباته لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن البضائع ومواعيد وشروط عملية النقل ومقدار الأجرة المتفق عليها وكل البيانات التي لا يمكن تصورها إلا بالكتابة⁽⁴⁾.

أما كون هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب إلتزامات في ذمة طرفيه يلتزم فيه الشاحن بتسليم البضائع التي إنعقد بنقلها في المكان والزمان المتفق عليه ويلتزم كذلك بدفع أجرة النقل، والناقل تقع عليه إلتزامات ينجم عن الإخلال بها ضياع وخسارة للبضائع المنقولة هذا ما يستوجب مساءلته عن تعويض صاحب الحق في البضاعة، ومعنى ذلك أن الناقل البحري ملزم بالتنفيذ الملائم لإلتزاماته المكرسة في وثيقة الشحن إلى غاية

(1) حسب نص المادة 758 من القانون البحري على أنه يمكن وضع وثيقة الشحن: أ- بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية، ب- الأمر شاحن أو شخص أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، ج- لحاملها، إذا لم يعين الشحن في وثيقة الشحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن.

(2) علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص 196.

(3) عقد النقل البحري لا يرتب على ذمة المرسل إليه حقوقا فقط إنما كذلك إلتزامات منها دفع أجرة الحمولة إلى الناقل إذا كانت واجبة الدفع عند الوصول.

(4) نظراً لأهمية الوثيقة عمليا وقانونيا المشرع الجزائري نظم أحكامها في أكثر من عشرين مادة، وقد خصصنا ذلك المبحث الثاني من الفصل الأول من هذه المذكرة.

تسليم البضائع إلى المرسل إليه وهذه الإلتزامات يجب أن تكون قبل بداية الرحلة وأثناءها إلى حتى الوصول⁽¹⁾.

وتطرح عدة تساؤلات بشأن عقد النقل البحري للبضائع سواء إذا تعلق الأمر بنقل دولي تحكمه الإتفاقيات الدولية أو بنقل داخلي يخضع للقانون البحري الجزائري، وهذا كله يدور حول أحكام عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾.

من خلال ما سبق سنتناول موضوع بحثنا هذا وفق الإشكالية التالية:

ما هي الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع ؟

هذه الإشكالية رئيسية تتدرج تحتها عدة إشكالات فرعية وهي:

- كيف يتم تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه وإثباته بوثيقة الشحن أو بوثائق أخرى مشابهة لها ؟

- كيف يتم تحديد الإلتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري للبضائع ؟

تتطلب منا الإجابة على هذه الإشكالية وفق خطة حاولت أن أوضح من خلالها الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع من حيث تكوين عقد النقل البحري وإثباته (الفصل الأول)، وتنفيذ عقد النقل البحري وآثاره للتعرف على الإلتزامات كل طرف من أطراف العقد (الفصل الثاني).

(1) سوف نتطرق بالتفصيل إلى الإلتزامات الناقل البحري للبضائع في المطلب الثاني من المبحث الأول، من الفصل الثاني من هذه المذكرة، ص 57 وما بعدها.

(2) إما من حيث شكل العقد وتداوله ووظائفه والبيانات المدونة به وحجبيته أو من حيث مضمونه لمعرفة حقوق والإلتزامات أطرافه وكذا طرق إنقضاء هذا العقد.

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر رافدًا هامًا ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، هذه العملية هي وسيلة مادية ترتبط بتصريف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، الذي يعد من أهم العقود التي يتم إبرامها في مجال التجارة، نظرًا لأهمية الوسيلة المستخدمة لنقل البضائع بحرًا، هذا ما أدى إلى ظهور عدة إتفاقيات دولية التي تنظم النقل البحري للبضائع. فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري. وعليه سوف نتطرق إلى مختلف التعاريف التي وردت بشأن عقد النقل البحري للبضائع وتبيان خصائص هذا العقد وعناصره في المبحث الأول. كما نخصص إثبات عقد النقل البحري للبضائع إما إثباته بوثيقة الشحن أو بوسائل أخرى في المبحث الثاني.

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل البحري للبضائع ووسائل إثباته

يقوم عقد النقل البحري بوظيفة إقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعنية⁽¹⁾، فهذا النشاط لا يتوقف في حدود الدولة الواحدة، إنما يشمل أقاليم الدول الأخرى، نظراً لما يلبي من إحتياجات للأفراد.

ليبيان مفهوم عقد النقل البحري للبضائع ووسائل إثباته، سنتعرض أولاً إلى مختلف التعاريف التي تشملها. وكذلك تمييزه عن غيره من العقود المشابهة له في المطلب الأول. ثم تحديد خصائص هذا العقد وعناصره في المطلب الثاني.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع وتمييزه عن غيره من العقود المشابهة له

إن عقد النقل البحري للبضائع يعتبر موضوع جد هام في المجال البحري، لذلك ظهرت عدة تعاريف له ونتطرق في هذا المطلب لتعريف عقد النقل البحري للبضائع. منها التعريف الفقهي، تعريف هذا العقد وفقاً للاتفاقيات الدولية، وكذلك التعريف الذي أورده المشرع البحري الجزائري. كما نبين ما يميز هذا العقد عن غيره من العقود. وذلك من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول

التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع

لقد اختلف توحيد تعريف لعقد النقل البحري للبضائع، بالرغم من أن أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه وعناصره، وفي هذا الإطار يعرف جانب من الفقه هذا العقد

⁽¹⁾ عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 222.

على أنه: " عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بنقل بضاعة معينة لحساب المرسل من مكان لآخر عن طريق البحر لقاء أجر محدد "(1).

غالباً ما يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى الطرف الثالث وهو المرسل إليه، فهنا يستفيد هذا الأخير من العقد بالرغم من عدم كونه طرفاً فيه، لأن آثار عقد النقل البحري للبضائع تقتصر فقط على طرفين وهما الشاحن والناقل.

ويعرف البعض الآخر هذا العقد بأنه: " العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجره وفي الحدود المتفق عليها "(2).

يعد هذا التعريف في الواقع، أكثر شمولية ودقة في تحديد العناصر القانونية لعقد نقل البضائع بحرًا، والإختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري ليس مقصوراً على الفقه فقط، بل حتى في المجال التشريعي سواء الداخلي أو المعاهدات الدولية.

الفرع الثاني

تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية

معظم دول العالم التي تهتم بالتجارة البحرية، تبادر في إدخال تعديلات جديدة على معاهدة بروكسل 1924 أو بروتوكولاتها 1968-1978⁽³⁾ وبين إ.ها⁽⁴⁾ سنة 1978.

(1) أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 24.

(2) مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهم، أساسيات القانون البحري والقانون التجاري، منشأة المعارف الإسكندرية، د.س.ن، ص 357.

(3) معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924. تعرف بإسم قواعد لاهاي، بلغ عدد الدول الأعضاء 48 دولة.

(4) وهي إتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 تعرف بإسم قواعد هامبورغ بلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة.

ومن بين الإتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع عقد النقل البحري للبضائع نجد: إتفاقية بروكسل عام 1924 (أولاً)، معاهدة هامبورغ عام 1978 (ثانياً) وقواعد روتردام عام 2008 (ثالثاً).

أولاً- إتفاقية بروكسل 1924:

نصت المادة الأولى الفقرة الثانية من المعاهدة الخاصة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي إنضمت إليها الجزائر 1964 على أن " عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرًا وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن "(1).

تم تفسير مضمون المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية فتقول " ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار، فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية ".

نخلص من هذين النصين أن أحكام المعاهدة تطبق فقط على النقل البحري وذلك بموجب وثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة، ومن ثمة يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاءون من شروط في سندات الإيجار (2).

(1) كون إتفاقية بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد التي تتعلق بسندات الشحن، بالرغم من أن هذه السندات لم تعرف بصفة دقيقة.

(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2006، ص 248.

الملاحظ أن معاهدة بروكسل لم تكن تقنيًا شاملاً للنقل البحري، إنما هي تنطبق على أية وثيقة مماثلة تتعلق بسندات الشحن فقط⁽¹⁾.

تستهدف هذه المعاهدة أساساً، مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمره، لا يجوز الإتفاق على مخالفتها⁽²⁾.

مما إستوجب إعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات، وحددت مسؤوليته بمبلغ معين، ما نصت عليه المادة الثانية من المعاهدة.

وفي حدود هذه المعاهدة فعرفت لنا خمس مصطلحات وهي: الناقل، عقد النقل البضائع، السفينة ونقل البضائع.

ثانياً - معاهدة هامبورغ 1978:

يراد بمصطلح عقد النقل البحري للبضائع، طبقاً للفقرة السادسة من المادة الأولى من معاهدة هامبورغ، بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره⁽³⁾، إذ لا يعتبر كل نقل بطريق البحر أو بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ فاروق ملش، المرجع السابق ص 133.

⁽²⁾ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 305.

⁽³⁾ كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 09.

⁽⁴⁾ مفهوم عقد النقل البحري في قواعد هامبورغ يختلف عن معاهدة بروكسل ذلك أن هذه الأخيرة يقتصر عبارة عقد النقل على العقد المثبت بسند الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة، كما أن معاهدة بروكسل كانت تصب كل إهتماماتها على توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، أما التعريف الوارد في إتفاقية هامبورغ، فنلاحظ أنه تجنب فيه حتى مجرد الإشارة إلى عبارة سند الشحن، يعني ذلك أنه ليس من الضروري أن يكون عقد النقل البحري مصاعاً في سند الشحن حتى نعتبره خاضعاً لقواعد هامبورغ.

كما أضافت هذه الإتفاقية أن موضوع النقل في قواعد هامبورغ 31 مارس 1978 ج ر رقم 3953 الصادرة في 3 اوت 1988 يغطي نقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة وكذلك الحاويات⁽¹⁾.

ثالثاً - قواعد روتردام 2008:

تناولت المادة الأولى الفقرة الأولى من قواعد روتردام 2008، الموقع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 تعريف عقد النقل على أنه يعني عقدًا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، وهذا العقد يجب أن ينص على النقل بحرًا للبضائع، كما يجوز أيضًا النقل بوسائط نقل أخرى، ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أي لنقل المخترق.

كما أن قواعد روتردام 2008، استعملت مصطلح مستند الشحن عوضًا عن التسمية المتعارف عليها منذ القرن الثامن عشر⁽²⁾.

والملاحظ: أن من محاسن هذه الإتفاقية أنها تضمنت أحكام تحكم النقل السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية (النقل من الباب إلى الباب)، أو النقل المتعدد الوسائط أو النقل المخترق، باعتبار أنه لا توجد قواعد قانونية حاليًا ملزمة تحكم هذا النوع من النقل المتكامل⁽³⁾.

⁽¹⁾ إذ أن كلمة البضائع تتسع لتشمل أيضًا الحيوانات الحية، وفي حالة تجميع البضائع في حاوية أو أداة نقل مماثلة أو في حالة تغليفها فإن مصطلح البضائع يشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة.

⁽²⁾ والتسمية المراد بها هي وثيقة الشحن البحري Le connaissance.

⁽³⁾ بالرغم من وجود إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1991 التي تتعلق بالنقل المتعدد الوسائط، لكنها لم تدخل حيز التنفيذ إلى هذا اليوم.

الفرع الثالث

تعريف المشرع الجزائري

وفقا للمادة 738 من القانون البحري عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع التي جاء فيها: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"⁽¹⁾.

والملاحظ أن المادة 739 من نفس القانون البحري امر 80/76، أوضحت على أن عقد النقل البحري للبضائع يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة، وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني⁽²⁾.

غير أن هذا التعريف لم يحدد المقصود بالبضائع، خلافاً للتعريف التي وردت في كل من إتفاقية بروكسل وهامبورغ، اللتان حددتا المقصود من البضائع. يبقى تعريف المشرع الجزائري تعريفاً جامعاً، عندما نص على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ والشحن بحريين، إما تابعين لدولة واحدة أو دولتين مختلفتين، هذا ما أغفلته معظم التعريفات الفقهية.

الفرع الرابع

تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له

يتسم عقد النقل البحري للبضائع بخصائص ذاتية، قد يشتهر مع بعض العقود الأخرى بسبب وجود سمات مشتركة بينهما، فلا يمكن تصور تداخل عقد النقل البضائع بحرًا مع العقود الأكثر استعمالاً خاصة بالنسبة للنقل.

(1) أمر رقم 80/76 المؤرخ في 13/10/1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، مؤرخة في 10/04/1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 مؤرخة في 27/06/1998.

(2) عرف المشرع الفرنسي عقد النقل البحري للبضائع في المادة 15 من قانون 18/06/1966 على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجر.

لذلك سوف نتناول تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة على النحو التالي:

أولاً- تمييزه عن عقد إيجار السفينة:

عقد النقل البحري يثبت بموجب وثيقة الشحن، بأن يعهد أحد الشاحنين بنقل البضاعة إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة ثم إلى الموانئ المتفق عليها مسبقاً⁽¹⁾.

فالمشرع البحري الجزائري تناول عقد إيجار السفينة في الباب الثاني من الكتاب الثاني للإستغلال التجاري للسفينة⁽²⁾، فنصت المادة 640 من القانون البحري على أنه: " يتم عقد إستئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها "، كما نصت كذلك المادة 641 من القانون البحري الجزائري بأنه: " تحدد إلتزامات وشروط وآثار الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية بيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج إشتراطات في عقد إستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل ".

لكن الجدير بالذكر أن نبين الأمور التي تميز عقد النقل البحري عن عقد إيجار السفينة في النقاط التالية:

* يقتصر إلتزام الناقل في عقد النقل البحري على نقل البضائع المشحونة بحرًا من ميناء إلى ميناء آخر⁽³⁾، فيكون إلتزام الناقل البحري إلتزامًا بتحقيق نتيجة⁽⁴⁾.

(1) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 11.

(2) الباب الثاني، إستئجار السفن، المواد 640 إلى المادة 737 من القانون البحري الجزائري. من امر 80/76

(3) E. du pontavice, observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, 1987, P 35.

(4) المادة 802 من القانون البحري تنص على أنه: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ".

كما أن عقد النقل يتعلق بالتغير المكاني لبضاعة ما، في حين عقد الإيجار يتعلق أساساً بالسفينة، فيكون إلتزام مؤجر السفينة إلتزام ببذل عناية⁽¹⁾.

* عقد النقل لا يرد إلا بوثيقة الشحن، ولا يتم إلا على سفن مجهزة ومسلحة بشكل مناسب، ومراعاة العناية اللازمة قبل بدء الرحلة⁽²⁾ خلافاً على عقد إيجار السفينة الذي قد يرد على سفينة غير مسلحة وغير مجهزة بمعنى إستئجار سفينة بهيكلها⁽³⁾.

* عقد النقل يخضع لقواعد ملزمة متعلقة بالنظام العام خاصة إذا تعلق الأمر بالإلتزامات الناقل ومسؤوليته⁽⁴⁾. بينما في عقد إيجار السفينة، إرادة الطرفان⁽⁵⁾ هي التي تحدد لنا شروط العقد وآثاره، لذا نجد نصوص القانون البحري لا تطبق إلا إذا تخلفت شروط هذه الإتفاقية.

* المشرع البحري الجزائري إعتنق فكرة التمييز بين عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة، فنظم نصوص خاصة لعقد النقل البحري في المواد 738 إلى المادة 816 من القانون البحري. كما نصت المادة 746 على عدم سريان أحكام مسؤولية الناقل على النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة، إلا إذا صدرت وثيقة شحن تنفيذاً لعقد إيجار السفينة.

فأحكام عقد النقل تسري على علاقات النقل والغير حائز وثيقة الشحن، وهذا الحكم موقع في معاهدة بروكسل 1924 لسندات الشحن.

⁽¹⁾ هذا ما نصت عليه المادة 640 من القانون البحري على أنه " يتم عقد إستئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم إستئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها ".

⁽²⁾ تعني الصلاحية للملاحة هو أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة ومن ثم تكون معدة ومجهزة بكل ما يلزم لإتمام الرحلة بسلام عن طريق تجهيزها وتطعيمها وتموينها. لجعلها صالحة للقيام بالرحلة المطلوبة.

⁽³⁾ المادة 723 من القانون البحري تنص على أنه لتطبيق هذا القانون فإن تأجير السفينة بهيكلها وبدون تسليح أو تجهيز يماثل إستئجار السفينة.

⁽⁴⁾ المادة 811 من القانون البحري التي تبطل شروط الإتفاقية للإعفاء من المسؤولية والتخفيف عنها.

⁽⁵⁾ المؤجر (le fréteur)، والمستأجر (l'affréteur).

إلا أنه إذا صدر سند شحن بموجب عقد إيجار فمعاهدة بروكسل تطبق ابتداءً من الوقت الذي ينضم هذا السند، العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن حسب المادة الأولى الفقرة الثانية. والمادة الخامسة الفقرة الثانية من المعاهدة.

* حسب المادة 746 الفقرة الثانية من القانون البحري نستنتج أنه إذا كان حامل وثيقة الشحن هو المستأجر موقع عقد الإيجار فإن العلاقة بينه وبين المالك، تبقى محكومة بعقد إيجار السفينة وليست بوثيقة الشحن⁽¹⁾.

ثانياً - تمييزه عن البيوع البحرية:

البيوع البحرية⁽²⁾ هي التي تتم بين الشاحن (البائع)، والمرسل إليه (المشتري). التي يتم فيها شحن البضائع على السفينة لنقلها بحراً⁽³⁾، فعقد النقل للبضائع قد يكون بين دولتين أو أكثر، كذلك النظر لطرفي عقد البيع البحري بحيث أماكن إقامتهم تكون في دول مختلفة⁽⁴⁾. فالقانون الجزائري خلافاً للقانون الفرنسي⁽⁵⁾ لم ينظم البيوع البحرية، فقد ترك ذلك لإتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية، خاصة وأن الجمعيات الدولية والغرف التجارية، إهتمت كثيراً بتقنين العادات الدولية المنظمة لمثل هذه البيوع⁽⁶⁾.

لذا تنقسم البيوع البحرية إلى قسمين:

1- البيوع عند القيام: يقصد بهذا النوع من البيوع هي تلك البيوع التي يتفق فيها البائع (الشاحن) على تسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام أي ميناء الشحن الذي تشحن منه

(1) أحمد محمود حسني المرجع السابق، ص 12.

(2) تنقسم هذه البيوع إلى نوعين: البيوع في ميناء القيام ولها أهمية كبيرة وأكثر إنتشاراً (CAF . CIF)، ويبرم كذلك في ميناء الوصول وهو الأقل شيوعاً.

(3) أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، الطبعة 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، ص 130.

(4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997، ص 159.

(5) القانون الصادر في 1969/01/3 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية والمكمل بالمرسوم الصادر في 1969/06/19.

(6) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 778.

البضاعة⁽¹⁾، فتبعية هلاك البضائع أثناء النقل البحري تكون على عاتق المشتري، إذ أن ملكية البضاعة تنتقل إليه في ميناء القيام، ومن أهم أنواع هذه البيوع هي: البيع سيف (CIF)⁽²⁾ وهناك أيضا البيع فوب (FOB)⁽³⁾.

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

بحيث نقسم هذا البيوع إلى قسمين:

أ- البيع بسفينة معينة: وهو البيع الذي يجري الإتفاق فيه بين البائع والمشتري على بيع بضاعة معينة بنوعها وكميتها في سفينة معينة في عقد البيع ذاته، فهنا البائع هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع الناقل أو مجهز السفينة والبائع يبقى مالكا للبضاعة أثناء الرحلة البحرية، ويكون مسؤولاً عنها حتى إلى ميناء الوصول. وإذا تسلمها من قبل المشتري فملكيتها تعتبر قد إنتقلت إليه (المشتري)⁽⁵⁾.

ب- البيع بسفينة غير معينة:

هذا النوع من البيع يلتزم فيه البائع بنقل ملكية معينة بنوعها خلال مدة محددة على سفينة، يختارها البائع شرط أن لا تحدد في عقد البيع.

الملاحظ أن المشتري لا دخل له في إبرام عقد النقل البحري، ولا في تعيين السفينة التي بواسطتها يتم نقل البضائع المبيعة، كون السفينة التي سوف تشحن البضاعة عليها غير محددة وغير معروفة للمشتري.

(1) كمال حمدي، نفس المرجع، ص 977.

(2) وهو عبارة عن بيع البضائع المصدرة إلى محل معين بثمن مقطوع يشمل ثمن البضاعة Cost وتكاليف التأمين عليها insurance وأجرة النقل بالسفينة إلى ميناء الوصول.

(3) هو إختصار للكلمة الإنجليزية " free on board " الذي تعني تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التي يُعينها المشتري للبائع.

(4) هذا النوع من البيوع عرف منذ القديم، عندما كانت الملاحة الشراعية هي السائدة، وكان المشتري لا يطمئن على البضاعة التي يشتريها إلا عند الوصول، فهو قليل الإستعمال في وقتنا الحالي.

(5) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص 166 و 167.

فالبضاعة لا يتم إفرازها إلا عند تسليمها في ميناء الوصول.

ثالثاً - تمييزه عن عقد القطر البحري:

يقصد بعقد القطر البحري Remorquage maritime هو ذلك العقد الذي يبرم بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهزة السفينة المقطورة، بحيث يتعهد مجهزة السفينة القاطرة على إعداد السفينة القاطرة، وأن تكون صالحة للقيام بعمليات القطر وذلك مقابل دفع مجهزة السفينة المقطورة أجرة القطر⁽¹⁾، وهذا ما أكدته المادة 860 من ق.ب.ج⁽²⁾ والقطر كان في بداية ظهوره يقتصر فقط على تقديم المساعدة إلى السفن التي تتعطل في عرض البحر. لكن الآن تطور القطر وأصبح يساعد السفن عند دخول الموانئ وكذلك الخروج منها، كما يمكنها من الرسو بجوار الرصيف⁽³⁾.

يعتبر عقد القطر البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول على موضوعه دون أي إجراء شكلي آخر، كما أن الكتابة لا تشترط لإثباته⁽⁴⁾. كما يعتبر من الأعمال التجارية طبقاً لنص المادة الثانية والثالثة من القانون التجاري⁽⁵⁾.

لأنه يتعلق بالملاحة البحرية، وكذلك ينشئ في ذمة طرفيه التزام متبادل⁽⁶⁾.

(1) محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، الجزء الثاني و الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004 - 2005، ص 232.

(2) ينص على أنه يلتزم المجهزة بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة.

(3) تنص المادة 861 على أنه: تدخل في عداد خدمات القطر (أ) العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة. (ب) مناورات الإرساء والانتقال أو إيجار السفينة. (ج) المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة

(4) مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، كلية حقوق 2011 - 2012، ص 35.

(5) تنص المادة الثانية على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية، كما تنص المادة الثالثة على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.

(6) بمعنى مجهزة السفينة القاطرة يلتزم بالقيام بعمليات القطر لمدة محددة، أما مالك السفينة المقطورة يلتزم بدفع مكافأة محددة بإتفاق الطرفين، أما في حالة عدم وجود إتفاق بينهما فنصت المادة 865 من القانون البحري على دفع مكافأة عادلة.

رابعاً- تمييزه عن عقد المناولة المينائية والتشوين⁽¹⁾:

عند تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع تمر بعدة مراحل، نجد الناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن على السفينة وتنقل إلى ميناء الوصول أين تفرغ وتسلم فيما بعد إلى المرسل إليه⁽²⁾.

الملاحظ أن هذه الأمور كلها لا يمكن للناقل توفيرها في كل ميناء تصل إليه السفينة، وإنما يجب الإلتجاء إلى مقاول متخصص يقوم بذلك نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه، وذلك بمقابل أجر.

هذا المقاول يعرف بمقاول الشحن والتفريغ، أما المشرع الجزائري سماه بعمليات المناولة المينائية هذا ما نصت عليه المادة 912 من القانون البحري⁽³⁾.

وهذه العمليات تجرى بموجب عقد وذلك بدفع مقابل، وأيضاً طبقاً لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين⁽⁴⁾ هذا ما نصت عليه المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006.

فالمقاول لا يكون مسؤولاً عن الخسائر وإنما يكون مسؤولاً فقط على الخدمات التي قدمت له ليتكفل بها.

⁽¹⁾ يعبر على العمليات ذات الطابع المادي للمناولة المينائية la manutention portuaire بينما التشوين يعبر عنه l'acconage.

⁽²⁾ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 409.

⁽³⁾ تنص على أنه: " تشمل المناولة المينائية عملياً شحن البضائع ورسوها وفكها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها ".

⁽⁴⁾ الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج. ر عدد 64 المؤرخ في 17 نوفمبر 2008.

التي نصت: " تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين للقانون الجزائري حائز على امتياز. ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الإتفاقية ودفتر الشروط ".

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل البحري للبضائع وعناصره

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص والعناصر، مما يميزه عن غيره من العقود، نبين خصائصه (الفرع الأول) وعناصره (الفرع الثاني).

الفرع الأول

خصائص عقد النقل البحري للبضائع

فَعَدُّ النقل البحري للبضائع يعتبر عقد رضائي (أولاً)، وهو من العقود الملزمة للجانبين (ثانياً)، ومن عقود الإذعان (ثالثاً)، كما يعتبر أيضاً عقد تجاري (رابعاً). وسنبينه على التفصيل التالي:

أولاً- عقد رضائي:

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين وهما الشاحن والناقل، أي أن العقد ينعقد بتلاقي إرادتيهما، فلا يشترط لإنعقاده أي شرط آخر، والإثبات يكون بسند الشحن، خروجاً عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الإثبات⁽¹⁾.

إذ لا بد على الطرفين (الشاحن والناقل) أن يتفقا على جميع المسائل الجوهرية في العقد، خاصة مقدار الأجرة وميعاد النقل والواسطة التي يتم النقل بها⁽²⁾ بمعنى نوعية البضاعة المراد نقلها.

(1) حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية حقوق 2005 - 2006، ص 22.

(2) أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 30.

هناك من يرى كذلك أن ركن الرضا يكمن عند تسليم البضاعة، وهذا أمر غير صحيح وذلك لوجود إختلاف بين إنشاء وتنفيذ العقد. تماشيا مع القانون البحري الجزائري

ثانياً- عقد ملزم للجانبين:

عقد النقل البحري ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه إلتزامات محددة يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بمعنى يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل وذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ومن جهة أخرى الشاحن يلتزم بشحن البضاعة عند القيام وكذلك دفع أجرة النقل⁽¹⁾ وهذا حسب نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري إذ يتعهد الناقل بإيصال البضاعة الى ميناء الوصول ومن جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة بأجر الحمولة.

من هنا نلاحظ أن الإلتزامات تقع عادلة بين أطراف العقد، فعقد النقل البحري للبضائع حتما من العقود الملزمة للجانبين وذلك تماشيا مع القواعد العامة للقانون المدني الجزائري.

ثالثاً- عقد من عقود الإذعان:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان في الأصل، وذلك أن تكون شروط العقد محل بحث ومناقشة بين أطراف العقد، كما الحال في عقد إيجار السفينة، ولكن في عقد النقل البحري ليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل، فيكون هذا الأخير مضطراً للتعاقد نظراً للإحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون، لذلك عقد النقل البحري أصبح من قبيل عقود الإذعان أين يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم وذلك بشروط مقررة، يضعها الناقل ولا يقبل أية مناقشة، هذا ما جعل المشرع البحري الجزائري يتدخل لفرض حماية أكبر للشاحنين من وطأة هذه الشروط⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 246.

(2) مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 200 و 201.

يتبين لنا أن عقد النقل البحري للبضائع يمثل إحدى الصور التي تعكس بشكل واضح طابع الإذعان وذلك بتوفر شروط خاصة به، فلا مجال للمناقشة أو التفاوض إذا كان الحديث عن نشاط محتكر.

رابعاً- عقد من العقود التجارية:

حسب القانون التجاري الجزائري المادة الثانية⁽¹⁾ نصت على أنه تعد عملاً تجارياً كل من الرحلات البحرية ومقاولات النقل أو الانتقال مهما كانت الوسيلة المستعملة.

بالتالي عقد النقل البحري للبضائع يعد عملاً تجارياً بغض النظر عن صفة القائم بهذا العمل، وحتماً يكون تاجرًا، هذا ما كرسته القواعد التجارية في العلاقة الموجودة بين الطرفين⁽²⁾، فعقد النقل البحري للبضائع يعتبر عقد تجاري بالنسبة للناقل وتجارياً بالتبعية بالنسبة للشاحن، لكن الأمر يختلف في التشريع الجزائري فالرحلات البحرية تعد أعمال تجارية بحسب الموضوع، وكذلك كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية فهو من الأعمال التجارية بحسب الشكل⁽³⁾. هذا ما نصت عليه المادة 3 من القانون التجاري الجزائري

هذا ويبقى عقد النقل البحري للبضائع عملاً مدنياً بالنسبة للشاحن الذي ليست له صفة تاجر، ولا يقوم بنقل البضاعة لحساب أو لخدمة تجارته.

الفرع الثاني

عناصر عقد النقل البحري للبضائع

للإمام بماهية عقد النقل البحري يجب أولاً إستعراض جميع عناصرها المكونة لها لإحتوائها على أهمية كبيرة تميزها عن غيرها من العقود المشابهة لها، والتي أشارت إليها

(1) الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

(2) حياة شتوان، المرجع السابق، ص 23.

(3) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ص 278 و 279.

بمعاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة الثانية وكذلك المادة 738 من القانون البحري الجزائري. المتمثلة في: عملية النقل (أولاً)، موضوع النقل (ثانياً)، وأخيراً أجرة النقل (ثالثاً).

أولاً-عملية النقل:

المقصود بعملية النقل ذلك التغيير المكاني للبضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وهو التزام بتحقيق نتيجة يقع على الناقل في مواجهة الشاحن، وعملية النقل تتم بعقد وذلك في بيئة محددة وهي البحر، وأن يتم النقل بالطريقة المتفق عليها والمدة المناسبة، وهذا وفقاً للمادة 775 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ تعد وسيلة النقل ثانوية في عقد النقل البحري للبضائع، خلافاً لعقد استئجار السفينة، وعلى الناقل بذل العناية لتكون السفينة صالحة للملاحة وملائمة لنوع البضاعة محل النقل، مثال السفن المخصصة لنقل الحبوب تختلف عن نقل المواد السامة.

ثانياً-موضوع النقل:

موضوع النقل وهي البضائع التي حددتها المادة الأولى الفقرة الثانية⁽²⁾ إلا ما كان مستثنى كالحیوانات الحية في إطار معاهدة بروكسل، التي تستبعد متطلبات العناية الخاصة لذا تركت للناقل الحرية في تحديد شروط نقلها.

تلتزم الجزائر بأن تخضع بعض المواد التي يكون نقلها خطير، بأن تخضع لإتفاقيات دولية لتطبيقها⁽³⁾.

⁽¹⁾ الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 13/10/1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، مؤرخ في 10/04/1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 مؤرخ في 27/06/1998.

⁽²⁾ من معاهدة بروكسل، المتمثلة في الأموال والأشياء والبضائع، والمواد من أي نوع كانت إلا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل البحري للبضائع.

⁽³⁾ حسب المادة 801 من ق.ب.ج.

وحسب القانون المدني الجزائري للبضائع تعد موضوع النقل، مادامت مشروعة لا تخالف النظام العام والآداب العامة، وتكون محددة بشكل واضح بناءً على تصريحات الشاحن، ويكون ضامناً لصحتها ومسؤولاً عن الخسائر الناجمة عنها.

الأمر رقم 40/75 المتضمن تنظيم مكوث البضائع بالمياه له أهمية في تصنيفها إلى ثلاثة أنواع وهي بضائع متجانسة وبضائع قابلة للإلتهاب والخطيرة والمتكونة من حمولة متنوعة معتمداً في ذلك بقاءها في الموانئ.

ثالثاً-أجرة النقل:

هي المقابل المادي الذي يتلقاه الناقل جراء قيامه بنقل البضاعة من طرف الشاحن أو المرسل إليه⁽¹⁾، فأجرة النقل ليست ركن من أركان العقد فيمكن أن يتم النقل مجاناً دون أن تتغير طبيعته، على خلاف القواعد المطبقة عليه.

يستخلص من هذا أن عقد النقل البحري بالرغم من أن القانون المدني والتجاري أشاروا إليه إلا أنه نظم بقانون خاص به.

(1)بمعنى: أن أجرة النقل هي محل إلتزام الشاحن، وذلك حسب الإلتفاق الوارد في عقد النقل البحري للبضائع مع إلتزام المؤتمرات البحرية على ما جاءت به للحفاظ على نزاهة المنافسة.

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي، ينعقد بموجب تطابق الإيجاب والقبول فلا يشترط لإنعقاده شكل خاص، وأما من حيث إثباته فهو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، لكن المتعاملون في هذا المجال اعتمدوا على تحرير وثيقة تثبت عملية النقل تسمى وثيقة الشحن أو (Connaissement)، إلى جانب وثائق نقل أخرى، أقل أهمية عنه.

لذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، الإثبات بوثيقة الشحن (المطلب الأول) والإثبات بموجب وثائق ووسائل أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإثبات بوثيقة الشحن

أهم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، هي وثيقة الشحن، التي يتم دراسته بالتفصيل من خلال التعريف (الفرع الأول)، وبيان طرق تداولها (الفرع الثاني)، ووظيفتها (الفرع الثالث)، ومن حيث الإثبات (الفرع الرابع)، وكذا تمييزه عن الوثائق الأخرى المشابهة له (الفرع الخامس) وذلك على التوالي:

الفرع الأول

تعريف وثيقة الشحن

طبقاً للمادة 749 من القانون البحري⁽¹⁾، فإن عملية النقل البحري للبضائع تثبت بموجب سند الشحن، وعلى الرغم من أهميته وكثرة تداوله إلا أنه لم تعرفه لا معاهدة بروكسل ولا القانون البحري، لكن عرف من خلال المصطلحات القانونية على أنه: الوثيقة

(1) أنظر المادة 749 من الأمر 80/76، المرجع السابق.

التي يعترف بموجبها ريان السفينة أو الناقل بتلقيه البضاعة المذكورة فيه على متن السفينة⁽¹⁾.

الملاحظ أن في عقد النقل البحري يجب أن يكون هناك سند الشحن مثبت للعقد والشحن معاً، بينما في حالة إيجار السفينة فسند الإيجار يحرق فقط لإثبات العقد⁽²⁾.

الفرع الثاني

طرق تداول وثيقة الشحن وشكلها

يجوز أن تكون وثيقة الشحن بإسم شخص معين (أولاً)، أو للأمر (ثانياً) وكذا لحاملها (ثالثاً).

أولاً- وثيقة الشحن الإسمية:

وثيقة الشحن الإسمية تكون بإسم شخص معين وغير قابلة للتداول بالطرق التجارية، يلزم لإنتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية⁽³⁾ أي قبول الریان للحوالة أو إبلاغه بها، فليس للريان أن يُسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند طبقاً للمادة 759 من القانون البحري، أو للشخص الذي إنتقل إليه السند بطريق حوالة الحق.

فالمستفيد لا يستطيع أن يطالب الریان بتسليمه البضاعة حتى ولو لم يقدم له الوثيقة، بل يكتفي بأن يثبت بأنه الشخص المعني في الوثيقة.

ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد إسمه في الوثيقة، لا بوصفه شاحناً، أو مرسلأ أو محالاً له، ما لم يستنتج من محتوياتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي⁽⁴⁾.

⁽¹⁾AMAR ZAH;droit des transports, Tome 1, (Cadres juridiques et institutionnels, contrat de transport de marchandises), Alger, office des publications universitaires), 1991, P 77.

⁽²⁾مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 194.

⁽³⁾المواد 239 إلى 250 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم.

⁽⁴⁾مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 216.

ثانياً - وثيقة الشحن للأمر:

والغالب أن تكون وثيقة الشحن لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، وهي قابلة للتداول عن طريق التظهير حسب المادة 759 من القانون البحري الجزائري، من امر رقم 59/75 مؤرخ في 26 09 1975 يتضمن القانون التجاري ج ر عدد 101 الصادرة بتاريخ 1975/12/19 المعدل و المتمم فعبرة لأمر، يجب أن تذكر صراحة في وثيقة الشحن حتى يمكن تداولها بطريق التظهير، إذ أن وثيقة الشحن ليست لأمر بطبيعتها خلافاً للسفينة والسند لأمر، التي يطبق عليها في هذه المسألة، الأحكام المتعلقة بتظهير السفينة طبقاً لنص المواد 396 إلى 402 من القانون التجاري.

فلا يشمل ضمان المظهر إلا في حالة وجود البضاعة المشحونة وصحة العقد⁽¹⁾.

ثالثاً - وثيقة الشحن لحاملها:

نصت عليها المادة 759 من القانون البحري على أنها تكون لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، فتكون قابلة للتداول بمجرد التسليم وعلى ريان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها، إلا أنه ينذر إصدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة⁽²⁾.

الفرع الثالث

وثيقة الشحن وظائفها وبياناتها

من خلال التعريف لوثيقة الشحن، تبين لنا أن هناك وظائف وبيانات متعددة سوف نقوم بتفصيلها، وظيفة وثيقة الشحن (أولاً)، والبيانات المتعلقة بالأطراف والبضائع (ثانياً).

أولاً-وظائف وثيقة الشحن:

لسند الشحن العديد من الوظائف تتمثل في وصل إستلام البضائع وهي الوظيفة الأصلية له، بحيث تثبت إستلام الناقل للبضائع وفقاً للمادة 761 القانون البحري، في الواقع

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 116 و 217.

(2) مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 217.

يمكن أن يثبت سند الشحن أن البضاعة تم شحنها فعلاً على متن السفينة، وأنها بيد الناقل وتحت مسؤوليته، كما أن هذا السند دليل على حقيقة البيانات الموجودة به والمطابقة للبضاعة المشحونة⁽¹⁾.

كما تعتبر وثيقة الشحن أداة لإثبات عقد النقل⁽²⁾، مما يحقق وجوده من خلال البيانات والإلتزامات الواقعة على عاتق الطرفين والمدرجة في الشروط المتفق عليها، فوثيقة الشحن في عقد النقل البحري تؤدي دور مشاركة الإيجار في عقد إيجار السفينة.

وتعتبر كذلك وثيقة الشحن سند ملكية البضاعة، بحيث يعتبر حامل السند حائزاً للبضاعة، كما أن إنتقاله من حامل لآخر يرتب تحويل الحيازة أي أن تسليمه يقوم مقام تسليم البضاعة⁽³⁾.

يفهم من هذا أن سند الشحن دليل لملكية البضاعة، وذلك بإمكانية بيع البضاعة أو رهنها وهي في البحر، فبإمكان حامل سند الشحن بيع البضاعة للمشتري أو رهنها عن طريق تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن، فنقول أن البضاعة لا تسلم إلا لمن لديه حيازة وثيقة الشحن⁽⁴⁾.

ثانياً-بيانات وثيقة الشحن

بعد إستلام البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله بناءً على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن، تتضمن قيوداً بهوية الأطراف، وبيانات متعلقة بالبضائع الواجب نقلها، إضافة إلى عناصر الرحلة الواجب إتمامها وكذا أجرة الحمولة الواجب دفعها⁽⁵⁾، وعليه فإن بيانات سند الشحن هي كالتالي:

(1) Abdelouahab MAOUCHI, le contrat et la conteneurisation de transport maritime de marchandises, Mémoire d'obtention du diplôme de licence en sciences économique, université de Bejaia, 2009 – 2010, P 24.

(2) طبقاً لنص المادة 748 من ق ب.

(3) وفقاً للمادة 759 الفقرة الثانية من القانون البحري.

(4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية للنشر والتوزيع، د.س.ن، ص 101.

(5) أنظر المادة 748 من القانون البحري. الجزائري

• هوية الأطراف تتمثل في:

- إسم الشاحن وعنوانه.
- إسم وعنوان الناقل وضعيته (مالكا للسفينة أو مستأجراً لها)، وإذا لم يذكر إسمه يعد مجهز السفينة هو الناقل.
- إسم الريان ومحل إقامته، وإن كان قد تغافل عن هذا البيان، فإن الريان هو الذي وقع على الوثيقة، ومن ثم سوف يعرف على هويته.
- إسم وعنوان المرسل إليه، وهذا في حالة سند الشحن الإسمي، غالباً سند الشحن للأمر وقد يكون نادراً للحامل⁽¹⁾

• بيان البضائع الواجب نقلها

بحيث تدرج هذه البيانات على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن للناقل وفقاً للمادة 753 من القانون البحري، لأن الناقل له وسائل تسمح بتفحص البضاعة بدقة لكن أحياناً يتم الإسراع في الشحن وذلك للضرورة العملية، حتى لا تتأخر السفينة وهي متوقفة على رصيف الميناء، فهنا التصريح يعد حجية لصالح الناقل، فعبئ الإثبات ينتقل من الناقل إلى الشاحن في حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات أو إلحاق الضرر بها⁽²⁾.

كما أن المشرع الجزائري نص على أن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن:

* العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحاً وبأي شكل كان.

* عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها.

⁽¹⁾مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 204 و 205.

⁽²⁾حياة شتوان، المرجع السابق، ص 53.

* الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة⁽¹⁾.

الهدف من هذه البيانات هو التعرف على البضاعة محل النقل، وذلك من خلال تحديد علاماتها وأن تدون بشكل واضح ومقروء على كل قطعة من البضاعة أو من على التغليف وتبقى مثبتة طوال الرحلة وكذلك عدد الطرود، ترقيمهم ووزنهم والتكليف والحالة الظاهران له.

• عناصر الرحلة الواجب إتمامها

التمثلة في تحديد إسم السفينة التي سيتم النقل بموجبها، وكذا خط سير الرحلة.

- إسم السفينة:

وهي التي تنتقل على متنها البضائع، يذكر فيها إسمها وجنسيته، وتظهر أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنتقل عليها البضاعة، والإستعلان عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها، فإذا لم تعين السفينة في سند الشحن فنكون هنا أمام " السند بإسم الشحن "، تمييزاً عن سند الشحن الذي تعين فيه السفينة.

فالسند بإسم الشحن أظهر عيوب، فمن بيده هذا السند لا يعرف أين توجد البضاعة لأنه ليس لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة شحنت أم لا، ولا أيضاً معرفة تاريخ وصول البضاعة⁽²⁾.

- تاريخ إصدار السند:

أهمية هذا البيان يكمن في أنه يحدد وقت إنتقال البضاعة إلى يد الريان، كما يحمله المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير كما يذكر كذلك تاريخ الشحن والإبحار.

- عدد النسخ:

يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وكذلك تبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ⁽³⁾، لكن

⁽¹⁾ هذا ما نصت عليه المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

⁽²⁾ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 209 و 210.

⁽³⁾ هذا ما نصت عليه المادة 760 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

جرى العمل على تحرير سند الشحن من نسختين: نسخة للريان ونسخة للشاحن، يبعث بها إلى المرسل إليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها.

فقد يحرر أكثر من ثلاث نسخ من سند الشحن، وذلك درءاً لمخاطر الضياع والسرقة خاصة في أوقات الحروب والأزمات الدولية.

يعطي الشاحن عدة نسخ من سند الشحن فيحتفظ بواحدة منها، ويرسل الباقي للمرسل إليه، بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه، وإذا حرر سند الشحن من عدة نسخ وكان السند للأمر أو لحامله ما وجب أن يذكر في كل نسخة منها أنها " قابلة للتداول " أو " غير قابلة للتداول " مع بيان عدد النسخ شرط إلغاء جميع النسخ في حالة استعمال إحدهما⁽¹⁾.

- توقيع الريان والشاحن:

الوثيقة يجب أن تكون موقعة من الريان ومن الشاحن أيضاً، وهذا يتفق مع وظيفة وثيقة الشحن المعدة لإثبات الشحن وعقد النقل.

- الإخطار عن نوعية البضائع الخطرة:

على الشاحن إحاطة الناقل علماً بالبضائع الخطرة، ليكون له الخيار بنقلها أو رفض ذلك، فالشاحن ملزم بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع، وبيان كذلك كيفية الوقاية منها، ففي جميع الأحوال يعد مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الخسائر التي قد تتجم عن عدم صحة البيانات التي يدلي بها⁽²⁾.

الفرع الرابع

حجية الوثيقة في الإثبات

تتباين قوة الوثيقة تبعاً للعلاقات التي تنشئ بموجب عقد النقل البحري، كما أن الأحكام تفرق بين حجية السند فيما يخص أطرافها وهم الناقل والشاحن والمرسل إليه، إذا كان هو

(1) يجب على الناقل أو الريان بوصفه نائباً عنه، بأن يوقع على النسخة الخاصة بالشاحن، وهذه النسخة هي وحدها التي تكون قابلة للتداول. وتعطي حاملها الشرعي حق إستلام البضاعة أو التصرف فيها وكما يجوز تحرير عدد نسخ منها.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 250 و 251.

نفسه الشاحن، وحجية السند بالنسبة للغير كالمؤمن على البضائع أو المرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن أو وكيله.

فالعلاقة تختلف بين الشاحن والناقل (أولاً)، وبين الناقل والغير (ثانياً).

أولاً: العلاقة بين الشاحن والناقل.

تعتبر وثيقة الشحن دليل بين طرفيه (الناقل والشاحن)، لما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 من القانون البحري، وبالشكل المنصوص عليه في المادة 761 من نفس القانون، لإثبات عقد النقل البحري وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل، بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وكذا التاريخ المبين فيها⁽¹⁾.

المهم تحديد أوصاف البضائع، وذكر بيان حالتها الظاهرة في وثيقة الشحن، فمسؤولية الناقل لا تثار إلا في حالة الهلاك، التلف الذي يلحقها أثناء النقل، أو التأخير في نقلها⁽²⁾ إضافة إلى أن الشاحن يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع فتدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، فيعد هذا الأخير ضامناً للناقل لصحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، فهو مسؤول عن كل خسارة وكذا المصاريف التي تنشئ عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي (المادة 753 من القانون البحري)⁽³⁾، إلا أن حجية وثيقة الشحن بين الشاحن والناقل، ليست مطلقة، بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة، فللناقل مثلاً أن يثبت أنه لم يتسلم كمية

(1) لوثيقة الشحن البحري حجية كاملة في الإثبات ما بين طرفيه الناقل والشاحن، وتعتبر دليلاً على عقد النقل وشروطه، والأجرة المتفق عليها، كذلك تقوم حجة على حصول الشحن في التاريخ المبين فيها، وهي حجة على أن الناقل قد تسلّم كمية البضائع الواردة فيه، وأنه تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن.

(2) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 247.

(3) هذا الحكم مأخوذ من المادة الثالثة الفقرة الخامسة من معاهدة بروكسل 1924 التي تنص على أنه: "يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهده الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن".

البضائع الواردة فيها⁽¹⁾، أو أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن وللناقل إبداء تحفظات، إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له الوسائل الكافية للتأكد منها⁽²⁾.

إذا تعلق الأمر بالأدلة المقبولة لإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، فلا بد من التمييز بين الشاحن والناقل، فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له دائماً⁽³⁾، يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات وذلك عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية⁽⁴⁾.

ويجوز كذلك للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وكيفية البضائع وأهميتها، مثلاً إذا تسلم البضاعة محزومة لأجل نقلها، فهنا يجوز أن يدرج في وثيقة الشحن عدم علمه بمحتواها⁽⁵⁾.

يجب على الشاحن أيضاً أن يخطر الناقل، إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للإلتهاب أو الانفجار، وذلك بوضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها، وتطبيقاً لمقتضيات المادة 778 من القانون البحري الجزائري، فإذا لم يجرى إعلام الناقل أو من يمثله عن البضائع بأنها قابلة للإستعمال أو الانفجار أو أنها بضائع خطرة، والتي ما كان ليقبل

⁽¹⁾أنظر المادة 761 من القانون البحري والمادة الثالثة الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل 1924، فالمحكمة العليا قررت أن إثبات الإستلام تم عكس ما في وثيقة الشحن بالطرق القانونية الأخرى، قرار في 12/09/1995، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999.

⁽²⁾حسب المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

⁽³⁾حيث تنص المادة الثانية من القانون التجاري على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية، كما نصت كذلك المادة الثالثة على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.

⁽⁴⁾نصت المادة 30 من القانون البحري على أنه: يثبت كل عقد تجاري: بسندات رسمية بفاتورة مقبولة، بالرسائل، بدفاتر الطرفين، بالإثبات بالبينة أو أية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة قبولها.

⁽⁵⁾وفقاً لنص المادة 756 من القانون البحري: فإنه يجوز للناقل أو من ينوب عليه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها، إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع، خاصة إذا كانت لديه دواعي جدية للشك في صحة تصريحات الشاحن وكذلك له إبداء تحفظات حول علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة حتى نهاية الرحلة، وكذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوى البضاعة إذا تسلمها وهي محزومة.

بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن تنزيلها من السفينة أو إتلافها، أو جعلها غير ضارة⁽¹⁾.

مما لاشك فيه أن التحفظات التي ترد في وثيقة الشحن، بخصوص البيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة يصعب تداوله، قد يتفق الشاحن والناقل البحري على إصدار وثيقة شحن خالية من التحفظات هذا ما يعرف بسند الشحن النظيفة Connaissance net.

فوثيقة الشحن الخالية من أية تحفظات لا تجعل الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه، خاصة المرسل إليه، لذلك يشترط له الحصول على خطاب الضمان⁽²⁾ يتضمن فيه اتفاقاً، على تعويض كل الخسائر التي قد تلحق به جراء إصدار شحن نظيف خالي من أي تحفظ، هذا ما نصت عليه المادة 757 من القانون البحري الجزائري على أنه: " تعتبر باطلة وعديمة الأثر اتجاه الغير، جميع الرسائل أو الإتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها اتجاه الشاحن ".

أما عن مدى هذه الحجية فهي نسبية غير مطلقة، يجوز لأي من طرفي سند الشحن إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن⁽³⁾، فيجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة

(1) حتى وإن كان بعض هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل وأصبحت تشكل خطراً على السفينة والحمولة، فإنه يمكن تنزيلها بنفس الشكل أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل ودون أية مسؤولية على الناقل.
(2) حيث جرى العمل على تضمين وثيقة الشحن تحفظات، تتعلق بالبيانات التي يقدمها الشاحن عن حالة البضائع وهذه التحفظات تضعف من قوة الوثيقة كما أنها لا تشجع على التعامل، فابتكر الشاحنون وسيلة يخلصون بها واثاق الشحن البحري من هذه التحفظات وذلك بأن يعطي الشاحن تعهداً للناقل بأن يعوضه عما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد الشاحن إدراجها بالسند في مقابل أن يصدر الناقل وثيقة الشحن نظيفة وخالية من كل تحفظ، ويعرف في العمل البحري بكتاب الضمان أو خطابات الضمان وأثرها على حجية سند الشحن.

(3) حسب المادة 761 من القانون البحري التي تنص على أنه: " تعد وثيقة الشحن ثابتة بالقريضة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخلف وثيقة الشحن إذا نقلت لحامل من الغير بحسن النية ".

بوصف وحالة مختلفة، وكما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة أكثر عدداً وأحسن حالاً وهذا كما ذكر في وثيقة الشحن⁽¹⁾.

المشرع الجزائري عالج هذه المسألة من الناحية القانونية، فهي لا تثير أي إشكال، فقد أعطى تكييفاً مزدوجاً لعقد النقل بالتالي هو تجاري دائماً لكل الطرفين، والإثبات يكون بكافة الطرق وعبئ الإثبات يقع على الناقل. يجدر الإشارة في حالة ما إذا كان عقد النقل بالنسبة للشاحن والمرسل إليه، غير تجاري، فهنا لا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بنصوص القانون المدني.

ثانياً - العلاقة بين الناقل والغير:

كون وثيقة الشحن البحري، دليل كتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، فإن بياناتها حجة في إثبات عناصر العقد، حقوق والتزامات كل طرف من أطراف العقد أو التي تنشأ في مواجهة الغير⁽²⁾.

تكتسب البيانات الواردة في وثيقة الشحن حجية قاطعة في العلاقة بين الناقل والغير فلا يجوز إثبات عكسها، وهذا خلافاً للعلاقة بين الشاحن والناقل.

الهدف من جعل هذه الحجية مطلقة هو إعطاء الوثيقة قوة إئتمانية، وتسهيل تداوله بكل ثقة، على أساس أن الناقل قام بمعاينة البضاعة قبل شحنها، أو كان بوسعه وضع تحفظات حول صحة البيانات المصرح بها، إذا كان في حالة شك بصحتها.

والغير هو كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية، تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها⁽³⁾.

(1) محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية القاهرة، 2004-2005 ص 91.

(2) لغير بهذا المعنى يشمل المؤمن على الشحنات، والشاحنين الآخرين بصدد المساهمات في الخسارة المشتركة، والمرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن.

(3) هناك عدة عقود، هذا ما جعل كل عقد حلقة في هذه السلسلة العقدية التي ينظمها وحدة المحل أو وحدة الهدف مثل عقد البيع، عقد النقل، عقد الشحن والتفريغ، عقد التأمين.

يتضح لنا وفقا لنص المادة 761 الفقرة الثانية⁽¹⁾ من القانون البحري الجزائري، أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين:

1- أن يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصلحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن)، ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الإدعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها، فالسند له في هذه الحالة حجية مطلقة لصالح الغير، شرط أن يكون حسن النية⁽²⁾، معناه إذا كان الغير يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في وثيقة الشحن، فإنه يعد سيء النية، الأمر الذي يترتب عليه أنه يجوز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على خلاف ما ورد في وثيقة الشحن، وانتفاء حسن نية الغير⁽³⁾.

2- يجوز للغير، إذا كانت مصلحته تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات، أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية، يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق⁽⁴⁾.

القانون البحري الجزائري استهدف بهذا إلى تسهيل تداول وثيقة الشحن، وتدعيم قوتها الائتمانية، الأمر الذي لا يتحقق إلا بمنع الناقل والشاحن من نقض ما لوثيقة الشحن من قوة

(1) تنص المادة 761 الفقرة الثانية على أنه " ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت وثيقة الشحن لحامل من الغير بحسن نية ".

(2) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997، ص 526؛ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 182.

(3) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 155.

(4) لا يختلف مركز المرسل إليه عن مركز الغير فيما يتعلق بإصدار وثيقة الشحن البحري، وما تتضمنه من بيانات، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية، الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات الوثيقة⁽¹⁾، هذا ما جاءت به المادة 761 من القانون البحري⁽²⁾.

منطقياً فالسلوك الذي يجب أن يسلكه الناقل عند تسليم وثيقة الشحن، فالناقل طبقاً للمادة 753 من القانون البحري، أن الوثيقة تحرر الوثيقة بناءً على البيانات الكتابية التي يقدمها له الشاحن، والذي يكون فيه الشاحن مسؤولاً عن صحتها، فعلى الناقل أن يراقب هذه البيانات، فإذا توافرت له أسباب جدية للشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً، أو عندما لا يتوفر لديه الوسائل المعقولة له للتحقق منها، فإن له الحق في أن يثبت في وثيقة الشحن، التحفظات المتعلقة بالبيانات التي قدمها الشاحن، وذلك حسب المادة 756 من القانون البحري⁽³⁾.

فإذا لم يثبت الناقل هذه التحفظات، فالإدعاء حول صحة بيانات سند الشحن، لا يقبل منه، المتعلقة بالبضائع في مواجهة الغير حسن النية⁽⁴⁾.

الملاحظ مما سبق، أنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن، في مواجهة المرسل إليه حسن النية، بالعكس فالمرسل إليه يستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن بكافة الطرق، لكن قد تجتمع صفتي

(1) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 99.

(2) نصت المادة 761 من القانون البحري على أنه: "تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية".

(3) تنص المادة 756 من القانون البحري على أنه: يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم

المتعلق بحالة تكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة 761 من القانون البحري.

(4) المادة الثالثة الفقرة الثانية من م.ب 1924.

الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد، فالإحتجاج يخضع بوثيقة الشحن البحري للأحكام المتعلقة بحجية وثيقة الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن⁽¹⁾.

الفرع الخامس

تمييز سند الشحن عن بعض الوثائق المشابهة له

هناك وثائق أخرى يمكن إصدارها بمناسبة عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يمكن لها في بعض الأحيان أن تعوض عن سند الشحن، والتي تتمثل في أوامر التسليم (أولاً)، وثيقة النقل البحري (ثانياً)، وهناك أيضاً وثائق أخرى يختلط مفهومها مع سند الشحن وهي: مشاركة الإيجار ووثيقة حجز النقل.

أولاً- تمييز سند الشحن وأوامر التسليم:

المشرع الجزائري لم ينص على مثل هذه المستندات، على عكس مشرعين آخرين كالمرشع المصري⁽²⁾، الذي نظم هذا المستند تحت تسمية إذن التسليم، فالقانون البحري الجديد يعتبر من بين التشريعات البحرية القليلة التي نظمت أوامر التسليم.

تظهر الحاجة إلى أوامر التسليم عندما يرغب الشاحن الذي بيده سند شحن واحد، في أن يبيع هذه البضائع لعدة مشتريين، أو أن يبيع جزءاً منها ويرهن الآخر، وذلك أثناء الرحلة فسند الشحن في هذه الحالة يصبح غير قادر على القيام بدوره كمستند ممثّل البضائع، بما أنه يتعلق بكل الشحنة، في حين أن الأمر يقتضي وجود مستند خاص بحصة كل مشتر أو بالجزء المرهون من الشحنة، وهذا المستند هو أمر التسليم وهو مستند بحري شأنه شأن سند الشحن، ومن ثم يجب عدم الخلط بينه وبين مستند آخر⁽³⁾.

(1) هاني دويدار، المرجع السابق ص 59.

(2) حسب المادة 212 من القانون البحري المصري، المادة 261 ق. ب الإماراتي، المادة 244 ق ب العماني، المادة 182 ق ب الكويتي.

(3) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة معارف الإسكندرية، 1997، ص 22.

ثانياً - سند الشحن ووثيقة النقل البحري:

يختلف سند الشحن عن وثيقة النقل البحري في كون، وثيقة النقل لا تمثل البضاعة وهي غير قابلة للتداول، بحيث لا يمكن التنازل عن البضاعة دون إظهارها. بالتالي تعتبر قرينة بسيطة يمكن التدليل على عكسها⁽¹⁾.

ثالثاً - تمييز سند الشحن ومشاركة الإيجار:

مشاركة الإيجار هي السند المثبت للنقل الذي توضع فيه سفينة معينة تحت تصرف الشاحن⁽²⁾، أي الوثيقة الكتابية التي تصدر عن عقد إستئجار السفينة، فهي تنظم العلاقة بين مستأجر السفينة ومؤجرها، أين يكون هناك تداخل بين السند والمشاركة في حالة صدور سند شحن بصدد مشاركة إيجار، والعمل يكون بشروط السند في العلاقة بين حامل السند والناقل الذي يعتبر أنه المؤجر في نظر الغير، إذا ما تم نقل هذا السند، في حين مشاركة الإيجار هي التي تحكم علاقة المؤجر والمستأجر.

رابعاً - سند الشحن ووثيقة حجز النقل:

من المعلوم أن وثيقة حجز النقل، وثيقة حديثة، فرضتها الحياة العملية، والمقصود بها إتفاق للنقل، ونجد إستعمالها في مجال نقل الحبوب، معنى ذلك يمكن إعتبار هذه الوثيقة هي التي تسمح للشاحن حجز مكان على متن السفينة، وذلك قبل إبرام عقد الشحن فهو ملزم مثل العقد تماماً.

(1) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 1996، ص 426.

(2) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 87.

المطلب الثاني

الإثبات بوثائق ووسائل أخرى

إن الأولوية دائماً تعطى للكتابة، لكن هذا لا يعني استبعاد الطرق الأخرى في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، فإن القضاء في العديد من قراراته يقبل إثبات هذا العقد، على غرار جميع العقود التجارية بوثائق ووسائل أخرى⁽¹⁾.

وهو ما نتطرق إليه كما يلي إثباته بوثائق أخرى (الفرع الأول)، وإثباته بوسائل الإثبات المختلفة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إثبات العقد بوثائق أخرى

تنقسم هذه الوثائق إلى وثائق تشبه وثيقة الشحن، فتصدر بمناسبة تنفيذ عقد النقل (أولاً)، ووثائق أخرى لم تكن أساساً لإثباته، وإنما يجوز أن تكون كذلك (ثانياً).

أولاً- بوثائق النقل الأخرى:

ينطبق عقد النقل فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً⁽²⁾، وهذه الوثائق تتمثل أساساً في الإيصال المؤقت، السند من أجل الشحن، وأوامر التسليم، ونجد أيضاً سند الشحن بمناسبة مشاركة الإيجار⁽³⁾.

1- الإيصال المؤقت:

هو الإيصال الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، فهذا الإيصال مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن وذلك عند تمام عملية الشحن، لكن نادراً

(1) عندما يصدر العقد بين تاجرين، لكن قد يكون العقد مختلطاً فيمكن للزبون (الشاحن)، اللجوء: إما لقواعد القانون المدني أو إلى قواعد القانون التجاري بحسب اختياره، في حين أن الناقل لا يمكنه الإعتماد في إثبات العقد إلا بالقانون التجاري.

(2) حسب المادة الأولى الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل 1924.

(3) مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والإقتصاد، العدد الأول، 1958، ص 66 و 65.

ما يحصل أن يكون لأمر أو يلقي به للتداول، وإن أصبح كذلك تسري عليه آثار سند الشحن الإسمي.

2- السند من أجل الشحن:

إذ يستطيع الشاحن أن يعد تحميل البضائع على متن السفينة، ويطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة " وكذلك إسم السفينة، وبيان تاريخ التحميل⁽¹⁾، كما أن هذا السند لا يعتبر سنداً حقيقياً، فهو يمثل وعداً بالشحن، واستعمل كبديل مقيد لسند الشحن بسبب الضرورات التجارية، لهذا أقرت معاهدة بروكسل والقانون البحري على اعتباره سنداً مثبتاً لعقد النقل البحري للبضائع، حتى ولو لم يستعمل الشاحن حقه في طلب إستبدال سند من أجل الشحن بسند مشحون.

3- أوامر التسليم:

يثبت عقد النقل البحري كذلك بأوامر التسليم، إذ قد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة وبموجب سند شحن واحد، وأثناء الرحلة يباع لعدة أشخاص، وعلى إعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ، فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوك خاصة تسمى بأوامر التسليم وهي ثلاثة أنواع:

- أوامر التسليم يوقعها البائع وحده.
- أوامر التسليم يوقعها الريان أو أحد ممثلي المجهز (ناقل).
- أوامر التسليم يوقعها أمين الحمولة.

(1) أنظر المادة 751 من القانون البحري الجزائري وكذلك المادة الثالثة من م. ب لسنة 1924.

فإنه لا يعتبر سندا مماثلا لسند الشحن، سوى الذي يوقعه المجهز (ناقل) أو ممثله القانوني، أما ما يعرف بإذن التسليم فإنه لا يرقى إلى مرتبة أمر التسليم، لأن دوره هو تسليم البضاعة فقط عند الوصول⁽¹⁾.

4- السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة إيجار:

هناك أيضا في معاهدة بروكسل 1924 والقانون البحري ما يسمى بسند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة الإيجار⁽²⁾، بحيث أن النقل بمشارطة الإيجار غير مشمول بأحكامها، لأنه تطغى عليه الحرية التعاقدية، واستثناءً تطبق عليه عندما يصدر سند الشحن تنفيذاً لهذا العقد، ويكون ذلك عندما ينظم العلاقات فيما بين أطرافه (الناقل وحامل السند)، وهذا الحكم تقرر لحامل سند الشحن الذي لم يكن طرفاً في مشارطة الإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجاً فيها من أحكام⁽³⁾.

والملاحظ أنه لم يحدد بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقات بين أطرافه، عكس ما جاء في معاهدة بروكسل 1924⁽⁴⁾.

ثانياً- بوثائق أخرى:

لم توضع هذه الوثائق أو المحررات بغرض إثبات العقد، إنما يمكن أن تقدم كدليل أمام القضاء لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، وهي كل من الوثائق المتمثلة في الفواتير الرسائل، ودفاتر الطرفين⁽⁵⁾.

(1) أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، ص 17 و 18.

(2) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 87.

(3) طبقاً لنص المادة 746 من القانون البحري.

(4) حسب المادة الأولى الفقرة الثانية التي حددته ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.

(5) نصت عليه المادة 30 من القانون التجاري.

الفرع الثاني

إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة.

إن الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري، يكون عادة بالبينة أو بأية وسيلة أخرى وهذا إذا رأت المحكمة وجوب قبولها⁽¹⁾، إذن يجوز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة وسائل الإثبات الأخرى غير الكتابة، والتي تتمثل في كل من شهادة الشهود، القرائن، الإقرار واليمين، وللقاضي سلطة تقديرية في موازنتها.

(1) أنظر المادة 30 من القانون التجاري.

الفصل الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع

يتضمن عقد النقل البحري للبضائع مجموعة من التزامات تقع على عاتق الأطراف، وتكون ذو طابع إلزامي، وبما أن هذا العقد ملزم للجانبين فهو ينشئ التزامات متقابلة في ذمة أطرافه أي الناقل من جهة، ومن جهة أخرى يرتب التزامات على أصحاب الحق في البضاعة وهما الشاحن والمرسل إليه، هذا وإن كان الفقه والقضاء استقر منذ فترة طويلة على الإقرار بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه في الحقيقة ليس من أطراف عقد النقل البحري.

فإن تنفيذ عقد النقل البحري، يبدأ منذ وضع البضاعة، وكل الوثائق المتعلقة بها بين يدي الناقل وينتهي 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 يختص بتنفيذها حسب الأحوال بين الناقل، المرسل والمرسل إليه⁽¹⁾، بالرغم من أن هذا العقد يبرم بين الطرفين الأساسيين وهما الناقل والشاحن، إلا أن أثره قد يمتد إلى شخص ثالث لم يكن طرفاً عند إبرامه وهو المرسل إليه.

توضع هذه الإلتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم من خلال عقد النقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى يمكن كذلك لهذا العقد أن ينقضي لوجود أسباب إما تكون عادية أو غير عادية في بعض الحالات.

ومن خلال هذا الفصل سنتعرض إلى آثار عقد النقل البحري للبضائع، ببيان إلتزامات أطرافه (المبحث الأول)، وكيفية إنقضائه (المبحث الثاني).

(1) AMAR ZAHI, opcit, P 89.

المبحث الأول

إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

يرتب عقد النقل البحري للبضائع بإعتباره من العقود الملزمة للجانبين، إلتزامات متقابلة في ذمة أطرافه⁽¹⁾، إذ تقع على كل واحد منهم إلتزامات واجبة القيام بها، وسوف نبين إلتزامات أصحاب الحق في البضاعة وهما الشاحن والمرسل إليه في المطلب الأول، وكذا إلتزامات الناقل البحري للبضائع في المطلب الثاني.

المطلب الأول

إلتزامات الشاحن والمرسل إليه

صاحب الحق في البضاعة من المفروض هو الشاحن، لكن حتى المرسل إليه تقع عليه إلتزامات بمجرد انضمامه إلى عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾، هذا العقد يترتب إلتزامات تقع على عاتق طرفه الثاني وهو الشاحن الذي قد يكون نفسه المرسل إليه، وقد يكون شخص آخر، ومن ثم شخص ثالث لم يكن طرفا عند إبرامه وهو أيضا يتحمل إلتزامات بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وعليه نتطرق لإلتزامات الواقعة على عاتق الشاحن (الفرع الأول)، ثم إلى إلتزامات المرسل إليه (الفرع الثاني).

⁽¹⁾ من المفروض أن أطراف عقد النقل البحري هما الناقل والشاحن، في حين المرسل إليه هو طرف ثالث (من الغير)، إلا أنه تترتب له حقوق وإلتزامات، للمزيد حول إلتزامات المرسل إليه، أنظر الفرع الثاني من المبحث الأول من الفصل الثاني، ص 50.

⁽²⁾ لقد استقر الفقه والقضاء منذ فترة طويلة على اعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه ليس من أطراف عقد النقل البحري، فله حق مقاضاة الناقل ومطالبته بإستلام البضاعة وبالتعويض عن الهلاك أو التلف، كما أنه من ناحية أخرى يلتزم بدفع أجرة النقل إذا لم يكن قد دفعها الشاحن مسبقا كما يلتزم بكافة الشروط الواردة في وثيقة الشحن.

الفرع الأول

التزامات الشاحن

يقع على عاتق الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع التزامات وهي: الإلتزام بتسليم أو تقديم البضاعة إلى الناقل (أولاً)، وكذلك يلتزم أيضاً بسداد أجرة الحمولة (ثانياً) وعليه سوف نبين هذه الإلتزامات كما يلي:

أولاً- الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل:

يلتزم الشاحن في عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في الزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد، فتسري أحكام الإتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن، لكن عادة ما تُسلم البضاعة بطريقها إلى جانب السفينة⁽¹⁾.

وعلى الشاحن أن يكون أميناً وصادقاً في التصريح عن بيانات البضاعة، لأن إثارة شك الناقل بصدق هذه التصريحات يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع، عدد، ووزن وحالة البضاعة، هذا ما يؤدي إلى إضعاف القيمة الإئتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية، وإعاقة حركتها ما بين المصدر والمستورد.

الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل يوازيه بالضرورة إلتزام الناقل بإستلام البضائع *prise en charge* وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولاً عنها⁽²⁾.

(1) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 319.

(2) قبل البدء في عمليات الشحن من طرف الناقل، توجد عملية قبول البضائع وتسلمها من طرف الناقل أو ممثله القانوني، فالمرجع الجزائري تكلم عن مصطلح " أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتكلف بها " وهو ما يقابل *la prise en charge* بالفرنسية حسب (المادة 739 من القانون البحري)، وهي نقطة بداية عقد النقل البحري على أنه ينتهي بتسليم البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني (نقطة نهاية العقد)، الملفت للإنتباه أن المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه عرف التسليم الذي ينهي عقد النقل البحري وقد حسن ما فعل، ولكن لم يعرف التسلم أو أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه الذي يبدأ به عقد النقل البحري خاصة وأن أخذ البضاعة على عاتق الناقل وتسلمها وتكلفه بها، هي التي تحدد متى يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يمكن أن يصيب البضاعة.

يتحدد مدى هذا الإلتزام وفقا للشروط المتفق عليها في عقد النقل البحري للبضائع أو بمقتضى العرف السائد في ميناء الشحن⁽¹⁾، فالمادة 772 من القانون البحري تفرض على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في المكان والوقت المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

القانون البحري كرس مسؤولية على عاتق الشاحن في حالة التأخير عن تسليم البضاعة، لما تترتب عنها آثار سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية، بالنظر إلى أهمية الشحن وتأجيل شحنها إلى وقت لاحق⁽²⁾.

وإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الإلتزام أو لم يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، فإنه يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، وألا تتعدى هذه التعويضات مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها⁽³⁾.

كذلك يقضي القانون البحري وإتفاقية بروكسل على أن الشاحن يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها، إذا كان الضرر ناتج عن فعله أو عن فعل تابعيه أو كان ناتجا عن عيب في بضاعته.

الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري للبضائع عادة ما يحدد التفاصيل الخاصة بتقديم البضائع سواء من حيث زمان التسليم أو مكانه، فالطرفان قد يتفقوا على وقت محدد لتقديم البضاعة، وكما يتفقوا على إلتزام الشاحن بإخطار الناقل مقدما بموعد تقديم البضائع لكي يستعد لتلقي البضائع، إذا كانت ذات طبيعة تستلزم لإستلامها تجهيزات خاصة، كأن تحتاج

⁽¹⁾ يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهم في العقد، فتسري أحكام الاتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن، وعادة ما تسلم البضاعة للناقل في الرصيف إلى جانب السفينة تمهيدا لرفعها أي شحنها إلى ظهر السفينة سواء بروافع السفينة أو بروافع الميناء.

⁽²⁾ محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 600.

⁽³⁾ هذا الحكم الذي جاءت به المادة 772 من القانون البحري، هو حكم عادل حيث أن تعويض خسائر الناقل تكون حسب أجرة الحمولة، والمشرع الجزائري لم يترك أمر تحديد التعويض لإتفاق الطرفين وذلك لمنع التعسف، خاصة وأننا بصدد عقد إذعان.

هذه البضائع لحفظها في درجات حرارة أو رطوبة أو تبريد لإستمرار صلاحيتها، فمن اللازم إخطار الناقل بذلك حتى يكون له الوقت الكافي للإستعداد لإستلام البضائع⁽¹⁾.

هذا ما نصت عليه المادة 773 على أنه: إذا إقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن، لكن الشاحن عليه تقديم البضائع إلى الناقل محزومة، وعليها العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف (emballés et marquées).

يلتزم الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل فلا بد قيامه بالعديد من العمليات لاسيما منها:

أ- التغليف:

هذا ما نصت عليه المادة 43 من القانون التجاري على أنه " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر أشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة ".

النص هذا خاص بالنقل البري لكن مفهومه أوسع فيما نصت عليه، وكذلك تؤكد ما تضمنه القانون البحري فيما يخص سند الشحن، والإلتزام بالتغليف يعتبر جزء من شروط العقد، فغالبا يشكل مصدر للمنازعات، وحتى عند إنطلاق الرحلة البحرية بسبب التحفظات التي يضيفها الناقل على سند الشحن لأجل التخفيف من مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك لسبب انعدام أو نقص التغليف، فبالرغم من ذلك لا يعتبر إعفاءً كلياً، فهو يبقى مسؤولاً رغم عدم التغليف إذا أقدم أحدهم على سرقة البضاعة.

إن تكنولوجيا التغليف أصبحت تتم بواسطة الحاويات Trans- Containers أو containers، فالشاحن الذي يقوم بشحن بضاعته في الحاويات، يمكن له أن يتولى تسنيفها وذلك بمعرفته، لكن المشكل هو في حالة حدوث ضرر للبضائع المنقولة فيها، فهنا

(1) علي البارودي، جلال وفاء محمدين، القانون البحري، القاهرة، 1992، ص 351.

المسؤولية على من تقع، هل الشاحن أم الناقل؟ فإن مسؤولية المرسل (الشاحن) مفترضة بسبب سوء تسييف البضاعة داخل الحاوية، بالتالي سوء تغليفها، فلا يمكنه نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات حصول الرص من طرف الناقل⁽¹⁾.

ب- وضع البطاقات على البضائع:

هي وضع بطاقات على البضائع المحزمة، والبطاقات يجب أن تحمل مجموعة من البيانات، توضع بطريقة لا تسمح بزوالها أثناء عملية النقل، وأن تتضمن في بعض الحالات على بيانات خاصة كعبارة " fragile " ... إلخ، والبطاقات هذه ليست إلزامية، إنما موجهة لتذكير الناقل بإتباع معاملة خاصة للبضائع.

ج- الوزن (التكبير):

معناه التأكد من الوزن المصرح به لمقارنته فيما بعد عند التسليم، والناقل قد يقوم به إما من تلقاء نفسه أو بطلب من الشاحن.

د- العدد:

المقصود بها العملية التي تكفل الناقل بتعداد الحزم المنوه عنها من طرف المرسل في تصريحاته، ويطلب منه، بالرغم من كونها غير إلزامية، لكن أهميتها بالغة خاصة بعد الوصول إلى الميناء المتفق عليه، الشاحن والمرسل إليه يمكن لهم التأكد بسهولة عن كمية البضاعة المسلمة إليه، دون استنتاجها من فارق الوزن.

هـ- تهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق هذه البضائع:

هي الوثائق التي تفرضها مختلف الإدارات كالضرائب - الشرطة - الجمارك أو الصحة، والشاحن ملزم بإستخراج هذه الوثائق أو الحصول عليها ولا مفر من ذلك⁽²⁾.

(1) AMAR ZAHI;DROIT DES TRANSPORTS, P 92.

(2) AMAR ZAHI, OPCIT, P 93 - 94.

ثانياً- الإلتزام بدفع أجرة النقل:

الأجرة Le fret هي عبارة عن المبلغ النقدي، الذي يلتزم فيه الشاحن أو المرسل إليه بأن يدفعها للناقل، وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه⁽¹⁾ هذا ما أكدته المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

الأصل أن الشاحن هو الملتزم بالأجرة في مواجهة الناقل بيد أنه قد يلتزم المرسل إليه بأجرة النقل متى كان متفقاً على أداء الأجرة عند وصول البضاعة، عندئذ المرسل إليه يلتزم بأجرة النقل، بالرغم من كونه ليس طرفاً في عقد النقل، وعليه فإن أساس التزام المرسل إليه هو قبوله بإستلام البضاعة⁽²⁾ معناه: أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل، لكنه قد يتم إتفاق الشاحن والناقل على أن المرسل هو الذي يقوم بدفع النولون ويعني ذلك أجرة النقل وهي تسمية ترددت كثيراً في قانون التجارة البحرية العثماني⁽³⁾ عند تسلم البضاعة.

إن تحديد الأجرة أصلاً، تخضع للإتفاق الجاري بين الناقل والشاحن في عقد النقل، كما أن للأطراف مطلق الحرية في تحديد هذه الأجرة، فعدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها، إنما في هذه الحالة يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، وفي عقد النقل البحري للبضائع جرت العادة على تحديد أجرة النقل إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة، أو على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها⁽⁴⁾.

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 113؛ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري (الجديد الصادر بالقانون 8 لسنة 1990)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 171.

(2) عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 29.

(3) عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 322.

(4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 114.

قد تدفع الأجرة مقدما عند شحن البضاعة، إلا أنه لا مانع أن يتم الإتفاق على طريقة أخرى للدفع، ومثال ذلك كأن يدفع جزء منها عند الشحن والباقي عند الوصول والإنتهاء من تفريغ البضاعة أو يتفقا (الشاحن والناقل) على أن تستحق الأجرة عند التفريغ⁽¹⁾.

وللحوادث البحرية كذلك تأثير على الأجرة المتفق عليها، إما الإبقاء عليها رغم عدم تمام عملية النقل وفقا للشروط المتفق عليها، وإما قد تنقص بسبب وقوع حوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة ونقص كميتها أو قيمتها أثناء السفر، فيلتزم الشاحن أو من له الحق في تسليم البضاعة بدفع الأجرة كاملة⁽²⁾.

قد يتفق الشاحن والناقل على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، هنا لا يطرح أي إشكال، لكن إذا اتفقا على دفعها عند الوصول وامتنع الملزم بها، لذلك المشرع الجزائري بهذا الصدد قرر نوعين من الضمانات لمواجهة ذلك، وتتمثل هذه الضمانات فيما يلي:

حق حبس البضاعة وبيعها، وكذلك حق الإمتياز.

1- حق حبس البضاعة: يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف⁽³⁾، وإذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، فيجوز للمحكمة إيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته، وذلك خلال شهرين ابتداءً من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإلا يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع⁽⁴⁾.

(1) عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 114.

(2) عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 60.

(3) عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 29.

(4) عباس حلمي، نفس المرجع والموضع، ص 29.

2- حق الإمتياز: هو منح الناقل امتيازاً على البضاعة المنقولة مقابل أجره المحمولة وما في حكمها مثل مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية وتعويضات التأخير وكذلك مصاريف إيداع البضائع⁽¹⁾.

هذا الإمتياز يبقى قائماً بعد تفريغ البضاعة وذلك لمدة 15 يوماً، فإن لم يرفع دعواه خلال هذه المدة، يسقط حقه ويصبح دائناً عادياً، فإن الإمتياز ينقضي قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية أي أنه لا يعلم بإمتياز الناقل، هنا امتياز الناقل يظل قائماً ولو أفلس الشاحن أو المرسل إليه⁽²⁾.

فإن التشريعات البحرية تعتبر الشاحن أو المرسل إليه شريكاً في مخاطر الرحلة فالحوادث البحرية قد تؤدي إلى انقضاء الإلتزام بدفع الأجرة أو بقاء الإلتزام بدفعها رغم عدم إتمام النقل³. ولهذا منح للناقل حق حبس البضاعة ومنحه أيضاً امتياز على ثمن بيع البضائع المنقولة، وذلك حتى يستوفي أجره النقل⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

إلتزامات المرسل إليه

يتحمل المرسل إليه إلتزامات معينة تقابل حقوقه المختلفة والمستمدة من عقد النقل البحري للبضائع، وهي تفريغ البضاعة وهي أولى إلتزامات المرسل إليه، وأيضاً أداء أجرة

(1) هذا ما قضت به نص المادة 817 من القانون البحري الجزائري

(2) يونس علي حسن، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 360 و 361.

(3) عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 325؛ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 172 و 173.

(4) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2005، ص 322 و 323.

النقل⁽¹⁾، فإن أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق المرسل إليه تتمثل في تسلم البضاعة من الناقل (أولاً) وأيضاً دفع أجرة النقل⁽²⁾ (ثانياً)، إذا كانت مستحقة عند الوصول.

أولاً- تسلم البضاعة:

على المرسل إليه أن يتسلم البضاعة، بحيث يلتزم بسحب البضاعة خلال مدة زمنية معينة، لكن إذا تأخر في هذه الحالة عن تسليمها، فإنه تقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن الخسائر الناجمة عن التأخير⁽³⁾. وأما إذا إمتنع عن تسلم البضاعة أو لم يتقدم أحد لاستلامه، كان على الريان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة، أو أن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف⁽⁴⁾، هذا ما يسمى بالتفريغ التلقائي.

ثانياً- دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول⁽⁵⁾:

تعد أجرة النقل في الواقع، عنصراً جوهرياً وذو أهمية، خاصة في عقد النقل البحري للبضائع، وهي من أهم وأبرز الإلتزامات التي يلقيها عقد النقل البحري على عاتق المرسل إليه⁽⁶⁾.

ولاعتبار هذا العقد من العقود الرضائية، فيتعين على الأطراف إمكانية تأجيل دفع أجرة النقل إلى ميناء الوصول، ثم يقوم المرسل إليه بدفعها⁽⁷⁾.

(1) أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 201.

(2) أنظر المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

(3) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 92.

(4) عمر مشهور حديثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياها، عمان، 2003، ص 13.

(5) نصت المادة 791 من القانون البحري الجزائري على أنه " يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى ".

(6) أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 223.

(7) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 172.

المطلب الثاني

إلتزامات الناقل البحري للبضائع

تترتب إلتزامات على عاتق الناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع، يمكن تصنيفها بحسب ترتيبات عملية النقل، وهذه الإلتزامات لصالح الشاحن أو المرسل إليه حسب الحالة⁽¹⁾، سواء كانت في ميناء الشحن (الفرع الأول)، أو أثناء مرحلة الرحلة البحرية (الفرع الثاني)، وأخيراً إلتزاماته في ميناء الوصول (الفرع الثالث).

الفرع الأول

إلتزامات الناقل في ميناء الشحن

إن أهم الإلتزامات التي تقع على الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد النقل البحري، تشمل ثلاثة إلتزامات حددها المشرع الجزائري وهي الإلتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية (أولاً)، وتسلم البضاعة من الشاحن (ثانياً)، وكذلك الإلتزام بشحن تلك البضائع في السفينة (ثالثاً)، الرص والتحميل (رابعاً).

أولاً- الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية:

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية، والمقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، فهذه السفينة لا يكفي لها أن تكون صالحة ملاحياً، إنما يجب أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد⁽²⁾.

(1) أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009، ص 10.

(2) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 117.

تتقسم صلاحية السفينة⁽¹⁾، إلى نوعين هما، الصلاحية الملاحية ومعناها إعداد السفينة لكي تكون قادرة على تنفيذ الرحلة المحددة في عقد الناقل البحري، من حيث المتانة وتجهيزها بالمؤونة والوقود، ويقودها ربان ذو كفاءة في العمل وعلى منتهى العدد الكافي من البحارة وهناك أيضا صلاحية أخرى هي الصلاحية التجارية والمقصود بها قدرة السفينة على إستقبال البضائع على نقلها، من حيث تهيئة العنابر الملائمة، وتهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع⁽²⁾.

والمقصود بالإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة، هو أن تكون ممتازة على درجة من الكفاءة التي يقتضيها مجهز حريص ومنتبه، بالنظر إلى كل الظروف المحتملة، فلا يعني ألا تضعف إلا أمام الخطر غير عادي⁽³⁾.

ثانياً- استلام البضاعة من الشاحن:

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن⁽⁴⁾.

يتم أصلاً استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، وكذلك يمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كإتفاق

(1) تنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها".

(2) لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة 2، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص112.

(3) أمين خلفي، المرجع السابق، ص 12.

(4) أنظر المادة 739 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، هنا يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء وذلك تمهيدا لشحنها في السفينة، بالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري⁽¹⁾.

نادرا ما يتفق الناقل على استلام البضائع في خارج الميناء، خاصة إذا كان الأمر يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يصعب على الناقل البحري تحمل تبعاتها⁽²⁾.

في هذه المرحلة يقع على عاتق الناقل وذلك من خلال وكيله أو ريان السفينة، إدراج البضائع المنقولة في قائمة الشحن، وإلا كان مسؤولا اتجاه صاحب البضاعة إذا تمت مصادرتها نتيجة مخالفته⁽³⁾.

ثالثاً: الإلتزام بشحن البضائع **Chargement ou Embarquement**.

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، يحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات، الأتاييب أو المضخات حسب طبيعة البضائع المشحونة⁽⁴⁾، ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات في مجال النقل البحري نظرا للمخاطر البحرية لهذا الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة⁽⁵⁾.

إن مهمة الشحن يجري الإتفاق على تحديد من يتولاها في عقد النقل البحري للبضائع إما الشاحن مالك البضاعة أو الناقل، هذا ما تبين من إلتزامات الشاحن بأن عملية الشحن

⁽¹⁾ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 2001، ص 254 و 255.

⁽²⁾ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص 208.

⁽³⁾ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 230.

⁽⁴⁾ عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 338.

⁽⁵⁾ يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، السنة 16، العدد

الأول والرابع، مارس يونيو 1992، كلية الحقوق، جامعة الكويت، ص 11.

يقوم بها الناقل وذلك لتوفر كل الوسائل والخبرة للقيام بها، يتفق غالبا الناقل مع شركات متخصصة ولهذا الغرض تقوم بعملية الشحن برافعات السفينة Palans du navir، فإذا تعلق الأمر ببضائع سائلة كالبتروول مثلا فإن شحنها يكون بأنايبب خاصة canalisation، وكذلك إذا كانت البضاعة عن حبوب فإن عملية الشحن تقوم بمضخات⁽¹⁾.

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، والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك⁽²⁾.

رابعاً-الإلتزام بالرص (التحريم) Arrimage:

الرص أو التحريم هو عبارة عن توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تمنع البضاعة من الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها⁽³⁾، بحيث تنص المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أنه: " ... مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة ". كما أن الناقل يلتزم برص البضاعة في السفينة في ظروف جيدة، وكذلك هناك شركات متخصصة لها خبرة تقوم بأعمال المناولة والتي تتولى مثل هذه المهام⁽⁴⁾.

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 118 و 119.

(2) محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 595 و 596.

(3) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، جامعة وهران، 1988، ص 90.

(4) هذا ما قضت به نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري. من قانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 1998/06/27

الأصل أن يكون الرص في عنابر السفينة، ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك (مشمع) لوقايتها من ماء البحر⁽¹⁾.

فإن رص البضائع لا يرتبط بغاية المحافظة عليها فقط، إنما يجب رصها على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام، فإن الأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين⁽²⁾.

إن عملية الرص تدخل في التزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري، كما تدخل في وظائف الريان لأجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، فهي وظيفة لا تنتهي في ميناء الشحن، بل تستمر أثناء الرحلة البحرية، إذ أن رص البضاعة قد يختل بسبب إهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر⁽³⁾.

يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، فقد يتوقع الريان منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا لحق بالبضاعة تلف، فعادة الريان يسعون لوصوله إلى الميناء المقصود، لهدف الحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة، والتي يحررها فنيون أي مختصون يسمون بخبراء التستيف، بحيث لا تكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله، فإن محاضر هؤلاء المختصون تخضع لتقدير قاضي الموضوع، وشأنها شأن كل أعمال الخبرة⁽⁴⁾.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة 2، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص 495.

(2) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 258.

(3) عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 344.

(4) أمين خلفي، المرجع السابق، ص 32.

الفرع الثاني

إلتزامات الناقل أثناء مرحلة الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن، واستلم الناقل البحري البضائع، شحنها ورسها في العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية، يتحقق تنفيذ إلتزام الناقل البحري⁽¹⁾، هذا ما اقتضت به نص المادة 770 الفقرة الثالثة من القانون البحري الجزائري على أنه: " ... تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها "، بحيث يقع على الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية ثلاث إلتزامات رئيسية متداخلة فيما بينها تتمثل كالآتي: الإلتزام بنقل البضاعة أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول (أولاً) والمحافظة على البضائع المنقولة (ثانياً)، وأخيراً الإلتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول (ثالثاً).

أولاً- الإلتزام بتنفيذ عملية النقل Le transport:

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أي إلى الجهة المقصودة⁽²⁾، تصبح السفينة مستعدة للسفر، وذلك لا يتحقق إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها وتستيفها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة ليبدأ تنفيذ إلتزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁽³⁾، فهو إلتزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه

(1) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 258.

(2) كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة 2، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص 496.

(3) تطبيقاً لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة ".

توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد⁽¹⁾، وعليه يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، فمن المفروض الطريق المعتاد وليس العادي⁽²⁾، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فالناقل لا يعد مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، هذا ما نصت عليه المادتين 775 - 777 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

كما يتوجب أن يكون سير الناقل مباشراً معناه على خط مستقيم en droiture ليس له أن ينحرف في السير⁽⁴⁾، إلا إذا كان هناك ما يبرر ذلك وهو ما يعرف بالإنحراف المعقول. وأن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع، فلا يجوز الناقل تغييرها في الطريق إلا في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ولأي سبب كان هنا يجوز له إستبدالها بسفينة أخرى لتكملة الرحلة البحرية بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، شرط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، بحيث يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، أثناء عملية تفريغها من السفينة القديمة وإعادة شحنها على السفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك⁽⁵⁾، أي بحصول النقل على متن سفينة أخرى، ويرسل إليه سند الشحن المسلم من الريان الثاني حتى يتمكن من تسلم بضاعته

⁽¹⁾ نفس الإلتزام الموجود في الإتفاقيات الدولية، المادة الأولى الفقرة هـ من معاهدة بروكسل 1924، التي حددت معنى مصطلح "نقل البضائع" بأنه ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها، وكذلك المادة الأولى الفقرة السادسة من إتفاقية هامبورغ 1978 التي نصت على أنه: يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الإتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد ناقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر، وبعض مواد من قواعد روتردام 2008.

⁽²⁾ وذلك وفقاً للمادة 775 الفقرة الأولى من ق.ب.ج فالناقل ملزم بإحترام إلتزاماته بكل عناية ودقة.

⁽³⁾ حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 90 و 91.

⁽⁴⁾ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 496.

⁽⁵⁾ عادل علي المقدادي المرجع السابق، ص 121.

عند الوصول للتأمين على مخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة⁽¹⁾، فإن مصاريف مسافنة البضاعة تقع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية، وفي كل الأحوال الناقل يحتفظ بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة⁽²⁾، والمقصود بالمسافنة: هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى، وذلك في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر⁽³⁾.

ثانياً - العناية بالبضاعة:

معناه إتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة، بما أن السفينة أداة نقل للبضائع فهي مخزن آمن لحفظها⁽⁴⁾، فالناقل مكلف بالعناية التامة للبضاعة خاصة أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف، فإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، فعلى الشاحن أن يبلغه بذلك وأن يبين ذلك كتابيا إذا أمكن⁽⁵⁾، أما في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الريان) عن حساسية أو خطورة البضائع وذلك من طرف الشاحن فإذا تضررت البضاعة المشحونة أو حتى تضرر السفينة بسبب هذه البضائع فالشاحن سوف يتحمل جزءاً من المسؤولية هذا ما نصت عليه المادة 778 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

يعد إلتزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية من أهم الإلتزامات التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل

(1) مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 239.

(2) أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

(3) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تلمسان، 2011 - 2012، ص 137.

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

(1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، ص 37.

(5) هذا ما اقتضت به نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

ما لم يكن الأمر راجعاً لسبب أجنبي⁽¹⁾، وهذا يعني أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة، والتي تتم بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة، إذ قد تتطلب هذه الأخيرة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة النقل البحري، كما قد تتطلب تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية، أو تكون عرضة للتلف إذا تعرضت للشمس، مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عابرة بعيدة عن حرارة آلات السفينة⁽²⁾، والناقل البحري لا يلتزم بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني، إنما يبدأ هذا الإلتزام من لحظة إستلامه البضائع من الشاحن، ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، كما يفرض الإلتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحري⁽³⁾ كإعادة رص أو تستيف السلع إذا ترحزت من مكانها بفعل أي عامل إهتزاز⁽⁴⁾.

ثالثاً- الإلتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:

يلتزم الناقل أساساً بأن ينقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، فهذا هو مفهوم الميناء الذي يجب على الناقل البحري أن يحمل البضائع منه على ظهر السفينة، وأن ينزل الحمولة إلى الشاطئ فيه، ويجب على الناقل أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإذا تعذر دخول السفينة لهذا الميناء لسبب أو لآخر قوة القاهرة، كحصار بحري أو إضراب أو بالنظر إلى أبعاد السفينة⁽⁵⁾، حيث بموجب عقد النقل البحري، إلتزام الناقل يصل إلى منتهاه وغايته الرئيسية، في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد وهو ميناء الوصول، الذي يجب على الناقل أن يقود السفينة

(1) هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 232.

(2) عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 354.

(3) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص 220.

(4) أمين خلفي، المرجع السابق، ص 37.

(5) عبد القادر حسن العطير، نفس المرجع، ص 356 و 357.

بوجهته، فلا يشرع في تنفيذ إلتزاماته من تفريغ وتسليم البضاعة، طالما أنه لم يصل إلى الميناء مكان الوصول المتفق عليه⁽¹⁾.

الجدير بالذكر فإن الناقل قد لا يتمكن من الدخول والرسو بميناء الوصول، إنما يمكن أن يرسو بأقرب ميناء أو يرجع إلى ميناء التحميل، وتقع مصاريف إرسال البضاعة ثانية على عاتق الناقل، حتى يثبت إستحالة الدخول إليه يرجع إلى القوة القاهرة⁽²⁾، حينئذ تكون للناقل حرية التصرف بما فيه منفعة للشاحنين، إذا لم يكن مزودًا بتعليمات خاصة لمواجهة مثل هذه الحالة، وغالبا ما ينص عقد النقل البحري على حق الناقل بقيادة السفينة في مثل هذه الحالات إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان⁽³⁾.

أخيراً عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يصبح الناقل على مشارف نهاية إلتزاماته في تنفيذ عقد النقل البحري، فلا يبقى له سوى تفريغ البضاعة وتسليمها، وهي الإلتزامات التي ينفذها الناقل عند إنتهاء الرحلة.

الفرع الثالث

إلتزامات الناقل في ميناء التفريغ (عند إنتهاء الرحلة).

ينتهي إلتزام الناقل بالنقل، بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه (ميناء الوصول)، إلا أنه تبدأ إلتزامات أخرى التي تقع على عاتق الناقل البحري والناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، والتي يتم تفصيلها كالاتي: الإخطار بالوصول المتمثلة في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد وهو ميناء الوصول (أولاً)، تفريغ الحمولة وبنفس

(1) أنظر نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

(2) أنظر نص المادة 781 من القانون البحري الجزائري.

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة 2، منشورات الحلبي الحقوقية، 2012، ص228؛ عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 358.

العناية التي قام بها أثناء شحنها (ثانياً)، والإلتزام الفعلي بتسليم البضائع إلى أصحابها (ثالثاً).

أولاً- الإخطار بوصول البضائع:

على الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة محل عقد النقل البحري إلى الميناء، في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه بالمباشرة على السلعة، وذلك في حالة ما إذا كان إتفاق تفريغ البضائع يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه⁽¹⁾.

ثانياً-الإلتزام بفك وإنزال البضائع:

التقنين البحري الجزائري لم يعرف عملية التفريغ، بل جاءت نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري على مايلي: بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك *désarrimage* وإنزال البضائع بنفس العناية التامة *de façon appropriée et soigneuse*، حسب ما جاء في نص المادة 607 من القانون البحري الجزائري، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ⁽²⁾.

يتجلى مفهوم هذا النص على أن الناقل بعد وصول السفينة، يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص، فإن القضاء الفرنسي عرف عملية التفريغ على أنها ذلك العمل المادي المتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء، في حالة ما إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه⁽³⁾.

(1) حياة شتوان، المرجع السابق، ص 97.

(2) وذلك حسب المادة 780 من القانون البحري، التي نصت على نفس العناية في المادة 773 من نفس القانون، أي العناية التامة.

(3) أمين خلفي، المرجع السابق، ص 39.

والمقصود بالتفريغ: هو العملية المادية التي تتضمن إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول أو في الصنادل التي تنقل إلى الرصيف، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه، بسبب من الأسباب ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري⁽¹⁾.

إن عملية التفريغ تتطلب من الناقل إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك، لذا يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك، بحيث في الأصل تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وكذا تحت مسؤوليته، إضافة إلى هذا نصوص القانون البحري جاءت أمرة فيما يخص التفريغ، لذلك لا يجوز الإتفاق على مخالفته، بالتالي الشاحن غير ملزم بالشحن والتفريغ، وفي جميع الأحوال يظل الناقل مسؤولاً على حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ، وما يمكن الإتفاق عليه هو أن يجعل مصارف الشحن والتفريغ تقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه⁽²⁾.

من الواضح أن الإلتزام بعمليات فك وتفريغ البضائع تقع على الناقل حسب المادة الثالثة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل والمادة 780 من القانون البحري الجزائري، إلا أنه يجوز الإتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية، لأن الإلتزام الناقل بالتفريغ لا يتعارض مع تحمل أصحاب الحق في البضاعة التكاليف المادية له⁽³⁾.

إضافة إلى كل هذا فإن سند الشحن يمكن أن يتضمن شرطاً، يدعى بشرط التفريغ التلقائي، الذي بمقتضاه يقوم الناقل بتفريغ تلك البضاعة من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، ففي حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة، هنا الناقل يودع البضاعة بعد تفريغها مخزناً عمومياً أو لدى أمين

(1) عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 358.

(2) الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013، ص 53 و 54.

(3) طبقاً للمادتين 913 - 915 من القانون البحري الجزائري، يجوز الإتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بالتكاليف المادية للتفريغ.

لحساب المرسل إليه، وأن إلتزاماته بالمحافظة على البضاعة يظل قائما حتى تسليمها إلى المرسل إليه⁽¹⁾.

والملاحظ أن الناقل لا يرخص له بوضع تخالف إلتزاماته، من بداية الشحن إلى غاية نهاية تفريغ البضائع، والمراد من هذا أنه يجوز للناقل وضع شروط التخفيف من المسؤولية في الفترة التي تسبق الشحن وكذا الفترة التي ينتهي فيها التفريغ، لكن الفترة الواقعة بين بدأ الشحن ونهاية التفريغ بما فيها فترة النقل لا يجوز إدراج شروط التحديد أو الإعفاء منها⁽²⁾ هذا ما نصت عليه المادة 812 من القانون البحري الجزائري أنه " خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء في تحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

منطقيا فإن عمليات الشحن والتفريغ، وإن كانت تقع على عاتق الناقل البحري، إلا أنها في حقيقة الأمر تقوم بها مؤسسات متخصصة⁽³⁾، حسب ما نصت عليه المادة 912 من القانون البحري الجزائري في هذا الشأن.

ولا يعتبر إلتزام الناقل بالتفريغ متعلقا بالنظام العام، إذ يجوز للطرفين الإتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه عبء الإلتزام بالتفريغ، كون أن سندات الشحن البحرية غالبا ما تحتوي على شرط نمطي يقضي بتحمل المرسل إليه التفريغ وهذا بموجب ما يسمى شرط

(1) عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص 28.

(2) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تلمسان، 2011 - 2012، ص 147.

(3) إن أعمال الشحن والتفريغ أصبحت توكل إلى شركات خاصة في هذا المجال تشرف بها سلطات الموانئ أو تقوم بها مؤسسات الموانئ نفسها.

التسليم تحت الروافع، وفي هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه قانوناً بمجرد خروجها من عنابر السفينة أو إعلان الربان لتهيئته لتفريغها على سطح السفينة⁽¹⁾.

كما يجدر الإشارة إلى معنى مصطلح تحت الروافع بأنه وضع البضاعة على الرصيف لكي تتمكن روافع السفينة أو روافع الشاطئ من تحميلها على ظهر السفينة أو في العنابر إذ على الناقل أن يخرج البضاعة من العنابر ويضعها على الرصيف بجانب السفينة حتى يتسلمها المرسل إليه⁽²⁾.

يقترن الشرط المتقدم عادة بتوكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري وكما أنه يرتبط ذلك بتكليف وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويترتب عن ذلك أن وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويترتب عن ذلك أن وكيل السفينة يستوفي من المرسل إليه أجر المقاول البحري، معناه المبالغ المستحقة عن بقاء البضائع في حيازة الوكيل تحت حساب المرسل إليه، إلى اللحظة التي يتسلمها منه بالفعل من الناحية المادية⁽³⁾.

فإذا تضمن سند الشحن مثل هذا الإتفاق فإن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً بوصفه ناقلاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أثناء تفريغها، كون النقل إنقضى قبل البدء في التفريغ ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا بوصفه وكياً عن المرسل إليه، لذا يتعين على هذا الأخير بإثبات خطأ الناقل في تنفيذ الوكالة⁽⁴⁾.

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 260.

(2) عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 359.

(3) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص 221.

(4) الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 54.

ثالثاً- الإلتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه:

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله⁽¹⁾، والذي يطالب بإستلامها بناءً على وثيقة الشحن ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري للبضائع، إذ بتحقيقه ينقضي تنفيذ عقد النقل البحري بحيث ترتفع مسؤولية الناقل بالمحافظة على البضاعة⁽²⁾ هذا ما نصت عليه المادة 739 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري على مايلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ".

والمقصود بالتسليم هي تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري أي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول⁽³⁾.

وعملية التسليم تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية وقد يكون التسليم سابقا على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الإلتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقا له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل⁽⁴⁾.

وكذلك يقصد به التسليم الفعلي الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها، وزنها، كيلها ومقاسها وحالتها وعلاماتها مما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف فإن الفحص ضروري إذا إشتراط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلاً⁽⁵⁾.

(1) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 334.

(2) أمين خلفي، المرجع السابق، ص 42.

(3) عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، منشأة معارف بالإسكندرية، 1997، ص 68.

(4) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2000، ص 310.

(5) مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 311.

المشروع الجزائري عرف الإلتزام بالتسليم في المادة 739 الفقرة الثانية من التقنين البحري الجزائري⁽¹⁾ بأنه: " تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن "، أما إتفاقية هامبورغ فإنها لم تعرف الإلتزام بالتسليم.

تثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الريان يتضمن إقراراً من الشاحن أو المرسل إليه بإستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل لذا يتوجب على الريان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، فإن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من إلتزام التسليم⁽²⁾.

تسليم البضاعة للمرسل إليه هو الهدف الأساسي والجوهري للنقل فهو بسبب وجود هذا الأخير أصلاً، يقول الأستاذ روديير بأن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ إلتزامه الجوهري، المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى نائبه ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فإن الناقل يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه، وهذا الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة وإستلامها⁽³⁾.

ويجمع الفقه والقضاء على أن الإلتزام الأساسي والجوهري الذي يقع على عاتق الناقل البحري هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، فأعطاء وثيقة الشحن لا يكفي لإثبات التسليم

⁽¹⁾ المعدلة والمتممة بالمادة 45 من قانون 05/98، المتضمن القانون البحري، وكذلك أضافت هذه المادة شرط إبداء المرسل إليه أو ممثله القانوني لقبوله تسلم البضاعة.

⁽²⁾ نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية، 2012 - 2013، ص 35.

⁽³⁾ R. RODIERE, TRAITE GENERAL de droit maritime et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, d. D, Paris, 1968, P 183.

لأن التسليم الحقيقي ضروري من أجل إنهاء عقد النقل البحري، بهذا الناقل يتخلص من التزاماته العقدية⁽¹⁾.

الجدير بالذكر أن التسليم غالبا ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة إلا أنه لا يجب الخلط بينه وبين التسليم، لأن التسليم تصرف قانوني في حين التفريغ عمل مادي⁽²⁾.
لقد إعتبرت قواعد روتردام الإقرار شرط لتمام عملية التسليم، لذا أجازت للناقل رفض تسليم البضائع فإذا رفض المرسل إليه الإقرار بذلك⁽³⁾، هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري والقضاء أيضا، من أن التسليم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ويحصل على القبول من طرفه، لكن هذا يختلف عن التفريغ للبضائع بعد وصول السفينة للميناء⁽⁴⁾.

لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف نتج عن عدم إتخاذ الناقل ما كان يعقل إتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضاعة، فيجدر على الناقل العلم الكافي بأن عدم إتخاذ مثل هذه التدابير والإحتياطات ستؤدي إلى هلاكها أو تلفها، إذن الناقل ملزم ببذل العناية في المحافظة عليها قبل التسليم الفعلي إلى صاحبها⁽⁵⁾.
أما فيما يخص عملية تسليم البضائع فإن التسلم في حالة تعدد نسخ سند الشحن وإثبات تسليم البضائع وكذا الإمتناع عن إستلام البضائع، فإن إتفاقية هامبورغ لم تتعرض للعديد من المسائل المتعلقة بها⁽⁶⁾.

(1) بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 151 و 152.

(2) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة معارف الإسكندرية، 1991، ص 135.

(3) أنظر نص المادة 44 من قواعد روتردام بالملحق والواردة تحت عنوان " واجب الإقرار بتسلم البضائع ".

(4) لقد صدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 17-01-1994 تحت رقم 112383. قرار غير

منشور

(5) وهذا طبقا لنص المادة 45 الفقرة الخامسة من قواعد روتردام لسنة 2008.

(6) كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 1978، ص 57.

إستقراجهاد المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) حتى قبل تعديل القانون البحري سنة 1998 وكذا ما ذهبت إليه في قرارها المؤرخ في 27-09-1994، على أن التسليم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه للحصول على القبول من طرفه فهو يختلف عن تفريغ البضائع بعد وصول السفينة إلى الميناء⁽¹⁾.

إن التعريف الذي جاءت به المادة 739 سألقة الذكر هو تعريف قانوني، إلا أنه أغفل عن العنصر المادي الذي إشتراطه القضاء الفرنسي من قبل، وحسب المادة المذكورة فإن التسليم يظم شرطين هما تقديم البضاعة من طرف الناقل أو ممثله القانوني للمرسل إليه وقبول هذا الأخير للبضائع⁽²⁾.

وهذا الأمر يستدعي تحديد وقت ومكان التسليم، فمن المؤكد أن عملية التفريغ تدخل ضمن عقد النقل البحري للبضائع كون التسليم لا يمكن إلا بعد التفريغ معناه لا يمكن تصور التسليم قبل تفريغ البضائع وهذا في التشريع الجزائري⁽³⁾.

كما أن الحكم الموجود في القانون الجزائري مخالف لمعاهدة بروكسل بالرغم على انسياق نصوصه مع الأحكام الواردة فيها، ولهذا فالناقل مسؤول من إستلام البضائع إلى حين تسلمها إلى المرسل إليه وكما أنه تقع على عاتقه عمليتي الشحن والتفريغ، ويجب عليه تسليم البضائع إلى المرسل إليه القانوني وذلك طبقا لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾.

(1) قرار مؤرخ في 16-05-1995 ملف رقم 113345 منشور بالإجتهاد القضائي للغرفة البحرية والتجارية عدد خاص، 2001. (وكما تم تعزيز موقف المحكمة العليا بالتشريع بأن عدلت المادة 739 من الأمر رقم 76-80 بالقانون 98-05 وأضيفت الفقرة الثانية للمادة المذكورة.

(2) قرار مؤرخ في 02-11-1994 ملف رقم 126146، نشرة القضاة، عدد رقم 6.

(3) وهذا الشرط إن وجد هو باطل، لأنه يعفي الناقل من المسؤولية وذلك طبقا لنص المادة 812 من القانون البحري الجزائري. (في قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة البحرية والتجارية بتاريخ 24-06-2007 ملف رقم 150391).

(4) وفقا لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة ".

المبحث الثاني

إنهاء عقد النقل البحري للبضائع

من المقرر قانوناً أن عقد النقل البحري للبضائع يبدأ بمجرد ما يأخذ الناقل البضائع على عاتقه وينتهي هذا العقد بتسليم تلك البضائع إلى المرسل إليه، فهو كسائر العقود المشابهة له كون له بداية ونهاية كما أنه ينقضي بعدة طرق والتي تؤدي إلى توقف سير إجراءاته⁽¹⁾ لذا سوف نبين كيف ينقضي عقد النقل البحري للبضائع إما بالطرق العادية أي تنفيذ الأطراف لكافة الإلتزامات التي تقع على عاتقهم (المطلب الأول)، أو أنه قد ينقضي بالطرق غير العادية أي قبل تنفيذه وذلك لسبب القوة القاهرة أو لعدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عنه (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية

الملتزم الأصلي بأداء أجرة النقل هو الشاحن الذي أبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الناقل⁽²⁾، لذلك فإن هذا العقد ينقضي بتنفيذ الشاحن والناقل كل الإلتزامات التي تقع على عاتق كل واحد منهم فالناقل ملزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، مقابل إلتزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة التي إتفق عليها⁽³⁾، بحيث نرى كيف يتم الشاحن تنفيذ إلتزاماته (الفرع الأول)، وأيضاً تنفيذ الناقل لإلتزاماته (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إلتزام الشاحن بتنفيذ إلتزاماته

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل المتفق عليها إلى الناقل وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضائع للمكان المتفق عليه ومعنى ذلك أنه يقع على عاتق الشاحن الإلتزام بأداة أجرة

(1) نبيل صقر، القانون البحري نصوصها وفتحها، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، د.س.ن، ص 152.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 320.

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي، د.ب.ن، 2006، ص 295.

النقل البحري، وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه بدفع هذه الأجرة عند تسلمه البضائع في ميناء الوصول، وفيما يخص المسؤولية عند عدم القيام بهذا الإلتزام فإن ذمة الشاحن قد أبرئت⁽¹⁾.

الفرع الثاني

إلتزام الناقل بتنفيذ إلتزاماته

وكما أن الناقل البحري يلتزم هو الآخر بتنفيذ كل إلتزاماته التي تتمثل في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك بمراعاة سلامة البضائع في كل مرحلة من مراحل الرحلة البحرية بداية من الشحن وصولاً إلى التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، هذا ما نصت عليه المادة 739 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه"، وفي الأخير فإن المرسل إليه قام بكل الإلتزامات التي تقع عليه وهو سبب إنتهاء العلاقة التعاقدية بينه وبين الطرف الآخر، وذلك لتحقيق النتيجة من عقد النقل البحري للبضائع.

المطلب الثاني

إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية

ينتهي عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية وذلك قبل أن يتم تنفيذه وأن إنقضاء هذا العقد يكون إما لسبب القوة القاهرة والذي نبينه في (الفرع الأول)، وكذلك ينقضي بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ الإلتزامات المترتبة عليه (الفرع الثاني).

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 263.

(2) سخري بويكر، القانون البحري، الطبعة 5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 165. (لقد تم تعزيز موقف المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بالتشريع بأن عدلت وتمت المادة 739 من الأمر رقم 76-80 بالمادة 45 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998. بأن أصبح التسليم للمرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن).

الفرع الأول

إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع لسبب القوة القاهرة

إن وقوع القوة القاهرة قبل رحلة السفينة وبعد بداية تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع فإن الفسخ يتقرر لقاء التعويض عند الإقتضاء وكذا الأحكام المقدمة محض تطبيق للقواعد العامة⁽¹⁾.

قد يترتب على القوة القاهرة إما تأخير قيام تنفيذ هذا العقد أو استحيل القيام بالنقل أي إستحالة تنفيذه فإذا نشأ عن القوة القاهرة تأخير في تنفيذ العقد ومثال ذلك إذا هبت عواصف وأنواء عاقت سفر السفينة مؤقتاً، حيث أن عقد النقل البحري للبضائع يظل نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن تأخير لأن العقد يفسخ بقوة القانون إذا كان هذا التأخير قد يؤدي إلى فسخ الصفقة التجارية التي بها أبرم هذا العقد⁽²⁾.

وأما في حالة إذا ترتب على القوة القاهرة إستحالة تنفيذ هذا العقد مثل منع تصدير البضائع أو فرض حصار بحري على ميناء الوصول، فالعقد يفسخ بقوة القانون وبلا تعويض لكل طرف على الآخر، كما تنص المادة 740 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾ على أنه: " يفسخ عقد النقل البحري إذا وقع بناء على حالة القوة القاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به، بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن ودون خطر بالنسبة للناقل في الإلتزام بمسؤوليته. وفي هذه الحالة يفسخ العقد دون ضرر بالنسبة لطرفي العقد ".

(1) نبيل صقر، المرجع السابق، ص 152. (المجلة القضائية 1994/3 ملف رقم 112383 قرار بتاريخ (17-10-1994).

(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 295.

(3) نبيل صقر، نفس المرجع، ص 152.

الفرع الثاني

إنقضاء العقد بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ إلتزاماته

ينتهي عقد النقل البحري للبضائع في حالة عدم قيام الأطراف بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عنه وذلك بسبب رئيسيين هما عدم قيام الشاحن بتنفيذ إلتزاماته (أولاً)، وعدم قيام الناقل البحري بتنفيذ الإلتزامات التي تقع عليه (ثانياً).

أولاً - عدم تنفيذ الشاحن لإلتزاماته:

جاز للناقل طلب فسخ العقد والتعويض وفقاً للقواعد العامة، إذا لم يحم الشاحن بتنفيذ إلتزاماته التي تنشأ عن هذا العقد، وتطبيقاً لهذا فإن الشاحن إذا لم يأت بالبضائع المتفق عليها يجوز للناقل طلب فسخ عقد النقل البحري للبضائع مع إلتزام الشاحن بدفع الأجرة بكاملها، كون أن الناقل إذا شحن بضائع أخرى بدلاً من بضائع الشاحن كان لهذا الأخير ثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة وأما إذا أخرج الشاحن بضاعته من السفينة أثناء السفر أي أثناء الرحلة البحرية هنا يجب عليه أن يدفع الأجرة كلها⁽¹⁾.

ثانياً - عدم تنفيذ الناقل لإلتزاماته:

يجوز للشاحن أن يطلب فسخ عقد النقل البحري للبضائع وأن يطلب كذلك تعويضاً عما لحقه من ضرر في حالة قيام الناقل بتنفيذ إلتزاماته الناشئة عن العقد، على أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما تطبيقاً للقواعد العامة هذا ما نصت عليه المادة 741 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾ على أنه " إذا نتج نفس الأثر بخطأ الناقل، جاز فسخ العقد بطلب الشاحن أو ذو حقه. ويعوض لهذا الأخير عن الضرر الذي أصابه. ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ هذا التعويض حدود مسؤولية الناقل المبنية في المادة 805 أدناه".

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الطيبي، د.ب.ن، 2006، ص 296.

(2) من أمر رقم 80/76 المؤرخ في 13-10-1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، مؤرخة في 10-10-1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05-98 المؤرخ في 25-06-1998، ج ر عدد 47 مؤرخة في 27-06-1998.

وقد يعتبر عقد الناقل البحري للبضائع مفسوخا من تلقاء نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين، أو أعلنت الحرب من دولة معينة فأحيانا الناقل البحري قد يحتفظ لنفسه بالحق في فسخ هذا العقد دون تعويض وذلك إذا لم تستوف السفينة حمولتها من البضائع في زمن معين⁽¹⁾.

(1) أي أن الناقل يقبل البضاعة من الشاحن ويشترط عليه بأنه لم يجد بضاعة تكمل حمولة السفينة فيكون له الحق في فسخ العقد.

خاتمة

بعد دراستنا لموضوع عقد النقل البحري للبضائع نستنتج الدور الفعال لهذا العقد وذلك بموجب وثيقة الشحن فهو عصب التجارة البحرية بدونها لا تتحرك بشكل منتظم، رغم قصور أحكام معاهدة بروكسل 1924 المشرع الجزائري تبناها وصادق على المعاهدة مبكرا سنة 1964 وضمن القانون البحري جل أحكامها مع إختلاف طفيف في بعض المسائل، ووجود الكثير من النقائص في مجال توفيره الحماية اللازمة للشاحنين خاصة باعتبار الجزائر دولة شاحنة، وقد قام المشرع الجزائري بتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام إما بالنسبة للمعاهدة أو القانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادرة سنة 1998.

هذا ما أوجب وضع قواعد تحكم عملية النقل البحري بين الناقلين وأصحاب البضاعة وكذا ظهور مشكل إختلال التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع وذلك بمحاولة الناقلين وضع في عقود النقل ما تتفق مع مصالحهم وإعفاء أنفسهم من المسؤولية، وكل هذا أدى بأصحاب البضاعة بالتدخل والمطالبة بحماية مصالحهم وهذا ما دفع إلى ظهور معاهدات دولية تعمل على إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، من بينها معاهدة بروكسل 1924 التي تخص توحيد مجموعة من القواعد المتعلقة بسندات الشحن كما حرصت هذه المعاهدة على جعل إلتزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الإلتفاق على مخالفتها، كما كرست حماية للشاحنين وذلك بإعفائهم من المسؤولية.

لكن رغم كل ما حققته هذه الإلتفاقية في تقريب مطالب أطراف عقد النقل البحري للبضائع إلا وأنها لم تخلوا من النقائص لهذا أدى إلى إنعقاد إلتفاقية هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة التي تتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر في سنة 1978.

كما رأينا عقد النقل البحري هو عقد زمني يربط إلتزامات الأطراف الثلاثة وهم الشاحن والناقل البحري وكذا صاحب الحق في تسلم البضائع أيا كانت، ويعتبر كذلك هذا العقد ملزم

للجانبيين، لذا نجد إلتزامات الناقل البحري بالإستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل وكذا المحافظة على البضائع ما هو إلا تكملة لإلتزامات الشاحن.

لكن رغم تدارك المشرع الجزائري هذا النقص من خلال وضع قوانين تتماشى والحركة الإقتصادية التي تسايرها البلاد ويجب الأخذ بعين الإعتبار إحداث توازن بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع وهما الشاحن والناقل، وكذلك عدم تغليب مصلحة أي طرف على الآخر وذلك للوصول إلى حركة إقتصادية مميزة، ويجب عليه وضع حد لمختلف الممارسات غير الشرعية التي تمس بالنشاط إما بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وأيضا سد المشاكل والنقائص التي تشوبه، دون الأخذ في ذلك موقف أو رأي الدول الأخرى عن هذا الأمر وذلك عن طريق الأخذ بإيجابيات هذه الإتفاقيات لوضع قواعد قانونية في المجال البحري تخدم بصفة متوازنة أطراف العقد.

لهذا كله نأمل أن يتدخل المشرع الجزائري بصفة إستعجالية لتعديل نصوص القانون البحري المنظمة لعقد النقل البحري بما يتفق والأحكام الدولية التي أعادت التوازن العقدي إلى الحد المعقول وكذلك خففت من آثار المسؤولية المحددة للناقل البحري، خاصة وأن التطور المذهل في ميدان نقل التجارة الدولية بحرًا يحتاج إلى أن يصاحبه تطور مماثل في التشريع البحري وذلك لتنظيم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع وهم الشاحنون والناقلون بشكل متوازن وعادل دون الإفراط في زيادة أعباء الناقلين أو التفريط في حماية الشاحنين، لذلك يجب وضع تشريع بحري عصري للنقل البحري لمواكبة الثورة المتجددة للحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات وظهور التجارة الإلكترونية ناهيك عن إزدهار فنون بناء السفن.

وهذا التشريع يرسى دعائم الإستقرار في المعاملات التجارية، بحيث يعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية وإضافة إلى ذلك يساهم إسهاما فعالا في قيام التعاون الإقتصادي بين الجميع على أساس المساواة والإنصاف وكذا المصلحة المشتركة. ولكي نواجه طموحات المستقبل لتجارة دولية مزدهرة فإن الجزائر مطالبة دون أدنى تأخير بولوج هذه السوق العالمية وذلك بالتفهم الكامل لمعطيات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ظروف المنافسة الحادة فإن التطور الإقتصادي المأمول سوف يكون محدوداً إذا لم تتوفر له نظم نقل تعمل معه بصورة فعالة.

لذا تطوير التجارة والنقل، وذلك من أجل العمل على تحديث ممارسات وقوانين النقل البحري والتجارة، بتقديم كل ما هو مستحدث وتبسيط الإجراءات والمستندات المستخدمة في النقل البحري للبضائع في الجزائر.

قائمة المراجع

أولاً-باللغة العربية.

I. الكتب:

1. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
2. أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة 2، بالإسكندرية، 1983.
3. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998.
4. أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع ، عمان، 2009.
5. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
6. سخري بوبكر، القانون البحري، الطبعة 5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
7. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء التجارة البحرية الجديد، منشأة معارف، الإسكندرية، 1997.
8. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
9. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997.
10. عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
11. عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987.
12. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
13. علي البارودي القانون البحري ادار الجامعية 1988
14. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1975

15. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978
16. علي رضا محاضرات في الحقوق التجارية البحرية مديرية الكتب و المطبوعات
الجامعية جامعة حلب د س ن.
17. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996.
18. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة 2، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000.
19. كمال كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، البندان
926-923.
20. كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد
هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
21. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة 2، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة
للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
22. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي
الحقوقية، د.ب.ن، 2006.
23. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005.
24. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،
1995.
25. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،
2005.
26. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي
الحقوقية، 2010

27. محمد بهجت عبد الله امين الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الطبعة 1 الجزء 2 و3 دار النهضة العربية القاهرة 2004 / 2005
28. نبيل صقر، القانون البحري نسا وفقها، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، د.س.ن.
29. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، 2008.
30. هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999.
31. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

II. الرسائل والمذكرات الجامعية:

أولا-الرسائل الجامعية:

- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012.

ثانيا-المذكرات:

- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-2006.
- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013.

III. المقالات والمجلات:

1. مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والإقتصاد، العدد الأول، 1958.

2. يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق السنة 16، العددان الأول والرابع، كلية الحقوق، جامعة الكويت، مارس يونيو 1992.

IV. النصوص القانونية:

1- الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25-أوت-1924، معاهدة بروكسل، المسماة بقواعد لاهاي، عدلت بموجب بروتوكول فسبي 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها في الوقت الحالي 48 دولة وإنضمت الجزائر إليها بموجب: مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.

- إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرًا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ المنشورة في الجريدة الرسمية رقم 3953، الصادرة في 03-أوت-1988، الرباط، 1986.

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" لسنة 2008.

2- النصوص التشريعية:

- أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26-09-1975، يتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 30-08-1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 05/07 مؤرخ في 13 مايو 2007، ج ر عدد 31 صادر في 13 مايو 2007.

- أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26-سبتمبر-1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، الصادرة بتاريخ 19-12-1975، معدل ومتمم.

- أمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29،
الصادرة بتاريخ 10-04-1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98، المؤرخ في
25-06-1998، ج ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 27-06-1998
- القانون الصادر في 03/01/1969 الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية و المكمل
بالمرسوم الصادر في 19/06/1969

3-النصوص التنظيمية:

- مرسوم رقم 71/64 مؤرخ في 02-03-1964، يتضمن إنضمام الجزائر إلى معاهدة
بروكسل 1964، ج ر عدد 28، الصادرة 1964.
- مرسوم تنفيذي رقم 363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم
139-06، المؤرخ في 15-04-2006، يتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات
قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 64 الصادرة بتاريخ 17-11-
2008.

4-القرارات القضائية:

- قرار مؤرخ في 17-10-1994، ملف رقم 112383، الصادر عن الغرفة التجارية
والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 03، 1994.
- قرار مؤرخ في 16-05-1995، ملف رقم 113345، منشور بالإجتهد القضائي للغرفة
البحرية والتجارية، الصادر عن المحكمة العليا، عدد خاص، 2001.
- قرار مؤرخ في 12/09/1995 ملف رقم 132510 المجلة القضائية عدد خاص 1999

ثانيا-باللغة الفرنسية:

1: OUVRAGES.

- AMAR ZAHI, Droit des transports, Tom 1 (cadre juridique et institutionnels
de transport de marchandises), office des publications universitaires, Alger,
1991.

- René Rodiere, traité général de D M affrètement et transports, Tom 2, (Les contrats de transports de marchandises), Paris, 1968.

2 : MEMOIRES.

- Abdelouahab MAOUCHI, les contrats de la conteurisation de transport maritime de marchandise, Mémoire d'obtention du diplôme de licence en sciences économique, Université de Bejaia, 2009-2010.

3 : ARTICLES.

- Du pontavice (E), observation sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, 1987.

فہرس

01مقدمة
الفصل الأول	
80	ماهية عقد النقل البحري للبضائع
10	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع ووسائل إثباته.....
	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وتمييزه عن غيره من العقود
10المشابهة له
10	الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع.....
11	الفرع الثاني: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية.....
14	الفرع الثالث: تعريف المشرع الجزائري.....
15	الفرع الرابع: تمييز عقد النقل البحري للبضائع.....
22	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع وعناصره.....
22	الفرع الأول: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.....
24	الفرع الثاني: عناصر عقد النقل البحري للبضائع.....
27	المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع.....
27	المطلب الأول: الإثبات بوثيقة الشحن.....
27	الفرع الأول: تعريف وثيقة الشحن.....
28	الفرع الثاني: طرق تداول وثيقة الشحن وشكلها.....
29	الفرع الثالث: وثيقة الشحن وظائفها وبياناتها.....
33	الفرع الرابع: حجية الوثيقة في الإثبات.....
40	الفرع الخامس: تمييز سند الشحن عن بعض الوثائق المشابهة له.....
42	المطلب الثاني: الإثبات بوثائق ووسائل أخرى.....
42	الفرع الأول: إثبات العقد بوثائق أخرى.....
45	الفرع الثاني: إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة.....

الفصل الثاني

46	آثار عقد النقل البحري للبضائع
48	المبحث الأول: إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع.....
48	المطلب الأول: إلتزامات الشاحن والمرسل إليه.....
49	الفرع الأول: إلتزامات الشاحن.....
55	الفرع الثاني: إلتزامات المرسل إليه.....
57	المطلب الثاني: إلتزامات الناقل البحري للبضائع.....
57	الفرع الأول: إلتزامات الناقل في ميناء الشحن.....
62	الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء مرحلة الرحلة البحرية.....
66	الفرع الثالث: إلتزامات الناقل في ميناء التفريغ.....
75	المبحث الثاني: إنتهاء عقد النقل البحري للبضائع.....
75	المطلب الأول: إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية.....
75	الفرع الأول: إلتزام الشاحن بتنفيذ إلتزاماته.....
76	الفرع الثاني: إلتزام الناقل بتنفيذ إلتزاماته.....
76	المطلب الثاني: إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية.....
77	الفرع الأول: إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع بسبب القوة القاهرة.....
78	الفرع الثاني: إنقضاء العقد بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ إلتزاماته
80	خاتمة.....
84	قائمة المراجع.....
91	فهرس.....