



جامعة أكلي محند اولحاج - البويرة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون الأعمال

إشراف الأستاذ:
بوديسة كريم

إعداد الطالبة:
بلعيد سارة

لجنة المناقشة

الأستاذ:خلفي سمير.....رئيساً
الأستاذ: بوديسة كريم.....مشرفاً ومقرراً
الأستاذ: نبي محمد.....ممتحناً

تاريخ المناقشة

2016/10/09

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ.

>> **وله الفلك الجوار المنشآت في البحر كالأعلام <<**

سورة الرحمن. الآية(24)

>> **و ربكم الذي يزجي لكم الفلك في البحر لتبتغوا من**

فضله إنه كان بكم رحيمًا <<

سورة الإسراء. الآية(66)

كلمة شكر وتقدير:

يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر و العرفان

إلى اللجنة الموقرة التي قبلت مناقشة هذا البحث.

تقديري واحترامي أتوجه به إلى أستاذ الشرف

على هذا العمل المتواضع " بوديسة كريم " .

سارة

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا و لم نكن لنصل إليه لو لا فضل الله علينا أما بعد، أهدي

ثمرة جهدي:

إلى التي حملتني وهنا على وهن وسهرت على تربيّتي و لم تبخل علي بعطفها

ونصائحها و غمرتني بدفئتها؛

إلى أعز مالي في الوجود التي لم تبخل علي بحنانها و حبها إلى التي أنارت

بدعواتها ظلمات حياتي إلى والدتي الغالية؛

إلى مثلي الأعلى و رمز عزتي و شموخي إلى الذي لم يبخل علي بعطائه إلى من

أخذت و ارتويت من عميق خبرته إلى من تمنى لنا خير حياة و أرقى مراتب إلى والذي

العزيز؛

راجية من الله أن يحفظهما و يطيل في عمرهما؛

أهديها إلى من قسموني دفاً العائلة و أجمل ما أهداني الخالق إلى أخواتي:

ديهية و كنزة التي أرى فيهما نفسي و أتمنى لهما أحسن مستقبل؛

إلى زهرتي الغاليتين سهام و سيلينا اللتان سهرتا معي الليالي لإنجاز هذا العمل؛

أهديها إلى نور القلب مصدر كبريائي و شمعة بيتنا السعيد "ريان" حفظه الله؛

و إلى كل الأصدقاء و الأحباب دون استثناء؛

و في الأخير أرجوا من الله تعالى أن يجعل عملي هذا نفعاً يستفيد منه جميع الطلبة

المقبلين على التخرج.

الطالبة بلعيد سارة.

قائمة أهم المختصرات

باللغة العربية

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.ت.ب.م: قانون التجارة البحرية المصرية.

ت.ف: التقنين الفرنسي.

إ.ها: اتفاقية هامبورغ.

م.ب: معاهدة بروكسل.

ج.ر: الجريدة الرسمية.

ط: الطبعة.

ص: الصفحة.

ص.ص: من الصفحة... إلى الصفحة... .

د.ت.ن: دون تاريخ النشر.

د.ب.ن: دون بلد النشر .

En langue française:

Abréviation:

-N: Numéro.

-O.P.CIT: opus citatum. Une location latine qui signifie <<ouvrage précédemment cité>>.

P: page.

مقدمة

ظهر القانون البحري منذ قديم الزمان و هو قديم قدم الملاحة البحرية نفسها،¹ وكغيره من القوانين الأخرى يتطور بتطور الوسط الذي يحكمه،² فوسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية دائمة التطور الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة المنظومة التشريعية تتماشى و هذا التقدم، حيث يأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية.

يعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات بين مختلف الدول دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر بالتالي هو السبيل الرسمي لتنفيذ الصفقات التجارية الدولية مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي.

عرف عقد النقل البحري في نهاية القرن الثامن عشر توازن في الحقوق والالتزامات بين الناقلين و الشاحنين،³ إلا أنه منذ بداية دخول القرن التاسع بدأ الخل يعترى التوازن المعهود في عقد النقل البحري عندما برزت إلى وجود مشكلة توزيع مخاطر النقل بين الشاحنين و الناقلين بسبب إحلال الشروط الاتفاقية محل القوانين السائدة، و قبول المحاكم البحرية و التجارية في بريطانيا لهذا الإحلال إعمالاً بمبدأ سلطان الإرادة أو التعاقدية،⁴ مما ترتب عليه تمادي الناقلين في تضمين عقود النقل البحري الشروط التي تتفق مع مصالحهم و التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة.⁵

من أهم الشروط شرط الإهمال الذي يعني إعفاء الناقلين من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية سواء وقعت من الملاك أنفسهم أو من تابعهم و ذلك عن طريق نقل

¹ علي يونس، أصول القانون البحري، ط الأولى، دار المعارف بالإسكندرية، 1954، ص 17.

² مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ط الأولى، دار نشر الثقافة بالإسكندرية، 1952، ص 32.

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية و القانونية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة و النشر، 1996، ص 115-116.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية، 2005، ص 29.

⁵ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1975، ص 117.

عبء الإثبات على عاتق الشاحن، و هكذا بعد أن كان التزام الناقل البحري مطلقا أو بتحقيق نتيجة أصبح هذا الأخير معفي من المسؤولية و انتقلت مخاطر النقل إلى عاتق الشاحن.

تحول عقد النقل البحري و أصبح عقد إذعان يمكن للناقل أن يضمن ما يشاء من شروط و لا يمكن للشاحنين مناقشتها، مما ترتب عليهم ضرورة البحث عن الحماية المطلوبة من خلال التدخل التشريعي لإعادة التوازن بين طرفي عقد النقل البحري.¹ قد كان للشاحنين في الولايات المتحدة الأمريكية الفضل في فرض مثل هذه الحماية بصدور قانون **Harter Act** في 13 فبراير 1893 و الذي سمي باسم مقترحه.

بموجب هذا القانون حدد المشرع الأمريكي صراحة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة، و الناشئ عن الإهمال أو الخطأ في شحنها أو رصها أو المحافظة عليها و تسليمها، و قضائه ببطان شروط إعفاء الناقل من تقديم سفينة صالحة للملاحة.

كما فرق قانون **harter** بين الأخطاء التجارية، و قضى بمسؤولية الناقل عنها و امتناع اشتراط الإعفاء منها و بين الأخطاء البحرية بحيث لا يسأل عنها الناقل قانونا. لاقى قانون **harter** ترحيبا كبيرا بين أوساط أصحاب المصالح في البضاعة و سرعان ما تبنت أحكامه و أخذت بفلسفة دول أخرى، و كثرت الإحالة إليه في عقود النقل البحري لتنظيم ما ينشأ عن العقد من علاقات.

كما اعتبر هذا القانون نقطة انطلاق مناسبة بدأت منها الجمعية البحرية الدولية محاولاتها منذ سنة 1897 من أجل وضع معاهدة دولية ملزمة.

¹ علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب و المطبوعات الجامعية، جامعة حلب، مطبعة الشرق، ص.ص 289-290.

لذلك عقدت الجمعية البحرية الدولية اجتماعا في لاهاي في شهر سبتمبر من عام 1921، لدراسة توزيع مخاطر الخسارة من الناقلين و الشاحنين و توحيد العلاقات فيما بينهم بوضع سند شحن نموذجي.¹

انتهى هذا الاجتماع بوضع قواعد لاهاي سنة 1921، غير أن هذه القواعد لم تتحصل على النجاح المأمول، و نادى انجلترا بتحويل قواعد لاهاي الاختيارية إلى معاهدة دولية ملزمة و عرض الأمر على مؤتمر دبلوماسي في بروكسل 1922، و انتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924،² و حرصت المعاهدة على تبني فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز مخالفتها.

لقيت معاهدة بروكسل 1924 ترحيبا و قبولا من الشاحنين إذ أنها أنهت الدين عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية و أعطت حلا مقبولا لمشكلة توزيع مخاطر النقل، و تم تعديلها بموجب بروتوكولين، الأول في سنة 1968، و الثاني في سنة 1979.

يلاحظ على هذه المعاهدة أنها تنطبق على النقل الدولي دون النقل الداخلي، كما أن هذه المعاهدة لا تسري على النقل بموجب عقد الإيجار و إنما تسري على النقل بسند الشحن فقط، و وضعت قرينة المسؤولية على عاتق الناقل البحري، و لكنها كانت في صف الناقلين بحيث جاءت بقائمة من أسباب الإعفاء من المسؤولية و حددت مسؤولية الناقل البحري بموجب حد أقصى للتعويض.³

لهذا انعقد مؤتمر دولي في مدينة هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة بحيث تبني ما يعرف باتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر في 30 مارس

¹ علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية القاهرة، 1992، ص 576.

² معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها، و عدلت بموجب بروتوكول سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى في سنة 1979.

³ Fatima Boukhatmi, le contrat de transport de marchandise par mer endroit algérien, le phare N- 39-juillet 2002, p6.

1978 و أصبحت تعرف بقواعد هامبورغ،¹ و من أهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و أقامت المسؤولية على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض.

جاءت قواعد روتردام في سنة 2008 و وضعت أحكام قانونية منظمة لجميع الحالات و لم تشترط أن يكون عقد النقل بحريا كلياً، و حسب مضمونها يمكن أن يتضمن العقد عمليات نقل أخرى سواء برية أو جوية أو بالسكة الحديدية، و المهم بالنسبة لأحكام قواعد روتردام وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل.

اعتمدت قواعد روتردام على مبدأ الحرية التعاقدية فأرجعت مدة مسؤولية الناقل للبضائع إلى إرادة طرفي العقد، فيجوز للشاحن و الناقل أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تفريغها على أن يشار ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

اصدر المشرع الجزائري في سنة 1976 قانون ينظم الملاحة و التجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23؛ و هو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي للدولة آنذاك و انعكاسه على تطور الاقتصاد الوطني.²

بدأت الجزائر تبدي نوعاً من الاهتمام بالجانب البحري منذ 1998، و ذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون 05-98 المؤرخ في 1998/06/25،³ بعد التحولات الكبرى التي عرفت بها البلاد و فتح مجالات الاستثمار الأجنبي.

فيعرف عقد النقل البحري بأنه: العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر، مقابل أجر معلوم يتعهد به الشاحن، و هذا ما تضمنته المادة 738 من ق.ب.ج.

¹ و قد صادقت زامبيا وهي الدول العشرين، على اتفاقية هامبورغ في 1992\10\8 إذ وفقاً للمادة 30 فقرة واحد من الاتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام.

² بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، سنة 2002، ص 08.

³ قانون 05\98 المؤرخ في 1998\06\25 المعدل و المتمم للأمر 80\76، ج.ر. رقم 47 لسنة 1998.

يتضح مما تقدم أن عقد النقل البحري يبرم بين الناقل و الشاحن غير أن هناك طرفا ثالثا يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه و هو المرسل إليه.

لا يمكن التعمق في القانون البحري و خاصة دراسة مسؤولية الشاحن البحري دون أن نعرف بأطراف العلاقة البحرية، و من هنا:

الناقل le transporteur: هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحرا الذي يلتزم بنقل البضائع التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه.

بالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإذا صدرت وثيقة الشحن خالية من اسم الناقل عد المجهز ناقلا، و إذا ظهر على صدر وثيقة النقل اسم معين فهو الناقل بذاته.¹

لقد أفرزت عمليات النقل، بروز ثلاث صور للناقل و هم:

1- الناقل الظاهر **transporteur apparent**:

إن البيان المتعلق بالناقل في وثيقة الشحن قد لا يكون دائما صحيحا لأن الأمر قد يتعلق بوكيل العبور أو أحد مساعدي النقل أو وكيل النقل، غير أن القضاء يضيف بلا منازع على الناقل الظاهر صفة الناقل.

2- **الناقل المتعاقد transporteur contractant:** هو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن، و هو المتعامل الذي يقبل تحمل كل مسؤوليات النقل البحري.

3- **الناقل الفعلي:** عرفته الفقرة الثانية من المادة الأولى من قواعد روتردام على أنه: "كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه تنفيذ نقل البضائع، أو جزء من هذا النقل كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ".

¹ Zaidi Hachemi, la place du transport maritimes de marchandise dans le commerce international : Cas du transport de Bejaia, Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de licence en sciences économiques, Faculté des sciences économiques des sciences commerciales, Département des sciences économiques, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2007/2008, p 11.

أما الشاحن **le chargeur**: هو الطرف الذي يقدم إلى الناقل أو ممثل البضاعة مرفوقة بتصريح بكافة بياناتها مقابل استصدار وثيقة الشحن من الناقل¹، و هو نوعان:

1- **الشاحن المتعاقد**: هو كل شخص أبرم مع الناقل عقدا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد نقل البضائع بطريق البحر.

2- **الشاحن الفعلي**: كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

كثيرا ما يختلط دور الشاحن بأدوار فاعلين آخرين يرتبط نشاطهم بنقل البضاعة بحرا، لاسيما:

1- **وكيل العبور**: قد يكون هو الشاحن نظرا للمهام الموكلة إليه²، فقد يقوم بتنفيذ عملية النقل من البداية إلى النهاية متحملا كامل المسؤولية، و يحرص على شحن البضاعة و يلتزم بتدوين تعليمات زبونه على وثائق النقل زيادة على دفع أجرة النقل إلى الناقل البحري.

2- **وكيل النقل**: يفضل بعض الشاحنين اللجوء إلى وكيل النقل الذي يتكفل بكافة عملية النقل، بحيث يبرم الشاحن عقدا مع وكيل النقل و يقوم هذا الأخير بإبرام العقد مع الناقل، و يظهر اسمه كشاحن في وثيقة النقل لهذا يسمى أحيانا بالوكيل الشاحن **commissionnaire-chargeur**.

3- **مستأجر السفينة**: تكون للشاحن صفة مرسل البضاعة عند تسليمها للناقل، إلا أنه قد يرغب أحيانا في نقل كمية من البضائع و بدلا من أن يعهد بها إليه يقوم

¹ Aouicha Narimene, Madi Sihem, la contribution du port de Bejaia au développement de la chaine du transport maritime, cas :EPB ; mémoire de fin de cycle, en vue de l'obtention du diplôme de master en science commercial, faculté des sciences économiques de gestions commerciales, université Abderrahmane Mira- Bejaia, 2010-1015, p33.

² Moulouds Sabrina, Rebiaia Nadia, le transport maritime de vrac et ces risques, cas des produits céréaliers, Mémoire de fon d'étude en vie de l'obtention du diplôme de licences en sciences économiques, , Faculté de droit et des sciences économiques, Département des sciences économiques, Université Abderrahmane Mira Bejaia, juin 2006, p 12.

باستئجار سفينة قصد إيصالها إلى وجهتها؛ ففي هذه الحالة وبتعاقد مع المجهز تكون للشاحن صفة مستأجر السفينة.

3- **البائع في عقد فوب FOB:** إن مصطلح فوب يعني تسليم البضائع المباعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع، و يدعى البائع فوب شاحنا مستنديا .

أما المرسل إليه le Destinataire: فهو المستفيد من هذا العقد، و قد يكون هذا الأخير معروفا عند إبرام العقد و كما يمكن أن يكون مجهولا ذلك أن عقد النقل نشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو للحامل.¹

يعني هذا أن عقد النقل و إن كان بين طرفين العقد (الشاحن و الناقل) إلا انه يرتب حقوقا للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميعاد،² و يسأله عن تسليمها وفقا لشروط العقد.

الدافع وراء الاهتمام بهذا الموضوع ذي الصلة بالنقل البحري، هو عدم البحث في هذا الموضوع من قبل.

اختياري لهذا الموضوع ناتجا عن الرغبة في إثراء الدراسات المتعلقة بالشاحن، إدراكا لمركزه الفعال ومساهمته في إنجاز تنفيذ عقد النقل البحري بعد أن أخذت معظم الدراسات المتعلقة بالناقل و السفينة جل اهتمام الباحثين.

للتعريف بهذا الموضوع، ينبغي الإشارة إلى التزامات الشاحن عن طريق ترتيبها حسب مراحل تنفيذ العقد، و تحديد مسؤولية الشاحن التي تترتب عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية .

¹ Kekour Nacerdine, Idir Yacine, le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises, cas de national shipping company-spa de Bejaia (NASHCO-SPA),mémoire de fin de cycle pour obtenir du diplôme de master en sciences commerciales, département des sciences commerciales, faculté de sciences économiques commerciales et des sciences gestion, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2014-2015, p 14.

² علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، الصفحة 196.

تكون دراسة الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية:

- كيف نظم المشرع الجزائري التزامات الشاحن البحري؟ و ماهي المسؤولية الناتجة عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية؟

تمت الإجابة على هذه الإشكالية، بانتهاج المنهج الوصفي، عند استعراض المفاهيم المختلفة لعقد النقل البحري و طرفيه.

تتطلب تناول موضوع هذا البحث فصلين، خصص الفصل الأول لدراسة التزامات الشاحن عموما في القانون البحري الجزائري مع إطلالة على مضمون الاتفاقيات الدولية، يتصدره مبحث أول، تم فيه تحديد التزامات الشاحن المتعلقة بشحن البضاعة، و تم بعدها دراسة التزامات الشاحن المالية في مبحث ثاني.

أما الفصل الثاني، فقد تناول المسؤولية الناجمة عن إخلال الشاحن بالتزاماته التعاقدية في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية في المبحث الأول.

يقتضي الحديث عن المسؤولية، بضرورة مناقشة مسألة النزاعات التي تثور بشأنها، و بيان طرق حلها، و تكون هذه النقاط محل الدراسة في المبحث الثاني من الفصل الثاني.

الفصل الأول

التزامات الشاحن في عقد

النقل البحري

يعتبر الشاحن من أهم أطراف عقد النقل البحري، و يشكل الحلقة الأساسية في سلسلة النقل حيث تقع على عاتقه مجموعة من الالتزامات منها المتعلقة بالبضاعة¹ (المبحث الأول)، و المتمثلة في قيامه بتهيئتها و جعلها صالحة للنقل و ذلك من خلال تغليفها و تحزيمها بغرض حمايتها من الهلاك و التلف أثناء حملها و تداولها طوال الرحلة البحرية.

يقوم الشاحن بدوره بتقديم مجموعة من البيانات و التصريحات حول البضاعة وكيفية رصها على السفينة، و يبين كل ذلك في وثيقة الشحن التي تعتبر بمثابة وسيلة إثبات لعقد النقل البحري.

يلتزم الشاحن عند تمام عملية تحضير بضاعته أن يقوم بتسليمها للناقل وفقا للاتفاق الذي تم بينهما و المنصوص عليه في العقد، و من جهة أخرى يقوم بدفع أجره نقل البضاعة للناقل² (المبحث الثاني) و التي يتم أساس تحديدها وفقا لمجموعة من المعايير و التي تتماشى مع إرادة الأطراف.

المبحث الأول

التزامات الشاحن المتعلقة بشحن البضاعة

يرتب عقد النقل البحري باعتباره من العقود الملزمة لجانبين التزامات متقابلة في ذمة أطرافه،³ حيث يتحمل الشاحن مجموعة من التزامات أساسية منها تقديم البضاعة للشحن و التي تكون مصحوبة ببيانات صحيحة عن وضعيتها، و عليه أيضا التقدم لتسليم البضائع عند وصولها، و يلتزم بدفع أجره الحمولة.⁴

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص115.

² عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ب،ب،ن، 2002، ص215.

³ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة، 1987، ص217.

⁴ مستري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مقال منشور بالعدد الخاص للغرفة البحرية والتجارية للمحكمة العليا، 2001، ص53.

يمكن تقسيم التزامات الشاحن المتعلقة بشحن البضاعة إلى فئتين، التزامات تتعلق بإعداد البضاعة و تحضيرها عن طريق تغليفها و تحزيمها و وضع العلامات المناسبة عليها، ثم يقوم بتعريفها كتابة في وثيقة الشحن (المطلب الأول)، مع القيام بتسليمه البضاعة للناقل دون إغفال التزامه بخصوص نقل البضاعة الخطرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل و التعريف بها

نظرا للأهمية التي يمتاز بها النقل البحري و خصوصيته و بذكر مخاطر البحر و طول المسافة جعل من مهمة تسليم البضاعة للناقل تخضع لعدة شروط لضمان سلامتها، و لهذا لا بد من تهيئة البضاعة للسفر بحرا (الفرع الأول) مع مراعاة طبيعة الرحلة و مدتها و الظروف المناخية و غيرها بحيث لا يتم نقلها إلا إذا كانت مؤهلة لذلك.

عند انتهاء الشاحن من مرحلة تجهيز البضاعة للنقل يقوم بالتعريف بها عن طريق وضع مجموعة من البيانات و العلامات بخصوصها و إدراجها في وثيقة الشحن (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل

يقصد بتهيئة البضاعة للنقل تغليفها و تحزيمها بطريقة تقيها من التلف، و وضع العلامات عليها بغرض التعريف بنوعية البضاعة المغلفة و سهولة مناولتها. يتناول هذا الفرع التزامين أساسيين يقوم بهما الشاحن أثناء تهيئته للبضاعة و جعلها قابلة للنقل فيقوم بتغليفها¹ و تحزيمها، ثم يقوم بوضع العلامات اللازمة عليها.

¹ عبد القادر العطير، داباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان-الأردن، 2009، ص332.

أولاً- التزام الشاحن بتغليف وتحريم البضاعة

يعرف التغليف **packing**، بأنه عملية وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية و يمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل فلتغليف حماية فعالة يسمح بمناولة مريحة سريعة و سهلة الفحص، و مع ذلك لن تتوفر حماية المنتج إلا باحترام التوافق ما بين التغليف و طريقة النقل.

يلعب التغليف دور هام في الحفاظ على سلامة الأشخاص و الممتلكات المنقولة حيث تنص المادة 27 في الفقرة الثالثة من قواعد روتردام على أنه: "عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف و ربط المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم و بعناية، و بحيث لا تسبب أدى للأشخاص و الممتلكات".

إن تمام التغليف هو من الأمور الحتمية لنفاذ عملية النقل، و يفترض القيام بهذا الالتزام على نحو يضمن حمايتها من البضائع المجاورة أو مياه البحر أو حتى من اهتزاز السفينة، و كذلك المحافظة عليها أثناء عمليات الشحن و التفريغ.¹

التغليف لا يقتصر على ضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية فقط، و إنما لحمايتها كذلك أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ.

يلتزم الشاحن بتغليف البضاعة تغليفاً يتناسب و طبيعتها حتى تصل سالمة إلى مكان الوصول دون هلاك أو تلف، و التزام الشاحن هنا ليس فقط لكي تصل البضاعة سالمة، بل أيضاً لعدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير؛ حيث أنه من الغالب أن يشحن عدة شاحنين حمولتهم في سفينة واحدة و يمكن أن تحتوي حاوية واحدة على وحدات لعدة شاحنين .

أما التحريم **lasking**: فهو عملية إحاطة البضاعة المتعلقة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها البضاعة

¹ محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية-بيروت، 2003، ص5.

أثناء النقل، و كما ينصرف التحريم إلى تربيط البضاعة على ظهر السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على سطحها.¹

ثانيا- الالتزام بوضع العلامة على البضاعة

يلتزم الشاحن بتعليم البضائع و ذلك بوضع طبع و ختم العلامات الرئيسية والضرورية على كل قطعة من البضائع، أو على غلافها للتعريف بها.

تتاول ق.ب.ج في المادة 755 في الفقرة (ب) شرط أن تكون "علامات التعريف المتعلقة بالبضائع، عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة"² و يمكن للناقل رفض تسجيلها في وثيقة الشحن عندما لا تستجيب تصريحات الشاحن في هذا الموضوع إلى هذه الشروط.

كما تشير المادة 752 الفقرة (أ): "العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحريمها".³

إن الهدف من وراء القراءة الواضحة للكتابة الموضوعية على الطرود هو تسهيل مناولة البضاعة من طرف عمال المناولة مثل: السائقين و المستلمين.

و من شروط العلامة يجب أن تكون:

* مطبوعة، مختومة بشكل واضح على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة التي تعبأ فيها البضائع.

¹ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، ب،ب،ن، 1999، ص411.

² أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم ب، قانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جويلية 1989 ج. ر، و المتضمن ق.ب.ج.

³ أمر رقم 76-80 سالف الذكر.

* بقاء قراءتها سهلة حتى نهاية الرحلة.¹

* غير قابلة للمحو؛

* محكمة الوضع ودالة على كل المعلومات حول الوجهة النهائية، و تفرض على الشركات الناقلة عموماً أن تحمل الطرود على واجهتين على الأقل؛ و يكون ذلك داخل إطار ذي لون غامق و يبرز فيه:

ميناء الوصول و التفريغ و العبور.

علامة المرسل أو المرسل إليه.

رقم الطرد أو الرقم التسلسلي داخل السلسلة.

الفرع الثاني

التزام الشاحن بالتعريف بالبضاعة

يقصد بتعريف الشاحن بالبضاعة² وضع ما يلزم من العلامات و البيانات عليها، كما يجب عليه تحرير الوثائق بشأنها و هو ما نتطرق إليه من خلال التعريف بمبدأ الالتزام بتقديم البيانات في وثيقة الشحن، و إبراز أهم هذه البيانات مع بروز واجب الشاحن بالصدق في تصريحاته.

¹ منصوص عليها في المادة 3 ثالثاً (أ) من اتفاقية بروكسل.

² Merzoug Slimane, Etude du cout de transport dans les échanges maritimes internationaux, cas de l'Algérie, doctorat en S.E.C.G, faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion, , université Abderrahmane Mira-Bejaia, 2013-2014, p 138-139.

أولاً-التزام الشاحن بتقديم البيانات في وثيقة الشحن

نص القانون البحري الجزائري في المادة 753 الفقرة الأولى على أن "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن".¹

و قبل التطرق إلى هذا الالتزام ينبغي الإشارة إلى وثيقة الشحن باعتبارها الوثيقة التي تدون عليها تلك البيانات.

تعتبر وثيقة الشحن أساسية لإبرام اتفاقية النقل ودليل على وجودها، كما أنها تشكل مستندا لنقل البضائع.

يعتبر سند الشحن دليلا على إثبات عقد النقل البحري، و جرى العرف على تسمية "النقل بسند الشحن".²

مع التطور الذي شهده النقل البحري، و تزايد المعاملات التجارية عن طريق البحر و ظهور إ.ها، أصبحت وثيقة الشحن تلعب دورا أساسيا في انعقاد عقد النقل البحري؛ حيث عرفتها هذه الأخيرة في المادة الأولى الفقرة السابعة "على أنها وثيقة تثبت عقد النقل البحري و استلام الناقل للبضائع أو تحميلها، و يتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، و كل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله يرتب مثل هذا التعهد".

أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل لم يرد فيها أي تعريف لوثيقة الشحن، و أطلقت قواعد روتردام على وثيقة الشحن تسمية "مستند النقل".

قد أعطت التشريعات الوطنية لوثيقة الشحن تعريفا مشابها لذلك الوارد في الاتفاقيات الدولية المذكورة، فالمشرع الجزائري عرف سند الشحن في المادة 749 من ق.ب.ج، على أنها تشكل الإثبات على استلام البضاعة و سند حيازة لها.

¹ أمر رقم 76-80 سالف الذكر.

² وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص153.

قد نصت الفقرة (1) من المادة 199 من ق.ت.ب.م¹ على أن يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع سند الشحن، و ورد نفس النص في المادة 18 من ت.ف.

تعتبر وثيقة الشحن البحري تلك التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه، و تلعب دور جوهري في إثبات العقد بل أن دورها يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذه الوثيقة فيجوز تداول البضائع بتداولها و يقرر لحاملها حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء التفريغ.

تزداد أهمية وثيقة الشحن عند اختلاف الشحن الذي يرسل البضائع (الشاحن) عن الشخص الذي يستلمها من الناقل البحري بعد تمام عملية النقل (المرسل إليه) فعموما هناك علاقة أصل سابقة على عقد النقل البحري تربط ما بين الشاحنين والمرسل إليه غالبا؛ ما تكون ناشئة عن أحد البيوع البحرية و تبرر هذه العلاقة إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه.

تنص المادة 748 من ق.ب.ج: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

و من نص المادة يتضح أن الناقل غير ملزم بإصدار وثيقة الشحن إلا إذا طالبه الشاحن بذلك، و مما لا شك فيه أن للشاحن مصلحة في الحصول على وثيقة الشحن حتى يتعرف على شروط النقل البحري المدرجة في الوثيقة، و تكون بيده عند استلام الناقل للبضائع و إرساله إلى المرسل إليه لكي يتمكن هذا الأخير من استلام البضائع في ميناء الوصول.²

¹ الأمر رقم 80/78، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم، ج.ر، رقم 129\1977، و المتضمن ق.ب.ج.

² محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000،

صدور وثيقة الشحن تكون أيضا من مصلحة الناقل حيث يضع شروطه و مبلغ أجرة الحمولة، إذ لا يمكن إثبات العقد إلا بالدليل الكتابي بحيث تشكل الإثبات على استلام البضائع المراد نقلها، و تعتبر سند لحيازة البضائع و استلامها.¹

فعلى الناقل أن يعين في وثيقة نقل البضاعة الموصوفة بنوعها و وزنها و حجمها و علاماتها، و هو يقوم به نظريا بعد أن يفحص البضاعة المسلمة إليه إلا أن الأمر يصعب تحقيقه نظرا لتعطيل عمليات النقل في عالم تقوم فيه التجارة على السرعة و الثقة المتبادلة.²

لذلك يقوم الناقلون في الغالب بتدوين هذه المعلومات استنادا إلى البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن، إلا أنها قد لا تكون كافية أو أنها قد لا توحى بالثقة لذلك فقد أعطى المشرع الحق للناقل بأن يرفض تدوين إفادات الشاحن في الوثيقة، و خشي من تعسف الناقل باستعمال هذا الحق فأوجب عليه أن لا يكون الرفض إلا إذا كانت لأسباب وجيهة للشك في صحة البيانات، أو في حالة ما إذا لم تكن لديه الوسائل العادية لمراقبتها و هنا يتوجب عليه أن يبين تلك الأسباب.

ففي حالة ما إذا تضمنت الوثيقة مثل هذه التحفظات فقدت حجيتها في الإثبات و على المرسل أو المرسل إلي إذا وجد أن البضاعة مغايرة لمند رجاتها أن يثبت بأن النقص أو التغيير كان بسبب الناقل و يتم ذلك بجميع طرق الإثبات.³

إلا أن حق الناقل في إبداء تحفظاته على البضاعة يجب أن يقتصر على وجود أسباب وجيهة للشك في صحة البيانات، و عدم وجود الوسائل اللازمة التي تمكنه من مراقبتها مثل أن يحضر الشاحن البضاعة قبل وقت قليل من إقلاع السفينة، أما إذا

¹ مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، 1968، الفقرة 184.

² HALHAI Said, le rôle de la conteneurisation dans le développement maritime en Algérie, cas BMT, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme master2 en sciences commerciales, université d'Abderrahmane Mira, faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences gestion, 2012-1013, p 5.3

³ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم - دمشق، د.ت.ن، ص 184.

كانت التحفظات ترجع لأسباب أخرى غير ما سلف فلا قيمة قانونية لها و تعتبر و كأن الوثيقة صدرت دون وجود هذه التحفظات فيها.

فبالنسبة لمسألة حيازة البضاعة عن طريق سند الشحن فهي ليست حقيقية؛ بل هي عبارة عن حيازة رمزية و من ثم يمتنع على حامل السند الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول.

يترتب على تمثيل سند الشحن للبضاعة إمكانية بيع البضاعة أو رهنها و هي لا تزال في الطريق، و قيام تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة.¹

يمكن القول بأن وظيفة وثيقة الشحن تتلخص في ثلاث أدوار رئيسية كالآتية:

* دور تعاقدى و يحدد من خلاله حقوق و واجبات الطرفين.

* دور ثبوتى ويتم من خلاله إثبات تسلّم الناقل للبضائع.

* دور تجارى كونه يعتبر السند الممثل للبضاعة المنقولة.

ثانيا- التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع محل النقل

يجب على الشاحن تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل النقل على أساس تصريح كتابى، كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة و حقيقية، و يعد الشاحن ضامنا للناقل لصحة تصريحه فيما يخص العلامات و عدد و كمية و وزن البضائع محل النقل.

كما نصت المادة 31 من قواعد روتردام على هذا الالتزام "على الشاحن تزويد الناقل بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية".

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، دمشق، 2006، ص 256-257.

يكون الشاحن حسب مقتضيات الفقرة (2) من المادة 753 من ق.ب.ج ضامنا للناقل صحة التصريحات المتعلقة بالعلامات و عدد و كمية و وزن البضائع.

المقصود بواجب الضمان انه ليس في استطاعة الشاحن تبرئة نفسه، و يلتزم بالتعويض عن كل الأضرار التي تسببها للناقل.

يمكن أن تكون هذه الأضرار فيما قد يحكم به على الناقل من تعويضات للغير و باقي المصاريف التي يتحملها لإصلاح أثار البيان الكاذب و الغرامات التي قد يضطر لدفعها للناقل،¹ أو التي نتجت عن البيان غير الصحيح سواء كان بخطأ من الشاحن أو غيره.

المطلب الثاني

التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم ونقل البضاعة للناقل

تعتبر عملية تسليم و نقل البضاعة من أهم الالتزامات التي يلتزم بها الشاحن لإتمام تنفيذه لعقد النقل البحري للبضائع.

يلتزم الشاحن عند قيامه بتسليم البضاعة للناقل باحترام أماكن و أوقات التسليم المتفق عليها في العقد (الفرع الأول)، و يقوم بإعطاء التعليمات حول رص البضاعة وترتيبها داخل السفينة بغاية الحفاظ عليها.

أما بالنسبة لكيفية تحضير الشاحن لنقل البضاعة الخطرة يكون وفقا لقواعد التخفيف و التعليم المنصوص عليها في تقنين IMDG (الفرع الثاني)، و هذا ما نبينه بالتفصيل في هذا الفرع مع الإشارة إلى القواعد الخاصة بنقل هذا النوع من البضاعة.

¹ MICHEL Pourcelet, le transport maritime sous connaissance, droit canadien, américain et anglais. les presses de l'université de Montréal.1972, P37.

الفرع الأول

التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضاعة للناقل

يجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان و المكان المتفق عليه في العقد،¹ و في حالة ما لم يوجد اتفاق ما بين الطرفين يكون التسليم وفقا للعرف السائد في ميناء الشحن، و كثيرا ما يتوقف الاتفاق على حدود الالتزامات التي يقبل الناقل البحري تحملها في سبيل إنجاز النقل البحري.²

قد حرصت قواعد روتردام في المادة 27 فقرة 1 على أن: "يسلم الشاحن البضائع الجاهزة للنقل ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، و في أي حال يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم بما في ذلك تحملها ومناولتها و تستيفها و ربطها و تثبيتها و تفريغها و بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات".

لإنجاح عملية التسليم يجب على الشاحن أن يراعي احترام أوقات و أماكن تسليم البضاعة للناقل، و يجب عليه إعطاء التعليمات حول ترتيب البضاعة و رصها داخل السفينة.³

يكمن التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل تحت روافع السفينة تمهيدا لرفعها أي شحنها إلى ظهر السفينة بروافع السفينة أو بروافع الميناء الشاطئية حيث يمكن للناقل بدء العمل فيها، و من ثم نلاحظ من أنه يقابل الشاحن بتسليم البضاعة التزام الناقل بالشحن.

أولا- التزام الشاحن باحترام أماكن وأوقات تسليم البضاعة

نصت المادة 772 من ق.ب.ج: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه تقديم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، ب،ب،ن، 2006، ص56.

² علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ب،ب،ن، 2003، ص 205.

³ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية- الجزائر، 1983، ص27.

العرف في ميناء التحميل، و في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها".

من الممكن أن يحدد في العقد زمان و يوم و ساعة التسليم، إلا انه في غالب الأحيان يتم الاتفاق على ضرورة التسليم قبل مدة محددة من موعد الإبحار حتى يتسنى شحن البضائع فيها دون تعطل الرحلة، أما بالنسبة لمكان التسليم يمكن أن يتم التسليم لدى مكتب الناقل أو مخازن الشاحن.¹

ثانياً- التزام الشاحن بإعطاء التعليمات حول رص وترتيب البضاعة داخل السفينة

أوجبت المادة 773 من ق.ب.ج على الشاحن تقديم التعليمات للناقل، و الإشارة إليها كتابياً على البضاعة إذا تطلبت عناية خاصة لنقلها.

حددت المادة 774 فقرة 2 في مضمونها على أنه في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك، ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن، و يترتب على عدم احترام تعليمات الشاحن قيام مسؤولية الناقل.

فبالنسبة للبضائع العادية التي يتم تداولها باستمرار تسند مهمة رصها لعمال الناقل و المؤسسة الخاصة بالتشوين، و لا يمكن لهم إتباع تعليمات الشاحن الخاطئة لإبعاد المسؤولية عنهم، و لا يمكن للناقل اتهام الشاحن بعدم تقديم المعلومات إذا كان الضرر غير ناتج عن انعدامها.

أما فيما يخص نقل الحيوانات فلا يسأل الناقل عن هلاكها أو عما يلحقها من ضرر، إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر بهذا النوع من النقل.

¹ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع- الأردن، 2014، ص263.

إذ أن الحيوانات لا تبقى في مكانها دون حركة شأنها شأن البضائع؛ بل إنها تتحرك و تحتاج إلى رعاية خاصة مما يجعل مخاطر نقلها كثيرة و ليس من العدل إجبار الناقل على تحملها، فضلا عن أن هذه الحيوانات غالبا ما تكون مصحوبة بتابع للشاحن يتولى ملاحظتها و العناية بها، لذلك ترك أمر نقلها لحكم القواعد العامة.¹

و إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات و تعرضت للهلاك فهنا لا تقع المسؤولية على عاتق الناقل إلا إذا ثبت الشاحن بأن الضرر كان ناتج عن إهمال الناقل أو أحد تابعيه أو كان الإهمال من نائبه.²

استبعدت البضاعة المشحونة على سطح السفينة من نظام المسؤولية المحدودة، كونها تتعرض بحكم المكان المشحونة فيه إلى مخاطر متعددة كالبلل بمياه البحر أو بمياه الأمطار أو السقوط في البحر، و بعبارة أخرى تتعرض لمخاطر أكثر من البضائع المشحونة في عنابر السفينة، و أباح القانون ترك تنظيم المسؤولية عنها إلى اتفاق الطرفين و هذا هو حكم اتفاقية بروكسل.

أما اتفاقية هامبورغ فعالجت هذا الموضوع بتمييز ما بين حالتين:

أولاً: يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن على شحن البضاعة على سطح السفينة، أو يتم الشحن بناء على العرف المتبع بشأنها أو بناء على قواعد أو لوائح قانونية.

ففي هذه الحالة يخضع الناقل في مسؤوليته وفقا للنظام الخاص بالمسؤولية المحدودة و لكن بشرط أن يتضمن المسند مثل هذا البيان، فإن الاتفاقية تعطي الحق للناقل أن يثبت بأنها نقلت حسب الاتفاق الذي تم بينه و بين الشاحن، أي أن عبء الإثبات يقع عليه ولكن لا يجوز له الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق في هذه الحالة ضد الغير.

¹ احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ط الثانية، منشأة المعارف-الإسكندرية، د.ت.ن، ص85.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني، مطبعة الإشعاع الفنية الإسكندرية- مصر، 1993،

ثانياً: يقوم الناقل بشحن البضاعة خلاف للاتفاق مع الشاحن على سطح السفينة، فيكون في مثل الحالة مرتكباً خطأ جسيماً يمنع من الاستفادة من النظام الخاص بالمسؤولية المحدودة (المادة 9 من اتفاقية هامبورغ)¹.

فطبقاً للمادة 28 من قواعد روتردام يقع على الشاحن مسؤولية واجب التعاون مع الناقل على توفير المعلومات و التعليمات اللازمة لمناولة البضائع و نقلها بشكل ملائم.

الفرع الثاني

التزامات الشاحن عند نقل البضاعة الخطرة

تعتبر البضاعة الخطرة كل مادة كيميائية أو فيزيائية تسبب ضرر على حياة الإنسان وتلحق ضرر بالبيئة (التلوث البيئي).

رأت الندوة الدولية لعام 1929 المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر ضرورة وضع قواعد دولية لنقل البضائع الخطرة، و تم نشر هذا القانون للمرة الأولى في سنة 1965 باسم القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة، و يهدف هذا القانون إلى تسهيل تطبيق الفصل السابع من الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر والمتعلقة بالنقل البحري للبضائع الخطرة السائبة أو بواسطة الطرود.

لم تشكل قواعد التقنين سوى توصيات بسيطة، إلا أنها أصبحت ملزمة في فرنسا منذ دخول التنظيم المتعلق بأمن السفن حيز التطبيق و هي مفروضة على المرسلين والناقلين كأوامر وطنية.²

كل يوم تنقل تشكيلة واسعة من البضائع الخطرة في مختلف أنحاء العالم و ذلك وفقاً لقواعد التقنين³ IMDG، تنقل هذه البضائع إما على شكل مواد سائلة (الكلور أو المياه الغازية...)، أو على شكل مواد صلبة (متفجرات أو مثل غاز البوتان...).

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، ط الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع - الأردن، 2004، ص 137.

² disponible sur le site : https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Dangerous_Goods_Code#.C2.A0.C2.A0Partie_1:_Dispositions_g.C3.A9n.C3.A9rales.2C_d.C3.A9finitions_et_dispositions_concernant_la_formation

³ Le code IMDG est le code maritime international des marchandises dangereuses édité par l'OMI (Organisation maritime internationale).

و قبل التطرق لكيفية نقل البضاعة الخطرة يجب أولاً التعريف بمحتوى التقنين IMDG، ثم تحديد بعض القواعد الخاصة لنقل البضائع الخطرة.

أولاً- محتوى التقنين IMDG

يحتوي التقنين IMDG على فهرس عام بالمواد و ينقسم إلى 8 خانات:

* الخانة الأولى: تسمية المواد، مرتبة حسب تسلسل الحروف الأبجدية (A,B,C...) وتكتب بالحروف الكبيرة Lettres majuscules و هي التسمية التقنية الدقيقة كما جاءت في اتفاقية SOLAS مرفقة بإشارات P, PP, أو للملوثات البحرية.

* الخانة الثانية: صفحة التقنين La page du code IMDG

* الخانة الثالثة: رقم الأمم المتحدة Le numéro ONU du produit

* الخانة الرابعة: الصنف La Classe relative au risque qu'elle présente

* الخانة الخامسة: فئة التغليف¹ Groupe d'emballage

* الخانة السادسة: ملصقة خطر احتياطية Etiquette de danger subsidiaire

مثلاً: سائل قابل للاشتعال، سام، قابل للانفجار، غاز قابل للاشتعال...الخ.

* الخانة السابعة: رقم بطاقة السلامة Le numéro de la fiche de sécurité « F5 » qui continents les consignes d'urgence.

* الخانة الثامنة: رقم جدول دليل العناية الطبية الاستعجالية، في حالة وقوع حوادث تسببت فيها البضاعة الخطرة: Le numéro de la table du « GSMU » « guide de soin médicaux d'urgence », pour chaque produit dangereux.

² HAROUN Malika, HANAFI Lynda, Barache Nadir, la sécurité maritime de transport des marchandises dangereuses, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention d'une licence en science économique, faculté des sciences économiques, des sciences commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaïa, promotion 2008-2009, p 06.

لا يحتوي هذا القانون على قوائم محددة للبضائع الخطرة، و إنما تخضع للتغيير المستمر Mise à jour régulière لتواكب التطورات و المواد الجديدة.

ثانيا- قواعد خاصة بتحضير و بنقل البضائع الخطرة

يقوم الشاحن بالتحقق من البضائع و تصنيفها قبل إرسالها، فتصنيف البضائع الخطرة يلعب دور هام في تحديد طرق نقلها من تصريح بالإرسال إلى التحريم والتعليم والرص و عزل المواد الخطرة فيما بينها...الخ.

تنقسم المواد الخطرة حسب قواعد IMDG إلى تسعة أصناف و هي:

الصنف الأول: المواد والأشياء المتفجرة **Matières et objets explosibles**

هي كل المواد الصلبة أو السائلة قابلة للانفجار و ذلك عن طريق التفاعل الكيميائي مع الغازات المنتجة و تؤدي إلى تلف محيطه.

الصنف الثاني: الغاز **GAZ**

تتكون هذه الفئة من مكونات مختلفة منها الغير القابلة للاشتعال (أكسيد النتريك Monoxyde d'azote)، و منها القابلة للاشتعال (الكلور Chlore).

الصنف الثالث: المواد السائلة القابلة للاشتعال **Matières liquides inflammable**

تحتوي هذه المواد على مزيج من السوائل التي تتفاعل فيما بينها (Peinture).¹

الصنف الرابع: المواد الصلبة القابلة للاشتعال **Matières solides inflammables**

تشمل على المواد التي تشتعل تلقائيا و المواد التي تصدر غازات قابلة للاشتعال عند احتكاكها بالماء.

الصنف الخامس: المواد المؤكسدة و البيروكسيدات العضوية **Matières comburantes et peroxydes organique**

¹ Haroun Malika, Hanafi Lynda, Barache Nadir, op.cit, p 16.

الصف السادس: المواد السامة و المعدية و **Matières toxiques et infectieuse**

فالمواد السامة هي التي تسبب الموت أو اضطراب خطير بصحة الإنسان في حالة ما إذا تم ابتلاعها أو استنشاقها.

أما المواد المعدية فتحتوي على مواد مسببة للأمراض (أمراض جلدية).

الصف السابع: المواد المشعة **Matières radioactives**

هذا النوع يسبب ضرر للأنسجة العضوية للإنسان (الراديوم).

الصف الثامن: المواد المسببة للتآكل **Matières corrosives**

في حالة تسرب هذه المواد يمكن أن تسبب ضرر للبضائع المجاورة أو تدمير وسائل النقل، فهي تتآكل بوجود الماء أو في حالة رطوبة طبيعية.

الصف التاسع: مواد متنوعة خطيرة **Matières et objets dangereux divers**

يلتزم الشاحن بالإخطار عن نوع البضاعة الخطرة أو القابلة للانفجار أو الالتهاب، وإلزامه أيضا بضرورة وضع تحذير على هذه البضاعة للتنبيه على خطورتها و بيان كيفية الوقاية منها و للناقل الحرية التامة في نقلها أو الرفض، و في حالة قبوله عليه أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي الخسائر الناتجة عن هذا النوع من المواد.¹

و من بين القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة:

* على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 52.

* إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع¹ و إذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع.

* يجب أن يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل و تجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

* يجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف دون تعويض.

* إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات يمكن إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها الالتزام بالاشتراك في العارية العامة أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً.²

كما حدد المشرع الجزائري مواصفات محددة ينبغي احترامها أثناء تعبئة المواد الخطرة، و من الشروط الواجب توافرها في الجهاز الذي يستعمل لاحتواء المادة الخطرة أن يكون:

* ملائماً للصنف الذي تنتمي إليه البضاعة.

* مقاوماً للضغوط و الهزات و الصدمات و الحرارة و الرطوبة التي يتعرض لها أثناء النقل.

* عازلاً و غير مقابل للتأثر بالمحتوى.

* أن لا يشكل معها تركيبات ضارة.

² نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، 2003، ص22.

² محمود شحموط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار البيضاء-الجزائر، 2014، ص217.

* مطابقا لمقاييس المناولة.¹

* ملائما.

" تحدد الكيفيات الخاصة بالنقل الملائم بكل صنف من أصناف المواد الخطرة، وكذا تصاميمها و شروط تغليفها، أو وضع البطاقات عليها بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالنقل و الجماعات المحلية، و البيئة، و الوزراء المعنيين ".²

المبحث الثاني

التزامات الشاحن المالية

تتعدد التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، غير أن الالتزام الرئيسي و البارز يبقى الالتزام بدفع الأجرة مقابل قيام الناقل بنقل البضاعة، وتعد الأجرة ضمن أحد البيانات الرئيسية التي يجب إدراجها في مستند النقل...³

يقع على عاتق الشاحن الالتزام بأداء أجرة النقل البحري، و قد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسلمه البضائع في ميناء الوصول.

يتطلب الكشف عن التزامات الشاحن المالية التطرق إلى عدة مسائل توضيحية في مطلبين، يكون المطلب الأول مخصصا لالتزام الشاحن بدفع أجرة النقل (المطلب الأول)، و ذلك من خلال التعريف بالأجرة و بيان أساس تحديدها (الفرع الأول)، مع بيان و طرق تسعيرها (الفرع الثاني)، و الإشارة إلى الحالات التي يكون فيها الشاحن ملزم بدفع الأجرة من عدمها (المطلب الثاني) مع إبراز ضمانات الوفاء بها.

² مستنبت من المادة 6 من المرسوم رقم 03-452، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، المنشور في الجريدة الرسمية 75 لسنة 2003.

² المادة 23 من المرسوم سالف الذكر.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ب،ب،ن، 2002، ص 242.

المطلب الأول

التزام الشاحن بدفع أجرة النقل

تثير أجرة النقل البحري مسائل هامة ناتجة من تميز عقد النقل البحري عن سائر العقود الأخرى، و للحدوث عن التزام الشاحن بدفع أجرة النقل يدفعنا إلى إثارة عدة نقاط لتوضيح هذا الالتزام منها:

الإشارة لتعريف الأجرة و كيفية استحقاقها بحيث يمكن أن يتحصل عليها الناقل إما قبل تقديمه للخدمة (في هذه الحالة الشاحن هو الذي يدفع أجرة النقل)، أو عند وصول البضاعة (في هذه الحالة المرسل إليه هو الذي يقوم بدفع الأجرة للناقل).

كما يتم تحديد أساس أجرة النقل إما باتفاق الأطراف أو حسب قانون العرض والطلب أو حسب عدد وحدات البضاعة المشحونة (الفرع الأول).

تختلف طرق تسعير الأجرة إما بحسب تعلقها بخط ملاحى منتظم أو بسفينة جولة أو حسب أجرة الحاويات (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف الأجرة وأساس تحديدها

أولا - تعريف الأجرة: *définition of the freight*

الأجرة Fret : هي المقابل المالى الذى يلتزم به الشاحن لدفعه للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن بواسطة سفينة و تسليمها للمرسل إليه.¹

بتعريف آخر فهي تمثل المقابل النقدي لنقل البضائع من ميناء لأخر بموجب عقد النقل، و هو قابل للدفع في حالة تسليم البضائع سليمة أما إذا فقدت البضاعة في الطريق فلا يدفع شيء عنها.

¹ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 265.

قد عالج المشرع الجزائري التزام الشاحن بدفع الأجرة في نص المادة 738 من ق.ب.ج: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة أجرة الحمولة".

تعد أجرة النقل أحد البيانات الرئيسية التي يجب إدراجها في مستند النقل عملاً بصيغة الوجوب.

قد يتفق الشاحن مع متعهد النقل على أن تكون أجرة النقل مستحقة كلها أو بعضها، أي أن الشاحن هو الذي يلتزم بدفعها قبل تقديم خدمة النقل.

قد يتفق الطرفان صراحة على كون أجرة النقل واجبة الأداء عليهما هو الحال إذا اتفق الطرفان على استحقاق أجرة النقل عند الوصول و في هذه الحالة يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه، أو بعبارة أدق يقع على صاحب الحق في تسليم البضائع.

فبالرغم من الاتفاق على استحقاق الأجرة عند الوصول، إلا أن الشاحن يظل ضامناً للوفاء بأجرة النقل، و مؤدي ذلك أنه في حالة عدم قيام المرسل إليه بأداء أجرة النقل يستطيع الناقل البحري الرجوع على الشاحن و يطالبه بأداء الأجرة.¹

إذا أغفل الطرفان ذكر مقدار الأجرة عند الوصول افتراض أن متعهد النقل قد قبضها بالكامل عند الشحن، و بالتالي لا يجوز له مطالبة من له حق تسليم البضائع بأداء أجرة النقل.²

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 264.

² أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات و أثره في تنفيذ عقد

النقل البحري، منشأة المعارف - الإسكندرية، 2004، ص 467.

ثانيا - أساس تحديد الأجرة

لا يؤثر على صحة العقد عدم تحديد الأجرة عند إبرامه و دليل ذلك إذا لم يتفق الأطراف على تحديدها عندئذ تطبق الأجر المتعامل بها، أي أعراف الميناء و هذا الأمر متفق عليه في جل النصوص القانونية، أو أجرة المثل أو حسب تقدير القاضي.

كما أنه تم تحديد الأساس المعتمد في تقدير قيمة الأجرة، فإما على أساس الوزن أو الحجم، أو الوحدة في حالة ضخامة الشحنة و تباين طبيعتها أو قيمتها. يدخل في تحديد الأجرة أيضا المصاريف الخاصة بالشحن و التفريغ و أية مصاريف أخرى مرتبطة بالنقل.

أما المشرع الجزائري فإنه لم ينظم المعايير المعتمدة في تحديد قيمة الأجرة و يعود الأمر حسب الأستاذ "الزاهي" إلى احد السببين هو إما لكون عقد النقل الدولي منظم بموجب ما جاءت به المؤتمرات البحرية بصدد الأجر، أو لأنه يخضع لقانون العرض والطلب و يضيف إلى أنه مثل هذه المرونة غير مألوفة في هذا النشاط على أنه لا يمنع الدولة من ممارسة رقابة على الأسعار و ذلك عن طريق إيداع جدول الأسعار لدى السلطات المختصة.¹

فرع الثاني

طرق تسعيرة الأجرة

تختلف هذه الطرق بحسب تعلقها بخط ملاحى منتظم أو بسفينة حوالة أو بحاوية، ففي النقل عبر الخط الملاحى المنتظم تضاف إلى الأجرة القاعدية (**Fret de base**) الأعباء الزائدة التقنية (**Surcharges techniques**) المرتبطة بخصائص البضاعة تدعى أعباء تجارية ظرفية متأتية من وضع السوق العالمى.

¹ شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، كلية الحقوق، 2003-2004، ص78.

أما بخصوص السفن الجواله فإن تعريفه أسعار الأجرة تخضع بالخصوص لقاعدة العرف والطلب مع بعض المتغيرات المرتبطة بنوع السفينة وحجم البضاعة المزمع نقلها وقرب أو بعد الميناء (المسافة) و استهلاك الوقود و وتيرة العمليات.

يلاحظ أن نسبة سعر الأجرة في الخط الملاحي المنتظم أكثر استقرارا منها في السفن الجواله، مع العلم أن الحيوانات الحية يتم حسابها بالوحدة.¹

يقدّر السعر في الأصل بالنسبة لأجرة الحاويات حسب الحجم الداخلي للحاوية أحيانا حسب الحجم الأدنى 25 م³ وأحيانا حسب الحجم الإجمالي الخارجي للحاوية 33 م³، غير أن المسافة أدت إلى الأخذ في الحساب القيمة الضريبية للشيء المنقول.

يشار في هذا المجال إلى أن تحديد أجرة النقل في ظل نظام النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على عالم النقل البحري يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعريه تغطي أجرة النقل من باب إلى باب مع تحديد أجرة النقل للحاويات حسب فئاتها، أي فئة عشرين قدما (القدم يساوي 30.48 سنتمتر)، و كذا حسب حجم و وزن البضاعة في كل منها و نوعها و طول مسافة الرحلة الكلية، التي تقطعها بين المصدر و المستورد.

قد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات و نوع السفن التي تنقلها، و يتقاضى بموجبها مبلغا ثابتا عن كل حاوية دون النظر إلى محتوياتها و مثل هذه التسعيرة ضارة بالدول النامية لأن صادراتها عادة تكون منخفضة القيمة و كذا نوع السفن التي تنقلها.

¹ خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التقنين الجزائري و اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون "المسؤولية المهنية"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري- تيزي كلية الحقوق، 2009، ص 97.

سواء تعلق الأمر بالأجرة الاتفاقية أو أجرة الحاويات توجد أعباء تقنية وأعباء تجارية تسمى أعباء إضافية تطبق على الأجرة القاعدية و تشكل تكاليف زائدة على البضاعة:¹

أولاً- الأعباء التقنية: مرتبطة مباشرة بطبيعة البضاعة وأساس العناية الخاصة التي تتطلبها البضاعة و عدم تلاؤمها مع بضاعة أخرى يحدد في الأغلب من طرف المجهزين أو المؤسسات المينائية و تبرر المطالبة بها بالنسبة للمواد الخطرة لاستحالة رص بضاعة مع البضاعة المنقولة، أما من جانب المؤسسة المينائية فتبرر بالمناولة أثناء الشحن أو تفريغ البضاعة.

ثانيا- الأعباء التجارية أو الظرفية: فهي مؤقتة وفي أعقاب أحداث اقتصادية مفاجئة (أزمة البترول 1973) أو تغير كبير في سعر النقد.

ثالثاً- أعباء زائدة نقدية ثانيا: ما بين شحن البضاعة و بين وقت دفع الأجرة المستحقة عند الوصول يمكن أن تمر فترة تزيد عن 30 يوما و قد تصل الزيادة بنسبة ما بين 4 و 8 من قيمة الأجرة.

رابعاً- أعباء زائدة عن المحروقات: من اجل تعويض ارتفاع أسعار الوقود ما بين فترة تحديد الأجرة و بين فترة الدفع.

يجب الإشارة إلى أن سعر الوقود يمثل ما بين 25 إلى 30 من سعر استغلال السفينة، فبعض المجهزين يفصلونها كباقي الأعباء بينما الآخرون يفضلون دمجها في الأجرة.

خامساً- أعباء زائدة عن مخاطر الحرب: تفرض عندما يوجد خطر حرب في منطقة معينة، و أحيانا أثناء التوجه إلى منطقة تتسم بصراعات أو موقع استراتيجي حرج مع الأخذ في الحسبان تطور حالة النزاعات الجيوسياسية.

¹ عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل الماجستير في القانون، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر1، كلية الحقوق، بن عكنون، سنة 2012-2013، ص50.

سادسا- أعباء زائدة من أجل الإزدحام المينائي: يفرضها المجهزون بسبب رسو سفنهم على الرصيف لفترات طويلة بسبب بطء وضعف النشاط المينائي. للإشارة بخصوص هذه المسألة يتم الوفاء عادة بأجرة النقل بعملة محل الوفاء، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من تسديد الأجرة بالعملة الأجنبية غير أنه ليس من حق الأطراف الاتفاق على الوفاء بالذهب لمخالفة ذلك النظام العام.¹

المطلب الثاني

حالات تسديد أجرة النقل من عدمها

نظم المشرع البحري الجزائري حق الناقل في الأجرة و حالات عدم استحقاقها لها في المواد 777، 798، 799، 800، 801 من القانون البحري، وهي مواد غير كافية لمعالجة كل الجوانب التي تحيط بالبضاعة أثناء نقلها.

عرض الفرع الأول من المطلب الثاني، الحالات التي تتطلب من الشاحن تسديد الأجرة، وقدم الفرع الثاني من نفس المطلب، الحالات التي لا يتوجب على الشاحن تسديدها.

الفرع الأول

حالات وجوب تسديد أجرة النقل

تتعرض عملية النقل البحري للبضائع إلى عدة تعقيدات ناتجة عن مخاطر الرحلة البحرية مما تجعل واجب تسديد الشاحن أجرة النقل للناقل، وهذا ما سنحاول تبيانه في الحالات الآتية:

- يدفع الشاحن أجرة الحمولة عن كامل الرحلة وذلك طبقا للمادة 777 من ق.ب.ج في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى سواء كان التوقف بسبب الناقل أو بدون تدخله.

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص51.

- يتحمل الشاحن أجرة الحمولة عن مخاطر البحر طبقا لمقتضيات المادة 798 من القانون البحري الجزائري إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم، أو من جراء عمل منسوب للشاحن.¹

- يدفع الشاحن أجرة الحمولة عن المسافة حسب مقتضيات المادة 799 من القانون البحري إذا تم استرجاع أو إنقاذ البضائع المفقودة، إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازها.

- يتحمل الشاحن أجرة حمولة البضائع التي ترمى في عرض البحر لأجل حماية العامة، طبقا للمادة 21801 من القانون البحري الجزائري تحت شرط المساهمة.²

"يحصل الشاحن على تعويض عن البضاعة الملقاة، تقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ، فكأن البضاعة قد وصلت حكما ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل".

أخذ المشرع الجزائري في ق.ب.ج بأجرة المسافة فبين كيفية حسابها في المادة 688، وتنبه إلى حماية طرفي العقد حيث قرر مبلغا للناقل بقدر ما تم إنجازها من عملية النقل لاعتبارات تقتضيها العدالة مع وضع شرط لاستحقاقها، وهو النظر إلى المنفعة التي تعود على الشاحن بحيث لا يرهق بأعباء مالية، رغم عدم انتفاعه مطلقا من هذا النقل الجزئي، و على هذا الأساس وردت المادة 799 من القانون البحري الجزائري لتقييم التوازن بين مصلحتين الشاحن و الناقل.

الفرع الثاني

حالات عدم وجوب تسديد دفع الأجرة

يحق للشاحن في طلب فسخ وحرمان الناقل من الأجرة وإلزامه بالتعويضات في حالة إذا لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، أو إذا وصلت ناقصة أو تالفة.

¹ علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص 269.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 279.

لا يسدد الشاحن الأجرة في الحالات التالية:

- أجرة الحمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطاء البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد، أو من جراء عيب منسوب للشاحن (المادة 798 من ق.ب.ج).

- أجرة الحمولة عن المسافة إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه (المادة 799 من ق.ب.ج).

- أجرة الحمولة من البضائع المفقودة بسبب إهمال الناقل في الحالات الآتية:

* إذا لم يقدم سفينة صالحة للملاحة.¹

* إذا لم يزودها بالتجهيز والتسليح والتموين بشكل مناسب.

* إذا لم ينظف ويرتب ويضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع ويجعلها بحالة ممتازة لنقلها و حفظها.²

* إذا لم تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المعلن عنه (**route** **annoncée**)، أو المتفق عليه (**convenue**)، أو بالطريق العادي في حالة عدم تحديده، باستثناء حالة تغيير الطريق محاولة لإنقاذ لحياة الأشخاص أو الأموال في البحر.

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، 2002، ص226.

² نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام- دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أحمد بوقرة-بومرداس، كلية الحقوق- بودواو، 2012-2013، ص22.

* إذا لم يبذل العناية التامة بتحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها، أو في حالة إهماله لتعليمات الشاحن.¹

ملاحظة :

إذا لم يستحق الناقل أي أجره للحمولة و جب على الشاحن إرجاع أجره الحمولة التي دفعها مقدما و ذلك وفقا لمقتضيات المادة 1/801 من القانون البحري الجزائري.

¹ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2013، ص63.

الفصل الثاني

مسؤولية الشاحن المترتبة على عقد النقل البحري

تنشأ مسؤولية الشاحن البحري من مصادر متعددة، قد تكون إما عقدية و ذلك عند وقوع خلل في تنفيذ العقد، أو قد تكون مسؤولية تقصيرية في حالة تقصير الشاحن في تنفيذ التزامه، أو قد تكون مسؤولية من دون خطأ و هو الاتجاه الذي تبنته معظم الأنظمة القانونية في أوروبا.¹

لقد احتوى الفصل الثاني من الموضوع مبحثين، تضمن أول مبحث مسؤولية الشاحن في القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية.

تطلبت دراسة المسؤولية في المبحث الأول إلى تحديد مسؤولية الشاحن عن الأفعال اللاحقة بالبضاعة و خطئه أثناء إدلائه بالتصريحات حول البضاعة،² بالإضافة لتوضيح مسؤولية الشاحن تجاه بعض الأطراف الذين يتعامل معهم الشاحن في عملية النقل البحري.

ارتأى المبحث الثاني أن يتعرض إلى طرق تسوية المنازعات البحرية، فتكون التسوية إما عن طريق القضاء، أو عن طريق التحكيم.

المبحث الأول

مسؤولية الشاحن في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

تقوم مسؤولية الشاحن العقدية في جميع الاتفاقيات الدولية و القانون الجزائري على من يقع عليه عبء الإثبات، و على المدعي إثبات أن الضرر كان ناتج عن خطأ أو إهمال من الشاحن، و يجب أن تكون هناك علاقة سببية ما بين خطأ الشاحن و الضرر الذي ألحق بالناقل،³ و في حالة إثبات ذلك يكون الشاحن مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج عن خطئه أو إهماله.

¹ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 288.

² <http://www.etudier.com/sujets/la-responsabilit%C3%A9-du-chargeur-dans-le-domaine-de-l-affr%C3%A8tement-et-du-transport-maritimes/0>

³ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع سنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997، ص128.

تطلبت دراسة المسؤولية مطالبين، خصص المطلب الأول لمسؤولية الشاحن عن الأفعال اللاحقة بالبضاعة، و مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و السفينة معا. خصص المطلب الثاني لمسؤولية الشاحن عن خطئه في تصريحاته و ذلك في حالة تلاعبه بتقديم تصريح خاطئ عمدا بنوع و قيمة البضاعة، و أشار المطلب لمسؤولية الشاحن باتجاه الغير (أطراف عقد النقل البحري).

ملاحظة : لم يعطي المشرع البحري سواء في القانون الداخلي أو في القانون الفرنسي و حتى في الاتفاقيات الدولية أهمية بالغة لمسؤولية الشاحن البحري، و لكن هذا لا يمنع من دراسة هذا النوع من المسؤولية، حيث أشار مجموعة من المؤلفون عن أهمية هذه الدراسة، و على سبيل المثال كتب Philippe Delebecque في سنة 2007 في أعمدة القانون الفرنسي عن أن "مسؤولية الشاحن واحدة من القضايا الحساسة في قانون الشحن المعاصر أو حتى في جميع وسائط النقل البحري".¹

المطلب الأول

مسؤولية الشاحن عن الأفعال اللاحقة بالبضاعة

يعفى الناقل البحري من المسؤولية بسبب إخلال الشاحن بالتزاماته التعاقدية وبسبب أخطائه الناتجة عن إهماله أثناء أداء مهامه.

يتحمل الشاحن مسؤولية خطئه في التغليف أو تعليم البضاعة أو تكييفها، كما تقع عليه مسؤولية عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات، و هذا ما نبينه في الفرع الأول.

أما في الفرع الثاني، فسننظر إلى مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و السفينة خاصة عند نقل البضاعة الخطرة.

¹ http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/La_responsabilite_du_chargeur_-_par_Olivier_Lebrun_-_2009_-_Terrestre.pdf.

الفرع الأول

مسؤولية الشاحن عن الإخلال بإعداد البضاعة للنقل

تعد أخطاء الشاحن المسببة للضرر سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية، و هي بذلك كعقوبة بالنسبة للشاحن جزاء إخلاله بالتزاماته.

كما تجدر الإشارة إلى أن الشاحن يتحمل مسؤولية كل أخطائه، سواء المتعلقة بخطئه في تغليف البضاعة أو مسؤوليته عن عدم إتقانه للعلامات أو عدم كفايتها.

أولاً- مسؤولية الشاحن عن خطئه في تغليف البضاعة

أشارت المادة 4 فقرة ن من إ. ب لسنة 1924 و إ. ب المعدلة ببروتوكول 1968 إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة عدم كفاية التغليف، و يعفى كذلك من المسؤولية وقوع ضرر للبضاعة بسبب عيب في تغليفها أو حزمها كون أن التغليف مسألة تخص المرسل و المرسل إليه فقط.

و يقع على الناقل عبء إثبات الضرر الذي ألحق بالبضاعة إذا كان بسبب سوء التغليف أو عدم كفايته، ويبقى الناقل مسؤولاً عن تلك البضاعة ما لم يثبت أن هذا التلف ناشئ من سوء التغليف.

و حددت المادة 803 فقرة ح من ق.ب.ج أن أخطاء الشاحن و لا سيما في التحزيم أو التكييف يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.¹

أعتبر القضاء الفرنسي بأن الحكم بعدم كفاية التغليف يكون بالنظر إلى العادات المألوفة حسب نوع البضاعة، و يعد تقدير ما إذا كان التغليف كاف من عدمه تقديراً موضوعياً تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية.²

إن الناقل لا يضمن ما يلحق بالبضاعة من ضرر، إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن سوء التغليف... الخ.

¹ الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 72.

² جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية-دراسة مقارنة-أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق-بن عكنون، السنة الجامعية 2007-2008، ص 156.

ثانيا- مسؤولية الشاحن عن عدم إتقانه للعلامات أو عدم كفايتها

يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات المميزة للبضاعة كتسليم بضاعة أخرى أو عدم التسليم، أو التأخر في التسليم أو عدم كفاية، أو عدم إتقان العلامات هو تطبيق للإعفاء عن الضرر الناشئ عن خطأ من الشاحن.

حددت المادة 803 من ق.ب.ج في الفقرة ج الإعفاء الذي يستفيد منه الناقل بسبب خطأ الشاحن في تعليم البضاعة، بحيث يتحمل الشاحن المسؤولية عما يتسببه من أضرار.

تقضي المادة 30 فقرة 1 والمادة 32 فقرة ب من قواعد روتردام بأن الشاحن يعد مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتجين عن إخلاله بالواجبات المنصوص عليها في الاتفاقية.¹

الفرع الثاني**مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة**

تشير المادة 772 ق.ب.ج إلى أنه: "...، و في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليه".

تنص كذلك المادة 779 ق.ب.ج على أنه: "يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه". ويعد الشاحن حسب مضمون المادة 25 من القانون الفرنسي رقم 66-420 مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع بسبب خطئه، أو بسبب عيب ذاتي في البضاعة.

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 269.

تحمل المادة 12 من قواعد هامبورغ، مسؤولية الخسارة التي تلحق بالناقل أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة للشاحن، إذا كان نتيجة خطئه أو إهماله أو مستخدميه أو وكلائه.

يسأل أيضا طبقا للمادة 13 من قواعد هامبورغ عن شحن البضائع الخطرة، ومسؤولية في هذا المجال صارمة، لذا يقوم الشاحن بجملة من الإجراءات و هي :

* إخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة.¹

* اتخاذ الاحتياطات اللازمة، إذا اقتضى الأمر.

حسب مضمون المادة 32 فقرة أ من قواعد روتردام، يعد الشاحن مسؤولا عن الخسارة أو الضرر الناتجين عن عدم إبلاغ الناقل بخطورة البضائع، إذا نتج عن خسارة أو ضرر.

لقد تناول المشرع الجزائري المسؤولية عن الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة في المادة 778 من ق.ب.ج، التي تناولها في حالتين هما:

أولا: في حالة عدم معرفة الناقل بأن البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وعدم موافقته على شحنها.

فإذا تعلق الأمر ببضائع خطرة شحنت بغير علم الناقل و رضائه جاز للناقل في أي وقت و في أي مكان إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها بدون أي تعويض للشاحن،² و فضلا عن ذلك يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل و الشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصاريف التي تنشأ عن شحن هذه البضائع في السفينة، و هذه الحقوق التي يمنحها القانون للناقل أملتتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة وحمولتها.

¹ https://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_f.pdf.

² عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، مكتبة المعارف بالإسكندرية، د.ت.ن، ص 54.

ثانيا: حالة معرفة الناقل بطبيعة البضاعة و موافقته على شحنها

لا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن للناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة موضحا فيه طبيعتها و قيمتها و ما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة ويحدث هذا في نقل البضائع النادرة كبيرة القيمة المادية و المعنوية كاللوحات الفنية والقطع الأثرية و التحف القديمة، و المعادن الكريمة و الأجهزة الدقيقة، و الغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة.¹

إذا كان الناقل على علم بطبيعة البضائع و نوعها و وافق على نقلها فلا يجوز للناقل إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها إلا إذا كانت سببا لتعريض السفينة أو حمولتها للخطر.

لا يتحمل الناقل أية مسؤولية تجاه الشاحن إذا أصبحت البضاعة خطرا على السفينة أو حمولتها و قام بإنزالها أو إعدامها أو إزالة خطرها، مع ذلك إذا توافرت شروط الخسائر البحرية المشتركة جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة والحمولة.²

بالإضافة إلى مسؤولية الشاحن المدنية من حيث تحمل الأضرار و المصاريف يتعرض كذلك لعقوبة جزائية لإخلاله بهذا الالتزام طبقا للمادة 953 من ق.ب.ج: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10000 إلى 400000 دج مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة، كل شخص ينزل أو يركب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية، أو يرسل أو يساعد على إرسال عن طريق البحر، مواد تتسبب في الانفجار أو الحريق، دون التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين مواد خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقا علامات ظاهرة على التغليف للتصنيف، و بصفة عامة كل مخالف للقواعد و الشروط التي تسير مناولة البضائع الخطرة في الموانئ.

¹ هادف محمد الصالح، التزامات و مسؤولية الناقل البحري"، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص 136.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 284.

في حالة العود، يعاقب بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن باخرة تجارية أو للصيد البحري إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها أو من له علاقة مباشرة بالمهنة و كل تواطاً من قريب أو بعيد في السماح بإركاب و استعمال هذه المتفجرات.¹

المطلب الثاني

مسؤولية الشاحن عن الخطأ في التصريحات

يؤدي خطأ الشاحن عند إدلائه بتصريحات خاطئة حول البضاعة إلى قيام مسؤوليته، و يصاحب ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية بمجرد إثبات أن الضرر ناتج عن خطأ في تصريحات الشاحن.²

يتضمن هذا المطلب مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة و عن أخطائه في البيانات الواردة في المادة 753 من ق.ب.ج (الفرع الأول)، و كما تقع على عاتقه مسؤولية تجاه بعض أطراف عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا

يعفى الناقل من المسؤولية نتيجة لتصرف الشاحن و ذلك عندما يقدم تصريحات³ كاذبة حول نوعية البضاعة أو قيمتها، و يتحمل الشاحن مسؤولية أخطائه الواردة في المادة 753 من ق.ب.ج.

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص 76.

² http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/La_responsabilite_du_chargeur_-_par_Olivier_Lebrun_-_2009_-_Terrestre.pdf.

³ علي المقدادي، المرجع السابق، ص 146.

أولاً- مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة

يهدف التصريح الخاطئ المعتمد بخصوص طبيعة البضاعة إلى استفادة الشاحن من أجرة تتلاءم مع التصنيف المزعوم للبضاعة.

أما بالنسبة للتصريح الخاطئ بخصوص قيمة البضاعة يهدف إلى السماح للشاحن بتلقي مبلغا أكبر من القيمة الحقيقية لها في حالة الهلاك أو الخسارة.

أشارت المادة 807 من ق.ب.ج : "تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل ثابتة بالقرينة، إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها".

نصت المادة 810 من ق.ب.ج بقولها : "لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"¹.

يترتب على التحقق من ارتكاب الشاحن تصريحا كاذبا متعمدا بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل آثار بالنسبة للناقل تتمثل في:

إعفاء الناقل من المسؤولية إعفاء تاما في أعقاب الأضرار أو فقدان البضاعة، حيث لا الناقل و لا السفينة يكونان في أي حال مسؤولين عن هلاك البضاعة إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن قيمة البضاعة أو جنسها.

ثانيا- مسؤولية الشاحن عن الأخطاء الواردة في المادة 753 من ق.ب.ج

عمليا تتضمن وثائق الشحن وصف طبيعة البضائع، تطرح هذه البيانات مشاكل عويصة، و تنص المادة 753 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه : "يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، و يكون

¹ الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 73.

مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي".¹

تشير المادة 756 من ق.ب.ج بأنه يجوز للناقل أو نائبه إدراج البيان الملائم المتعلق بحالة و تكييف البضائع الظاهرين وأهميتها في حالة رفضه تسجيل البيانات الخاصة بالتصريحات عن العدد و الكمية و الوزن و العلامات للأسباب المذكورة في المادة 755:

"يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

أ* عدد الطرود أو القطع و كمية و وزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقيق منها.

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

الفرع الثاني

مسؤولية الشاحن اتجاه الغير

يقصد بالغير، الأطراف الأخرى الذين يتعامل معهم الشاحن، بمقتضى عقد النقل، مثل الشاحنين الآخرين الذين يتقاسمون معه السفينة و حامل وثيقة الشحن، و إدارة الجمارك بالإضافة للأجانب تماما عن علاقة النقل.

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012، ص 59.

أولاً: مسؤولية الشاحن تجاه بعض الأطراف

1- مسؤولية الشاحن تجاه الأطراف المعنيين بعلاقة النقل

يتم في هذه الأحوال البحث عن مسؤولية الشاحن عند ارتكابه خطأً، أو إذا كانت بضاعته معيبة بصفة تستبعد فيها مسؤولية الناقل عن طريق إحدى حالات الإعفاء،¹ وتتعلق هذه المسؤولية بالأضرار التي تسببها البضاعة المشحونة على ظهر السفينة جراء انفجار حريق أو تآكل أو عدوى.

أشار المشرع الجزائري في المادة 779 من ق.ب.ج إلى مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي بالسفينة و البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه من دون تخصيص أو تفصيل.²

لم تنص إ. ب على العلاقة بين مختلف الشاحنين، و لكن المادة 26 من القانون الفرنسي رقم 66-420 تفيد بأنه: " تتقادم كل الدعاوي على الشاحن بسنة".

اختلفت الآراء الفقهية وجهات النظر حول الحل الذي سلكه القضاء الفرنسي بشأن مسؤولية الشاحن تجاه شاحنين آخرين من خلال قضية **Navir MV Panther** التي تتلخص وقائعها في اندلاع حريق في شاحنة داخل سفينة متوجهة إلى ميناء فرنسي، وامتد الحريق إلى عدة شاحنات، و بعد دفع التعويض من طرف المؤمن رجوع أحد الأطراف على المسؤول.

صرحت محكمة باريس التجارية بعد قبول الدعوى لتقادمها بانقضاء مدة السنة المقررة للدعاوي الخاصة بالنقل.

لما رفعت القضية أمام محكمة استئناف باريس، أيدت تحليل المحكمة، مؤكدة بأن التقادم المنصوص عليه في المادة 26 من القانون 66-420 يطبق على كل الدعاوي

¹ ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني لمرفق النقل في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع الإدارة والمالية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، 1990، ص 126.

² عباس سامية، المرجع السابق، ص 85.

المرفوعة على الشاحن و بالخصوص على الدعاوي المرفوعة عليه من طرف شاحنين آخرين.

أثارت هذه القضية السؤال التالي: هل يقتصر تطبيق المادة 26 على الدعاوي المرفوعة من طرف الناقل فقط أم يمتد تطبيقها إلى كل الدعاوي؟

كان جواب محكمة استئناف باريس أكثر وضوحاً: "... مهما كان التأسيس، يطبق التقادم على الدعاوي المرفوعة على الشاحن".

يبدو أن هذا الحل ملائم، في نظر الفقيه الفرنسي **Philippe Delebecque** لمساهمته في توحيد الأجل.

أعتبر هذا القرار فعلاً من أول القرارات الصادرة حول إحدى المسائل الأكثر حساسية في قانون النقل البحري المعاصر التي يرى البعض أنها مستمدة من القانون العام، و يعتقد آخرون بأنها تخضع لقانون النقل.¹

أثارت أيضاً هذه القضية تساءل المستشار أندري عن نظام الدعوى المرفوعة من قبل الشاحن معلقاً بما يلي: "أجاب القرار المطعون فيه بأنها غير خاضعة لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي لم تنظم مسؤولية الشاحنين فيما بينهم، و حسب القرار فإن القانون 66-420 هو المرجع.

ومن اللائق معرفة ما إذا كان يجب خضوع النزاع إلى القانون البحري أو القانون العام.

إن تطبيق القانون البحري يبدو طبيعياً إذا كانت الخسائر لاحقة بالسفينة وبمناسبة النقل، و لكن الأضرار محل رفع الدعوى ليست لها علاقة حقيقة بالملاحة إذا كان من الممكن حدوثها في حظيرة أرضية، خاصة أن الدعوى ليست موجهة ضد الناقل و ليست مؤسسة على عقد النقل فهي دعوى غير تعاقدية.

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص 86.

فكان بمقدور ضحايا الضرر ومؤمنهم، رفع دعوى على الناقل، الذي يمكنه الرجوع عند اقتضاء الأمر على الشاحن المسئول، و هو الرأي الذي يراه العميد Rodière في كتابه "traité de droit maritime"

إن الأضرار التي تسببها البضائع لمواد أخرى مشحونة تترتب عنها مسؤولية الناقل، ترفع عليه الدعوى من طرف مالكي البضاعة المتضررة و للناقل طبعاً حق الرجوع".

كان هذا الموضوع كذلك محل نقاش واسع من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUDCI من دون التوصل إلى إجابات واضحة.

يبقى القضاء الفرنسي سابقاً في الفصل في مسؤولية الشاحن تجاه شاحن آخر بإخضاعها للمادتين 25 و 26 من القانون 66-420 في انتظار تقنينها بدقة و وضوح.¹

2- مسؤولية الشاحن تجاه بعض الأطراف الخارجة عن علاقة النقل

بوجود عنصر أجنبي يطبق القاضي قاعدة قانون مكان وقوع العمل الغير المشروع، إلا في حالة ما إذا وجدت اتفاقية دولية واجبة التطبيق على المسؤولية بفعل المنتجات التي يمكن إثارتها في حالة ما إذا كان الشاحن منتج البضاعة التي أحدثت الضرر.

و لا يمكن اللجوء إلى هذه الاتفاقية إلا إذا انعدمت العلاقة التعاقدية ما بين المسئول عن الضرر و الضحية.

ثانياً- مسؤولية الشاحن تجاه حامل وثيقة الشحن وتجاه إدارة الجمارك

1- مسؤولية الشاحن تجاه حامل وثيقة الشحن

يرتبط الشاحن مع حامل وثيقة الشحن بعلاقة تعاقدية ناتجة عن انضمامه إلى عقد النقل البحري وذلك بدءاً من الوقت الذي يقبل فيه بوثيقة الشحن.

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص 87.

للمرسل إليه كل المصلحة في مقاضاة الناقل البحري باعتبار هذا الأخير هو المسؤول الوحيد عن عرقلة عملية تسليم البضاعة طبقا لشروط المذكورة في وثيقة الشحن.¹

يحمي القانون بدوره حامل وثيقة الشحن بمختلف نصوصه إذ يتم تعويضه من طرف الناقل إلا في حالة عدم صحة البيانات في وثيقة الشحن.

تقوم مسؤولية الشاحن في مواجهة حامل وثيقة الشحن و لا خيار له إلا الرجوع على الشاحن لقيام مسؤوليته عن عدم احترامه لالتزامه بالصدق في تصريحاته، إلا إذا كان الناقل مفلسا أو في حالة ما يصعب تحديد هويته، أو آثار حالة استثنائية تعفيه من المسؤولية.

يرتبط الشاحن و حامل وثيقة الشحن بعقدين، إضافة إلى عقد النقل يرتبطان أيضا بعقد البيع، لذا يجب تحديد أي من العقدين مصدر للالتزام الغير المنفذ، ففي غالب الأحيان لا توجد صعوبة، إلا إذا تعلق الأمر بالالتزام بعدم المطابقة الذي يقع عليه البائع لأنه يصعب تحديد ذلك خاصة إذا كان عدم المطابقة راجعا للبضاعة نفسها، أو إلى عملية النقل البحري، و كذلك ما يتعلق بتقادم الدعوى أو نفاذ الشروط المحددة للجهة القضائية.²

ملاحظة:

إذا كان "عدم المطابقة" مرتبطا بعقد البيع فإن القاضي الذي ترفع إليه دعوى المسؤولية سيبحث عن القانون الواجب التطبيق على الأساس الذي جاءت به اتفاقية لاهاي 15 جوان 1955 المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على البيع الدولي للمنقولات المادية حيث يطبق على عقد البيع الدولي القانوني الوطني الذي يعينه الطرفان، و إن لم يتعين فيطبق القانون الوطني للدولة التي يكون فيها للبائع محل إقامة معتاد، و إذا كان القانون المعني هو قانون بلد عضو في اتفاقية فينا 11 أبريل

¹ <http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/372552803.pdf> . page 10

² عباس سامية، المرجع السابق، ص 85.

1980 المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع فإن هذه الاتفاقية هي التي تحدد إجمالاً محيط مسؤولية البائع.

أما إذا كان العيب الذي لحق بالبضاعة سببه النقل البحري فللمرسل إليه أن يرفع الدعوى على الشاحن على أساس إ. ب و القوانين الداخلية وتكون المسؤولية تجاهه ذات طبيعة عقدية.

تكون كذلك الدعوى المؤسسة على عقد البيع ذات طبيعة عقدية وتخضع للتقادم مدته 10 سنوات.

2- مسؤولية الشاحن تجاه إدارة الجمارك

يجبر ملاك البضائع أو الوكلاء لدى الجمارك بالتصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة¹ وذلك حسب نص المادة 78 من قانون رقم 98-10 المعدل والمتمم لقانون رقم 79-07، المتضمن قانون الجمارك الجزائري.

يقوم الشاحن بصفته مالكا للبضاعة بالتصريح بها لدى الجمارك، أو قد تعهد هذه المهمة إلى وكيل معتمد ليتحمل شخصيا كل الأخطاء المرتكبة في مجال التصريح بخصوص نوعية و كمية البضاعة، و قد يتعرض من جرائمها إلى عقوبات قد تكون إما جريمة ، أو مخالفة، أو جنحة.²

يقوم الشاحن بتعيين وكيل لدى الجمارك للقيام بجمركة البضاعة و يلتزم بإرفاق الوثائق اللازمة للجمركة مع وثيقة الشحن.

يعتبر المصرح مسؤولا أمام إدارة الجمارك عن صحة المعلومات الواردة في التصريح.

¹ Fennas Kahina, Kasdi Salima, Commerce international et transport maritime, Université d'Abderrahmane Mira de Bejaia, Faculté des sciences économiques et des sciences de gestion, Département des Sciences économiques, Mémoire de fin de cycle, en vue de l'obtention de licence en sciences économiques, 2013-2014, p 28.

² محاضرة الدكتور حدوم كمال : le commissionnaire de transport ou l'ambivalence

يسأل أيضا موقع التصريح عن المخالفات المضبوطة فيه و تستند إلى الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك مسؤولية ارتكاب المخالفات التي تضبط في التصريحات الجمركية.

فصلت غرفة الجنح و المخالفات بالمحكمة العليا في مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القرار رقم **285183** الصادر بتاريخ **2003\01\12**¹ حيث أدين الوكيل المعتمد لدى الجمارك من أجل التصريح الخاطئ في الصنف، و حكم عليه بستة أشهر حبسا مع إيقاف التنفيذ، بالإضافة إلى غرامة مالية تقدر ب **23,50,984,559** دج مع مصادرة البضاعة محل الغش وقد تم تأييد الحكم بقرار المجلس.

إثر الطعن بالنقض في القرار، وسببت المحكمة العليا رفضها في حيثيتين بما يلي: حيث بالرجوع إلى القرار المطعون فيه يتبين منه أنه أدان الطاعن بجرم التصريح الخاطئ وفقا لأحكام المادة 306 من قانون الجمارك.

تعد عدم صحة البيانات التي تتضمنها التصريحات الجمركية و التصريح المزور في تعيين المرسل إليه الحقيقي أو المرسل الحقيقي مخالفات من الدرجة الأولى و ذلك حسب نص المادة 319 من قانون الجمارك.

تعد مخالفة من الدرجة الثانية ومعاقب عليها في المادة 320 من قانون الجمارك، كل مخالفة يكون الهدف منها التملص من تحصيل الحقوق و الرسوم أو التغاضي عنها. يعاقب قانون الجمارك في مادته 322 بعقوبة من صنف الدرجة الرابعة عن كل المخالفات المتعلقة بالبضائع الغير المحظورة والغير الخاضعة لرسوم مرتفعة مرتكبة بواسطة فواتير أو شهادات أو وثائق أخرى.²

¹ منشور في المجلة القضائية، العدد الأول، 2003، ص 502.

² عباس سامية، المرجع السابق، ص 90.

المبحث الثاني

تسوية المنازعات البحرية

تتميز المنازعات التجارية الدولية و على وجه الخصوص المنازعات البحرية بتعدد حلها فبالإضافة إلى القضاء يظهر التحكيم كأبرز طريقة للتسوية.

لم تهتم إ. ب 1924 بتحديد الجهات المؤهلة لفض نزاع قد ينشأ بين أطراف العقد عند عدم التنفيذ الجيد له، و بالتالي فالحل يكون بالنظر إلى ما جاء بالنصوص الوطنية، و بالاستناد إلى القانون الجزائري و على غرار باقي الدول، فقد ينص على فض النزاع أمام الجهات القضائية (المطلب الأول).

أما عن اللجوء للتحكيم فإنه لم يشر إليه بموجب القانون الخاص، و لكن من المعلوم لدى الجميع أن الجزائر قد فتحت أبوابها على التحكيم بعد التعديلات ومصادقتها على اتفاقية نيويورك للاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية و تنفيذها لسنة 1958، لذا لا بد من أخذ فكرة عن التحكيم البحري (المطلب الثاني).¹

المطلب الأول

التسوية القضائية للمنازعات البحرية

يترتب على أي إخلال بأحد الالتزامات المتفق عليها في العقد ضرر للطرف الآخر، مما يدفع بهذا الأخير لرفع الدعوى، و في هذا الصدد يكفي مجرد إثبات عدم تنفيذ عقد النقل، أو تنفيذه المعيب لقيام المصلحة بالنسبة لرافع الدعوى.

يتطلب دراسة هذه المسألة تحديد صفة التقاضي للشاحن في ما إذا كان طرفاً في النزاع (الفرع الأول)،² و بيان أهم الدعاوي الناشئة التي قد يكون الشاحن طرفاً فيها، في حالة وقوع خلل في تنفيذ أحد التزاماته المتفق عليها في العقد (الفرع الثاني).

¹ شتوان حياة، المرجع السابق، ص 121.

² عباس سامية، المرجع السابق، ص 100.

الفرع الأول

تحديد صفة التقاضي بالنسبة للشاحن

لم يتطرق القانون الجزائري و لا إ.ب إلى تحديد صاحب الصفة في رفع الدعوى، إلا أنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن البحري نجد أن صاحب الحق في رفع دعوى المسؤولية هو حامل وثيقة الشحن إذا كان لحاملها أو الشخص المشار إليها في وثيقة الشحن أو آخر مظهر له إذا كانت وثيقة الشحن لأمر، و في هذه الحالة لا تثبت الصفة في رفع الدعوى إلا للمظهر إليه الأخير الثابت اسمه في وثيقة الشحن.

على أنه يجوز بمناسبة تظهير وثيقة الشحن النص فيه على جواز تداوله بعد ذلك، و هنا لا يجوز إعادة تظهيره بعد ذلك مرة أخرى وكل مظهر له بصفة لاحقة لوجود هذا الشرط و لا يمكنه الاحتجاج بتوفير الصفة لديه لرفع الدعوى؛ و تبعا لذلك فإن الصفة في رفع الدعوى في هذه الحالة تثبت للشخص الذي صدرت وثيقة الشحن باسمه (الشاحن أو المرسل إليه) و كذا للمحالة له الذي انتقلت إليه الحيازة الشرعية لوثيقة الشحن بموجب قواعد الحوالة.

كما تثبت الصفة في رفع الدعوى لحامل أمر التسليم باعتبار أن لحامله الحق في استلام البضاعة من الناقل.

"تستعمل أوامر التسليم في العمل البحري بكثرة و خاصة في تجارة الحبوب والغلال، و قد دعت ضرورات التجارة البحرية إلى وجود هذا النوع من المستندات كوسيلة لتجزئة الشحنة التي تمثلها وثيقة شحن واحدة، و قد أظهر العمل البحري ثلاثة أنواع من أوامر التسليم، أوامر تسليم يوقعها البائع وحده، و أخرى يوقعها الربان أو احد ممثلي المجهز، و أخيرا لأوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة، و لا يعتبر مستندا مماثلا لوثيقة الشحن سوى أمر التسليم الموقع من الناقل أو احد ممثليه".¹

¹ ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 134.

إذا كانت الصفة في رفع الدعوى تثبت للشاحن طرفاً في العقد خاصة في مواجهة الناقل فإنها لا تبقى دائماً قائمة باعتبار أن الحق في رفع الدعوى ينتقل مع وثيقة الشحن.

الفرع الثاني

الدعاوى الناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري

يمكن لكل طرف في عقد النقل البحري ممارسة الدعوى التي حددها القانون له، وسنكتفي بالتعرض لأهم الدعاوى و التعريف بها و هي كالآتي:

أولاً: دعوى الحلول

إذا حصل ضرر للبضاعة أو تلفت بسبب الخطر المضمون بالتأمين يحق للشاحن أن يختار إما الرجوع على الناقل لمطالبة التعويض، و إما بالرجوع على شركة التأمين للحصول على التعويض كون أن البضائع المنقولة بحراً تخضع لتأمينين:

1-التأمين الأول: يكتتب من طرف الشاحن لدى شركة تأمين الأضرار لتغطية خطر نقلها.

2-التأمين الثاني: يكتتب من قبل الناقل لدى نوادي الحماية و التعويض لتغطية المسؤولية المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير عن نفس الخطر. يحصل الشاحن على التعويض من شركة التأمين نظراً لسهولته و ربها للوقت الذي يضيع في المحاكم، ففي حالة ما إذا دفعت شركة التأمين تعويضاً للشاحن عن الضرر أو التلف الذي أصاب البضاعة يحق لها بالرجوع على الناقل بدعوى الحلول لمطالبته برد المبالغ التي دفعتها للشاحن في حدود مسؤولية الناقل بموجب عقد النقل¹. تستمد دعوى الحلول الممنوحة للمؤمن من القواعد العامة في الوفاء من غير المدین، وأكده المشرع بنص خاص في قانون التأمينات، حيث نصت المادة 1/118 من الأمر رقم 95-07 على أنه:

¹ ملزى عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 162 إلى 164.

"يحل للمؤمن محل المؤمن له في حقوق و دعواه ضد الغير المسئول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".

يلزم المؤمن بالتعويض بموجب عقد التأمين و لا يجوز له الامتناع عنه بدعوى الناقل كونه هو المسئول عما أصاب البضاعة، و حلول المؤمن محل المؤمن له هو حالة من حالات الحلول القانوني دون اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له كون أن المؤمن يستمد حقه مباشرة من النص القانوني، و لا يجوز للمحكمة عدم قبول دعوى الحلول المرفوعة من المؤمن على الناقل، بدعوى أن المدعي لم يقدم عقد الحلول لأن الحلول قانوني و ليس اتفاقيا.

تتشرط المحكمة العليا لقبول دعوى شركة التأمين في الحلول محل الشاحن ووجود عقد بينهما، يتنازل بموجبه الشاحن عن حقوقه في الرجوع على الناقل لشركة التأمين، هو ضرب من ضروب حوالة الحق ويطلب من المؤمن إثبات المركز القانوني الذي حدده المشرع في نص المادة 118 من قانون التأمين، بمعنى أن يكون مؤمنا على البضائع ودفع تعويضا للمؤمن له، أما تنازل المؤمن له للمؤمن عن حقه في الرجوع على الناقل في اتفاق خاص كما تشترط المحكمة العليا فهذا ليس من قبيل الحلول القانوني.

ثانيا: دعوى الرجوع و دعوى المسؤولية

1- دعوى الرجوع: Action of indermunity-Action récursoire¹

تعتبر دعوى الرجوع دعوى شخصية ليس لها أي علاقة بدعوى الحلول، لذلك منح المشرع مهلة إضافية لمن يمارسها قدرها ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد الدين، بينما دعوى الحلول تسقط بمضي سنة من يوم استلام البضائع و لا يجوز لشركة التأمين رفع هذه الدعوى بعد مضي هذه المدة لأنها تستعمل حق الشاحن.

تسقط دعوى الشاحن بمضي سنة من يوم استلام البضائع غير أن المحكمة العليا لا تفرق بين الدعوتين.

يمكن أن تمارس دعوى الرجوع بطريقتين:

¹سوزان علي حسن، مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 29.

2- دعوى الرجوع المستقلة: يرفعها صاحبها مباشرة أمام المحكمة المختصة بصفة مستقلة.

3- دعوى الرجوع التبعية: تكون دعوى الرجوع في هذه الحالة مرتبطة بدعوى أصلية منظورة أمام الجهة القضائية المختصة لها أطرافها الخاصة و في هذه الحالة يتولى المدعي عليه وغالبا ما يكون للناقل البحري إدخال غيره للحكم عليه.

ثانيا: دعوى المسؤولية

هي كل دعوى يرفعها الشاحن أو المرسل إليه على الناقل البحري و ترمي إلى تعويض المدعي عما أصابه من أضرار مادية، و تشمل ثلاثة أطراف و هم : الشاحن والناقل و المرسل إليه، و يجب أن يكون الشاحن أو المرسل إليه مدعيا في الدعوى ولا بد أن يكون الناقل مدعى عليه.¹

عالجت الفقرة 6 من المادة 3 من إ. ب 1924 تقادم دعوى المسؤولية و حددت مدتها بسنة، تسري ابتداء من تسليم البضاعة أو من تاريخ الذي ينبغي تسليمها فيه. نص القانون البحري الجزائري في مادته 742، على تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري، بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة، أو من اليوم الذي يجب أن تسلم فيه.

نصت المادة 743 من نفس القانون على تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد مع إمكانية تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.

¹ قريني أحمد، المنازعات القضائية في مجال النقل البحري، محاضرة أقيمت في اليوم الدراسي، المنعقد بمقر المحكمة العليا، يوم 02\12\2003، حول القانون البحري و التحولات الاقتصادية.

المطلب الثاني

تسوية المنازعات البحرية عن طريق التحكيم

يتميز التحكيم البحري بالسرعة في حل النزاعات، و بالسرية التامة في جلسات التحكيم، و الخبرة التي يتميز بها المحكمون على أساس أن أطراف التحكيم يراعي في اختيارهم مدى تخصصهم في موضوع النزاع،¹ و علمهم بمقتضيات التجارة البحرية والنقل البحري مما جعل اللجوء إلى التحكيم أمر منتشرًا في مجال العلاقات التجارية الدولية بصفة عامة و في مجال العلاقات البحرية بصفة خاصة.

يوجد عدد من الهيئات التحكيمية الوطنية مثل مركز الصلح والوساطة والتحكيم للجزائر العاصمة التابع للغرفة الجزائرية للتجارة و الصناعة CACI، أما على الصعيد الدولي نذكر منها:

-la chambre de commerce international.

-London court of international arbitration.²

تتميز هذه المؤسسات بالطابع الشمولي إذ تهتم بكل أنواع النزاعات.

يتم اللجوء إلى التحكيم بموجب اتفاق يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية بأن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة.

¹ فغلول مي، الأحكام الخاصة بالدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري، مذكرة تخرج، الدفعة الرابعة عشر، المدرسة العليا للقضاء، 2005-2006، ص 38.

² عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2007، ص 97.

و قد يأخذ التحكيم صورتين:

- 1- **صورة اتفاق التحكيم:** و يكون ذلك في حالة اتفاق الأطراف في عقد مستقل على عرض المنازعات التي تنشأ على التحكيم.
 - 2- **صورة شرط تحكيمي:** يتفق الأطراف بموجبه بناء على شرط صريح في العقد المبرم بينهما على عرض المنازعات التي قد تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم، إذا نجد أن هذا النوع من الشروط يتم إدماجه عادة في وثائق الشحن المحررة بمناسبة عقود النقل المبرمة بين الشاحن و الناقل.
- تطرق الفرع الأول إلى تأثير اتفاق التحكيم على الاختصاص القاضي و على سلطات القاضي، في حين تناول الفرع الثاني نفاذ الشرط التحكيمي في مواجهة المرسل إليه.

الفرع الأول

تأثير اتفاق التحكيم على الاختصاص القضائي وعلى سلطات القاضي

لقد أقر المشرع الجزائري التحكيم احتراماً لإرادة الأطراف في قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، في الباب الثاني بعنوان " في التحكيم" من الكتاب الخامس المعنون "في الطرق البديلة لحل النزاعات" من المادة 1006 إلى 1065.

و تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعى:

- 1- مكان في دولة يقع في أراضيها:
 - 1-1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وأن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو؛
 - 1-2- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو وكالة، إبرام عن طريق أي منها، أو؛
- 2- أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.¹

¹ عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 421.

كما اعتبرت قواعد روتردام بمقتضى الفقرة الثالثة من المادة 75 الاتفاق المحدد لمكان التحكيم الذي يرد في عقد نقل كمي اتفاق ملزم لأطرافه الأصليين الموقعين عليه عند توافر الشرطين الآتيين:

أ- أن يحدد العقد الكمي بوضوح أسماء أطرافه وعناوينهم.

ب- أن يكون قد جرى التفاوض عليه بصفة خاصة،

ج- أن يتضمن بيانا واضحا، بأن هناك اتفاق تحكيم وارد في العقد ويحدد موقعه

فيه.

إن اتفاق التحكيم ينشئ التزاما سلبيا متبادلا على عاتق كل من طرفيه بالامتناع عن اللجوء إلى القضاء للفصل في النزاع المحكم فيه و هو التزام إرادي يقيمه الطرفان، فإذا ما أخل أحد الطرفين بالتزامه ورفع دعواه إلى القضاء كان للطرف الآخر أن يدفع بوجود اتفاق على التحكيم، و يترتب على إبداء هذا الدفع عدم قبول الدعوى المرفوعة أمام القضاء بمعنى أن المحكمة لا تتدخل للنظر في هذا النزاع بعد إبدائه.

ينتج هذا الدفع أثره حيث يجب أن تتم إثارته قبل إبداء أي طلب في الموضوع، و يجب أن يقدم هذا الدفع في أول جلسة و إلا سقط الحق في إبدائه، كما يعتبر أن السكوت عن إثارة هذا الدفع قبل التطرق للموضوع يعتبر تنازلا ضمنيا عن التمسك به.¹

نصت المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على هذا المبدأ بحيث يكون القاضي غير مختص بالفصل في موضوع النزاع إذا كانت الخصومة التحكيمية قائمة.

بالرجوع إلى المادة 1046 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية نجد أنها منحت اختصاص الأمر بتدابير مؤقتة أو تحفظية لمحكمة التحكيم، و يجوز طلب تدخل القاضي المختص إذا لم يقم الطرف المعني بتنفيذ التدبير إراديا.

¹ فغلول مي، المرجع السابق، ص 46.

يتضح أن اتفاق التحكيم لا يعني سلب القضاء الوطني سلطة إصدار الأوامر الوقتية و التحفظية التي يراها مناسبة في دولة القاضي، خاصة و أن لجوء أحد الأطراف للقاضي الوطني طالبا الأمر باتخاذ إجراء وقتي أو تحفظي معين لا يعني مد ولاية القضاء الوطني للفصل في الجوانب الموضوعية للنزاع و لا يعتبر أيضا تنازلا عن اتفاق التحكيم.

كما أن اختيار التحكيم وسيلة لفض النزاعات لا يعني بأي حال من الأحوال سلب القضاء إمكانية الرقابة اللاحقة على القرار التحكيمي الذي سيصدر لحل النزاع، وممارسة الرقابة في هذه الحالة يكون عند الاعتراف بالقرار التحكيمي و تنفيذه وعند النظر في الطعن بالبطلان المرفوع ضد القرار التحكيمي (المواد 1051-1061).

الفرع الثاني

نفاذ الشرط التحكيمي في مواجهة المرسل إليه

إن انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري للبضائع يتم وقت تسلمه البضاعة وليس وقت قبول وثيقة الشحن. ويعبر المرسل إليه عن إرادته بالانضمام إلى العقد عن طريق تسلم البضاعة، كما أن عليه قبول الشرط التحكيمي ليكون نافذا في حقه...¹

إذا كانت صحة الاتفاق التحكيم لا شك فيها أن تؤدي إلى ترتيب هذا الأخير أثرها فهل تبقى صحة شرط التحكيم، المدرج في العقد الأصلي، قائمة حتى إذا ثبت بطلان هذا العقد؟ أم أن بطلان العقد يشمل كل الشروط الواردة فيه، بما فيها شرط التحكيم؟

لقد حسم المشرع الأمر في المادة 458 مكرر 1 الفقرة الأخيرة (الملغاة) التي جاء فيها "لا يمكن الاحتجاج بعدم صحة اتفاقية التحكيم بسبب أن العقد الأساسي قد يكون غير صحيح".

وليه فإن مصير العقد الأصلي ليس له أثر على شرط التحكيم المتعلق به، فهذا الشرط يبقى صحيحا منتجا لأثاره بصرف النظر عن زوال العقد الأصلي ما لم يكن

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص 118.

باطلا لسبب خاص به مهما يكن من أمر؛ فإن توفر الشروط الموضوعية والشكلية المطلوبة لصحة اتفاق التحكيم تجعل هذا الأخير قادر على ترتيب آثاره، لكن السؤال الذي تفرضه طبيعة عقد النقل البحري للبضائع هو هل تترتب هذه الآثار فيما بين المتعاقدين فقط (الشاحن و الناقل) ؟ أم أنها تنصرف إلى المرسل إليه ليصبح هذا الأخير ملزما به؟

إذا كان من المسلم به أن وثيقة الشحن في حد ذاتها تنتج أثرها في حق المرسل إليه، فإن السؤال الذي يطرح في هذا الصدد، هل يمكن الاحتجاج بالشرط التحكيمي المدرج في وثيقة الشحن لمواجهته ؟

اختلف الفقه في هذا المجال، فقد ذهب فريق إلى اعتبار أن مبدأ استقلال شرط التحكيم يعبر عن رغبة شخصية في عدم اللجوء إلى القضاء مما يستدعي قصر الالتزام به على من عبر بالفعل عن هذه الرغبة.

بينما ذهب اتجاه آخر من الفقه إلى اعتبار أن شرط التحكيم المضاف إلى وثيقة الشحن ينتج أثره في حق المرسل إليه، وأن مبدأ الاستقلالية يتعلق باستقلال وجود الشرط وصحته عن العقد الأصلي المدرج فيه دون أن ينفي الارتباط الموجود بينهما على أساس أن محل شرط التحكيم هو المنازعات الناشئة عن العقد الأصلي، و هذا الارتباط كاف للقول بأن الاعتبارات التي أدت إلى التسليم بامتداد آثار وثيقة الشحن إلى المرسل إليه تكفي لتبرير امتداد آثار شرط التحكيم الملحق به إلى المرسل إليه أيضا.¹

¹ عباس سامية، المرجع السابق، ص 120.

خاتمة

الخاتمة

أخيراً يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الشاحن البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طابع خاص، يبرزها طابع عمل النقل البحري و الذي يتم عن طريق البحر، و ما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

يعتبر عقد النقل البحري عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة و هم: الشاحن و الناقل البحري و صاحب الحق في تسلم البضاعة أيا كان، و منه فعقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين.

تدرج هذه المذكرة ضمن الأبحاث القليلة المخصصة للشاحن البحري، مقارنة مع البحوث المخصصة للسفينة و الناقل البحري.

تكشف هذه المذكرة المنجزة على أساس البحث في المواد القانونية، سواء الوطنية منها أو الدولية، و الفقه القانوني و الاجتهاد القضائي، و مختلف الجوانب ذات الصلة بالشاحن البحري.

يستنتج من مواد القانون البحري الجزائري أن المشرع أغفل عن تعريف الشاحن، و لم يعطي له أهمية اللائقة بمكانته.

من المعروف أن الشاحن لا يقتصر مهامه على دفع بضاعته للناقل و أدائه المقابل المالي، بل هو مطالب بتجهيز البضاعة و جعلها قابلة للنقل، و ذلك من خلال إخضاعها لقوانين التغليف و الإعلام عنها تفادياً للخسارة أو الضرر الذي تصاب به البضاعة عند اختلاطها بشحنات الآخرين.

يقع على الشاحن واجب توفير المعلومات التي يحتاجها الناقل لمواجهة ما قد يطرأ من ظروف.

من الملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص على التزامات الشاحن في شكل نصوص مرتبة و جامعة، مما يستدعي البحث عنها و استخلاصها من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية و من بيانات وثيقة الشحن.

الخاتمة

رتب المشرع الجزائري جزاءات متنوعة في مواجهة الشاحن عند إخلاله بأحد التزاماته التعاقدية، بحيث يكون مسؤولاً عن كل خطأ صدر منه أو من أحد تابعيه تجاه من تسبب له في ضرر، إذ يعتبر مسؤولاً عن كل إهمال أو غش أو تلاعب بتصريحاته المتعلقة بالبضاعة.

ينص القانون البحري الجزائري عن المسؤولية المدنية على الإخلال بالتصريح بنوع و طبيعة البضاعة، و سكت عن المسؤولية الجزائية بهذا الشأن و ترك أمر خضوعها للجمارك.

لقد أبرزت هذه المذكرة مختلف النصوص القانونية التي درست مسؤولية الشاحن، و أعت الناقل من مواجهة عدم صحة تصريحاته، فأعطت له الحق في:

- 1- رفض تسجيل تصريحات الشاحن (م 755 ق.ب.ج).
- 2- إدراج البيان الملائم لحالة و تكييف البضائع الظاهرين، إذا لم تتوفر له إمكانيات المعقولة للتحقق من البضاعة، أو كانت لديه أسباب للشك في صحتها (م 175 ق.ب.ج).
- 3- إدراج بيان يشير إلى عدم علمه بمحتوى الشحنة إذا قدمت البضاعة محزومة (م 21756 ق.ب.ج).

يبدو أن نضال الشاحن للإفلات من سيطرة الناقل على ميزان القوة أضحى ملازماً له على مدى نفاذ الاتفاقيات الثلاث (بروكسل، هامبورغ، روتردام)، و قد يظهر تطبيقه على الانعكاسات السلبية و الإيجابية على جميع أطراف العقد و على عملية نقل البضائع بحراً، و أثر ذلك على اقتصاديات الدول المتطورة و النامية.

بناء على التطور المذهل في ميدان نقل التجارة الدولية بحراً، يحتاج أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري، لغرض تنظيم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري، و هم الشاحنون و الناقلون بشكل عادل و متوازن، دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين أو التفريط في حماية الشاحنين.

الخاتمة

لتوفير حماية أكبر للشاحن، كان من الأجدر على المشرع أن يجعل من أساس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، و لا يكون مطالباً بإثبات الخطأ، إنما يكفيه إثبات وجود البضائع بحوزة و حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر.

فيكفيه إذن تقديم عقد النقل البحري و ما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن، وتوفير هذه الحماية؛ يعني تشجيع الإقبال الواسع على إبرام هذا النوع من العقود لنقل البضائع و من ثم تطوير التبادلات التجارية و توسيع نطاقها.

من الملاحظ في الوقت الراهن و مع الظروف الاقتصادية الهائشة التي تعيشها الجزائر خاصة بعد تراجع أسعار البترول، و للخروج من اقتصاد الريع ارتئ الباحثون على ضرورة الدخول في اقتصاد السوق، و تشجيع الاستثمار الوطني، و ذلك من خلال الاهتمام بشتى القطاعات الصناعية منها و الفلاحية التي تلعب دور فعال في دفع عجلة تطور البلاد و خروجها من هوس أزمة نفاذ البترول.

لتفادي مثل هذه الأزمات، يجب على المشرع الجزائري تفعيل المنظومة القانونية ورد اعتبار للشاحن و ذلك بوضع قوانين تتماشى مع أساليب التجارة الحديثة.

تمت المذكرة بحمد الله وعونه.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1- الكتب

- 01- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، ط الثانية، منشأة المعارف- الإسكندرية، د.ت.ن.
- 02- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري، منشأة المعارف- الإسكندرية، 2001.
- 03- بوكعبان العربي، الوجيز في شرح القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، ب،ب،ن، 2002.
- 04- سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، ب،ب،ن، 2003.
- 05- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ب،ب،ن، 2004.
- 06- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية-الجزائر، 1983.
- 07- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في تعقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ب،ب،ن، 2002.
- 08- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، ب،ب،ن، 1993.
- 09- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان-الأردن، 2002.

- 10- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ب،ب،ن، 2014 .
- 11- عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، ب،ب،ن، 2007.
- 12- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، ب،ب،ن، 2006.
- 13- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، مكتبة المعارف الإسكندرية، د.ت.ن.
- 14- علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية-القاهرة، 1992.
- 15- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية-القاهرة، 1987.
- 16- علي يونس، أصول القانون البحري، ط الأولى، دار المعارف بالإسكندرية، 1954.
- 17- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف-الإسكندرية، 1975.
- 18- علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، ب،ب،ن، 1988.
- 19- علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ب،ب،ن، 2003.
- 20- علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، ب،ب،ن، 2002.
- 21- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية و القانونية)، الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا و النقل البحري، الشنهابي للطباعة و النشر، ب،ب،ن، 1996.
- 22- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع سنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف-الإسكندرية، 1997.

- 23- محمد شحموط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار البيضاء-الجزائر، 2014.
- 24- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر- الإسكندرية، 2005.
- 25- محمد فريني العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر-الإسكندرية، 2002.
- 26- محمد الفريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية-بيروت، 2003.
- 27- مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ط الأولى، دار النشر الثقافة- الإسكندرية، 1952.
- 28- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، ب،ب،ن، 1992.
- 29- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.
- 30- مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث- الإسكندرية، 1968.
- 31- نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، ب،ب،ن، 1952.
- 32- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج 2، مطبعة الإشعاع الفنية الإسكندرية-مصر، سنة 1993.
- 33- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر- الإسكندرية، 2001.

- 34- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم-دمشق، د.ت.ن.
35- وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب-طرابلس، 2008.

ثانياً: الرسائل الجامعية

- 01- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.
- 02- جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق-بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2007-2008.
- 04- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، 2009.
- 05- شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، السنة الجامعية 2003-2004.
- 06- عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق-بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2011-2012.
- 07- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه، شعبة الحقوق الأساسية

والعلوم السياسية، تخصص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق-بودواو، جامعة أحمد بوقرة-
بومرداس، السنة الجامعية 2012-2013.

08- ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني لمرفق النقل في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة
الماجستير في العلوم القانونية، فرع الإدارة و المالية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية-بن
عكنون، جامعة الجزائر، 1993.

09- ففلول مي، الأحكام الخاصة بالدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري، مذكرة تخرج،
الدفعة الرابعة عشر، المدرسة العليا للقضاء، 2005-2006.

ثالثا: المقالات

01- مستري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مقال
منشور المجلة القضائية للخرفة البحرية و التجارية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان
الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص 53.

02- عبد الرحمان ملزي، تحديد المسؤولية في عقود النقل للبضائع عبر البحر في اتفاقية
بروكسل وفي التشريع البحري الجزائري، مداخلة الغش في أشغال الملتقى الدولي في
المنازعات البحرية يومي 2 و 3 ماي 2009، المنعقد في جامعة وهران بكلية الحقوق و
العلوم السياسية، ص 161.

03- هادف محمد الصالح، "التزامات ومسؤولية الناقل البحري"، نشرة القضاة، العدد
65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، 2010، ص 136.

رابعاً: النصوص القانونية

4-1 الاتفاقيات الدولية

- 01- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 "اتفاقية هامبورغ".
- 02- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام"، 2008.
- 03- معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، معدلة ومتممة ببروتوكولي 1968 و 1979.

4-2 التشريعات الوطنية

- 01- أمر رقم 78-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم، ج.ر. رقم 29 المؤرخة في سنة 1977، و المتضمن القانون البحري الجزائري.
- 02- أمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر. عدد 47 لسنة 1998، و المتضمن القانون البحري الجزائري.
- 03- قانون رقم 98-05، المؤرخ في 25/06/1998، المعدل و المتمم للأمر 80/76، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998.
- 04- المادة 06 من المرسوم رقم 03-452، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، المنشور في الجريدة الرسمية 75 لسنة 2003.
- 04- المادة 23 من المرسوم رقم 03-452، نفس المرجع.

En langues françaises

A–Ouvrages

1–Fatima Boukhatmi, le contrat de transport de marchandise par mer endroit algérien, le phare N– 39–juillet 2002, p6.

2–Pourcelet Mechel, le transport maritime sous connaissance, droit Canadien, Américain et Anglais, les presses de l’université de Montréal, 1992.

B–Mémoires:

1–Merzoug Slimane, étude du cout de transport dans les échanges maritimes internationaux, cas de l’Algérie, Mémoire pour l’obtention du grade de Docteur en sciences, faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences gestions, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2013–2014.

2–Aouicha Narimane, Madi Sihem, la contribution du port de Bejaia au développement de la chaine du transport maritime, cas :EPB, mémoire de fin de cycle en vue de l’obtention du diplôme de master en science commercial, faculté des sciences économiques de gestions et commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2014–2015.

3–Halhal Said, le rôle de la cautérisation dans le développement du transport maritime en Algérie, mémoire de fin de cycle pour l’obtention du diplôme de master en sciences commerciales, faculté des sciences économiques commerciales et des sciences de gestions, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2012–2013.

4–Kerkour Nacerdine, Idir Yacine, le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises, mémoire de fin de cycle pour l’obtention du diplôme de master en sciences commerciales, faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences gestions, université Abderrahmane Mira de Bejaia,2014–2015.

5–Fennas Kahina, Kasdi Salima, commerce international et transport maritime, mémoire de fin de cycle en vue de l’obtention du diplôme de licence en sciences économiques, faculté des sciences économiques et des sciences de gestion, université Abderrahmane mira de Bejaia, 2013–2014.

6–Harroun Malika, Hanafi Lynda, Barache Nadir, la sécurité maritime de transport de marchandises dangereuses, mémoire de fin d’étude en vue de l’obtention d’une licence en science économique, faculté des sciences économiques, des sciences commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2008–2009.

7–Mouhous Sabrina, Rebiai nadia, le transport maritime de vrac et ces risques, cas des produits céréaliers, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme de licence en sciences économiques, faculté de droit et des sciences économiques, université Abderrahmane mira de Bejaia, 2006.

8–Zaidi Hachemi, la place du transport maritime de marchandises dans le commerce international, mémoire de fin du cycle en vue de l'obtention du diplôme de licences en sciences de gestions et des sciences commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2007–2008.

C–ARTICLES

1–Haddoum Kamel, le commissionnaire de transport ou l'ambivalence d'un statut.

D– SITES INTERNET

1–[https:// fr.wikipedia.org/wiki/ International _Maritime _Dangerous _Goods _Code#.C2.A0.C2.A0Partie_1 _:_Dispositions _g.C3.A9n.C3.A9rales.2C _d.C3.A9finitions _et _dispositions _concernant _la _formation.](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Dangerous_Goods_Code#.C2.A0.C2.A0Partie_1:_Dispositions_g.C3.A9n.C3.A9rales.2C_d.C3.A9finitions_et_dispositions_concernant_la_formation)

2–<http://www.cnrtl.fr/definition/fret->.

3 –[http://www.etudier.com/sujets/la-responsabilit%C3%A9-du-chargeur-dans-le-domaine-de-l-affr%C3%A8tement-et-du-transport-maritimes/0.](http://www.etudier.com/sujets/la-responsabilit%C3%A9-du-chargeur-dans-le-domaine-de-l-affr%C3%A8tement-et-du-transport-maritimes/0)

4--http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/La_responsabilite_du_chargeur_-_par_Olivier_Lebrun_-_2009_-_Terrestre.pdf.

5-https://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_f.pdf.

6 - http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/La_responsabilite_du_chargeur_-_par_Olivier_Lebrun_-_2009_-_Terrestre.pdf.

7-<http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/372552803.pdf> .

1.....	المقدمة.....
10.....	الفصل الأول: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري.....
11.....	المبحث الأول: التزامات الشاحن المتعلقة بشحن البضاعة.....
12.....	المطلب الأول: التزام بتهيئة البضاعة للنقل و التعريف بها.....
12.....	الفرع الأول: التزام بتهيئة البضاعة للنقل.....
13.....	أولاً: التزام الشاحن بتغليف وتحريم البضاعة.....
14.....	ثانياً: الالتزام بوضع العلامة على البضاعة.....
15.....	الفرع الثاني: التزام الشاحن بالتعريف بالبضاعة.....
15.....	أولاً: التزام الشاحن بتقديم البيانات في وثيقة الشحن.....
19.....	ثانياً: التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع محل النقل.....
	المطلب الثاني: التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضاعة للناقل و نقلها.....
20.....	
21.....	الفرع الأول: التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضاعة للناقل.....
21.....	أولاً: التزام الشاحن باحترام أماكن وأوقات تسليم البضاعة.....
	ثانياً: التزام الشاحن بإعطاء التعليمات حول رص وترتيب البضاعة داخل السفينة
22.....	

- 24.....الفرع الثاني: التزام الشاحن عند نقل البضاعة الخطرة.
- 25.....أولا: محتوى التقنين IMDG
- 26.....ثانيا: قواعد خاصة بتحضير و بنقل البضائع الخطرة.
- 29.....المبحث الثاني: التزامات الشاحن المالية.
- 30.....المطلب الأول: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل.
- 30.....الفرع الأول: تعريف الأجرة و أساس تحديدها.
- 30.....أولا: تعريف الأجرة: définition of the freight
- 32.....ثانيا: أساس تحديد الأجرة.
- 32.....الفرع الثاني: طرق تسعيرة الأجرة.
- 34.....أولا: الأعباء التقنية.
- 34.....ثانيا: الأعباء التجارية أو الظرفية.
- 34.....ثالثا: أعباء زائدة نقدية ثانيا.
- 34.....رابعا: أعباء زائدة عن المحروقات.
- 34.....خامسا: أعباء زائدة عن مخاطر الحرب.
- 34.....سادسا: أعباء زائدة من اجل الازدحام المينائي.
- 35.....المطلب الثاني: حالات تسديد أجرة النقل من عدمها.

- 35.....الفرع الأول: حالات وجوب تسديد أجره النقل
- 36.....الفرع الثاني: حالات عدم وجوب دفع أجره النقل
- 39.....الفصل الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري
- المبحث الأول: مسؤولية الشاحن في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.....
- 40.....المطلب الأول: مسؤولية الشاحن عن الأفعال اللاحقة بالبضاعة.....
- 41.....الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن الإخلال بإعداد البضاعة للنقل.....
- 42.....أولا: مسؤولية الشاحن عن خطئه في تغليف البضاعة.....
- 42.....ثانيا: مسؤولية الشاحن عن عدم إتقانه للعلامات أو عدم كفايتها.....
- 43.....الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و السفينة.....
- 43.....أولا: في حالة عدم معرفة الناقل بأن البضائع خطيرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وعدم موافقته على شحنها.....
- 44.....ثانيا: حالة معرفة الناقل بطبيعة البضاعة و موافقته على شحنها.....
- 45.....المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن الخطأ في التصريحات.....
- 46.....الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا.....
- 46.....أولا: مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة.....
- 47.....

ثانيا- مسؤولية الشاحن عن الأخطاء الواردة في المادة 753 من	
ق.ب.ج.....	47
الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن تجاه الغير.....	48
أولا: مسؤولية الشاحن تجاه بعض الأطراف.....	49
ثانيا- مسؤولية الشاحن تجاه حامل وثيقة الشحن وتجاه إدارة الجمارك...51	
المبحث الثاني: تسوية المنازعات البحرية.....	55
المطلب الأول: التسوية القضائية للمنازعات البحرية.....	55
الفرع الأول: تحديد صفة التقاضي بالنسبة للشاحن.....	56
الفرع الثاني: الدعاوي الناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري.....	57
أولا: دعوى الحلول.....	57
ثانيا: دعوى الرجوع و دعوى المسؤولية.....	58
المطلب الثاني: تسوية المنازعات البحرية عن طريق التحكيم.....	60
الفرع الأول: تأثير اتفاق التحكيم على الاختصاص القضائي و على سلطات	
القاضي.....	61
أولا: تأثر اتفاق التحكيم على الاختصاص القضائي.....	61
الفرع الثاني: نفاذ الشرط التحكيمي في مواجهة المرسل إليه.....	63
خاتمة:.....	65

69.....المراجع:

80.....الفهرس:

ملخص

لا تختلف مسؤولية الشاحن البحري للبضائع من حيث أركانها، عن المسؤولية بوجه عام، فهي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توافرت أركان ثلاث، و هي الخطأ و ضرر والعلاقة السببية بينهما، فإذا حدث هناك خطأ ناتج عن إخلال الشاحن البحري بالتزاماته والمتمثلة في تهيئة البضاعة و التعريف بها، من خلال تغليفها و تحزيمها، و ضع البيانات الصحيحة عليها إلى غاية تسليمها إلى الناقل و بالحالة الموصوفة في سند الشحن، فهنا تقوم مسؤولية الشاحن و بالتالي يتم مسأئلته .

فمسؤولية الشاحن البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية، كمبدأ عام، ناتجة عن عقد النقل البحري، كما تقوم على أساس الخطأ المفترض، أي يفترض الخطأ من جانب الشاحن بمجرد حدوث الضرر، كون هذا الأخير ملزم بتحقيق نتيجة، أي إيصال البضاعة إلى ميناء الشحن و تسليمها للناقل وفقا للاتفاق الذي جرى بينهما، فإن حدث و خالف الشاحن الاتفاق، هنا يستطيع الطرف المتضرر رفع الدعوى على الشاحن من أجل الحصول على التعويض.

غير أنه قد تكون التعويضات عبارة عن مبالغ مالية ضخمة تثقل كاهل الشاحن وبالتالي قد تؤدي به إلى الإفلاس، فلهذا أعطى القانون ميزة لهذه المسؤولية من خلال وضع تحديد قانوني لمسؤولية الشاحن البحري .