

## مقدمة:

البحر، ذلك الحيز العظيم الذي يجعل الإنسان يحس بصغر حجمه أمام عظمة الخالق جل و على، و هو ما نستشفه من ذكر البحر في عديد المواضع في محكم التنزيل و نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

قال تعالى: "وَالْفُلُكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَع النَّاسَ"<sup>1</sup>

و قال: "وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلُكَ لَتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ"<sup>2</sup>

و قال جل من قائل: "وَتَرَى الْفُلُكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"<sup>3</sup>

و قال: "رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلُكَ فِي الْبَحْرِ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا"<sup>4</sup>

و قال جل جلاله: "وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ"<sup>5</sup>

إن الآيات المذكورة أنفا والكثير غيرها والتي وردت في مواضع متعددة من الكتاب الحكيم إنما تدل على ما يكتسبه البحر و السفينة من أهمية ودور بالغ في رقي الأمم وازدهار اقتصادها حيث يبلغ البحر من الأهمية ذروتها إذ كان ولا يزال ممرا ووسيلة الاتصال والتواصل بين الدول المشاطئة على وجه الخصوص وتعددت فوائده لتبلغ الدول غير المشاطئة أيضا.

إن توسع نشاط الإنسان في البحر راجع إلى أهمية الملاحة البحرية وما تقدمه من خدمات هامة للمجموعة الدولية والتنمية الاقتصادية والتجارية وعليه تعددت أغراض الملاحة البحرية من صيدية في بادئ الأمر إلى تجارية اقتصادية، حيث تقوم التجارة بشكل أساسي على تبادل السلع والمنتجات بين الأشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو في دول مختلفة حيث تبعا للتطورات الحاصلة التي أدت إلى تكوين فائض في الإنتاج الشيء الذي أدى بالمنتجين إلى محاولة تصريفها وتوزيعها فاتخذوا من البحر وسيلة لتسويق فائض منتوجاتهم وجلب حاجاتهم من السلع الاستهلاكية.

<sup>1</sup> سورة البقرة، الآية 164.

<sup>2</sup> سورة إبراهيم، الآية 32.

<sup>3</sup> سورة النحل، الآية 14.

<sup>4</sup> سورة الإسراء، الآية 66.

<sup>5</sup> سورة الرحمن، الآية 24.

ولقد سلك هذا السبيل جل شعوب العالم القديم على غرار الإغريق والرومان والوندال والعرب المسلمون الذين جعلوا من البحر وسيلة للترحال والمبادلات التجارية بين الشعوب، بل أبعد من ذلك حيث نظمت الرحلات الاستكشافية بهدف فتح سبل جديدة للتجارة مما أدى إلى كشوفات جغرافية هامة على غرار رأس الرجاء الصالح والرأس الأخضر وقارتي أمريكا وأستراليا، كما أن الإنسان سعى في هذا الميدان إلى اختزال الطرق والسبل البحرية وتذليل ما يقابله من صعاب فشق كلا من قناتي السويس وبنما، فكان النقل البحري دوماً أهم محركات النشاط الاقتصادي فرغم التطورات العلمية الحاصلة لم يتم إلى يومنا هذا إيجاد بديل للنقل البحري في مجال نقل البضائع في العالم.

يستند النقل إلى تحميل البضائع حتى تتحقق من وراء ذلك مصلحة تجارية، وهو الذي يحقق غالبية العقود التجارية الأخرى لأنه لا يمكن تصور أي عملية شراء إلا و يعقبها نقل السلعة المباعة من البائع إلى المشتري.

وعلى هذا الأساس زاد الاهتمام بالنقل البحري للبضائع منذ القدم على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال محاولة تقنينه وتوجيه القواعد التي تحكمه حيث تولى البحارة قديما كل الأعمال المادية الخاصة بشحن البضائع وتفريغها وذلك نظرا لضآلة حجمها ، لكن مع التطور المهول في قيمة المبادلات أدى بالفاعلين في هذا المجال إلى تطوير بناء السفن لزيادة الحمولة وكذا تطوير بناء الموانئ لفعالية أكثر والسعي إلى اختزال زمن الملاحة وزمن الرسو من جانب آخر.

يعد القانون البحري قديم الظهور، فهو قديم قدم الملاحة البحرية نفسها<sup>1</sup>، وعلى غرار غيره من القوانين فهو يتطور بتطور الوسط الذي يحكمه، فوسائل الملاحة وطرق وأساليب التجارة البحرية دائمة التطور والتقدم مما يستلزم تطور التشريع الذي يحكمها، بضبطها والإشراف عليها بإحاطتها بقواعد قانونية مستمدة من البيئة البحرية نفسها والتي تتسم بطابع من الخصوصية يجعلها تخرج عن القواعد العامة.

في منتصف القرن التاسع عشر، عملت الدول على تدوين القواعد العرفية الناتجة عن الممارسات التجارية البحرية، وباعتبار التجارة البحرية تخص عادة أطرافاً من دول مختلفة كان لزاماً توحيد هذه القواعد القانونية لتفادي التنازع بين تشريعات الدول المختلفة فوِّقت

<sup>1</sup> - علي يونس ، أصول القانون البحري، دار المعارف بالإسكندرية ، ط1، 1654، ص 17.

عدة اتفاقيات حول قواعد الحرب البحرية جمعت في تصريح باريس 1856 واتفاقيات مؤتمر لاهاي 1907 حول السفن التجارية.

لكن مع بداية دخول القرن 19 برزت إلى الوجود مشكلة توزيع مخاطر النقل بين الشاحنين و الناقلين، وذلك بسبب الإخلال بالشروط الاتفاقية محل القوانين السائدة، وقبول المحاكم البحرية والتجارية في بريطانيا لهذا الإخلال إعمالاً بمبدأ سلطات الإرادة أو الحرية التعاقدية<sup>1</sup>، فرض الناقلون شروط بهدف إعفائهم من المسؤولية عن الضرر الحاصل في البضائع، ناقلين عبء الإثبات على عاتق الشاحن، وهكذا أعفي الناقل أي مسؤولية وانتقلت مخاطر النقل إلى عاتق الشاحن فتحول عقد النقل البحري إلى عقد إذعان يضمنه الناقل ما شاء من شروط مما أدى بالشاحنين إلى البحث عن تشريع يعيد التوازن بين طرفي عقد النقل البحري<sup>2</sup>، أدى هذا الأمر إلى قيام نزاع بين الشاحنين والناقلين ضم فيما بعد شركات التأمين والبنوك كونهم يتضررون من هذه الشروط أيضاً.

فصدر قانون هارتر في الولايات المتحدة الأمريكية في 1893/02/13 والذي أبطل صراحة شروط الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضاعة نتيجة الإهمال أو الخطأ في شحنها والمحافظة عليها وتسليمها، كما أبطل شروط إعفاء الناقل من تقديم سفينة صالحة للملاحة<sup>3</sup>، وأبقى على الإعفاء من الأخطاء البحرية، فتم تبنيه من طرف عدة دول ، كما اعتبر نقطة انطلاق للجمعية البحرية الدولية في محاولاتها في وضع معاهدة دولية ملزمة ابتداء من سنة 1897. وخلصت إلى وضع قواعد لاهاي سنة 1921، غير أنها لم تتجح النجاح التام، فنادت إنجلترا بتحويل قواعد لاهاي الاختيارية إلى معاهدة ملزمة عرض الأمر على مؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922، وانتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924.

وبموجب هذه المعاهدة أصبحت التزامات الناقل من النظام العام، منهيبة بذلك عن الإعفاء المطلق من المسؤولية، مع وجوب الإشارة إلى أن أحكامها تطبق على النقل الدولي دون

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، مصر ، 1989، ص 20.

<sup>2</sup> - علي رضا، محاضرات في العقود التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، مطبعة الشرق، ص 289.

<sup>3</sup> عبد الله أبو سرور، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون المغربي والفرنسي، ليتاك، باريس، 2001، ص5.

الداخلي إلا إذا اتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكامها كما أنها لا تسري إلا بموجب عقد الشحن.

ولقد مر النظام القانوني للنقل البحري للبضائع ثلاث مراحل، فبعد المرحلة الأولى والمتمثلة في انعقاد اتفاقية بروكسل 1924، نجد المرحلة الثانية والتي عدلت فيها أحكامها سنة 1968 بموجب بروتوكول بروكسل والذي يسمى قواعد فسبي *les règles de Visby*، أما المرحلة الأخيرة منها سميت قواعد هامبورغ المتعلقة بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع و يلاحظ تأثر كل مرحلة بالوضع السياسي والاقتصادي السائد حينها، و عدلت بموجب بروتوكول فنسي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979.

انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28 و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاته في الوقت الحالي 48 دولة.

وبفعل التطور والتغير الذي طرأ على الظروف التي أبرمت في ظلها اتفاقية بروكسل، عدلت باتفاقية جديدة حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية لإعداد اتفاقية منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ف وقعت عليها 21 دولة مع الإشارة إلى أن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة إليها وعرفت هذه الاتفاقية بقواعد روتردام 2008 و وقعت في 2008/09/23 بمدينة روتردام الهولندية حيث أوردت قواعد قانونية منظمة لجميع الحالات ف عرفت الناقل ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحريا كلية، كما اعتمدت على حرية التعاقد إضافة إلى عدة ميزات أخرى اختصت بها هذه الاتفاقية.

وبالنسبة للجزائر فنجد أنها كغيرها من الدول المطلة على البحر أولت أهمية كبرى لمجال النقل البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع حيث يشكل النقل البحري للبضائع رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية التي تتوقف عليها تجارتنا إلى حد بعيد إذ يساهم في تزويد اقتصادنا الوطني بالمواد الأولية والمواد نصف المصنعة بشكل كلي وبنسبة 70% بالنسبة للمواد الغذائية. وعلى الرغم من ذلك فإن مساهمة أسطولنا الوطني الذي يتكون

من 75 سفينة لا تغطي سوى من 15% إلى 20% من الحركة الإجمالية للمبادلات التجارية أما باقي النسبة فتقوم بنقلها أساطيل الدول الأخرى<sup>1</sup>.

وبالنظر لما سبق، نلاحظ تزايد اهتمام الجزائر بالمنظومة القانونية للنقل البحري حيث انضمت إلى اتفاقية بروكسل 1924 بعد مرور سنتين على استقلالها وذلك بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 وأصبحت بذلك هذه الاتفاقية تشريعا وطنيا ينظم أحكام عقد النقل و وثيقة الشحن البحرية في الجزائر، وبعد صدور التقنين البحري سنة 1976 بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 تم إدماج أحكام اتفاقية بروكسل في المواد من 748 إلى 816 مع تغيير طفيف في صياغتها.

وفي جوان 1998 تدخل المشرع الجزائري بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 حيث عدل عدة نصوص.

كل هذا الاهتمام بالنقل البحري للبضائع وتنظيمه بقواعد خاصة جعل المنازعات الناشئة عنها خاضعة لأحكام خاصة بها تميزها عن غيرها من المنازعات وانعكست هذه الخصوصية على الدعاوى المرفوعة بصددها سواء من حيث شروط رفعها أو من حيث الاختصاص حيث أن القاضي البحري ملزم بمعرفتها والتحكم الجيد فيها لضمان تطبيق عادل وفعال للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من المنازعات.

إن الاستفسارات المطروحة بشأن عقد النقل البحري للبضائع عديدة ومتنوعة تدور في مجملها حول مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع وطبيعتها بالإضافة إلى بيان العناصر المحددة للمسؤولية وكل ما يتعلق بها من أحكام وإجراءات.

فحجر الرchy لهذا البحث يدور حول التساؤل التالي:

**ما هو عقد النقل البحري وكيف يتم إثباته وما هي أحكام مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن هذا العقد؟**

و للإجابة عنها يجب التعرف على عقد النقل البحري من جميع مناحيه و كذا التطرق إلى دعوى المسؤولية.

والأسباب التي أدت إلى اختيار هذا الموضوع متعددة ومتشعبة ولعل أهمها و أولها موقع الجزائر الجيو استراتيجي المطل على ناصية مهمة في البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يفوق 1664 كلم وموقعه المتميز الذي يتوسط الشمال الإفريقي ويواجه الجنوب

<sup>1</sup> بدون مرجع.

الأوروبي في آن واحد، بالإضافة إلى دوره الاستراتيجي في المبادلات التجارية الدولية حيث يربط بين شرق العالم وغربه بالنظر إلى سلوك السفن الدولية للمرور عبر قناة السويس ذهاباً وإياباً.

أما السبب الثاني فهو الماضي البحري العريق للجزائر سواء في شقه العسكري أو شقه التجاري الذي يضرب جذوره في التاريخ انطلاقاً من الوندال والرومان والإغريق وصولاً إلى الأسطول العثماني والمبادلات التي كانت الجزائر طرف فيها على مر العصور مع عديد الدول.

والثالث هو شخصي ويتمثل في محاولة إثراء مكتبة البحوث التي تناولت بالدراسة القانون البحري بصفة عامة وعقد النقل البحري بصفة أكثر خصوصية فيما يتعلق بالآثار المترتبة عنه والالتزامات الواقعة على أطرافه ودعوى المسؤولية الناشئة عن سوء تنفيذه.

ودراسة هذا الموضوع تكتسي أهمية بالغة خاصة بالنظر إلى سياسة الدولة التي تتجه نحو الانفتاح والعولمة، وتقدم المفاوضات الخاصة بالانضمام إلى المنظمة التجارية العالمية وهو الأمر الذي ينجر عنه حتماً زيادة حجم المبادلات التجارية والتي تتم معظمها عن طريق البحر أي بموجب عقد النقل البحري للبضائع، فالهدف من هذه الدراسة هو تسليط الضوء على هذا النوع من العقود التجارية وإحاطته بجانب وافر من العناية والدراسة لتبيين أهم جوانبه وأحكامه لإضافة لبنة جديدة للدراسات السابقة الوفيرة التي تناولت هذا العقد من مختلف جوانبه وهو الذي كان مراراً محل دراسة نظراً لأهميته البالغة وعلاقته الوثيقة بكل مناحي الحياة الاقتصادية وهو الأمر الذي سهل عملية البحث العلمي حيث تتوفر المادة العلمية التي تحدثت عنه مع التركيز على كل جوانبه، لأن هذا الموضوع كان ولا يزال وسيظل محل اهتمام الباحثين.

وللإجابة على الإشكالية التي أثارها طبيعة موضوع الدراسة تطلبت الاعتماد على المنهج التاريخي وذلك لدراسة التطور المستمر والمتواصل لقواعد عقد النقل البحري وأحكامه حيث تميزت بالحركية المستمرة والتطور السريع، كما تطلب البحث استعمال المنهج التحليلي لدراسة التزامات أطراف عقد النقل البحري وتحليل النصوص القانونية المطبقة عليها وكذا تحليل الإجراءات المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بالإضافة إلى المنهج الوصفي لتحديد المفاهيم والأولويات والخصائص المختلفة لعقد النقل البحري للبضائع.

فورد هذا البحث في فصلين الأول خصص لدراسة عقد النقل البحري و إثباته في المبحث الأول و في المبحث الثاني تم التطرق إلى آثار هذا العقد ليتم الانتقال إلى الفصل الثاني الذي خصص لدراسة مسؤولية الناقل البحري و دعوى المسؤولية، حيث تفرع إلى مبحثين أولهما خصص لدراسة جميع نواحي مسؤولية الناقل البحري ليتم التطرق بعدها في المبحث الثاني دعوى المسؤولية و انقضائها في المبحث الثاني

## الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري هو الذي يحكم معظم المبادلات البحرية للبضائع و التي تتم بحرا بموجب هذا العقد و الذي يكتسي أهمية قصوى على غرار غيره من العقود التجارية الأخرى رغم كونه لا يختلف عنها إلا فيما يخص وسيلة النقل و المتمثلة في السفينة و التي تكتسي خصوصية كبرى حيث تعد نظرا لخصوصيتها، عرضة للمخاطر البحرية و التي تعد أيضا ذات طبيعة خاصة الأمر الذي أدى بالمشرع الجزائري إلى محاولة التوفيق بين اعتبارين هامين:

ضرورة حماية شاحن البضائع أي متلقي الخدمة من جهة، و من جهة أخرى الحفاظ على الاستثمارات في مجال التجارة البحرية من خلال حماية مشروعات النقل، و من خلالها الناقل أي مقدم الخدمة.

## المبحث الأول: عقد النقل البحري للبضائع و إثباته

إن عقد النقل البحري للبضائع و على غرار غيره من العقود الرضائية لا بد لانعقاده من توفر الشروط الموضوعية الواجبة لكل العقود الرضائية و هي الرضا و المحل و السبب مع مراعاة كل الأحكام المتعلقة بها، بالإضافة إلى ذلك و بالنظر إلى الخصوصية التي تميز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود التجارية الأخرى فقد خصه المشرع بأطر قانونية خاصة تستجيب لما يتميز به هذا العقد من خصوصية ، حيث خصص القانون البحري الجزائري 78 مادة في الباب الثالث لنقل البضائع من الكتاب الثاني الاستغلال التجاري للسفينة في المواد من المادة 738 إلى 816 فحدد أولاً الأحكام العامة ثم النظام القانوني للنقل البحري للبضائع حيث تم تعديله بموجب القانون 10-04 المؤرخ في 05 رمضان 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 يعدل و يتم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1979 و المتضمن القانون البحري.

## المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يحتل النقل البحري للبضائع مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى في التجارة العالمية حيث يمثل نسبة 85 % من حجمها الإجمالي، نظرا لقدرة السفينة على التكيف مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ما تتميز به من سعة استيعابية لاستقبال مختلف البضائع ونقلها إلى موانئ العالم، أضف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن<sup>1</sup>، ومنه وجب تعريف عقد النقل البحري للبضائع وتحديد خصائصه الجوهرية وتمييزه عن مختلف العقود المشابهة له و بالتالي تحديد ما يحكمه من قواعد القانونية.

### الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه

يعتبر الاستغلال التجاري البحري للسفينة أحد أهم الأسباب لإنشائها حيث قد يقوم مالكاها بتسخيرها مباشرة لحسابه الشخصي حيث تتحد لديه صفة كل من الشاحن و الناقل و المرسل إليه، فلا مجال للحديث هنا عن قيام مسؤوليته حول تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وقد يحدث كذلك أن يقوم مالك السفينة بإنشائها بهدف عرض خدماته على الغير بتأجيرها له سواء في صورة إيجار سفينة غير مجهزة أو إيجار سفينة مجهزة بالمدة أو إيجار سفينة مجهزة بالرحلة و تستبعد هذه الحالات أيضا من مجال قيام مسؤولية الناقل البحري كون عقد تأجير السفينة يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد النقل البحري، وقد يقوم مالك السفينة أو مستأجرها باستغلالها في عرض خدماته على الغير بهدف نقل بضائعهم حيث يحصل ذلك بموجب عقد نقل بحري ، و في هذه الحالة تقوم مسؤولية الناقل البحري.

### أولا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

باستقراء المادة 738 من القانون البحري الجزائري و التي نصت على أنه : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة " نجد أنه لم يقم بتعريف عقد النقل

<sup>1</sup> فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط ( الأوجه التجارية والقانونية ) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الشنهابي للطباعة والنشر ،مصر، 1996، ص09.

البحري للبضائع بل اكتفى بتبيان أهم التزامات طرفي هذا العقد كما أنه لم يورد تحديد المقصود من البضائع.

كما لم يكن تعريف عقد النقل البحري للبضائع يوماً محل اتفاق فقهاء القانون، على أنه العقد حيث لم يتمكنوا من الإجماع على تعريف شامل و كامل له، بالرغم من اتفاق أغلب التعاريف على جملة من خصائصه ومميزاته، فنجد أهم الفقهاء يعرفونه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن"<sup>1</sup>.

وعرفه البعض الآخر أنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا للسفينة أو مستأجراً أو مجهزاً لها) بنقل بضائع لحساب شخص آخر و هو الشاحن"<sup>2</sup>.

و الاختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري ليس مقصوراً على الفقه فقط بل حتى في المجال التشريعي سواء الدولي أو المعاهدات الدولية.

### ثانياً: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص يمكن إجمالها فيما يلي: هو عقد رضائي و من العقود الملزمة، و من عقود الإذعان و هو عقد تجاري و سيتم فيما يلي تفصيل ما سبق:

#### 1. عقد النقل عقد رضائي وملزم للجانبين:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي، ينعقد بمجرد تطابق إرادتي طرفيه (الشاحن والناقل) فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر، فهو ليس عقد شكلي ولا تلزمه الرسمية<sup>3</sup>، أما فيما يخص وجوب كتابته فإن ذلك يكون بغرض الإثبات و لا يعد شرطاً لصحة الانعقاد، فينعقد عقد النقل بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول أي قبل إصدار وثيقة الشحن خاصة إذا كان خط

---

1 مصطفى كمال طه، ، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، سورية ، ط1، 2006 ص4.

2 محمد كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، الطبعة الثامنة ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983، ص7.

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

سير السفينة محدد مسبقا ولا ينقص كذلك من رضائيتها التزام الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه فهو ليس من العقود العينية، فتسليم البضاعة ليس شرطا لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر و لا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضائع ماديا وحرصاتها تمهيدا لنقلها ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.

الأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام فينعقد العقد إذا تطابق قبول شاحن البضاعة مع هذا الإيجاب وشروطه ، فالأصل حينئذ أنه لا يجوز للناقل أن يرفض إبرام عقد النقل، وأنه لا ينبغي أن تترك للناقل حرية رفض طلب الشاحن طالما قد أبدى استعدادا لدفع أجره النقل وتنفيذ سائر شروط النقل، و مع ذلك فإن الأمر لا يخرج على أن يكون من جانب الناقل دعوة علنية إلى التعاقد ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحدد رغبة المتعاقد الآخر في التعاقد.

و يترتب على لزوم الرضا لوجود العقد أنه إذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم ربانها أو تجهزها جاز للناقل أن يأمر بإخراجها أو أن يأخذ عنها الأجرة مع احتفاظه بحقه في التعويض عما قد يلحقه من ضرر<sup>1</sup>.

على أن القاضي يفسر إرادة الأطراف المتعاقدة عند غموضها ويكملها بالنصوص المفسرة إذا سكتوا عن الإفصاح عن إرادتهم وفي هذا الشأن يطبق القاضي عادة المكان أو العرف البحري في كل ما لا ينص عليه الاتفاق أو القانون<sup>2</sup>.

و على هذا النحو، فإن عقد النقل هو عقد رضائي ملزم للجانبين، أي ينشأ التزامات في ذمة كل من الناقل و الشاحن، حيث يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحرا لتسليمها إلى صاحب الحق فيها في المكان و الموعد المتفق عليهما، وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع أجره النقل المتفق عليها ومنه فهو يخضع للأحكام الخاصة بهذا النوع من العقود الخاصة فيما يخص الفسخ وعدم التنفيذ.

<sup>1</sup> R. RODIERE, droit maritime, Tome 2, s m e, n°410, p 30.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى، 2009، ص226.

## 2. عقد النقل البحري من عقود الإذعان:

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الإيجاب والقبول، بحيث يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها إلا أن الواقع العملي يكاد يعدم إرادة أحد الطرفين أمام شروط الطرف الآخر المحددة سلفا و التي لا يملك مناقشة بنودها فيقبلها أو يرفضها جملة واحدة والتفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، لا أثر له في قيام التراضي، فوجود العقد يخضع للقواعد العامة التي تنظم بقية العقود، و وثيقة نقل البضائع تكون غالبا في نماذج مطبوعة (Un Imprime) تعدها شركات الملاحة وتحمل شعارها وبيانات تحديد عناصر العقد، أما ظهر وثيقة الشحن فيتضمن شروط النقل التي تكون مطبوعة بحروف صغيرة تصعب قراءتها لكثرتها، وتجدر الإشارة أن المذعن في عقود النقل هو الشاحن.

ويكون الإيجاب في عقود الإذعان عن طريق عرض الخدمة على الجمهور مع تبين الشروط الموضوعية سلفا، وأما القبول في مثل هذه العقود فإنه يقتصر على مجرد التسليم بالشروط المقررة التي وضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها<sup>1</sup>.

وعليه وعملا بالقواعد العامة، يجوز للقاضي وفقا للمادة 110 من القانون المدني التدخل قصد حماية الطرف الضعيف في العقد، ورفع الشدة عنه وذلك بتعديل أو إلغاء بعض هذه الشروط بما يتفق مع العدالة والقانون، أي يرجع التزامات الطرف المذعن إلى الحد المعقول الذي لا يلحق به شديد الضرر، و تفسير العبارات الغامضة أو المبهمة في عقود الإذعان يجب أن يكون لمصلحة الطرف المذعن، سواء كان دائنا أو مدينا حسب المادة 112 القانون المدني الجزائري<sup>2</sup> وعلى كل حال فإن الطرف المذعن مضطر إلى القبول، فرضاؤه نسبي لحاجته للخدمة محل التعاقد و كذلك لتوافر عقد الإذعان على عنصر مهم و هو عنصر الاحتكار.

<sup>1</sup> لعشيب محفوظ، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري والمقارن، م.و.ك، الجزائر، 1990، ص 152 وما بعدها.

<sup>2</sup> تنص المادة 112 من القانون المدني على أنه "يؤول الشك في مصلحة المدين، غير أنه لا يجوز أن يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن".

وهذا الإكراه الذي يفرضه الطرف الأقوى و هو الناقل لا يعيب الإرادة لأن الغرض منه اقتصادي بحت<sup>1</sup> و أن الادعاء بغير ذلك تسليم بإبطال العديد من العقود التي لا تقوم الحياة الاقتصادية بدونها لاستحالة المساواة المطلقة بين المتعاقدين، وإن وجدت فلا يمكن أن تكون بين طرفين لكل منهما تفكير وإرادة وهدف مختلف عن الآخر، فعدم المساواة كما يقول الفقيه جورج ريبير (George Ripert) أمر حتمي ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يحصل عليها أحد المتعاقدين مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملته القانونية<sup>2</sup>.

وعليه، فعقد النقل البحري، رغم وضوح الإذعان فيه، فهو كغيره من العقود التي يتم إبرامها بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما، وعدم المساواة لا تجعل العقد محل شك، ولكنه الإجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها، و الذي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية و لذلك قيد المشرع الجزائري الحرية بنص في المادة 811 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تخفي المسؤولية أو تخفيض التعويض دون الحد المقرر فيها"، كما يعمل القضاء جاهدا على الحد من هذه الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل لصالح الناقل إما بإبطالها وإما بتفسير العبارات الغامضة لمصلحة الطرف المدعى دائئا كان أو مدينا، على خلاف الأصل العام في العقود الأخرى التي يقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدين أي الناقل في عقد النقل البحري للبضائع.

### 3. عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري:

مصدقا لنص المادة 8/2 من القانون التجاري التي تنص على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال". وكذلك الفقرة 18 من نفس المادة اعتبرت أن كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية هي تعد عملا تجاريا بحسب موضوعه و هو ما يبين إصرار المشرع على إعطاء الصبغة التجارية لعقد النقل البحري للبضائع فجعله تجاريا حسب الموضوع و حسب الشكل.

<sup>1</sup> بلحاج العربي، النظرية العامة الالتزام في القانون الجزائري ، الجزء الأول.

<sup>2</sup> George RIPERT, droit maritime-traite élémentaire de droit commercial- tome1, 3e Ed, LGDJ, 1954, p 40.

وبمعنى أدق، يلزم لإعطاء الوصف التجاري أن يقع النقل على وجه المقابلة، أي أن يقوم به ناقل على سبيل الاحتراف، وبصرف النظر عن طبيعة الشخص القائم به، طبيعياً كان أو معنوياً، أياً كانت صفة الناقل أما بالنسبة للشاحن فإنه يعتبر تجارياً إذا قام به في مشروع تجاري و كان النقل مرتبطاً بنشاط هذا المشروع ويترتب على اعتبار النقل تجارياً ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجارياً من حيث ضمانات تنفيذ الالتزام و طرق الإثبات.

وإن كان المشرع بخصوص عقد النقل البحري قد خرج عن مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية بنصه صراحة في المادة 749 من القانون البحري التي تنص على أنه: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها"، إلا أنه لا يمكن أن يكون المشرع قد أراد أن يجعل نظام الإثبات في عقد النقل البحري أشد منه في المسائل المدنية، و على ذلك فيقبل في إثبات العقد ذات الوسائل التي يلجأ إليها في الإثبات في المسائل المدنية (البينة والإقرار) على اعتبار أن عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية وإنما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة.

و باعتبار عقد النقل البحري من العقود التجارية فهو بذلك من عقود المعاوضة فلا يلتزم الناقل بالقيام بنقل البضائع على سبيل التبرع بل يكون ذلك مقابل أجر، أما النقل بالمجان أي على سبيل المجاملة فلا تنطبق عليه أحكام عقد النقل البحري للبضائع و لا يكون من يقوم به حاملاً لصفة الناقل.

### الفرع الثاني: تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له

يشترك عقد النقل البحري للبضائع مع العديد من غيره من العقود في خصائص عديدة مما قد يحدث التباساً بينها، مما يستوجب تمييزه عن غيره من المنظومات القانونية المشابهة له فالنقل البحري هو العملية التي يقوم بها مجهزة السفينة لصالح الشاحن وبمقتضاها ينقل البضاعة على السفينة من مكان إلى آخر مقابل أجر يتفق عليه الطرفان<sup>1</sup>، و يثبت عقد النقل

<sup>1</sup> George RIPERT, *OB.CID*, p°52

البحري بوثيقة الشحن لذلك جرى العرف على تسمية عقد النقل البحري للبضائع بوثيقة الشحن Transport sous connaissance لذلك سنتناول تمييز عقد النقل عن بعض العقود المشابهة الأكثر استعمالاً.

#### أولاً: تمييزه عن عقد الوكالة

نصت المادة 571 من القانون المدني أن: "الوكالة أو الإئابة هي عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه"، فهو يختلف عن عقد النقل حيث هذا الأخير ينشئ التزامات على عاتق طرفيه، في حين أن عقد الوكالة لا يرتب في ذمة الوكيل أي التزامات ، بل إن آثار عقد الوكالة تنصرف إلى الموكل، كما أن الوكالة تكون مجانية في معظم الأحوال بينما عقد النقل يتم دوماً بمقابل و هو أجرة النقل باعتباره من عقود المعاوضة، مع الإشارة إلى أن عمل الوكيل في عقد الوكالة يعد عملاً قانونياً، بينما يعد عمل الناقل مادياً و يتمثل في نقل البضاعة من ميناء إلى آخر.

#### ثانياً: تمييزه عن عقد الوديعة

بموجب نص المادة 590 من القانون المدني و التي تعرف عقد الوديعة بأنه: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يرده عيناً"، فيختلف عقد الوديعة عن عقد النقل في أن الأول قد يكون مجانياً، في حين يكون الثاني دائماً مقابل أجرة، كما أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفظ الشيء المودع، بينما الناقل في عقد النقل لا يحفظ الشيء و إنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر.

#### ثالثاً: تمييزه عن عقد تقديم خدمات (عقد العمل)

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب صاحب عمل و تحت إشرافه و توجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل اجر معين و محدد سلفاً<sup>1</sup>.

---

1 حميدة سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992 ص 77.

و أهم ما يميز عقد العمل هو علاقة التبعية، فالعامل بموجبه يقوم بتقديم عمله و هو تابع لرب العمل و يعمل تحت إشرافه و إدارته، بينما الناقل في عقد النقل مستقل تماما عن الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه و مراقبته، فكل منهما مركزه و ليس لأحدهما أن يوجه و يراقب الآخر، فكل طرف ملزم بتنفيذ التزاماته التعاقدية.

رابعاً: تمييزه عن عقد إجارة الأشياء

إن عقد النقل البحري للبضائع يعد نوعاً من عقود الاستئجار للسفينة، لكن ليس بالمعنى التقليدي للإيجار حيث يحوز المؤجر العين المؤجرة، بل يعهد بالبضائع إلى الناقل لنقلها مقابل حصوله على وثيقة شحن كإثبات للعقد المبرم، و عليه فالناقل لا يتمثل دوره في تقديم السفينة للمتعاقد معه لينتفع بها حسب بنود عقد الإيجار، بل يلتزم بتحقيق هدف وهو توصيل البضائع وتسليمها في المكان المتفق عليه دون تمكين الشاحن من العين المؤجرة.

ما يمكن قوله إجمالاً أن عقد النقل البحري للبضائع انطلقاً من عناصره المميزة له وما يميز به من خصائص تجعله يختلف عن غيره من العقود، مضافاً إلى ذلك أن تكوينه ذو طبيعة خاصة.

**المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع**

إن عقد النقل البحري يعد من العقود الرضائية أصلاً، ولكن خروجاً عن القواعد العامة للإثبات في المواد التجارية الوارد ذكرها في المادة 30 من القانون التجاري، جرى العرف أن يفرغ عقد النقل البحري في وثيقة مكتوبة دون اشتراط شكل معين لذلك بهدف إثبات الإنفاق المبرم بين طرفيه، إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذه الوثيقة، فيجوز تداول البضائع بتداولها ويقرر لحاملها حق استلام البضائع محل عقد النقل من الناقل البحري في

ميناء التفريغ وهي تعرف بوثيقة الشحن (le connaissement) و لكن الواقع العملي فرض على المتعاملين الاقتصاديين ضرورة استخدام وثائق أخرى لإثبات عقد النقل وإن كانت بعضها لا تؤدي نفس وظيفة وثيقة الشحن البحري.

## الفرع الأول: وثيقة الشحن البحري ودورها في الإثبات

إن وثيقة الشحن المستعملة حاليا هي نتاج تطور دام سنوات عديدة، فهذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل لم تكن هناك حاجة إليها على اعتبار أن التجار كانوا يرافقون بضائعهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول، ويقومون باستلامها إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرنين 13 و 14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور.

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى تعريف وثيقة الشحن حيث اعتبرها الوثيقة التي تشكل الإثبات على قيام الناقل البحري باستلام البضاعة المذكورة فيها و هي الوثيقة التي تشكل أو تعبر على حيازة الناقل لهذه البضاعة و ذلك من خلال نص المادة 749 ق ب ج و يقوم وفق نص المادة 748 الناقل بإصدار وثيقة الشحن بطلب من الشاحن مباشرة بعد إنهاء عملية الشحن و بالتالي إصدارها لا يكون إلا بطلب من الشاحن و عدم تحريرها لا يؤثر على تطبيق أحكام القانون بشأن عقد النقل البحري كونه لم يورد أي نص يرتب أي جزاء على تخلف أحد البيانات، فوثيقة الشحن ليست هي ذاتها عقد النقل البحري للبضائع إنما هي دليل لا ثبات العقد و بنوده فوجود العقد سابق لوجود وثيقة الشحن.

نصت المادة 784 من القانون البحري على: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناءا على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها". و منه نستنتج أن وثيقة الشحن تحرر بطلب من الشاحن لتمكينه من التعرف على شروط عملية النقل و لإثبات حصول استلام الناقل للبضاعة، كما تمكن من إثبات استلام المرسل إليه لتلك البضاعة لذا ستم دراسة وثيقة الشحن من خلال دراسة البيانات التي من الممكن أن تحتوي عليها الوثيقة واستعمالها وطرق تداولها ، و حجيتها في الإثبات.

### أولاً: بيانات وثيقة الشحن

أوردت بعض النصوص ومواد القانون البحري تعدادا للبيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في وثيقة الشحن، إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى في الوثيقة، فعقد النقل البحري عقد رضائي و ليس هناك أي جزاء على تخلف أحد البيانات.

وبالرغم من الاختلافات ما بين النصوص حول البيانات التي يجب أن ترد في وثيقة الشحن إلا أن لها هدف مشترك وهو تحديد عناصر عقد النقل، وإعطاء وصف للبضائع المراد نقلها وتسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصوص البضائع المحزّمة والتي لا يعلم محتواها<sup>1</sup> فوثيقة الشحن هي قبل كل شيء وثيقة النقل البحري، وبالتالي ترد فيها العناصر الجوهرية والأساسية للعقد: أطراف العقد، السفينة الرحلة البحرية، التاريخ، الإمضاءات الضرورية، ومبلغ أجرة النقل.

و على الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب من هذا الأخير، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ) العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن كتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة التي تحتوي على البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة .

ج) حالة البضائع وشكلها الظاهر .

ومع ذلك فليس الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

و تنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:

أ-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل بدا تحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

<sup>1</sup> P. BONASSIES, Le connaissance. Evolution historique et perspectives, Annales IMTM, 1984, p. 108.

ب - عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

### ج - الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

- إسم الربان و محل إقامته، و إن كان هذا البيان يتغافل عنه نظرا لأن الربان هو الذي وقع على الوثيقة، و من ثم سوف يعرف حتما بهويته.

و بالتالي فالبيانات التي يجب أن ترد في وثيقة الشحن هي:

#### 1. هوية الأطراف :

على محرر وثيقة الشحن بعد استلامه للبضائع أن يذكر فيها هوية الأطراف خاصة الناقل الذي يجب أن يرد ذكره واضحا و دقيقا بطريقة ينتفي معها كل غموض على خلاف هوية الشاحن يمكن عدم تحديده أو ذكر وكيل الحمولة أو وكيل العبور بدل الشاحن الحقيقي كما يمكن حتى إصدارها على بياض، و على العموم تحمل وثيقة الشحن عادة المعلومات الآتية:

- اسم الشاحن و عنوانه.

- اسم و عنوان الناقل و صفته (مالكا أو مستأجرا)، و إذا لم يذكر اسمه عد مجهز السفينة هو الناقل و إذا لم تحدد صفته ناقلا أو مجهزا عد المالك هو الناقل الظاهر وفق نص المادة 754 ق ب ج.

\* قد يثير تعدد الناقلين إشكالا في تحديد مسؤولية الناقل ، ففي هذه الحالة اعتبر القضاء الجزائري أن العقد مبرم من أحد الناقلين على أساس التضامن مع البقية، ويتابع على هذا الأساس و ليس عليه سوى الرجوع عليهم، و يلتزم الناقل البحري الذي أصدر وثيقة الشحن بتوقيعها بصفته أصيلا عن نفسه و وكيلًا عن بقية الناقلين<sup>1</sup> .

\* قد يثور إشكال آخر في حالة الناقل الظاهر، وهو الذي يجمع البضائع المراد نقلها بهدف تجاري، ثم يعهد بها إلى الناقل الحقيقي لإتمام إبرام العقد، ففي هذه الحالة اعتبره

<sup>1</sup> حسن دياب، العقود التجارية (دراسة مقارنة)، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر، 1999، ص 162.

القضاء الجزائري ناقلا و يمنحه هذه الصفة كما يتابع بدعوى المسؤولية و لو لم يصدر الخطأ منه مباشرة وفق نص المادة 754 ق ب ج.

\* هناك إشكال آخر يمكن أن يظهر في حالة الناقل المتعاقد حيث يتسلم الناقل البضائع من الشاحن ليتعاقد بعدها مع ناقل آخر لإتمام إبرام العقد، و في هذه الحالة يبقى الناقل مسؤولا أمام الشاحن و لا يمكنه إلا الرجوع على من تعاقد معه على أساس وثيقة الشحن المباشرة بينهم و التي لا يمكن الاحتجاج بها أمام الغير، و هو ما أورده المادة 765 ق ب ج.

- اسم و عنوان المرسل إليه، و لا يدرج اسم المرسل إليه في وثيقة الشحن إلا إذا كان هذا السند إسميا بيد أن الغالب أن وثيقة الشحن للأمر، و قد يكون في القليل النادر للحامل<sup>1</sup>.

## 2. بيان البضائع الواجب نقلها:

تعد وثيقة الشحن إيصال بالبضائع المشحونة، لذلك يجب أن يتضمن تعينا للبضاعة المشحونة من حيث النوع و المقدار، و هو الشيء الذي حدده المشرع في المادة 752 كما يلي:

1. 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.

2. عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها.

3. الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة.

و تجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد في القانون البحري الجزائري نص يبطل أو يجعل السند غير صالح للإثبات بسبب تخلف أحد البيانات المذكورة، كما نجد أن الشاحن يظل مسؤولا في مواجهة الناقل عن تصريحاته فيما يخص البضاعة إذا ما كانت خاطئة أو

<sup>1</sup> Amar ZAHY, Droit des transports, tome 1, OPU, Alger, Page 77.

كاذبة، إلا أن مسؤولية الشاحن على هذا الأساس لا تعدم مسؤولية الناقل تجاه الغير عن الالتزامات المترتبة عن العقد وفق مقتضيات نص المادة 753 ق ب ج.

وبخصوص التحفظات التي يمكن للناقل أن يدرجها في السند، أوجب القانون البحري على الشاحن تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة ليتمكن الناقل من التحقق منها وقيدها في وثيقة الشحن و هذه البيانات يجب أن تكون صادقة و مطابقة لحالة البضاعة و طبيعتها فإن الناقل يفترض فيه أنه تسلم البضائع مطابقة لهذه البيانات من حيث الكم و حالتها الظاهرة<sup>1</sup>، و للناقل مصلحة واضحة في التأكد من صحتها لأنه سوف يكون مسؤولاً على نقلها و تسليمها بالحالة المذكورة في سند الشحن، و لما كان الناقل لا يجد الوقت الكافي لفحص البضاعة أجاز له القانون إجراء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن وفق مقتضيات نص المادة 753 ق ب ج .

إلا أن المشرع راعى التقييد في ذلك لأن الإفراط في وضع التحفظات يضعف من حجية السند في الإثبات و يشكك فيما تضمنه من بيانات، فوضع القانون البحري قيدين على الناقل عند وضع تحفظاته بنص المادة 755 ق ب ج و هما :

1.توافر سبب جدي للشاحن يحمله على الشك فيه صحة البيانات.

2.عندما لا تتوفر لدى الشاحن الوسائل الكافية للتحقق مطابقة البيانات للبضاعة المستلمة.

وقد تدرج تحفظات في وثيقة الشحن، فإن كانت غير صحيحة (متوافرة على أحد الشرطين السابقين). فانه لا يترتب عليها إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة عند الوصول. بل تؤدي إلى نقل عبئ الإثبات و جعله على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، أي يجوز لهما إثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن و أن التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه، و للشاحن أو المرسل إليه إثبات ذلك بكافة الطرق بما فيها القرائن و هو ما تبناه المشرع البحري الجزائري بنص المواد 755 و 756 من ق ب ج.

<sup>1</sup> عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 55.

إلا أن هذه التحفظات إذا ما أدرجت في وثيقة الشحن، تؤدي إلى عرقلة تداولها و إضعاف ائتمانها إذا كانت إذنيه أو لحاملها ، ذلك أن القواعد البنكية لا تسمح للبنوك إلا باعتماد وثائق الشحن النظيفة عند الصرف في الاعتمادات المستندية و على هذا فإذا قام البائع بتقديم وثيقة شحن غير نظيفة، فلن يستطيع الحصول على ثمن البضاعة من البنك المفتوح لديه الاعتماد المستندي<sup>1</sup>.

و تسهيلات لانتقال سند الشحن، فلقد جرى العمل على أن يقوم الناقل بإصدار سند شحن نظيف إلى الشاحن و يتفق فيه الطرفان على إصداره خاليا من التحفظات و هذا بذكر كل البيانات المتعلقة بالبضاعة معتمدة من الناقل، و بذلك يمكن تداوله دون عراقيل، و يحصل الناقل في المقابل على خطاب ضمان و هو عبارة عن تعهد يصدره الشاحن يذكر فيه التحفظات التي كان الناقل يحرص على ذكرها في سند الشحن، و يتعهد فيه بتعويض الناقل عما يصيبه من أضرار بسبب إصدار وثيقة الشحن النظيف و هذا عند ظهور عجز أو تلف في البضاعة على خلاف ما ذكر في السند<sup>2</sup>، إلا أنها تعتبر باطلة و عديمة الأثر في مواجهة الغير، ولا يحتج بها إلا فيما بين الناقل و الشاحن، كما يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن<sup>3</sup>.

## ثانيا: عناصر الرحلة الواجب إتمامها

### أ- اسم السفينة:

السفينة هي الوسيلة التي تنقل على متنها البضائع فيذكر في السند اسمها و جنسيتها، و تبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها

البضاعة و الاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها مصداقا لنص كل من المادة 15 التي تحدثت عن إسم السفينة و المادة 751 التي نصت على أنه: "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة " و كذلك اسم السفينة و بيان و تاريخ التحميل".

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص 208.

<sup>2</sup> سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية سنة 1988، ص 166.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ب د ن، 1999 ص 252.

إذا لم تعين السفينة في وثيقة الشحن فنكون أمام السند برسم الشحن تمييزاً له عن وثيقة الشحن الذي تعين فيه السفينة و قد ذاع استعماله لأسباب ثلاثة:

- أنه يمكن للشاحن إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة.  
- شركات الملاحة التي تسلم لها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائماً بتعيين السفينة التي ستقل عليها البضاعة.

- الناقل يستطيع أن يطالب بأجرة النقل دون انتظار شحن البضاعة.

ورغم ذلك، أظهر السند برسم الشحن الكثير من العيوب، فمن بيده هذا السند لا يعرف أين توجد البضاعة و على أي سفينة تم تحميلها و ليست لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا ، و لا من معرفة تاريخ وصول البضاعة.

#### ب- تاريخ إصدار وثيقة الشحن:

أوجبت المادة 160 ق ب ج ذكر تاريخ و مكان توقيع وثيقة الشحن لهذا البيان أهميته لأنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى يد الربان و يحمله منذ ذاك الحين المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير<sup>1</sup>، كما يذكر في الوثيقة تاريخ شحن البضائع فعلاً و تاريخ الإبحار.

#### ج- عدد النسخ:

يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية و تبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ و هو ما أورده نص المادة 1/760 ق ب ج، و لكن جرى العمل على تحرير وثيقة الشحن من نسختين إحداهما للربان و نسخة للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها، و قد تحرر أكثر من ثلاث نسخ من وثيقة الشحن درءاً لمخاطر الضياع و السرقة، و بوجه خاص في أوقات الحروب و الأزمات الدولية، فيعطي الشاحن عدة نسخ من وثيقة الشحن تكون متطابقة وجوباً، حيث في حالة اختلاف نسختين منها فإنه لا يمكن للطرف الحائز على النسخة

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 210.

المختلفة الأخرى الاحتجاج بها و بالبيانات الواردة فيها خلافا لبيانات النسخ الأخرى وفقا لنص المادة 762 من ق ب ج، فيحتفظ الشاحن بوحدة منها و يرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه. و إذا حرر وثيقة الشحن من عدة نسخ و كان السند للأمر أو لحامله، و جب أن يذكر في كل نسخة منها أنها غير قابلة للتداول مع بيان عدد النسخ و بشرط إلغاء سائر النسخ في حال استعمال إحداها. فيقال: "حرر من كذا نسخة، و التسليم بمقتضى إحداها يبطل ما عداها من النسخ"<sup>1</sup>.

#### د- توقيع الربان و الشاحن:

يجب أن يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن وإن لم يذكر تماما أو ذكر بشكل غير دقيق عد مجهز السفينة الناقلة للبضاعة هو الناقل وفقا لأحكام المادة 754 ق ب ج.

#### هـ- الإخطار عن نوعية البضائع الخطرة :

يجب على الشاحن إعلام الناقل بالبضائع الخطيرة و التي تتطلب عناية خاصة و فائقة ليكون له الخيار بنقلها أو رفض ذلك، كما أن الشاحن ملزم بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع و بيان كيفية الوقاية منها و التدابير الاستعجالية الواجب اتخاذها في حالة حدوث طارئ و ذلك أن الشاحن يعد مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي قد ينجم عن عدم صحة البيانات التي يدلي بها.

#### الفرع الثاني: إشكال وثيقة الشحن وطرق تداولها

وثيقة الشحن البحري يمكن تصنيفها إلى عدة أنواع فمن حيث شحن البضاعة تنقسم إلى وثيقة شحن مشحونة و غير مشحونة و من حيث الشكل تنقسم إلى سند اسمي و سند لأمر و سند للحامل و من حيث عدد الناقلين في تنفيذ عقد النقل تنقسم إلى وثيقة شحن مباشرة و غير مباشرة و من حيث التحفظات إلى وثيقة شحن نظيفة و وثيقة شحن غير نظيفة أي تحمل تحفظات و موضوع الدراسة هنا هو تقسيم وثيقة الشحن من حيث الشكل.

1 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى، 2006 ، ص

## أولاً: وثيقة الشحن لأمر

هي الأكثر استعمالاً، فيكفي إضافة لأمر أمام اسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن مثل السفتجة بالتظهير فيتداول سند النقل بالتظهير إذا كان اسماً أو لأمر و بالتسليم إذا كان سند النقل للحامل، ومن ثم يمكن تداول البضاعة من المظهر إلى المظهر إليه حتى تصل البضاعة، فيتسلمها الحائز الأخير أو الحامل الأخير للسند، ويلتزم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه بسند النقل، فوثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد من العمليات التجارية الدولية ذلك أن بعض البضائع تباع عادة بسهولة و بشكل متعاقب بتظهيرات متتابعة ( مثل النفط والمحروقات)، و تبدو أهميتها لأنها تحمل سلسلة من التظهيرات، و المرسل إليه صاحب الحقوق التي تمنحها إياه الوثيقة ( ملكية البضائع ) هو من له الحق في التسليم، ويكون آخر مظهر له كما هو منصوص عليه في المادة 784 ق ب ج، كما أن آخر مظهر له هو من له الصفة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ولكن يمكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطئ للنقل<sup>1</sup>.

## ثانياً: وثيقة الشحن لحاملها

في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها، وهذا أمر محدود الانتشار في الواقع العملي فالغالب أنها تأخذ شكل وثيقة شحن لأمر ولكن لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه، وهي في هذه الحالة وثيقة شحن لأمر ولكن على بياض، فوثيقة الشحن لأمر الحقيقية، تعين المستفيد ومن الممكن أن تتحول إلى وثيقة شحن لحاملها فيكفي تظهيرها دون تحديد أي اسم للمظهر له أما وثيقة الشحن لحاملها يتم تداولها بالمناولة العادية (من اليد إلى اليد) وحامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند.

هذا وقد نصت المادة 543 مكرر 13 من القانون التجاري على تطبيق الأحكام المتعلقة بالسند على سند النقل لأمر<sup>2</sup>، ما لم تتعارض هذه الأحكام مع طبيعة سند النقل وبما أنه يخضع لنفس أحكام السفتجة ما لم تتعارض مع طبيعة السند لأمر حيث نصت المادة 467 من القانون التجاري على أنه " تطبق على سند لأمر الأحكام المتعلقة بالسفتجة فيما لا يتعارض مع

<sup>1</sup> Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, Droit maritime, LGDJ 2006, Page 629.

<sup>2</sup> بموجب أحكام المادة 543 مكرر 13 من القانون التجاري فإنه: " تطبق الأحكام التي تحكم السند لأمر ما لم ينص هذا الفصل على خلاف ذلك."

طبيعته" أو عبارة مماثلة فلا يكون السند قابلا للتداول إلا على الشكل و الآثار المترتبة على التنازل العادي ، إذن يتضح لنا أن سند النقل الذي يشتمل على عبارة ليس لأمر أو ما يفيد هذا المعنى، فلا يمكن تداوله عن طريق التطهير بل يخضع في هذه الحالة لحالة الحق المدنية وذلك و بنص المادة 2/396 من القانون التجاري التي نصت على أنه: "إذا أدرج الساحب في نص السفتجة عبارة ليست لأمر و من ثم لا يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه ويتسلمها من الناقل فعلا"<sup>1</sup>.

### ثالثا: وثيقة الشحن الإسمية

عندما لا يذكر اسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو كانت هذه العبارة مشطوبة، تصبح وثيقة الشحن سند اسمي، أي لشخص معين سواء كان المرسل نفسه أو مرسل إليه فيلتزم هذا الأخير بتسلم البضاعة طبقا لنص المادة 1/542 مكرر 10 ق ت: " سند النقل الصادر لشخص مسمى هو سند اسمي وتسلم البضاعة للشخص المعين".

هذا النوع من وثائق الشحن يتميز بقلّة المرونة في التداول، فهي غير قابلة لأي تحويل أو نقل مع ذلك و طبقا للقواعد العامة فهي مثل كل حق قابل للتنازل أو التحويل وإن خالفت الشروط المنصوص عليها في المادة 239 من القانون المدني التي تنص بأنه: " يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو اتفاق المتعاقدين أو طبيعة الالتزام و تتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين". و لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل مع أن المشرع الجزائري عندما تناول سند النقل في القانون التجاري نص على أن سند النقل يظل قابلا للتحويل عن طريق التطهير، حتى وإن كان له شكل سند اسمي وفق نص المادة 543 مكرر 10 من القانون التجاري.

و تظهر فائدة هذا النوع من وثائق الشحن عندما يرسل الشاحن البضاعة لنفسه حيث تتعلق الوثيقة عادة ببضاعة لا تكون محلا للبيع.

<sup>1</sup> نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومة، الطبعة الحادية عشر 2006 ، ص 141.

والمرسل إليه في وثيقة الشحن الاسمية ملزم بإثبات هويته من أجل تسلم البضائع في ميناء الوصول فالناقل لا يسلم البضائع إلا بإظهار أصل وثيقة الشحن<sup>1</sup> و تتور مسؤوليته حتى في هذه الحالة إذا سلم البضائع نتيجة تسليمه خطاب ضمان وبدون وثيقة الشحن.

مع ذلك فوثيقة الشحن الاسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن و بالأخص تمثيلها للبضائع باعتبارها الوظيفة الأساسية لها و هو ما سمح بالتعامل بها مباشرة كونها تمثل ما ذكر فيها من بضائع.

### الفرع الثالث: وظائف وثيقة الشحن البحري

مما لا شك فيه أن لوثيقة الشحن وظيفة حيوية وهامة وهي أن هذا المستند يمثل الأشياء المثبتة فيه فيحل محلها حين وجودها في يد الغير، وذلك لتسهيل تداولها والتعامل فيها، ومنه فحائز هذا المستند له الحيازة الرمزية للبضائع دون أن يكون قد تحصل عليها ماديا شرط أن يحتوي على اسم الشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها و ذلك بنص المادة 543 مكرر 5من القانون التجاري.

فبالرغم من وجود البضاعة في حيازة الربان وهي ما تعرف بالحيازة المادية، إلا أن المستند الممثل للبضائع المشحونة بحرا هو الذي تقوم حيازته محل حيازة البضائع أثناء الرحلة البحرية كما أن حائز هذا المستند يتمتع بعدة حقوق، حيث يكون له الحق في طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ، والحق في التصرف فيها أثناء الرحلة، هذا بالإضافة إلى إمكانية الرجوع على الناقل بالتعويض عن التلف أو الهالك الذي يرتب المسؤولية<sup>2</sup>.

ومنه يعد حائز السند الممثل للبضائع هو الحائز الحقيقي لها، وإن كانت الحيازة المادية للربان فهو يحوز البضاعة حيازة عرضية، وهي حيازة رمزية يباشرها لحساب حامل السند الممثل للبضائع. ولا يغير من صفة الربان كحائز عرضي حقه في حبس البضاعة والامتناع عن تسليمها لحامل وثيقة الشحن وأن يطلب من القضاء الترخيص له بإيداعها لدى أمين أو حارس

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 246 .

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2005، ص 110.

أو أن يطلب بيعها إذا كانت قابلة للتلف، حتى يستوفي أجره النقل إذا لم تكن قد دفعت عند الشحن.

و لوثيقة الشحن وظائف ثلاث، فهي أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة من الشاحن وهي أداة لتمثيل البضاعة ذاتها كما أنها أداة لإثبات عقد نقل البحري ذاته.

### أولاً: إثبات وثيقة الشحن لاستلام البضائع

نظراً لتطور التجارة البحرية ظهرت العناصر الأولى لوثيقة الشحن، ثم انتشر بعد ذلك استعمالها خاصة في أوروبا الغربية في نهاية القرن 16<sup>1</sup>، فقد كانت وثيقة الشحن في نشأتها الأولى مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضائع ثم تطورت وظيفة وثيقة الشحن بحيث أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحري فأصدر وثيقة الشحن من طرف الناقل يبين حالة وعدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها على متن السفينة أو التي حقيقة تم شحنها.

وهكذا فإن وثيقة الشحن تعين البضائع تعييناً تاماً دقيقاً نظراً لتوافر البيانات اللازمة والضرورية عن البضائع المشحونة حيث لها حجية تامة في إثبات استلام البضائع من الناقل أو ممثله القانوني وإثبات شحنها على ظهر السفينة، لذا لا بد أن تتضمن بياناً عن نوع البضائع المشحونة و مقدارها وحالتها وقت الشحن، وهذه البيانات التي تتعلق بالبضائع تشمل نوعها وكميتها وعلامتها وأرقامها، إضافة إلى اسم السفينة وتاريخ الشحن مع وجوب ذكر البيانات السابق ذكرها و الواردة في المادة 543 مكرر 5 من القانون التجاري.

### ثانياً: وثيقة الشحن توازي قيمة البضاعة

من المعلوم أن الحامل القانوني لوثيقة الشحن هو وحده الذي له أن يطلب استلام البضاعة من الناقل، و من المعلوم أيضاً أنه بنقل الوثيقة تنتقل حيازة البضاعة دون أن تنتقل بالضرورة ملكيتها، و من المعلوم كذلك أن للحيازة عنصر مادي و عنصر معنوي، فعندما يقوم الشاحن بتسليم البضائع للربان يكون قد تخلى عن العنصر المادي، بينما يبقى الشاحن حائزاً قانونياً لهذه البضائع و إن كان لا يمكنه التصرف فيها مادياً<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> تم الإشارة إلى هذه المعلومة في المقدمة.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، 2006، ص 207.

فإضافة إلى كون وثيقة الشحن أداة لإثبات شحن البضاعة، فهي تعتبر أيضا أداة ائتمان حيث تمثل البضاعة المشحونة وتقوم مقامها فحيازة الربان للبضاعة ليست إلا حيازة عرضية، ومنه فلا تعد وثيقة الشحن سند ملكية، فحائز الوثيقة ليس بالضرورة مالكا لما تمثله، وهذا ما نلاحظه عندما يقوم الناقل بتسليم الشاحن وثيقة الشحن نظير البضائع التي تم شحنها على السفينة، حيث لا يهتم الربان عما إذا كان الشاحن مالكا للبضاعة أم لا، ولكن كل ما في الأمر أنه يثبت تسلمه للبضاعة ويتعهد بتسليمها في الميناء المتفق عليه رغم أن بعض الفقهاء يعتبره كذلك، مع العلم أن وظيفة وثيقة الشحن تسمح بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع وهنا نجد أنه ليس من شأن الناقل البحث عما إذا كان المرسل إليه مالكا للبضاعة أم لا، ومن ثم فإن وثيقة الشحن لا تعد سند ملكية البضاعة وإنما هي أداة حيازة، فالملكية لا تكتسب إلا بالعقد فإذا فرضنا أن هناك عقد بيع فإن من أهم آثار هذا العقد هو عملية تسليم الشيء المباع (محل العقد) ومن ثم فلا يعتبر نقل وثيقة الشحن إلا تنفيذًا للالتزام البائع بالتسليم<sup>1</sup>.

و لا يخفى عن بال أحد، أن الحيازة تعتبر إحدى الطرق القانونية لاكتساب الملكية حيث تنص المادة 1/835 من القانون المدني على أنه: "من حاز بسند صحيح منقولاً أو حقا عينيا على المنقول أو سندا لحامله فإنه يصبح مالكا له إذا كان حسن النية وقت حيازته"، و لكي يحتج بهذه القاعدة لا بد أن تكتسب حيازة السند بطريقة قانونية صحيحة وبحسن نية أما إذا اكتسبت حيازة وثيقة الشحن مشوبة بعيب من العيوب أو بسوء نية فلا يحتج بهذه القاعدة وكذلك الحال إذا اعتبر حامل السند حائزا عرضيا أي يضع يده على السند لحساب غيره، بحيث يحتفظ الحائز القانوني بالعنصر المعنوي للحيازة، وتبدو هذه الحالة في حالة التظهير التوكيلي مثلا.

كما أعتبر المشرع الجزائري في المادة 813 من القانون المدني أن تسليم المستندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها غير أنه إذا تسلم شخص السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن استلم البضائع.

و في البيوع البحرية لا يتم التسليم المادي للبضاعة قبل وصول السفينة إلى الميناء التفريغ لذلك يتم التسليم المادي بنقل وثيقة الشحن إلى المشتري، حيث يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها و عليه فلحامل وثيقة الشحن الحق في التصرف و المطالبة بتسليم البضاعة عند التفريغ.

<sup>1</sup> عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2005، ص 122.

كما أن وثيقة الشحن كأداة للحيازة الرمزية للبضائع تقوم بوظائف متعددة في البيوع البحرية حيث ترد هذه البيوع على أشياء معينة بنوعها مما يتطلب تخصيصها حتى تنتقل ملكيتها، كما أن قبول المشتري لوثيقة الشحن يعتبر قبولاً منه للبضائع التي تتعلق بها.

و هكذا فإن وثيقة الشحن تعين البضائع تعييناً تاماً نظراً لتوافر البيانات اللازمة والضرورية عن البضائع المشحونة، وهذه البيانات تشمل نوعها وعلاماتها وأرقامها وكميتها كيفية ترتيبها و غير ذلك من المعلومات التي من شأنها تحديد البضاعة تحديداً نافياً لكل جهالة إضافة إلى إسم السفينة وتاريخ الشحن، ومن جانب آخر فإن وثيقة الشحن تخول المشتري الحقوق التي تأتي من عقد النقل البحري رغم أنه لم يكن طرفاً فيه، ومنه فالمشتري يتمتع بحق شخصي مباشر تجاه الناقل و يتمثل في طلبه تسليم البضاعة، ومطالبته بالتعويضات عما يكون قد أصابها من تلف أو هلاك.

### ثالثاً: وثيقة الشحن لإثبات عقد النقل البحري للبضائع .

عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية الأصل أنه يجوز إثبات عقد النقل بكافة الطرق إلا أن الكتابة ضرورية في عقد النقل البحري نظراً لخصوصيته ، ذلك أن إثباته يعني إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن، و الذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغيرها من الأمور التي لا يمكن بأي حال من الأحوال إثباتها بشهادة الشهود أو القرائن البسيطة، خاصة فيما يخص الالتزامات والمسؤولية، حتى وإن قضت القواعد العامة بأنه يمنع إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة، فيجوز إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على ما جاء بوثيقة الشحن من بيانات لا يطابق الحقيقة و لا يتفق مع الواقع.

وهذا ما يستشف من المادة 749 ق.ب.ج التي تنص أن: "وثيقة الشحن البحري تشكل الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها". كما نصت المادة 761 منه على أن: "وثيقة الشحن تعد ثابتة بالقرينة في حالة استلام البضائع من قبل الناقل في الحالة والكمية المثبتة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك". ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة للحامل من الغير بحسن النية.

تقتضي هذه الأحكام أن تفرق بين حجية السند بين أطرافه وهم الناقل والشاحن والمرسل إليه إذا كان هو نفسه الشاحن، وحجية السند بالنسبة للغير كالمؤمن على البضائع أو المرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن أو وكيله.

### 1. حجية وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن:

تعتبر وثيقة الشحن بما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 من القانون البحري حجة بين طرفيها (الناقل والشاحن) سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المبين فيها فهي تحمل حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيها الناقل والشاحن حيث تعتبر دليلاً على عقد النقل وشروطه والأجرة كما تعد حجة على حصول الشحن في التاريخ المبين فيها وهي دليل على أن الناقل قد تسلم البضائع الواردة فيه بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن، إلا أن هذه الحجية ليست مطلقة، بل يمكن إثبات عكسها.

فمن المهم جداً، تحديد أوصاف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في وثيقة الشحن على أساس أن مسؤولية الناقل تجاه البضائع لا تثار إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو عند التأخير، كما أن الشاحن يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع والتي تدرج في وثيقة الشحن على أساس تصريحه الكتابي فهو ضامن لصحة تصريحه تجاه الناقل فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولاً عن كل خسارة ومصاريف ناشئة عن الأخطاء المتعلقة بهذه البيانات وفقاً لنص المادة 753 من القانون البحري، و للناقل إبداء تحفظات إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له الوسائل الكافية للتأكد منها كما ورد بنص المادة 755 ق ب ج.

و فيما يتعلق بالأدلة المقبولة لإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، فلا بد من التمييز بين الناقل والشاحن، فإذا كان الإثبات على عاتق الشاحن في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له دائماً يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية. كما يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وكيفية البضائع الظاهرين وأهميتها، وإذا تم تسليم البضاعة محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه لا يعلم بمحتواها

فوفقا للمادة 756 ق ب ج فانه يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين و أهميتها إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من عدد الطرود أو القطع وكمية و وزن البضائع خاصة إذا كانت لديه دواعي جدية للشك في صحة تصريحات الشاحن وكذلك له إبداء تحفظات حول علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة حتى نهاية الرحلة ، وله كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوى البضاعة إذا تسلمها وهي محزومة.

وإذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للانتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن إخطار الناقل بذلك وأن يضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها وتبيين كيفية التعامل معها، بحيث أنه وتطبيقا لمقتضيات المادة 778 ق ب ج، فانه إذا لم يجري إعلام الناقل أو من يمثله عن البضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها لو عرف نوعها وخاصيتها، فانه يمكن تنزيلها من السفينة أو إتلافها حتى وان كان بعض هذه البضاعة محملا على متن السفينة بمعرفة و موافقة الناقل ، و أصبحت تشكل خطرا على السفينة و الحمولة فانه يمكن تنزيلها بنفس الشكل أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل ودون أية مسؤولية عليه.

و مما لا شك فيه أن التحفظات التي ترد في وثيقة الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة تعيق تداولها، لذلك قد يتفق الشاحن والناقل على إصدار وثيقة شحن خالية من التحفظات وهذا ما يعرف بوثيقة الشحن النظيفة.

وبالرغم من ذلك فإن وثيقة الشحن الخالية من أية تحفظات لا تجعل الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه، وخاصة المرسل إليه، لذلك يشترط الناقل البحري الحصول على خطاب الضمان، حفاظا على قوة وثيقة الشحن حيث يتضمن اتفاقا على تعويض الناقل عن الأضرار التي تلحق به من جراء إصدار سند شحن نظيف خالي من أي تحفظ، وعلى ذلك تنص المادة 757 ق ب ج على أنه: " تعتبر باطلّة وعديمة الأثر تجاه الغير ، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها". بيد أنه يجوز للغير

التمسك بها تجاه الشاحن أما عن مدى هذه الحجية فهي حجية نسبية غير مطلقة، فيجوز لأي من طرفي وثيقة الشحن تفويضها وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن حيث المادة 761 ق ب ج تنص على أن: " تعد وثيقة الشحن ثابتة بالقرينة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، و لا يقبل ما يخلف وثيقة الشحن إذا نقلت لحامل من الغير بحسن نية" ، فيجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة كانت بوصف وحالة مختلفة عما ورد في وثيقة الشحن، كما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة كانت أكثر عدداً أو أحسن حالاً مما ذكر في وثيقة الشحن<sup>1</sup>.

و فيما يتعلق بالأدلة المقبولة لإثبات عكس ما جاء في الوثيقة، فنرى التمييز بين الناقل والشاحن فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له دائماً يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، و يجوز أيضاً أعمال نفس المبدأ إذا كان الإثبات في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه، وذلك إذا كان عقد النقل تجارياً أيضاً بالنسبة له أيضاً، أما إذا كان عقد النقل بالنسبة للشاحن أو للمرسل إليه غير تجاري فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن في مواجهتهم إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بنصوص القانون المدني.

## 2.حجية وثيقة الشحن بالنسبة إلى الغير:

بما أن وثيقة الشحن البحري هي الدليل الكتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، لذلك فإن بيانات هذه الوثيقة حجة في إثبات الحقوق والالتزامات الخاصة بكل طرف من أطراف العقد وأيضاً في مواجهة الغير، و الغير هنا يمثل كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها حيث هناك عدة عقود يمكن أن تكون مرتبطة بعقد النقل البحري مما يجعل كلا منها حلقة في هذه السلسلة العقدية التي ترتبط بوحدة المحل أو وحدة الهدف مثل عقد البيع، عقد النقل عقد التأمين، عقد الشحن والتفريغ وهو يشمل بهذا المعنى المؤمنين على الشحنات، والشاحنين الآخرين بصدد

<sup>1</sup> محمد بهجت و عبد الله أمين، - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية القاهرة، 2004، ص 91.

المساهمات في الخسارة المشتركة<sup>1</sup>، والمرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن حيث يمكنه اكتساب حقوق أو تحمل التزامات بموجب عقد النقل.

فوفقاً لتقرير نص المادة 2/761 و التي تنص على أنه: " لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت وثيقة

الشحن لحامل من الغير بحسن نية"، نرى أن حجبة وثيقة الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين :  
الأمر الأول: أنه يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصالحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن)، ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها، فالسند له في هذا الصدد حجبة مطلقة لصالح الغير ولا يجوز تفويضها بأي دليل ولو كان كتابيا وهكذا نجد أن لوثيقة الشحن البحري حجبة قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير بشرط أن يكون حسن النية بمعنى أنه لا يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في وثيقة الشحن و إلا جاز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على خلاف ما ورد في وثيقة الشحن، لانقضاء حسن نية الغير<sup>2</sup>.

ويترتب على هذه الحجبة المطلقة لوثيقة الشحن لصالح الغير حسن النية أنه يجوز للمرسل إليه إذا اكتشف اختلافا بين البضائع المسلمة له والمذكورة في وثيقة الشحن من حيث حالتها أو عددها أو قيمتها، أن يرجع على الناقل بالتعويض، ولا يجوز للناقل أن يدفع بما جاء في ورقة الضمان، أو الرسائل أو الاتفاقيات المحررة بينه وبين الشاحن<sup>3</sup> فهي تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، غير أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن وفقا لما ورد بنص المادة 757 من القانون البحري.

الأمر الثاني: يجوز للغير إذا كانت مصالحته تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق ويعد من الغير في هذه الحالة المرسل إليه إذا لم يكن الشاحن نفسه، وقد استهدف القانون البحري بهذا تسهيل تداول وثيقة الشحن وتدعيم قوتها الائتمانية الأمر الذي لا

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، "القانون البحري" دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، ص 301.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2005، ص 155.

<sup>3</sup> S. BALTER, Valeur probante du connaissance, thèse, Université de Paris, 1933, P 173.

يتحقق إلا بمنع الناقل والشاحن من نقض ما لوثيقة الشحن من قوة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات الوثيقة، وهذا الحل الذي جاءت به المادة 761 من القانون البحري و التي تنص على أنه: "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك و لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية".

وهو ما يوافق المنطق نظراً إلى السلوك الذي يجب أن يسلكه الناقل عند تسليم وثيقة الشحن فالناقل طبقاً للمادة 753 من القانون البحري يحرر الوثيقة بناءً على البيانات الكتابية التي يقدمها له الشاحن والتي يكون هذا الأخير مسؤولاً عن صحتها، على أنه يتعين على الناقل أن يراقب هذه البيانات، فإذا توافرت له أسباب جدية للشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً، أو عندما لا يتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها، فإن له الحق في أن يثبت في وثيقة الشحن التحفظات المتعلقة بالبيانات التي قدمها الشاحن كما نصت عليه المادة 756 من القانون البحري فإذا لم يثبت الناقل هذه التحفظات فلا يقبل منه الادعاء حول صحة بيانات وثيقة الشحن المتعلقة بالبضائع في مواجهة الغير حسن النية وبناءً على ما سبق فإنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، وعلى العكس، فإن المرسل إليه يستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن بكافة الطرق، أما إذا اجتمعت صفتي الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد فيخضع الاحتجاج بوثيقة الشحن البحري للأحكام المتعلقة بحجية وثيقة الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> هاني دوبدار، المرجع السابق، ص 59.

## المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع

باعتبار عقد النقل البحري من عقود المعاوضة فهو يفترض وجود طرفين على أقل تقدير حيث يعد طرفاه الأساسيان الناقل و الشاحن و اللذان يلتقيان عقدياً في عدة عقود ثانوية متعلقة بعملية النقل البحري للبضائع كعقد التأمين و غيرها من التصرفات، الا أنه و بالنظر إلى طبيعة و خصوصية التجارة الدولية فقد يمتد اثره إلى شخص ثالث لم يكن طرفاً في هذا العقد عند إبرامه و هو المرسل إليه.

## المطلب الأول : آثار عقد النقل البحري بالنسبة للناقل

يعتبر الناقل البحري ذلك الطرف الذي يلتزم بنقل البضاعة لفائدة المرسل اليه بحرا بناء على وثيقة الشحن محررة وفقا لتصريحات الشاحن الكتابية باعتبار الناقل طرفا اصليا في عقد النقل البحري للبضائع فان ذلك يرتب على عاتقه التزامات عدة يستوجب عليه القيام بها لتنفيذ العقد و يمكن تصنيفها وفق ما تقتضيه عملية النقل إلى التزامات قبل الرحلة البحرية و التزامات أثناءها و التزامات بعد إتمام الرحلة البحرية.

### الفرع الأول :التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية.

1.وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة و هو ما نصت عليه المادة 770 ق ب ج بنصها التالي: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة،السهر على العناية اللازمة بما يلي:

- و ضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.
- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.
- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها و جعلها بحالة حجية لاستقبالها و نقلها و حفظها"

حيث يحرص الناقل على جعل السفينة في حالة صالحة للملاحة حسب نص المادة 189 من القانون البحري و التي جاء فيها "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

- شهادة جنسية

- دفتر البحارة

- رخصة أو بطاقة المرور

وبعض الوثائق الأخرى التي يقتضيها القانون.

من خلال النصوص السابقة نجد أن المشرع الجزائري سن تشريعات صارمة في هذا المجال للحث على مراعات هذه الشروط، إضافة إلى ذلك يلتزم الناقل البحري بتوفير السفينة في المكان و الزمان المنفق عنهما

2. تزويد السفينة بالسلع و المؤونة و التجهيز و التموين و قطع الغيار المعتادة بالكم الذي يكفي بشكل مناسب طيلة مدة الرحلة البحرية و أن يحرص على أن يكون للسفينة طاقم كافي ومؤمن و محترف وتجهيزات ضرورية وكل ما تحتاج إليه السفينة من زيوت ووقود...الخ. وهو ما جاءت به المواد 433،428 إلى 448 قانون البحري جزائري والمتعلقة بالتزامات المجهز اتجاه البحارة كما يلتزم بتوضيب و ترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها في حالة جيدة لاستقبالها و الحرص على تأمينها و تجهيزها بكل التقنيات التي من شأنها الحفاظ على الحمولة خاصة إذا كانت البضائع تتطلب عناية خاصة أو تجهيزات و تقنيات معينة.

3. يقوم بتحميل البضاعة و رصها و صيانتها، حيث نصت المادة 739 ق ب ج على أنه: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه..." و عادة ما تتم هذه العملية تحت إشراف الشاحن بنفسه حيث يستعين فيها بعمال الشحن و التفريغ بموجب عقد مقاول، و ينبغي أن يكون عمله هذا منظما و وفق مقاييس و قواعد فنية متعلقة بطبيعة البضاعة و بطريقة تحفظ للسفينة توازنها، إذ يدخل في عملية الرص الفصل بين البضائع بقطع خشبية، أو بقطع أقمشة سميكة و مشمعة للوقاية من اهتزازات السفينة، أو حرارة الآلات أو مياه البحر<sup>1</sup> و يقوم كذلك على حراستها بعناية تامة و هو ملزم بالعناية الخاصة ببعض البضائع بعد تبليغه كتابيا من طرف الشاحن و بين ذلك على البضائع المادة 773 فقرة 1 من ق ب ج، كما عليه أن يجتنب تحميل البضاعة على سطح السفينة إلا باتفاق مسبق مع الشاحن على ذلك .

### الفرع الثاني : التزاماته أثناء الرحلة البحرية

المقصود بالرحلة البحرية هي عملية النقل ذاتها بحيث يحترم الناقل شروط تحميل البضائع على سطح السفينة بعد إخبار الشاحن و الاتفاق معه كما ورد في المادة 744 ق ب ج، بمعنى أنه لا يجوز للناقل أن يحمل البضائع على السطح دون إخبار الشاحن و الاتفاق معه.

يسلك الناقل الطريق المبلغ له أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده يصبح الطريق العادي و في مدة مناسبة وفقا للمادة 775 ق ب ج حيث على الناقل أن يلتزم بالطريق المعتاد لسير

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص237.

الرحلة، إذ لا يجوز له أن ينحرف عنه حتى و لو قصد من انحرافه اختصار الرحلة البحرية، لأن انحرافه قد يؤدي إلى تعرض السفينة أو البضاعة إلى مخاطر بحرية<sup>1</sup> لكن يمكنه و فتحت ظروف خاصة أن يغير طريقة طلبا لإنقاذ حياة الأشخاص و البضائع و فقا لنص المادة 775 ق ب ج، و في توقف الرحلة اضطراريا يجب على الناقل تأمين مسافة البضاعة و نقلها لميناء الوصول المتفق عليه المادة 776 ق ب ج و يلاحظ من خلال مضمون هذه المادة أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ عقد النقل مهما كانت الظروف.

### الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد الرحلة البحرية

يشرع الناقل عند الوصول في عملية فك و انزال البضائع بالعناية التامة مع مراعاة أعراف ميناء التحميل و في حالة وقوع حادث فجائي يمنع الناقل من تفريغ البضاعة فيفرغها في أقرب ميناء أو يرجعها إلى ميناء الشحن تطبيقا لنص المادتين 780، 781 ق ب ج، فيلتزم الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بنفس السفينة المذكورة في وثيقة الشحن و لا يغيرها إلا في حالة الضرورة القصوى كما يسلم الناقل أو مثله البضاعة إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن أو وثيقة نقل صحيحة تبعا لما ورد بنص المادة 782 ق ب ج.

كما قد يقوم بتسليم البضاعة عن الناقل وكيل يعرف بوكيل السفينة هذا الأخير يتم تعيينه من طرف الناقل مقابل أجر و يقوم وكيل السفينة بهذه المهمة لحساب ناقل واحد أو عدة ناقلين و هو الوضع الغالب في النقل البحري.

وقد حددت المادة 610 ق ب ج النشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة حيث تشمل العمليات المتعلقة باستلام و تسليم البضائع باسم الربان و العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات الرسمية و إبرام عقود المصالحة و القطر و الإرشاد و إسعاف السفينة أثناء روسها بالميناء و تمويل الربان بالمال اللازم و دفع الحقوق و المصاريف و غيرها من التكاليف الواجبة الأداء على الأقل.

و يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في المكان المتفق عليه و يكون تسليم البضاعة من طرف الناقل أو ممثله القانوني مقترنا باستعادة جميع نسخ وثيقة

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط3، ص386.

الشحن و على الناقل أن يتحقق من شخصية المرسل إليه أو ممثله القانوني و إلا يسلمه البضاعة إلا اذا ابرز له الوثيقة و تحقق منها.

و مهما يكن فانه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة ، عدة أشخاص يحملون نسخا من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني و إن يخبر جميع المطالبين بها بما في ذلك الشاحن.

و إذا ما سلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني بعد التأكد من أن هذه النسخة هي التي يتم التسليم بموجبها، يتفقد باقي النسخ و قيمتها القانونية، أما المرسل إليه أو ممثله القانوني فمن مصلحته أن يتفحص بضاعته قبل استلامها و يكون ذلك بمختلف الوسائل المناسبة و على الناقل أن يتعاون مع المرسل إليه بتقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع و التحقق من عدد الطرود و ذلك في حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين حسب نص المادة 788 ق ب ج .

إن أهم نقطة أو مسألة يستوجب الإشارة إليها هي أن التسليم يجب أن يكون تسليمًا فعليًا إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني و ليس حكمي، ذلك أن تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية لا يبرأ ذمة الناقل اتجاه المرسل إليه أو ممثله القانوني.

**المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للشاحن**

**الفرع الأول: التزامات الشاحن**

الشاحن هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو ممثله مقابل وثيقة الشحن إذ تنص المادة 748 ق ب ج على أنه "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجره المحمولة الواجب دفعها". و يقع على عاتق الشاحن الالتزام بتسليم البضاعة للناقل و بدفع أجره الناقل.

**أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة**

يلتزم الشاحن بالتزامن مع تسليم البضاعة للناقل بتقديم بيان مكتوب بالبضائع المزمع تسليمها للناقل البحري، حيث يذكر فيها كل المعلومات المتعلقة بالبضاعة ليتمكن الناقل من

نقلها بعد ذلك على وثيقة الشحن، بعد ذلك يقوم الشاحن بتسليم البضاعة في الوقت و المكان المحددين بموجب اتفاق الأطراف أو بموجب الأعراف المتعارف عليها في ميناء التحميل و في حالة ما إذا لم يقم الشاحن بتحميل البضاعة في الوقت و المكان المتفق عليه أو وفقا للعرف المعتمد فإنه يتحمل تعويضات تقدر بحسب الخسائر التي تكون قد لحقت بالناقل وفق نص المادة 722 ق ب ج، هذه التعويضات مهما بلغت درجة الخسائر فان قيمتها لا تتجاوز باي حال من الأحوال مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها.

### ثانيا: الالتزام بدفع أجره الحمولة (أجره النقل)

الأجره هي المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل مقابل نقل البضاعة بحرا<sup>1</sup> فالأجره هي الغاية أو الهدف الذي من أجله يتعاقد الناقل مع الشاحن لنقل بضاعته من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وفي هذا الإطار لا بد من التفصيل في بعض النقاط المتعلقة بالأجره فيما يلي:

#### 1-تحديد أجره النقل:

لم ينظم القانون البحري مسألة الأجره إلا فيما يتعلق بتحديد الملزم بدفعها فقط، فالأمر إذن متروك لمبدأ سلطان الإرادة، حيث جرت العادة في عقد النقل البحري للبضائع على تقدير أجره النقل من طرف الناقل باعتباره من عقود الإذعان، إلا أنه في حال خضوع الأجره لاتفاق أطراف العقد فإنها قد تزيد وقد تنقص حسب البضاعة و وحدة حساب كميتها، كما يمكن أن تنتهي الأجره، بسبب حصول حوادث أثناء عملية النقل، هذه الحوادث قد تكون ناجمة عن الأخطار البحرية (القوة القاهرة) أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة.

#### أ-القوة القاهرة :

إذا هلكت البضاعة بسبب القوة القاهرة كالغرق أو الحريق، فان الالتزام بدفع الأجره ينقضي. وهو ما نصت عليه المادة 798 ق ب ج حيث جاء فيها "لا تستحق أية أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية...". و هو ما يوافق مقتضى القواعد العامة من أنه إذا استحال على أحد الطرفين في عقود المعاوضة تنفيذ التزامه

<sup>1</sup> جلال وفاء البدرى محمددين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997، ص286.

ينقضي مباشرة التزام الطرف الآخر، وهذا نظرا للتقابل بين الالتزامين، غير أن الحكم الذي أورده المادة 798 ق ب ج يورد على استثناءان:

- إذا كان فقدان راجع إلى خطأ الشاحن .
- إذا كان ذلك راجع لعيب ذاتي في البضاعة بسبب الخزم والتغليف الفاسد.
- أضف إلى هذين الاستثناءين حالتان غير منصوص عليهما في المادة السابقة هما:
  - حالة الضرورة أثناء السفر، والتي تؤدي إلى بيع البضائع بسبب تلفها أيا كان سبب التلف.
  - إذا عد هلاك وفقد البضائع من الخسائر البحرية المشتركة، كما لو ألقى بها في البحر لأجل السلامة العامة. ومفاد هذا الاستثناء أن الشاحن يحصل على تعويض عن البضائع الهالكة أو المفقودة و كأنها وصلت (وصول حكمي)، و إذا ما تم استرجاع وإنقاذ البضائع فإنه يكون من حق الناقل استفتاء أجرته<sup>1</sup>.

#### ب- إهمال الناقل:

إذا لم يتم الناقل بما يجب عليه وفقا لقواعد القانون البحري الجزائري و الإتفاق المبرم بين طرفي العقد فإنه لا يستحق أية أجره.

#### ج- تلف البضائع:

إذا وصلت البضاعة تالفة بسبب قوة قاهرة أو بسبب عيب خاص بها، التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة، إذ لا يجوز له في هذه الحالة أن يترك البضاعة مقابل عدم دفع الأجرة.

#### 2- المدين بالوفاء(بدفع الأجرة):

المدين الأصلي بالوفاء هو الشاحن الذي أبرم العقد باعتباره الطرف الثاني في عقد النقل البحري للبضائع و هذا الالتزام مقابل لالتزام الناقل بنقل بضاعته، إلا أنه إذا اتفق أطراف العقد على دفع أجرة النقل عند الوصول أي في ميناء التفريغ كان المرسل إليه أو ممثله القانوني ملزما بدفعها في حالة إذا ما قبل استلام البضائع.

1- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص228.

### 3 - كيفية الوفاء:

ينظم اتفاق الأطراف كيفية الوفاء بأجرة النقل، و إن كانت العادة جرت على الحصول الوفاء عند التسليم، كما قد يتفق الطرفان على دفع جزء من الأجرة عند الشحن، إلا أنه في حالة عدم استحقاقها فيجب أن ترد.

### 4- ضمانات الوفاء بأجرة النقل:

جرت العادة على أن يتفق الشاحن والناقل على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، وهنا لا يطرح أي إشكال، غير أنه إذا ما اتفق على دفعها عند الوصول وامتنع الملتزم بها، فقد قرر المشرع الجزائري نوعين من الضمانات للناقل في هذا المجال هما:

#### أ - حق حبس البضاعة وبيعها:

يتبين من خلال نص المادة 792 ق ب ج أن للناقل الحق في حبس البضاعة ليس فقط عند عدم دفع الأجرة، وإنما عن جميع المصروفات الأخرى، وكذا عن المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة وأجرة الإسعاف والإنقاذ أو تقديمه ضمان بذلك.

وإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، أو إذا كان غير معروف فإن الناقل يقوم بإيداع البضاعة في مستودعات آمنة كما بينا سابقا، وتكون نفقتها على عاتق صاحب الحق في استلام البضاعة، إلا أن هذه الوضعية محددة بمدة شهرين، تحسب ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإذا لم يتم سحب البضاعة من المستودعات في خلال هذه المدة، فإنه يجوز للناقل بعد موافقة السلطات القضائية المختصة ببيعها، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة.

كما أجاز المشرع بنص المادتين 792 و 793 ق ب ج بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودعات، وقبل انقضاء مدة شهرين وذلك في حالتين:

- إذا كانت قابلة للتلف بسرعة.

- إذا كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها

## ب-حق الامتياز:

حق الامتياز يقرر لصالح الناقل على ثمن البضاعة، إذ يستوفي أجرته بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين و هو ما نصت عليه المادة 817 ق ب ج: "تقدم الامتيازات على البضائع المذكورة في هذا الباب على كل امتياز آخر عام أو خاص".

إلا أن استيفائه لدين أجرته بامتياز، يكون لاحقا لبعض الديون السابقة له في المرتبة والمتمثلة في المصاريف القضائية المستحقة للدولة، والتي تم صرفها لفائدة الدائنين المشتركة لحفظ البضائع، أو بيعها وتوزيع الثمن، أو مصاريف التنفيذ والرسوم والتكاليف العمومية وكذا المصاريف الخاصة بإنقاذ البضائع أو المكافأة المترتبة عن الإسعاف والمبالغ المستحقة عن المساهمة في الخسائر العمومية المشتركة، بالإضافة إلى التعويضات عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.

يبقى هذا الامتياز قائما من تاريخ تفرغ البضاعة ولمدة 15 يوما، فإذا لم يرفع دعواه يسقط حقه ويصبح دائنا عاديا، شريطة أن تكون البضاعة بيد المرسل إليه ولم يتم التصرف فيها إلى الغير حسن نية.

## المطلب الثالث : آثار عقد النقل البحري بالنسبة للمرسل إليه

### الفرع الأول : التزامات المرسل إليه

المرسل إليه هو صاحب الحق على البضاعة بموجب وثيقة الشحن كونه الحامل الشرعي لها فهو المستفيد من عقد النقل البحري بنقل بضاعته بحرا وفقا للمواصفات التي شحنت عليها و المبينة في وثيقة الشحن.

و تتمثل التزامات المرسل إليه اتجاه الناقل في ما يلي:

**أولاً :** يلتزم المرسل إليه أو من يمثله الحضور لاستلام بضاعته في الميعاد المحدد و إلا ترتب عليه تحمل نفقات إيداعها في مستودع الميناء كما يترتب عليه تعويض الناقل عن التأخر في الاستلام وفقا للمادتين 794 و 793 ق ب ج .

**ثانياً:** يلتزم المرسل إليه عند استلام البضاعة بتسديد أجره النقل اذا تم الاتفاق على تسديدها عند الوصول و كذلك تسديد أي مبلغ آخر يخص المصاريف المتعلقة بتنفيذ عقد النقل البحري

للبضائع مثبتة بوثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى و إلا ترتب عليه عدم تسليمه البضاعة إلى أن يسدد ما عليه و ذلك وفقا لنص المادتين 792 و 791 ق ب ج.

ثالثا: في حالة عدم قيام المرسل إليه باستلام بضاعته و تسديد المبالغ المستحقة للناقل يتم بيعها بعد موافقة السلطات القضائية إلا اذا قدمت كفالة من طرفه.

### الفرع الثاني: الإجراءات الواجب للمرسل إليه احترامها لحماية حقه في التعويض

أولا: يستطيع المرسل إليه أو ممثله أن يتحقق من حالة البضاعة قبل استلامها فما يستطيع معاينتها بواسطة خبراء وفقا للمادة 788 و 789 ق ب ج.

ثانيا: يبلغ المرسل إليه بموجب إخطار كتابي بعد التأكد من الأضرار أو الخسائر في الآجال المحددة قانونا و إلا اعتبرت البضاعة مطابقة للمواصفات المذكورة في وثيقة الشحن، و يسقط هذا الإجراء إذا تم بحضور الناقل إذا كانت الأضرار ظاهرة.

يلاحظ أن المرسل إليه ملزم خلال أجل محدد بمعاينة البضاعة للحصول على التعويض المناسب عن الضرر الذي تسبب فيه الناقل بطريقة ودية أو باللجوء إلى القضاء، و عدم احترام الآجال المنصوص عليها وفقا للمادة 790 ق ب ج، ينتقل عبء إثبات التلف اللاحق بالبضاعة إلى المرسل إليه، و قد ينتج عنها عدم قبول الدعوى لمجرد عدم إرفاقها بالإخطار و هو ما استقر عليه قضاء المحكمة العليا في عدة قرارات<sup>1</sup> موافقة لنص 739 و 790 ق ب ج.

<sup>1</sup>قرار رقم 55663 المؤرخ في 1989/04/30  
قرار رقم 121148 المؤرخ في 1995/03/14  
قرار رقم 132510 المؤرخ في 1995/09/12  
قرار رقم 145585 المؤرخ في 1996/10/22

## الفصل الثاني :مسؤولية الناقل البحري و دعوى المسؤولية

باعتبار عقد النقل من عقود المعاوضة فإنه يرتب التزامات تقع على عاتق طرفيه، يتمثل التزام الشاحن الأساسي في دفع الأجرة المتفق عليها مع الإشارة أن الواقع العملي يبين أن الثمن يكون محددًا سلفًا من طرف الناقل، و هو ما يسمى تعريفه النقل، و ذلك باعتبار عقد النقل من عقود الإذعان، أما الالتزام الأساسي الذي يكون من نصيب الناقل فيتمثل في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مع المحافظة عليها طيلة مدة الرحلة البحرية بالطريقة التي تمكنه من تسليمها إلى المرسل إليه بنفس الحالة المذكورة في وثيقة الشحن و بالتالي يعد مسؤولاً عن أي إخلال بهذا الإلزام و هو ما يعرف بمسؤولية الناقل البحري عن التنفيذ السليم لعقد النقل البحري للبضائع، حيث في حالة إخلاله بهذا الالتزام الجوهرية، يمكن أن يتعرض للمتابعة من طرف صاحب الحق في البضاعة التي أصبها ضرر أثناء الرحلة البحرية و هو ما يعرف بدعوى المسؤولية.

## المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري عن حسن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع يفترض أنه مسؤول عن تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ بالحالة التي استلمها عليها، أي المذكورة في وثيقة الشحن، و في سبيل ذلك يوفر الطاقم البحري اللازم لإنجاح الرحلة كما يعمل على تزويد السفينة بما يلزمها من تموين و عتاد بالقدر الكافي طيلة مدة الرحلة إلا أن مسؤوليته ليست مطلقة بل هي مقيدة بحدود، معينة كما أنها خاضعة لعدة مبادئ و ظروف تجعل مسؤوليته قائمة أحيانا و تعفيه منها أحيانا أخرى.

## المطلب الأول : مبدأ مسؤولية الناقل البحري

### الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

المقصود بمسؤولية الناقل البحري هي ذلك الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل بموجب بنود عقد النقل البحري الذي التزم بتنفيذه، تختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري بوجه عام فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة<sup>1</sup>، بينما تفرق الأنظمة الأنجلو سكسونية بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص<sup>2</sup>.

يمكن أن يحدث خطأ الناقل و صفيين في آن واحد أي ان يكون خطأ تعاقديا وفي الوقت ذاته تقصيرا ولكن الأجر هو القول أنه لا يجوز الجمع ولا الخيار بين المسؤوليتين فطالما يوجد عقد فالواجب هو إعمال المسؤولية التعاقدية والتي هي مسؤولية محدودة، فهي أما عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمه<sup>3</sup>.

وعلى هذا الاعتبار فان هذه المسؤولية تعد عقديّة تقوم على أساس الإخلال بتنفيذ الالتزام الناتج عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع و هو ما سيتم التطرق إليه، و بالتالي لا يمكن اعتبارها مسؤولية تقصيرية كونها مرتبطة بعقد النقل المثبت بوثيقة الشحن، و منه لا يمكن الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية حتى و إن كان سبب الضرر الذي تعرض إليه صاحب الحق على البضاعة نتيجة غش الناقل أو خطأ جسيم من طرفه ، بل يتم الاستناد على قواعد المسؤولية العقدية كونها تحدد المسؤول بدقة فهي اخص من المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع بعدم الأضرار بالغير و تغلب العام على الخاص .

---

1 شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، سنة 2005 ، ص 22.

2 هاني دويدار، المرجع السابق ، ص50.

3 - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار المغرب للنشر و التوزيع، 2002 ، ص27 .

و تجدر الإشارة إلى أن بعض الفقهاء القانونيين ذهبوا إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش و الخطأ الجسيم , و قد جاء ذلك بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقع منه و ما لم يكتم متوقعا<sup>1</sup>.

كما لا يوجد أساس لما قاله البعض بكون الناقل يسأل تقصيريا عن خطئه الشخصي المتمثل في السماح للسفينة بالإبحار و هي غير صالحة للملاحة، لان هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ التزاماته التي فرضها العقد، فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية<sup>2</sup>، و لكن الناقل يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية عند عدم وجود عقد .

إن المشرع الجزائري لم يحدد بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت عقدية أو تقصيرية ، إلا أنه باستقراء المادة 802 ق ب ج التي تنص على أنه : " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية"، والتي تجعل مسؤولية الناقل عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه سليمة و الذي ينتج عن عقد النقل البحري للبضائع، و بالتالي يعد الناقل البحري مسؤولا عن كل ضرر يصيب البضاعة طبقا لهذه المادة و في النطاق الذي حددته المادة 739 ق ب ج الذي يبدأ باستلامه البضاعة من الناقل و ينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه و في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول، كل هذه الالتزامات ناشئة عن عقد النقل البحري و بالتالي يسأل الناقل باعتباره مخلا بالتزاماته العقدية و بالتالي فمسؤوليته عقدية.

لكي يتخلص الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أدت إلى هلاك البضاعة محل عقد النقل، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما , و باجتماع الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل أما اذا انتفى احدها تنتفي المسؤولية<sup>3</sup>.

1 لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع، عمان ،2001، ص30.

2 لطيف جبر كوماني، المرجع نفسه، ص 32.

<sup>3</sup> هادف محمد الصالح ،التزامات و مسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة ،العدد 65،مديرية الدراسات القانونية و الوثائق  
وزارة العدل، الجزائر،2001، ص110.109.

تعتبر بموجب كل من نص المادة 770 و المادة 773 من ق ب ج نجد أن التزامات الناقل هي التزامات ببذل عناية , و بموجب نص المادة 803 ق ب ج :**"فإنه لا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثبات أنه قد بذل العناية اللازمة"** أما الالتزام بتوصيل البضاعة فهو التزام بتحقيق النتيجة و للتخلص منه لا بد للناقل أن يثبت خطأ الغير كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي.

و مما سبق يمكن اعتبار مسؤولية الناقل ذات طبيعة عقدية مناطها مبدأ سلطان الإرادة , إلا أنه تجدر الإشارة أن أحكام هذه المسؤولية لا يمكن الاتفاق على مخالفتها لتعلقها بالنظام العام و بالتالي فهي قواعد أمرية و هو ما أيده نص المادة 811 التي أبطلت كل شرط ينفي مسؤولية الناقل أو يحددها.

### الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل

باستقراء المادة 802 ق ب ج نجد أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة و بالتالي فصاحب الحق في البضاعة يكتفي بإثبات وقوع الضرر لإقامة الدليل على إخلال الناقل بالتزامه الناتج عن عقد النقل البحري للبضائع, و على هذا الأساس يعفى من إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطر أدى إلى وقوع الضرر، و بالتالي فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض أي أن حدوث أي ضرر بالبضاعة يفترض ارتكابه لخطأ.

و نجد أن المادة 803 ق ب ج أوردت اثني عشر حالة استثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية إذا تحقق إحداها ، فهي تشكل دفعا للناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية و بالتالي فإن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لا ثبات العكس.

### المطلب الثاني : مدى مسؤولية الناقل البحري

#### الفرع الأول : قيام مسؤولية الناقل

بقيام مسؤولية الناقل عن سوء تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع لا بد من وجود خطأ، حيث يعد هذا الخطأ أساس قيام مسؤولية الناقل و هو ما يتمسك به صاحب الحق على البضائع, فلقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا بد من وقوع خطأ ناتج عن إخلاله

بالتزاماته العقدية و لا بد أن ينتج عن هذا الخطأ ضرر يصيب البضائع بالإضافة إلى ذلك لا بد من قيام علاقة سببية بينها بين الخطأ و الضرر.

### أولاً : ركن الخطأ

يعد الخطأ أساس مساءلة الناقل البحري للبضائع, فإذا صدر منه بمناسبة تنفيذ التزاماته العقدية تقوم مسؤوليته, و تجدر الإشارة أن هناك أخطاء يسأل عنها الناقل تتطلب إثباتها.

1. الأخطاء التي يسأل عنها الناقل : يعد الناقل مسؤولاً عن سلامة البضائع الموضوعة تحت وصايته من تاريخ استلامها و إلى غاية تسليمها لصاحب الحق عليها، فبموجب نص المادة 765 ق ب ج فإن أحكام نقل البضائع تسري على جميع الأشخاص المعنيين بالنقل البحري و كذلك على الغير حسن النية حتى في عدم وجود عقد. عملاً بالقواعد العامة يسأل الناقل عما سببه من ضرر لطالب البضاعة مساءلة الشخص عن أخطائه الشخصية إلا أن الواقع العملي هو أن من يتولى عملية النقل شركات كبيرة تستعين بعدد من المهنيين , قد يصدر عن هؤلاء خطأ يؤدي إلى الحاق ضرر بالبضاعة و منه فالأخطاء تصدر من الناقل شخصياً و قد تصدر من تابعيه<sup>1</sup>.

### أ- أخطاء الناقل الشخصية:

قد يتسبب الخطأ الشخصي للناقل بالحاق ضرر بالبضاعة كالسماح للسفينة بالإبحار أو ان يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر و كذلك ان يكون الربان غير مؤهل تأهيلاً كافياً حيث يمكن ان يصدر أوامر غير مدروسة ينتج عنها ضرر، غير أنه في الواقع العملي لا يتدخل الناقل شخصياً في تنفيذ عقد النقل، إنما يعهد بذلك إلى شخص سواء كانوا بريين أو بحريين، غير أنه يمكن تصور البعض منها كحالة عدم قيام الناقل أصلاً بتنفيذ العقد<sup>2</sup> في هذه الصور المذكورة على سبيل المثال لا على سبيل الحصر تقوم المسؤولية الشخصية للناقل لان خطاه شخصي.

<sup>1</sup> لطيف جبر هوماني ، المرجع السابق، ص 53.

<sup>2</sup> علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 702.

## ب- أخطاء التابعين:

في الكثير من الأحيان ينتج الضرر عن خطأ في رص البضاعة أو إهمالها من طرف الملاحين و حتى سرقتهن لها، هذه الأخطاء و غيرها تتطلب تحديد الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم الناقل.

يدخل في نطاق التابعين كل الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته العقدية سواء تحت إشرافه أو بغير إشرافه ما دامت أخطاؤهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل<sup>1</sup>.

كان أساس المساءلة الناقل عن خطأ تابعيه محل اختلاف الفقهاء إلا أن الراي الراجح هو الذي يبني المسؤولية عن أخطاء التابعين على أساس المسؤولية العقدية ، فالناقل يضمن ما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء كونه استعان بهم لتنفيذ التزاماته العقدية، كما هو الحال بالنسبة للربان و البحارة<sup>2</sup>.

## 2. إثبات الخطأ:

خلافاً للقاعدة الفقهية المعروفة والتي مفادها أن البينة على من ادعى يكتفي الشاحن المتضرر من تنفيذ عقد النقل البحري لا ثبات (أركان المسؤولية الثلاثة) و منها الخطأ أن يثبت عقد النقل و عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته بإثبات الضرر الذي أصابه ، و هو ما أيده عدد من الفقهاء حيث يكتفي حسبهم الشاحن لا ثبات إخلال الناقل بالتزامه بتحقيق نتيجة أي عدم تسليم البضاعة سليمة وفق ما ذكر في وثيقة الشحن و هو ما يثبت الضرر ، و بالتالي يكون الخطأ مفترضا من جانبه ، أما اذا كان مضمون الالتزام ببذل عناية فعلى الشاحن إضافة إلى إثبات حصول الضرر أن يثبت تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة

## ثانيا: ركن الضرر

لمساءلة الناقل لا يكفي وقوع خطأ منه أو من تابعيه، بل لا بد من حصول ضرر لصاحب الحق على البضاعة، و يعرف محمد صبري السعدي الضرر بأنه: " الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس لمصلحة مشروعة أو بحق من حقوقه ".

<sup>1</sup> لطيف جبر هوماني، المرجع السابق، ص 54.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 206.

و يشترط في الضرر أن يكون مباشرا و متوقعا وفقا للقواعد العامة ، و يكون الضرر بإحدى هاته الصور:

### 1.الهلاك و التلف:

الناقل البحري يكون مسؤولا مسؤولية محدودة عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة التي تعهد بنقلها و إيصالها سليمة.

#### أولا ضرر: الهلاك

يجب علينا أولا تحديد معنى الهلاك و أنواعه.

#### أ- معنى الهلاك:

لم تعرف لا التشريعات الدولية و الاتفاقيات الداخلية البحرية مصطلح الهلاك و لهذا علينا الرجوع إلى آراء الفقهاء، فهلاك البضاعة يقصد به فقدانها بحيث لا يتمكن الناقل البحري من تسليمها إلى المرسل إليه كسقوطها في مياه البحر<sup>1</sup>.

#### ب- أنواع الهلاك :

نجد الهلاك الكلي و الجزئي فيفقد الناقل البضاعة كلها أو جزء منها.

• **الهلاك الكلي:** يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة بحيث لم يبق منها شيء كسقوطها كلها في البحر.

وعليه فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة بحيث لم يبق منها شيء كسقوطها كلها في البحر و مثال الهلاك الكلي ضياع البضاعة أو تسليمها إلى الغير الذي لا صفة له فيجب على الناقل تسليمها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن البحري<sup>2</sup>.

إن إثبات الهلاك الكلي يقتضي من صاحب الحق على البضاعة أن يثبت تكفل الناقل بالبضاعة، وهو إثبات يمكن القيام به بكل الطرق.

<sup>1</sup> عبد الغاني عقون ،التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير ،كلية الحقوق بن عكنون 2008/2009 ،ص 13.

<sup>2</sup> عبد الغاني عقون، المرجع نفسه،ص12.

## • الهلاك الجزئي (النقصان):

يكون الهلاك الجزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط بحيث تكون البضاعة ناقصة في وزنها أو حجمها أو مقاسها، ويكون الهلاك الجزئي إذا لحق التلف بأجزاء فقط من الأمتعة و البضائع مع مراعاة في شأن نقل البضائع ما يجري عليه العرف من التسامح عن عجز الطريق<sup>1</sup>.

يكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية البضاعة الواردة بسند الشحن من حيث عددها أو وزنها أو حجمها أو مقامها بتلك التي سلمت له فعلا أو أودعت المخزن، ويقوم المدعي بإثبات الهلاك الجزئي من خلال تقديم تحفظات للناقل بخصوص كمية البضاعة المسلمة له. فقرينة الهلاك الجزئي نسبية إلا أنها تصبح قطعية في مواجهة الغير حسن النية إذ لا يجوز للناقل أن ينازع البيانات الموجودة في سند الشحن.

### ثانيا ضرر التلف:

#### 1. تعريف التلف:

يقصد به "وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها، ولكن في حالة معينة" و بمعنى آخر "وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها و لكنها تالفة"، ويشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و يجعلها غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، مثال ذلك أجهزة تحطمت، أو آلات تشوهت، أو أغذية تلفت...الخ<sup>2</sup>.

#### 2. أنواع التلف:

• **التلف الكلي:** نكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديرا بان يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معينة مثل أن تكون كل الفواكه عفنة.

<sup>1</sup> عجز الطريق: هو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر بسبب طبيعتها الخاص فمنها ما يجف مع مرور الزم كالحبوب أو الفواكه و منها ما يتبخر بسبب الحرارة كالسوائل.

<sup>2</sup> بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير في قانون الاعمال، جامعة برج باجي مختار، عنابة 200/1999، ص 72.

• **التلف الجزئي:** نكون أمام تلف جزئي إذ تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم و بعضها الآخر معيب أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة و ليس الكل مثل أن يعهد الناقل بنقل خمسين طنا من الخضر، فتصل خمسة أطنان منها فاسدة و الباقي سليما.

وقد يعتبر التلف الجزئي للطرد أو الوحدة في حكم التلف الكلي لهذا الطرد أو لهذه الوحدة، أما فيما يخص إثبات التلف، فإنه يثبت بنفس الطريقة التي يثبت بها الهلاك الجزئي.

### ثالثا: التأخير في التسليم

أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا و تحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ،و إنما يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه نحو لا يمس بمصالحه، ولا يسال الناقل البحري للبضائع عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في تسليم البضائع.

#### 1. تعريف التأخير في التسليم :

لقد نصت المادة 02/05 من معاهدة هامبورج على أنه : "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ،في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ ،مع مراعاة ظروف الحالة".

و المادة 2/240 من قانون التجارة البحرية الدولي على أنه: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد هذا الاتفاق"، كما نصت المادة 775 من القانون البحري على أنه "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده تنقل بالطريق العادي".

من خلال هذه النصوص القانونية نحدد المقصود بالتأخير: "مجازة الميعاد المتفق عليه أو المعقول".

## أ- حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة إذا لم يتم الناقل بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه، و يشترط في الميعاد المتفق عليه أن يكون صريحا أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه بل يدخل ضمن الميعاد المعقول و في قانون التجارة البحرية و القانون البحري الجزائري، فلا يشترط في الاتفاق أن يكون صريحا بل يكفي الاتفاق الضمني إذا جاء النص عاما، فما يكون على صاحب الحق في البضاعة إلا إثبات وجود مثل هذا الاتفاق.

## ب- حالة التأخير عن الميعاد المعقول:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقا لنصوص القانون البحري الجزائري، في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل يقظ (حريص) مع مراعاة ظروف الحالة، أو للأعراف البحرية السائدة، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة، فالمعيار المعتمد عليه من أجل تجريد معقولية ميعاد التسليم هو معيار موضوعي و ليس ذاتيا أي أن يكون ثمة انحرافا عن السلوك المألوف للناقل العادي أو اليقظة (حسب الحالة) إذا وجد في ظروف مماثلة مما يشبب سارة لصاحب البضاعة بعكس ما إذا وصلت في معادها المقرر<sup>1</sup>، وإعمال هذا المعيار توأصلا إلى تحديد الميعاد الذي كان واجبا فيه على الناقل تسليم البضائع .

## 2. إثبات التأخير في التسليم:

التأخير هو عدم وصول البضاعة في الوقت المحدد أو اللازم، ذلك أنه من المنطقي أن يسأل الناقل عن التأخير في إيصال البضائع إلى الأمكنة و في الأوقات المحددة اتفاقا أو وفقا للأعراف المتعامل بها.

ويقع على عاتق المدعي لصاحب (صاحب البضاعة) إثبات واقعة تأخر الناقل في تسليمه البضائع، و هذا ينتج عن تقريب ثلاث عناصر: تاريخ التكفل، المهلة التي منحت للناقل لإجراء عملية النقل، تاريخ التسليم.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال حمدي، المرجع السابق، ص75.

## أ- إثبات التأخير في حالة الميعاد المتفق عليه:

إن إثبات التأخير لا يثير أية صعوبة في العرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع ذلك مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول تسليم يكون بذلك الخطأ العقدي و من ثم لا يحتاج المدعي بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر.

## ب- إثبات التأخير في حالة الميعاد المعقول:

في هذه الحالة يجب على المرسل إليه من اجل إثبات تأخر الناقل في التسليم، أن يثبت ان التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ(العادي)، ويقع الإثبات عليه بخصوص حلول الميعاد و الذي يكون صعبا لأنه مرتبط بشروط النقل و ظروفه و التي ليس من السهل بمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علما.

كما أن الميعاد يخضع السلطة التقديرية لقاضي الموضوع بحيث تكون له سلطة واسعة في تحديد ما إذا كان الميعاد الذي يستند عليه المدعي من اجل إثبات التأخير هو الميعاد المعقول الذي كان يجب فيه على الناقل العادي أو الحريص أن يسلم فيه البضاعة لصاحبها أم أنه ميعاد سابق عن الميعاد المعقول على اعتبار تفسير أي غموض في العقد يتولاه قاضي الموضوع وفقا للقواعد العامة مراعيًا في ذلك الأعراف البحرية المحلية.

إن مجرد حصول التأخير في تسليم البضاعة لا يعني تقرير المسؤولية المحدودة للناقل البحري عن التأخير لأنه لا يشكل في حد ذاته ضررا بل يجب أن يسبب التأخير أضرارا لطالب التعويض.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه ضمن قواعده و يتبين ذلك في القانون البحري (771-775-805) من خلال النصوص القانونية في مواد القانون البحري إذ نصت المادة 771 ق ب ج على حالة التأخر في تسليم البضاعة عند استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري: "يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير".

### ثالثاً: العلاقة السببية

لقيام مسؤولية الناقل عن خطئه الذي تسبب في ضرر لصاحب الحق على البضاعة لا بد من وجود علاقة سببية تربط مباشرة الخطأ بالضرر و لكن عادة ما تكون رابطة السببية غير واضحة اذا كان التزام المدين هو تحقيق النتيجة كم هو الحال عليه في التزام الناقل البحري وذلك لاندماج ركني الضرر و الخطأ ، تبرر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ و الضرر

لاندماجهما خاصة في حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم حيث يمكن إثبات نفي العلاقة السببية بإقامة الدليل، إن سبب الضرر أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزاماته في الوقت المحدد فيكون السبب ركنا في الخطأ و مثال ذلك: تأخر الناقل في استلام البضائع عن الوقت المحدد أو المعقول يعد خطأ، لكن بإمكانه أن يثبت أن ما لحق صاحب الحق على البضاعة من ضرر لا يعود إلى خطئه و إنما يعود إلى سبب اخر فتنفي بذلك رابطة السببية بين الخطأ و الضرر.

يرى البعض أن ركن السببية مفترض كما هو الحال بالنسبة للخطأ بمجرد وقوع الضرر بينما يرى البعض الآخر أنه غير مفترض و على صاحب الحق في البضاعة إثباته و يكون ذلك بإثبات أن خطأ الناقل أدى إلى حصول الضرر، فإثبات الضرر و كونه بسبب عدم التنفيذ يشكلان قرينة على وجود رابطة السببية بينهما فينتقل عبء الإثبات بعد ذلك إلى الناقل الذي عليه بنفي الرابطة بين خطئه و الضرر.

إلا أن الراي الراجح هو أن ركن السببية مفترض ، فاذا كان أساس مسؤولية الناقل البحري يقوم على الخطأ المفترض حيث لا يكلف صاحب الحق على البضاعة بإثبات الخطأ بل يكفي حدوث الضرر حتى تقوم مسؤولية الناقل ، تبعا لذلك تعتبر رابطة السببية مفترضة هي الأخرى فلا يكلف الطرف المتضرر بإثباتها.

## الفرع الثاني : إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

### أولا : الإعفاءات القانونية

حفاظا على توازن الالتزامات في عقد النقل البحري للبضائع اعفى المشرع البحري الجزائري الناقل البحري من المسؤولية اذا اثبت هذا الأخير أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن احد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 من ق ب ج و هي :

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المتدربون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج- الحريق، إلا اذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

ه- القوة القاهرة.

و- الاضطرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

ح- أخطاء الشاحن ، و لا سيما التحريم أو تكبيف أو تعليم البضائع.

ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي .

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل- أي سبب لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدم الناقل الدليل بان الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو مندوبيه و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر، و لدراسة هاته الأسباب تقسم إلى أسباب عامة و أخرى خاصة

أ- الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية و المستنبطة من نص المادة 803 ق ب ج، و السبب العم لانتفاء المسؤولية يكون بإثبات السبب الأجنبي و إذا كان هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية<sup>1</sup>.

و تتمثل الأسباب العامة فيما يلي :

**1. عدم صلاحية السفينة للملاحة:** أي ان السفينة المسخرة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ليست مؤهلة لتنفيذه على الوجه الأمثل ، و هذا الالتزام عادة ما يقع على عاتق الشاحن قبل بدء الرحلة البحرية و لكي يتحرر الناقل من هذا الالتزام لا بد ان يثبت ان السفينة كانت صالحة للملاحة قبل الرحلة و عدم صلاحيتها طراً أثناء الرحلة.

**2. الأخطاء الملاحية:** هي الأخطاء المرتكبة في قيادة السفينة كالمناورة التي تؤدي إلى اصطدام السفينة فعلى الناقل إثبات استحالة تفاديه .

**3. العيوب الخفية:** هي العيوب التي لا يمكن اكتشافها اعتيادياً و هو وفق نص المادة 803 ق ب ج العيب الخفي في السفينة، و الذي لا يستطيع الناقل اكتشافه باستعمال يقظته المعقولة، فعلى الناقل إثبات ذلك للاستفادة من الإعفاء.

---

<sup>1</sup> خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع المسؤولية المهنية كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 109.

4. خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: اذا اثبت الناقل ان الضرر الحاصل للبضاعة يرجع إلى الشاحن كسوء تغليب البضاعة أو حزمها أو عم التنبيه بطبيعتها الخاصة أو لعيب في البضاعة ذاتها يستفيد من الإعفاء من المسؤولية.

5. القوة القاهرة: و هو حادث لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه و ليس للناقل دخل فيه يجعل التزام النقل مستحيلا كهيجان البحر و العواصف الشديدة<sup>1</sup> مجرد إثباتها ينفي مسؤولية الناقل.

6. إنقاذ الأرواح و الأموال: اذا اثبت الناقل ان الضرر الحاصل في البضاعة ناشئ عن قيامه بالترام قانوني مفروض في انقاص سفينته من الغرق أو انقاص سفينته من الغرقى أو إنقاذ غرقى سفينة أخرى.

ب- الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية: و هي تلك التي يمكن للناقل ان يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة<sup>2</sup>، بإثبات أنه اتخذ هو شخصيا أو مستخدميه جميع ما كان يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الطارئ الذي أدى إلى تضرر البضاعة.

و تتمثل الأسباب الخاصة فيما يلي:

1. المسؤولية النسبية : ورد ذكرها في المادة 804 ق ب ج حيث ذكرت أنه: " في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب اخر مساعد على الخسائر و الأضرار للبضائع يكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار ، و يجب على الناقل ان يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار"، فجعلت هذه المادة الناقل مسؤولا عن خطئه و خطأ مستخدميه و نفت مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى.

<sup>1</sup> قرار الحكمة العليا(الغرفة التجارية و البحرية) ، القضية رقم 77660، بتاريخ 19.05.1991 ، المجلة القضائية ، العدد

3، الجزائر، 1993. ص 117.

<sup>2</sup> خلفي أمين، المرجع السابق، ص 124.

2. ذكر البيانات غير الصحيحة من طرف الشاحن: تنتفي مسؤولية الناقل البحري إذا ما ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة مصداقا لنص المادة 805 من ق ب ج .

3. التصريح الكاذب لشاحن: ورد ذكره في نص المادة 810 حيث: " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

4. نقل البضاعة على سطح السفينة: الأصل في نقل البضائع بحرا عدم جواز نقلها على سطح السفينة ، ففي هذه الحالة تقوم مسؤولية الناقل عن ما يصيب البضائع من ضرر إلا إذا أثبت ان هناك اتفاق بينه و بين الشاحن يقضي بنقل البضائع على سطح السفينة و هو ما أشارت إليه المادة 774 ق ب ج.

5. نقل الحيوانات الحية: لم يشر إليه القانون البحري الجزائري لكن نستشفه من خلال المعاهدات الدولية، و خاصة معاهدة هامبورغ حيث تنتفي مسؤولية الناقل البحري عما يلحق الحيوانات الحية من ضرر بمناسبة نقلها بحرا، حيث لا يسال الناقل عن أي ضرر يصيب الحيوانات الحية مهما كان سببه، و يلتزمون فقط بتزويدها بالماء و الغذاء عند الحد المعقول.

### ثانيا :الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

الأصل أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إلا في حالات معينة يجوز فيها هذا الاتفاق.

#### 1- عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية:

أورد المشرع البحري الجزائري في نص المادة 811 ما يلي: " يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه و اثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد ،770،773،780،802 من هذا الكتاب.

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا ما جاء في حالة ما جاء في المادة 808.

## ج- منح الناقل الاستفادة من التامين على البضائع:

من خلال نص هذه المادة نجد أنه يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها لصالح الناقل كون المواد 770،773،780،802، تنص على أن التزامات الناقل اتجاه السفينة والبضاعة، و المادة 803 ألزمت الناقل لإعفائه من المسؤولية أن يثبت أن الضرر راجع إلى سبب أجنبي، بالإضافة إلى ذلك جعلت المادة 804 ق ب ج الناقل أو مندوبيه مسؤولين نسبيا إذا اشترك الخطأ مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة ، فكل اتفاق في عقد النقل البحري للبضائع يتضمن إعفاء أو تحديدا من مسؤولية الناقل فيما يخص الحالات المشار إليها يعد باطلا بطلانا مطلقا، كذلك الحال بالنسبة إلى كل اتفاق يتم بموجبه خفض مبلغ التعويض القانوني الوارد في المادة 805 من ق ب ج و هو ما ينطبق أيضا على تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التامين عن البضائع لصالح الناقل.

## 2-جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية :

خلافًا للأصل الذي مفاده بطلان الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها، أجاز المشرع البحري الجزائري بموجب المادة 812 من ق ب ج الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع في حالات محددة بنص المادة المذكورة و التي مفادها : "خلافًا للمادة السابقة، يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي :

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفرغها و لغاية تسليمها.

ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة".

المستخلص من هذه المادة أن المشرع الجزائري خرج عن الأصل الذي يقتضي بطلان أي اتفاق يقضي بنفي مسؤولية الناقل أو تحديدها إلا إذا تعلقت بالحالات المذكورة في المادة السابقة.

## المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري عن تنفيذه لعقد النقل البحري للبضائع تقوم في نطاق زمني يمتد من المدة التي تسلم فيها الناقل البضائع في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل

إليه في ميناء التفريغ ، كما أن أحكام هذه المسؤولية لا تسري فقط على الناقل المتعاقد و إنما تسري كذلك في مواجهة الناقل الفعلي و الناقل الأول في حالة النقل المتتابع و كذلك الناقلين اللاحقين له و هو ما يسمى بالنطاق الشخصي لمسؤولية الناقل<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

تولت المادة 802 من القانون البحري الجزائري تحديد النطاق الزمني الذي تظل فيه مسؤولية الناقل قائمة و هي التي تمتد من تسلم الناقل للبضائع بميناء الشحن إلى غاية تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ و بالتالي نميز بين مرحلتين تتمثلان في :

1. **بداية مسؤولية الناقل البحري:** تنطلق مسؤولية الناقل بمجرد التكفل بالبضاعة، و مما لا شك فيه أن عملية التكفل بالبضاعة تختلف عن عملية الشحن، حيث هذه الأخيرة تقتصر على رفع البضاعة من الرصيف و نقلها على متن السفينة، و عليه فان لحظة التكفل بالبضاعة غالبا ما تكون سابقة لوقت الشحن.

يظهر الواقع العملي أن الناقل غالبا ما يعهد بعملية الشحن لمقاولي الشحن، أين يتبادر إلى الذهن أنهم المسؤولون الشخصيون عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء هذه العملية<sup>2</sup>، و لكن تبقى عملية الشحن من التزامات الناقل، و يبقى المسؤول الوحيد عن الإخلال بهذا الالتزام كون عملية الشحن تتم تحت مسؤوليته و العقود التي تربطه مع مقاولي الشحن تكون مستقلة تماما عن عقد النقل البحري للبضائع و تخول له الرجوع عليهم متى ثبت الخطأ المرتكب من طرفهم، و تستمر مسؤوليته إلى غاية تسليم البضاعة إلى صاحب الحق عليها .

2. **نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:** لطالما كانت مسألة نهاية مسؤولية الناقل محل جدل كبير، نظرا لما يواجه كل من الناقل و المرسل إليه و الموائ من صعوبات عملية .

نصت المادة 802 ق ب ج على أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

<sup>1</sup> تم التطرق إليه فيما سبق.

<sup>2</sup> المرجع السابق.

من الملاحظ أن المشرع الجزائري عرف التسليم بالمادة 2/739 ق ب ج فيما يلي:

"التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن و عملية التسليم تنقسم إلى عمليتين ضروريتين الأولى مادي و الثانية قانونية"<sup>1</sup>.

يمثل قيام الشاحن بتقديم البضائع إلى صاحب الحق عليها التسليم المادي أما التسليم القانوني فهو الواقعة القانونية التي يوفي بموجبها الناقل التزامه بتسليم البضائع إلى صاحب الحق عليها إلا أنه لا يجب الخلط بين التفريغ و التسليم فالتسليم يعتبر تصرفا قانونيا بينما يعتبر التفريغ عمل مادي يتمثل في انزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى البر في حالة عدم تمكن السفينة من دخول الميناء<sup>2</sup>.

يتكون التسليم من مرحلتين، تتمثل الأولى في قيام الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، و تتمثل الثانية في تحقق هذا الخير من حالة البضائع و فحصها و قبولها و

هذا القبول هو الذي يحدد ان المرسل إليه قد تسلم البضائع قانونا ، إلا ان هذا القبول لا يعني أن الناقل قد أوفى بالتزامه تماما بل يبقى مسؤولا عما اعترى البضائع من ضرر أثناء وجودها في عهدته ، مما سبق نجد ان التسليم ينهي عقد النقل البحري للبضائع و يفتتح فترة تقادم الدعوى ضد الناقل.

### الفرع الثاني : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل للبضائع

عادة ما يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بتنفيذ عقد النقل بنفسه غير أنه أحيانا يعهد إلى ناقل آخر لتنفيذ العقد أو جزء منه ، فيكون الأول ناقلا متعاقدا و الثاني ناقلا فعليا ، و قد يحدث ان يتولى تنفيذ النقل عدة ناقلين ينفذ كل منهم جزءا من النقل، فتنتقل البضاعة من شخص لآخر إلى أن تصل إلى المرسل إليه و هو ما يعرف بالنقل المتتابع و الذي يتم بموجب وثيقة الشحن المباشرة.

<sup>1</sup> سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 163.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 163.

## أولاً: مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

الناقل المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الشاحن و يتعهد بتنفيذه كلياً انطلاقاً من استلامه البضائع من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، و يكتسب صفة الناقل من واقعة اتفائه مع الشاحن حيث يكون مسؤولاً في مواجهة هذا الخير حتى و إن كلف ناقلاً آخر بإنجاز النقل أو جزء منه لأن اسمه هو المذكور في وثيقة الشحن. أما إذا عهد الناقل المتعاقد إلى ناقل بحري آخر بتنفيذ عملية النقل فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي ، و هو أمر جائز للناقل البحري دون الحاجة إلى موافقة الشاحن إلا إذا تضمن عقد النقل البحري شرطاً مفاده وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه لعقد النقل البحري للبضائع.

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى مسؤولية الناقل الفعلي إلا في حالة توقف الرحلة فحسب المادة 677 ق ب ج يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول و يتحمل الناقل مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة إلا إذا اثبت ان لا يد له في سبب التوقف وفق المادة 777 ق ب ج .

و نلاحظ ان المشرع الجزائري نظم هذه الحالة بأنها اضطرارية غير ان مشرعين آخرين على غرار المشرع المصري أجازوا إمكانية تعاقد الناقل المتعاقد مع ناقل آخر لتنفيذ عقد النقل أو جزء منه على ان يبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عما يلحق البضاعة من ضرر.

## ثانياً: المسؤولية في حالة النقل المتتابع (بوثيقة النقل المباشرة)

إذا قام الناقل المتعاقد بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بمساعدة ناقلين آخرين بواسطة وثيقة شحن واحدة تحكم عملية النقل بجميع أجزائه أو يترتب عن وحدة وثيقة الشحن ما يلي :

- يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول الوارد اسمه في وثيقة الشحن المباشرة مع أنه استلم البضاعة من الناقل الأخير.
- ان الشروط الواردة في وثيقة الشحن المباشرة تحكم جميع مراحل النقل فاذا خالف الناقل الأول شروطها مع الناقل الثاني كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه شروطها في اتفائها مع الناقل الثاني.

يتم في حالة النقل بوثيقة شحن مباشرة الاتفاق بين الناقل الأول و الشاحن على ان يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة ليتم تسليمها إلى ناقل ثان فثالث و هكذا حتى وصولها إلى ميناء التفريغ.

### 1. مسؤولية الناقل تجاه الأشخاص المساعدين له :

لاستحالة تنفيذ الناقل لالتزاماته بنقل البضاعة بمفرده يستعين بأشخاص متخصصين لمساعدته في تنفيذ التزاماته و لدراستهم يمكن تقسيمهم إلى قسمين:  
أ-الأشخاص البحريون: وهم كل الأشخاص العاملين في مجال البحر سواء على سطح السفينة أو مستقلين عنها و الذين يساعدون الناقل في تنفيذ التزاماته العقدية و نذكر منهم ربان السفينة و المرشد ، و تعد علاقتهم بالناقل علاقة بحرية يحكمها عقد النقل البحري خاصة اذا كان الناقل نفسه مجهز السفينة، و هو ما ينطبق على الربان و البحارة ، فيكون الناقل مسؤولا عن إخلالهم في تنفيذ مهامهم ، إلا أنه في هذه الحالة يجب التفريق بين الأخطاء الملاحية و التجارية.

**1.الأخطاء الملاحية :** ان الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو غيرهما من العمال البحريين كالأخطاء في قيادة السفينة أو في المناورات لا تدخل ضمن نطاق مسؤولية الناقل.

**2.الأخطاء التجارية:** تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير تدخل الأخطاء التي يرتكبها الأشخاص البحريون المتعاقدون مع الناقل ضمن نطاق مسؤوليته رغم أنه لا تربطهم أية علاقة بالشاحن و يدخل في هذا الاطار تقصير طاقم السفينة في المحافظة على البضاعة أثناء الرحلة.

**ب-الأشخاص البريون :** بالإضافة إلى الأشخاص البحريين المذكورين أنفا يلجا الناقل لحسن تنفيذ التزاماته العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع إلى أشخاص بريين و منهم وكيل السفينة و مقول المناوبة

**1.وكيل السفينة:** ان العلاقة التي تربط الناقل بوكيل السفينة تحكمها تدابير عقد الوكالة ، فاذا ما اخل الوكيل بالتزاماته العقدية الواقعة في حدود وكالته كعدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة و التي ينجم عنها أضرار تصيب البضاعة يكون الناقل مسؤولا عن ذلك اتجاه صاحب الحق في البضاعة على اعتباره المسؤول الوحيد

اتجاههما عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع و لا علاقة تربطهما مع وكيل السفينة و الذي عرفته المادة 609 ق ب ج على أنه: " يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر ، أو بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصياً و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

**2.مقاول المناولة:** يقع على عاتق مقاول المناولة عدة أعمال يدخل في نطاقها الشحن و الترتيب و الرس و فك البضاعة و كل ذلك يتم بموجب عقد مناولة يربطه مع الناقل و لتنفيذ التزاماته العقدية لا بد له من بذل عناية الرجل الحريص عناية فائقة باتخاذ جميع التدابير المتعارف عليها في أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة، و في حالة إخلاله يكون مسؤولاً اتجاه الناقل فكل ضرر يلحق البضاعة نتيجة إخلال في تنفيذ عقد المناولة يقع في نطاق مسؤولية الناقل اتجاه صاحب الحق على البضاعة حيث لا تربط هذا الأخير أي علاقة بمقاولي المناولة.

## المبحث الثاني: دعوى المسؤولية على الناقل

إن دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري بهدف الحصول على تعويض عن الخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضائع المنقولة بموجب عقد النقل البحري للبضائع تخضع إلى إجراءات مضبوطة حيث على غرار غيرها من الدعاوى المرفوعة أمام القضاء لا بد ان يتوفر بداية في رافعها كل من شرطي الصفة و المصلحة كما يباشر دعواه بموجب عريضة افتتاح دعوى تودع لدى مصالح الجهة القضائية المختصة و على أن يتم كل ذلك داخل الأجل القانونية المحددة أي قبل أن يلحقها السقوط بالتقادم.

## المطلب الأول: أطراف الدعوى

### الفرع الأول: المدعي

المدعي هو صاحب الحق في مباشرة دعوى المسؤولية، أي هو صاحب الحق على البضاعة فهو من يدعي بما اعتراها من ظروف أدت إلى إلحاق أضرار بها، كهلاكها أو تلفها أو تأخر

وصولها، و منه يمكن أن يكون مدعيا في كل من الشاحن، المرسل إليه أو ممثله القانوني أو الحامل الشرعي لوثيقة الشحن، كما يمكن ان يكون شخص اخر حل محل صاحب البضاعة في حقوقه كالمؤمن الذي قام بتعويض صاحب الحق في البضاعة<sup>1</sup>.

و نلاحظ أن القانون البحري الجزائري قيد اللجوء إلى القضاء بدعوى المسؤولية بإجراء جوهري يقوم به صاحب الحق على البضاعة عند استلامها، ويتمثل هذا الإجراء في توجيه إخطار كتابي إلى الناقل و ذلك حفاظا على حقوقه في مواجهة هذا الأخير، و الذي يعلم بموجبه الناقل بالنقص أو التلف الحاصل في البضاعة حيث يعد بمثابة تحفظ يبدي بموجبه صاحب الحق على البضاعة اعتراضه على ما تسلمه من بضائع، و بالتالي فهو يحفظ حقه الناتج عن سوء تنفيذ بنود عقد النقل البحري للبضائع و ذلك وفقا لاحكام المادة 730 ق ب ج ، حيث يقوم بموجبها بالتبليغ الكتابي للناقل أو ممثله في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة و هو إجراء عليه اتخاذه و إلا اعتبرت البضائع التي تسلمها مطابقة لما دون في وثيقة الشحن.

و في حالة عدم تبين المرسل إليه الأضرار اللاحقة بالبضاعة بحيث لم تظهر له تلك الأضرار قبل أو وقت، التسليم يلتزم بتبليغ الناقل البحري أو ممثله عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من تاريخ استلام البضائع، كما نصت المواد 742، 743 ، 744 ق ب ج على آجال يجب احترامها تحت طائلة عدم قبول دعوى التعويض، و فيما يلي نتعرض إلى الإخطار من مختلف جوانبه:

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي و محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، القاهرة، ، الطبعة الرابعة،

## أولاً: الأضرار التي يشملها الإخطار

باستقراء المادة 790 ق ب ج نستشف أن الإخطار يشمل الهلاك و التلف دون التأخير كون إثبات الضرر الناتج عن التأخير أمر مستقل عن البضاعة ذاتها، إنما يمثل ذلك واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الوسائل كوثائق ميناء الوصول الصادرة عن إدارته و التي يثبت فيها تاريخ رسو السفينة.

إلا أنه و تبعاً لطبيعة البضاعة حيث إذا لحقها تلف بسبب التأخير في وصول السفينة، فإن الإخطار يكون على أساس التلف الحاصل في البضاعة لا على أساس التأخير.

و مما سبق أيضاً نستنتج أن الإخطار يوجد في حالة التلف أو الهلاك الجزئي للبضائع لا عن الهلاك الكلي لان ذلك يستحيل معه تسليم البضائع، كون الإخطار متعلق بالتسليم فهو يتم قبله أو خلال وقت حدوثه أو بعد ثلاثة أيام من وقوعه كحد أقصى، غير أن الإخطار لا يكون ضرورياً إذا حفر الناقل أو ممثله مع المرسل إليه أو ممثله عملية التسليم حيث أن التسليم الحضور يفترض علم الناقل بما لحق البضاعة من تلف أو الأمر الذي تنتفي معه الحاجة إلى توجيه الإخطار<sup>1</sup>.

## ثانياً: أطراف الإخطار

يوجه الإخطار من طرف كل ذي مصلحة في وصول البضائع سليمة مراعية المواصفات الوارد ذكرها في وثيقة الشحن فيمكن أن يتولى المرسل إليه توجيه الإخطار و الذي يكون معيناً في وثيقة الشحن، أو الحامل القانوني لها كما يمكن ان يوجهه احد ممثلي المرسل إليه.

### أ- المرسل إليه:

و هو من يملك حق استلام البضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول بموجب حق الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري حيث ينتقل هذا الحق مع سند الشحن إلى الحامل الشرعي فيعتبر صاحب الحق في استلام البضائع هو نفسه صاحب الحق في توجيه الإخطار مباشرة إجراءات الدعوى.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص308.

و يتحصل المرسل إليه على الصفة في رفع الدعوى رغم أنه ليس طرفا في العقد، و انتقل له هذا الحق بموجب وثيقة الشحن و هو ما صدر بموجب عدة قرارات من المحكمة العليا على غرار القرار رقم 15-145.

ب- ممثل المرسل إليه :

وهو كل شخص طبيعي يخول له القانون أن يحل محل المرسل إليه في استلام البضاعة و ما يترتب هذا الاستلام من آثار في حدود الاتفاق المبرم بين الطرفين، على غرار المؤمن.

ج- وكيل الحمولة (وكيل الشحنة):

ورد ذكره في المادة 621 التي تنص على أنه: "يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكلية و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم".

ومنه فإن وكيل الحمولة يعمل لحساب أصحاب الحق على البضاعة و هم المرسل إليه أو ممثلوه القانونيون و كل حامل شرعي لسند الشحن و يخول لوكيل الحمولة الحق في استلام البضاعة باسمه كوكيل لصاحب الحق في البضاعة، حيث خولته المادة 624 حق تقديم التحفظات ضد الناقل بنص على أنه :

"يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة و كمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل، و عند عدم إبداء هذه التحفظات يعد الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة و الأهمية الموصوفتين بوثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى حتى ثبوت العكس".

كما يمكن لوكيل الحمولة أن يمثل المرسل إليه أمام الجهات القضائية المختصة بصفة مدع إذا تضرر من عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته العقدية أو مدعى عليه إذا كان المرسل إليه محل دعوى قضائية، و كل ذلك في حدود الوكالة التي استمد منها هذا الحق مصدقا لنص المادة

623 ق ب ج بنصها: "يجوز لوكيل الحمولة ان يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

#### د-مقاول التشوين:

خول القانون مقاول التشوين الحق في تمثيل المرسل إليه اذا كان يعمل لحساب و ان يبدي التحفظات ضد الناقل البحري بموجب نص المادة 923 ق ب ج التي تنص على أنه: "يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليمها".

#### ه- وكيل العبور:

يعرف في القانون الجزائري بالوكيل المعتمد لدى الجمارك يخوله أصحاب الحق على البضاعة حتى استلام البضائع من الناقل أو ممثله ليسلمها إلى أصحابها، كما يعمل على اتخاذ الإجراءات الضرورية لإخراج البضائع في اسرع وقت ممكن، كما يتولى كذلك رفع الحقوق و الرسوم المستحقة وله الحق في إبداء التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة.

ويوجه الإخطار إلى:

#### أ-الناقل:

هو من يوجه إليه الإخطار باعتباره المسؤول الأول عن سلامة البضائع و ما لحقها من سائر أو تلف فمهمة الناقل تتمثل في نقل البضائع إلى ميناء التفريغ مع بذل عناية الرجل الحريص لإيصالها كما استلمها على الحالة التي ذكرت عليها في وثيقة الشحن.

#### ب-وكيل الناقل:

يتولى وكيل الناقل تسيير السفينة و طاقمها منذ وصولها إلى ميناء التفريغ إلى غاية مغادرتها و تبعا لذلك يوجه له الإخطار بصفته وكيلا عن الناقل أو ممثلا له و هو ما نصت عنه المادة 613 ق ب ج: "يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

## ج-الربان:

قد يصادف خلال رسو السفينة في ميناء أجنبي أن يحدث نزاع متعلق بالسفينة دون أن يكون للناقل ممثل في دولة ميناء الرسو فيوجه الإخطار إلى الربان باعتباره ممثلاً للناقل و هو ما نصت عليه المادة 588 ق ب ج بأنه: "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه".

## ثالثاً: شكل الإخطار

أوجبت المادة 790 من ق ب ج أن يكون الإخطار كتابياً و ذلك تفادياً لأي جدل حول حصوله من عدمه و لم يشترط المشرع شكلاً محددًا لهذه الكتابة اختصاراً للوقت و الإجراءات فاكتمت بكونها مكتوبة و موقعة ممن استلم البضاعة كما يجب أن يذكر فيها الضرر الذي حل بالبضاعة تحديداً دقيقاً فلا يجوز إبقاؤه مفتوحاً، و يمكن تبليغها بأي طريقة من طرق التبليغ المعروفة كالتبليغ الرسمي على يد محضر قضائي أو عن طريق رسالة موصى عليها بعلم الوصول أو غيرها من الطرق.

## رابعاً: ميعاد الإخطار

يتعلق ميعاد الإخطار بطبيعة الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كانت ظاهرة أو خفية.

أ- إذا كانت الأضرار ظاهرة: فإن القانون البحري لم يحدد بدقة مدة الإخطار و عليه جاز القول بأن الإخطار يتم وقت التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني أي بمجرد الانتهاء من التسليم و تسوية كل الخسائر الحاصلة في البضاعة و التي تكون ظاهرة، كما يمكن أن يكون الإخطار سابقاً لميعاد التسليم إذا علم المرسل إليه أو ممثله بالضرر اللاحق بالبضائع قبل تسلمها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> القرار الصادر عن المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية)، ملف رقم 62163، بتاريخ 14/01/1990، المجلة القضائية للمحكمة العليا، سنة 1991، عدد 1، ص 87-88.

ب- إذا كانت الأضرار خفية: يوجه المرسل إليه أو ممثله القانوني الإخطار في أجل ثلاثة أيام كحد أقصى تحتسب من تاريخ تسلّم البضاعة.

#### خامسا: مكان توجيه الإخطار

رغم الاختلاف الوارد في نص المادة 790 ق ب ج بين النص باللغة العربية و الذي ينص على أن الإخطار يوجه إلى الناقل أو ممثله القانوني في ميناء التحميل و بين النص باللغة الفرنسية الذي ذكرت فيه عبارة port de déchargement أي ميناء التفريغ إلا أن ذلك اعتبر مجرد خطأ في الترجمة حيث لا يعقل أن يوجه الإخطار إلى الناقل أو ممثله في ميناء التحميل كما أنه و بالرجوع لنص المادة 6/3 من اتفاقية برنكسل 1924 والتي توجب توجيه الإخطار للناقل أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ و هو الأصح كون الإخطار في ميناء الشحن يستغرق وقتا طويلا.

#### سادسا: آثار الإخطار

إذا وجه الإخطار في الآجال القانونية عد ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء عملية النقل و بالتالي تقوم مسؤولية الناقل الذي يعمل على إسقاطها بواسطة إثبات احد الأسباب التالية:  
أ- أن الإخطار لم يدون على وجه حق حيث يثبت أن البضاعة قد سلمت على الحالة المذكورة في وثيقة الشحن.

ب- أن الضرر سابق للشحن أو لاحق للتفريغ.

ج- أن الضرر يرجع لعيب خفي في البضاعة أو لحالة من حالات الإعفاء.

فإذا لم يثبت شيئا من ذلك ظل مسؤولا و كان على المرسل إليه مجرد إثبات الضرر<sup>1</sup>.

إذا لم يوجه الإخطار في الآجال القانونية عد ذلك قرينة قانونية بسيطة على استلام المرسل إليه للبضاعة طبقا لما ذكر في وثيقة الشحن.

<sup>1</sup> علي جمال الدين عوض، المرجع السابق ص 763.

و في كلتا الحالتين يقع على المرسل إليه أو ممثله القانوني عبء إثبات الضرر اللاحق بالبضاعة و مقداره باعتبار الإخطار لا يعفي المرسل إليه أو ممثله القانوني من تقديم الدليل على الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة.

و تجدر الإشارة أيضا إلى أن غياب الإخطار لا يشكل بأي حال من الأحوال دفعا للناقل بعدم القبول، وإنما يشكل ذلك قرينة ضد المدعي و منه فان دعوى مسؤولية الناقل لا تسقط إلا بالتقادم.

### الفرع الثاني: المدعى عليه

عادة ما يكون المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل مع إمكانية رفع الدعوى ضد الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع و يمكن رفعها أيضا ضد مندوبي (تابعي) الناقل<sup>1</sup>، ذلك باعتبار الناقل أو ممثله مسؤول عن سلامة البضائع من أي ضرر قد تتعرض له و ذلك تطبيق لنص م 739 ق ب ج الذي تنتهي مسؤوليته وقت تسليم البضائع للمرسل إليه وفقا لنص م 802 ق ب ج في حالة استئجار السفينة يرفع صاحب المصلحة الدعوى حسب الأحوال ضد المجهز أو المستأجر اعتمادا على وثيقة الشخص، كما يمكن أن ترفع ضد مجهز السفينة الذي يمكن أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا يستغل السفينة باسمه باعتباره مالكا لسفينة أو مستأجرا لها.

وفي حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالتسيير التجاري فيكسب صفة الناقل البحري و هو من ترفع الدعوى ضده حسب نص م 730 ق ب ج و في حالة استئجار السفينة بهيكلها فقط يعد المستأجر هو المسؤول الوحي عن كل الالتزامات التي عقدها قائد السفينة بهيكلها فقط يعد المستأجر هو المسؤول الوحيد عن كل الالتزامات التي عقدها قائد السفينة لخدمتها و هو وحده من ترفع ضده الدعوى.

### المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة

إذا كان تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيا بنظر الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكال ولا تعترضه أية صعوبة نظرا لاعتبار المحاكم جهات قضائية خاصة بالقانون

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي بمساعدة محمد القليوبي، المرجع السابق ص 392.

العام والتي يعتبر الفرع البحري أحد فروعها، فإن تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر هذه الدعاوى أمر مهم، خاصة إذا علمنا أن هناك أحكام خاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في هذا المجال ومن جهة أخرى تظهر أهمية التطرق إلى موضوع الاختصاص عند الإشارة إلى التحكم البحري كوسيلة موازية للقضاء الوطني في فض المنازعات الناشئة أو التي قد نشأت بمناسبة عقد نقل بحري للبضائع على أساس أن اللجوء له يؤثر على الاختصاص القضائي.

إن تحديد المحكمة المختصة محليا بنظر المنازعات البحرية بصفة عامة و المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع بصفة خاصة يكتسي قدرا من الأهمية، خاصة أمام تعدد النصوص المنظمة للاختصاص المحلي بالنسبة للدعاوى، سواء في قانون الإجراءات المدنية أو في القانون البحري، و كذا لإمكانية وجود اتفاق يمدد من هذا الاختصاص نظرا لعدم اعتبار أحكام الاختصاص المحلي من النظام العام

### الفرع الأول: التحديد القانوني للاختصاص المحلي

لقد تولت المادة 745 من القانون البحري تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع إذ نصت على ما يلي: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام".

وهو نص المادة باللغة العربية. غير أننا بالرجوع إلى النص الفرنسي نجد أن هذه المادة تحتوي على فقرة ثانية توسع فيها الاختصاص المحلي، ليشمل إضافة إلى ما هو موجود في القواعد العامة، المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء واقع في الإقليم الوطني<sup>1</sup>.

و قد طرح هذا الاختلاف بين النص العربي و النص الفرنسي للمادة 745 ق ب ج مشكل تحديد أيهما أولى بالتطبيق، خاصة و أن النص العربي هو النص الرسمي، إلا أن المحكمة العليا قد حسمت الجدل في هذه النقطة، و أكدت على وجوب تطبيق أحكام الفقرة الثانية للمادة

<sup>1</sup> "Elles peuvent, on outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national".

745 الواردة في النص الفرنسي من خلال قرارها الصادر بتاريخ 1997.12.16 عن الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 132697<sup>1</sup>. الذي جاء في إحدى حيثياته ما يلي: "حيث أنه يجوز حسب المادة 745 المذكورة أعلاه رفع الدعوة إما أمام المحكمة التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وفقا للفقرة الأولى و إما أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء تفريغ البضائع وفقا للفقرة الثانية".

و من هنا نجد أن المشرع الجزائري ق وسع الاختصاص المحلي في هذا النوع من القضايا حسب مقتضيات المادة 745 ق ب ج السالفة الذكر، بإعطائه للمدعي الحق في المحكمة التي يرفع أمامها دعواه، إما بالرجوع للقواعد العامة للاختصاص المحلي المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، أو بالرجوع لأحكام الاختصاص الخاصة بالدعاوى البحرية المنوه عنها في المادة المذكورة أعلاه.

#### أولاً: تحديد الاختصاص وفقا للقواعد العامة

لقد أحالتنا المادة 745 من ق ب ج على القواعد العامة للاختصاص المنوه عنها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية باعتباره القانون المحدد لقواعد الاختصاص المحلي للجهات القضائية هذا الأخير يتضمن ثلاث مواد في الاختصاص المحلي و هي المادة 37 و 38 و 39 التي نحاول من خلالها تحديد المحكمة المختصة.

#### 1- المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه:

حسب مقتضيات المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، يعتبر موطن المدعى عليه هو المرجع لتحديد المحكمة المختصة محليا بنظر النزاع بالنسبة لجميع الدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة و دعاوى الحقوق الشخصية العقارية و كذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فان لم يكن للمدعى عليه

موطن معروف يعود الاختصاصي للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، و ان لم يكن له محل إقامة معروف فيكون الاختصاصي للجهة القضائية الواقع بدائرتها اخر موطن له.

<sup>1</sup> اجتهاد القضاء للغرفة التجارية و البحرية، عدد خاص، 2001، ص 165.

و نعود في تحديد مفهوم الموطن لأحكام القانون المدني التي تضمنتها المواد من 36 إلى 39 منه، و في حالة ما إذا كان المدعى عليه شخص معنوي-شركة تجارية مثلا- هو الحال الغالب في عمليات النقل أين تتولى شركات ملاحية إنجاز عقود النقل البحري للبضائع فان موطنها يتحدد بالمكان الذي يوجد فيه مركز إدارتها، أو بصفة أدق عند التحدث عن الشركات بالمكان الذي يوجد فيه مركزها الرئيسي حسب نص المادة 50 ق المدني.

و في حالة تعدد المدعى عليهم نطبق مقتضيات المادة 38 من ق إ م إ، التي تسند الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن اأدهم.

على أنه تجدر الإشارة إلى أن الاختصاصي المحلي للمحكمة لا يحدد أبدا بموطن الوكيل حتى و إن كانت معظم المعاملات البحرية تتم عن طريق وسطاء فالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لا يمكن رفعها أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن السمسار البحري أو موطن الوكيل بالعمولة أو وكيل العمولة و لا حتى وكيل السفينة، الذين تعاقدوا لفائدة الشاحن أو الناقل أو حتى المرسل إليه<sup>1</sup>.

## 2-الجهة القضائية الواقع في دائرة اختصاصها الوعد و تسليم البضاعة:

بالرجوع إلى المادة 4/39 ق إ م إ نجدها تنص على ما يلي: "و في المواد التجارية، غير الإفلاس و التسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها...".

و بما أن عقد النقل هو عمل تجاري، فان نص هذه الفقرة يطبق على الدعاوى الناشئة عنه و يصبح على هذا الأساس للمدعى حق الاختيار بين مقتضيات هذه الفقرة و مقتضيات هذه المادة و هذا خلافا لما قد يفهم من قرار المحكمة المتعلق بالاختصاص المحلي، و الذي عند تفسيره لمصطلح القواعد العامة للاختصاص المحلي الوارد في نص المادة 745 ق ب ج حصره في أحكام المادة 37 من ق إ م إ فقط، متجاهلا بذلك أحكام المادة 39 من نفس القانون.

<sup>1</sup> René RODIERE, *OPCIT*, P 346.

في الحقيقة ان تطبيق المادة 39 في فقرتها الرابعة على المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، يطرح مجموعة من التساؤلات تتمثل في تحديد مكان الوعد و مكان تسليم البضاعة، فحسب RODIERE فإن الوعد يتم في مكان إبرام العقد و أن تسليم البضاعة يتم في ميناء الوصول بالنسبة للعلاقة بين الشاحن و الناقل.

### 3- محكمة موطن المرسل إليه:

أضافت المادة 39 ق إ م إ في فقرتها الأخيرة معيار آخر لتحديد الاختصاص بالنسبة لكل المنازعات الخاصة بالمراسلات و الأشياء الموصى عليها، و الإرساليات ذات القيمة المصرح بها و طرود البريد مانحة للمدعى إمكانية رفعها أمام محكمة موطن المرسل أو المرسل إليه.

و باعتبار أن النقل البحري هو وسيلة من وسائل إيصال هذه الإرساليات فان أحكام هذه الفقرة تنطبق عليه كذلك.

### ثانيا: تحديد الاختصاص وفقا للقانون البحري

بالرجوع إلى نص المادة 745 من القانون البحري نجد أنها وسعت من قائمة المحاكم المختصة محليا بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، وذلك في فقرتها الثانية كما سبق بيانه، مانحة أطراف هذه الدعاوى إمكانية رفع دعواهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء متواجدا على الإقليم الوطني.

### الفرع الثاني: التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي

إضافة إلى أحكام الاختصاص المذكورة في النصوص القانونية يمكن لأطراف الاتفاق علي إسناد الاختصاص المحلي في نظر نزاعهم، لمحكمة من غير المحاكم المذكورة في المواد القانونية المحددة للاختصاص نظرا لاعتبارات يرونها جديرة بالمرعاة، وذلك بموجب شروط خاصة بتحديد الاختصاص القضائي يتم إدماجها إما في العقود التي يبرمونها فيما بينهم أو في اتفاق لاحق لنشوب النزاع.

وفي مجال النقل البحري للبضائع نجد أنه عادة ما تتضمن وثيقة الشحن شروط تحدد المحكمة المختصة محليا بنظر النزاعات التي قد تنشأ بمناسبة تنفيذ عقد النقل، وفي هذا الصدد فإنه يثار تساؤل حول مدى شرعية هذه الشروط وماهي شروط صحته فيما يلي:

### **أولاً: شرعية شروط التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي**

إن تحديد شرعية الشروط المحددة للمحكمة المختصة محليا والواردة في وثيقة الشحن يتم بالرجوع إلى القواعد القانونية المطبقة على العقد أو قانون مكان إصدار وثيقة الشحن.

بالنسبة لموقف القانون الجزائري نجد أنه أجاز لأطراف المنازعة التجارية المثول باختيارهما أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختص محليا بنظر الدعوى وفي هذه الحالة يوقعان إقرار بقبولهما التقاضي إذا كان يمكنهما الإمضاء وإلا يشار إلى عدم إمكانهما ذلك. و عليه يكون القاضي مختصا طيلة أمد التقاضي وكذلك المحكمة التي يؤول إليها الأمر في حالة الاستئناف.

ومن خلال ما سبق أن المشرع الجزائري لم يمنع الاتفاق علي تحديد محكمة مختصة محليا غير تلك المنصوص عليها قانونا، وهذا راجع إلى طبيعة قواعد الاختصاص المحلي وعدم تعلقها بالنظام العام، فالغرض منها هو تيسير اللجوء إلى العدالة من طرف المتقاضين الذين هم أولى بتحديد المكان الأنسب لهم.

### **ثانياً: شروط صحة التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي**

حتى تكون شروط التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي صحيحة و منتجة لآثارها بحيث يمكن الدفع بعدم احترامها أمام القضاء، يجب أن تتوفر فيها مجموعة من الشروط نتولى بيانها فيما يلي:

#### **1. قبولها من طرف المحتج بها في مواجهته:**

باعتبار أن هذا التحديد للاختصاص المحلي هو تحديد اتفاقي، فإنه من غير الممكن أن يكون صادرا عن الإرادة المنفردة لواضعها، وإنما يجب أن تكون ناجمة عن اتفاق الأطراف الذين قبلوا بها، و هنا نميز بين قبول كل من الشاحن و المرسل إليه لهذه الشروط و مدى جواز الاحتجاج بها في مواجهة كل واحد منهم.

## أ-الشاحن:

إن ورود هذه الشروط في وثيقة الشحن لا يكسبها أي قيمة تعاقدية، إلا إذا ثبت أن الشاحن قد علم بها و قبلها على الأقل يوم إبرام العقد، و هذا من خلال توقيعه على سند الشحن<sup>1</sup> و عليه فإن توقيع الشاحن لسند الشحن، شرط جوهري لنفاذ هذه الشروط في مواجهته و اعتبارها صحيحة.

## ب-المرسل إليه:

لمدة زمنية طويلة اعتبر الفقه و القضاء الفرنسيين أن الشروط المحددة للاختصاص المحلي المقبول من الشاحن، مقبولة أيضا من طرف المرسل إليه.<sup>2</sup> ولكن موقف محكمة النقض الفرنسية الجديد اتجه إلى اعتبار أن الشروط المحددة للاختصاص المحلي و الظاهرة في سند الشحن، لا يمكن الاحتجاج بها في مواجهة المرسل إليه الذي لم يقبلها عند إبرام العقد "1992.26.05.cass.com" و اشترطت للاحتجاج بهذه الشروط قبل المرسل إليه أن يقبلها هذا الأخير على الأقل يوم تسلمه البضائع، مؤكدة على أن مجرد حيازته البسيطة لوثيقة الشحن ليست دليل على قبوله لهذه الشروط، و أن هذا القبول يتأكد بتوقيع المرسل إليه أو أحد مندوبيه أو وكلائه على وثيقة الشحن "10.01.1995.cass.com"<sup>3</sup>.

و الراجح أن موقف محكمة النقض الفرنسية هو الأولى بالاتباع في هذه الحالة، و إن كان مخالفا لفكرة انصراف شروط وثيقة الشحن إلى المرسل إليه، على أساس أن قواعد الاختصاص المحلي وجدت لتسهيل لجوء المتقاضين إلى العدالة ، و أن الزام المرسل إليه باتفاق لم يكن طرفا فيه يسند الاختصاص إلى محكمة غير المحكمة المختصة محليا طبقا للقانون، يؤدي إلى إرهاقه و جعل لجوئه إلى القضاء أمرا شاقا، فيصبح نفس السبب الذي أدى بالمشرع إلى السماح بالاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص المحلي، هو الذي يمنع سريان هذا النوع من الاتفاقات في مواجهة المرسل إليه الذي لم يكن طرفا فيها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>Lamy Transport, Transports maritime, editions lamy, 1999, P 392

<sup>2</sup>Lamy Transport, *idem*, P 392

<sup>3</sup> Lamy Transport, *idem*, P 392.

<sup>4</sup> Lamy Transport, *idem*, P 393.

ج- أن تكون هذه الشروط مقروءة :

يجب أن تكون هذه الشروط المدمجة في وثائق الشحن مكتوبة بطريقة تجعلها مقروءة<sup>1</sup> فقد قضت المحاكم الفرنسية في العديد من المناسبات بعدم قبول هذا النوع من الشروط ، إذا كانت مكتوبة بحروف صغيرة لا يمكن قراءتها إلا باستعمال المجهر.

### المطلب الثالث : تقادم دعوى المسؤولية و انقضاء العقد

ان الحق في رفع دعوى ناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع، مثله مثل رفع الدعاوى ف القواعد العامة ،مرتبطة بمدة زمنية معينة يشترط أن يمارس خلالها، و هذا تحت طائلة عدم قبول الدعوى ف شروط قبول الدعوى لا تقتصر على شرطي المصلحة و الصفة، اللذان بالرغم من توافرها قد تكون عوى المدعي غير المقبولة، لرفعها خارج الآجال المحددة لها، على أساس أن حقه في رفع الدعوى قد سقط بالتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانونا.

### الفرع الأول: تقادم دعوى المسؤولية

لقد تولى المشرع تحديد مدة التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المواد 742،743،744 من القانون البحري ،حيث نصت المادة 742 أنه:"مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، كما تنص المادة 743 أنه:" تتقادم كل الدعاوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، وقد نصت المادة 744 على أنه:" يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

1 Lamy Transport, *idem*, p 393.

## أولاً: تحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

ان اهم ما يجب تحديده لحساب مدة التقادم هو نقطة انطلاق المواعيد

بالرجوع إلى القانون البحري نجد أن المادة 742 حددت نقطة انطلاق التقادم بيوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه ،وذلك بالنسبة لجميع الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري مشيرة إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار أحكام المواد 744 و 743 من القانون التجاري .

وبما أن المادة 743 ق ب ج لم تحدد نقطة خاصة بانطلاق المواعيد بالنسبة لدعاوى فقدان أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة المرفوعة ضد الناقل، فإنها بالتالي ترجع ذلك لأحكام المادة 742 ق ب ج.

و يظهر أن اختيار المشرع ليوم تسليم البضاعة كنقطة بداية لحساب مواعيد التقادم، جاء متطابقاً مع مقتضيات عقد النقل البحري على أساس أن يوم التسليم هو اليوم الذي تخرج فيه البضاعة من عهدة الناقل حسب المادة 802 ق ب ج. إذ يعتبر هذا الأخير مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة، منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، إضافة أن يوم التسليم هو اليوم الذي ينتهي فيه عقد النقل طبقاً لأحكام المادة 739 ق ب ج.

و قد تعرض المشرع لإجراء التسليم في المواد المنظمة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، إذ اعتبره التزاماً من الالتزامات الواقعة على عاتق الناقل في ميناء الوصول حسب نص المادة 782 ق ب ج لكن دون أن يعرفه و هذا ما جعل المحكمة العليا تتدخل لتحديد مفهومه في قرارها الصادر بتاريخ 1993.12.20 تحت رقم 111518 الذي جاء في احدى حيثياته أن التسليم بالمفهوم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه أو ممثله و يحصل على قبول هذا الأخير.

و هذا ما كرسته أيضاً في قرارها الصادر بتاريخ 1997.07.22 عن الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 153230 الذي جاء في احدى حيثياته ما يلي: "ان عقد النقل البحري لا

ينتهي إلا بعد تسليم البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله، عملاً بمقتضيات المادة 802 ق ب ج<sup>1</sup>.

و على هذا الأساس فلا يعتبر تفريغ البضائع في ميناء الوصول نقطة لانطلاق ميعاد التقادم فقد قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 18.04.1994 تحت رقم 120633 بنقض قرار مجلس قضاء الجزائر، الذي حكم بانقضاء دعوى المرسل إليه، لكونها رفعت بعد مضي سنة تسري من تاريخ تفريغ الحمولة.

و أوضحت أن مهلة السنة تسري من تاريخ تسليم البضائع و ليس من تاريخ تفريغها و من هنا نقول أنه بالنسبة لدعاوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة فإن انطلاق ميعاد التقادم يكون من يوم التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله، و إذا دام التسليم عدة أيام يبدأ الحساب من يوم انتهاء وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه.

و على هذا فإن الإشعار الذي يرسله الناقل للمرسل إليه بوضع البضاعة تحت تصرفه، ليس إلا إعلان عن بداية انزال البضاعة من طرف الربان و ليس تسليمًا.

هذا و إذا لم يتقدم المرسل إليه إلى استلام البضاعة، أو رفض استلامها، يقوم لناقل البحري فوراً بإعلام الشاحن بذلك و كذا المرسل إليه إذا كان معروفاً لديه، و هذا حسب نص المادة 793 ق ب ج و يبدأ في هذه الحالة حساب ميعاد التقادم من تاريخ هذا الإخطار.

بالنسبة لدعاوى المسؤولية المرفوعة بسبب فقدان البضاعة أو ما يدخل في حكمه مثل حالة الهلاك الكلي للبضاعة أين يمكن تصور حدوث تسليم فان انطلاق المواعيد يكون من اليوم الذي كان من المفروض أن يتم التسليم فيه. و قد ذهب القضاء الفرنسي إلى اعتبار أن بداية حساب مواعيد التقادم في حالة فقدان البضاعة، يكون من يوم وصول السفينة إلى ميناء

التفريغ أو على أكثر تقدير من آخر يوم انتهى فيه التفريغ<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، عدد خاص، 2001، ص21.

<sup>2</sup>Lamy transport, *opcit*, p 387

## ثانيا: كيفية حساب مدة التقادم لدعوى المسؤولية

يخضع احتساب مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني. إذ أن مدة التقادم تحسب بالأيام و تكتمل المدة بانقضاء اخر يوم منها مع عدم احتساب اليوم الأول طبقا لنص المادة 314 من القانون المدني.

كما تخضع هذه المدة لنفس أحكام الوقف و الانقطاع الواردة في المواد من 316 إلى 319 من القانون المدني. علما أن اللجوء إلى التحكم يترتب عليه انقطاع مدة التقادم أيضا<sup>1</sup>.

و تجدر الإشارة أيضا إلى أن التحفظات المقدمة للناقل من طرف المرسل إليه ليس من شأنها أن تؤجل بداية حساب التقادم أو أن تقطعه و لا أن تؤثر عليه.

و هذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 12.09.1995 ملف رقم 132510 أين اعتبرت أن عدم تقديم التحفظات في الأجل المنصوص عليها في المادة 790 لا يؤدي إلى تقادم دعوى المرسل إليه أو سقوط حقه في المطالبة، لكن يسمح له بإثبات الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع حسب الطرق القانونية التي تنص عليها المادة 790 ق ب ج، فالأثر الوحيد لعدم إبدائها هو قيام قرينة لصالح الناقل على أن استلام البضائع تم على الوصف الذي جاءت به في وثيقة الشحن إلى غاية إثبات المرسل إليه عكس ذلك.

في الأخير ننوه إلى أن الدفع بتقادم الدعوى ليس من النظام العام ، فلا يجوز للقاضي أن يثيره تلقائيا بل يجب أن يتم ذلك من طرف الخصوم، الذين يحق لهم إيدأؤه في أية مرحلة

كانت عليها الدعوى، و لو لأول مرة أمام المجلس القضائي طبقا لنص المادة 231 من القانون المدني ،على اعتبار أن المدة المنصوص عليها في المواد 742،743،744 هي مدة تقادم و ليست مدة سقوط.

## المطلب الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع

ينقضي عقد النقل البحري عموما بتنفيذه ، فعقد نقل الأشخاص ينقضي بنقل المسافرين إلى الميناء المقصود، و ينقضي عقد نقل البضائع بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ و تسليمها إلى صاحب الحق عليها في مقابل دفع الأجرة المتفق عليها في كلتا

<sup>1</sup>Lamy transport. *op.cit.*p 388

الحالتين و هذه الحالة العادية لانقضاء عقد النقل البحري على غرار الانقضاء العادي لأي عقد ملزم للجانبين، إلا أنه يحصل وأن ينقضي عقد النقل قبل أن يتم تنفيذه و قد يرجع ذلك إلى قوة القاهرة أو إلى إخلال احد الطرفين بالتزامات العقدية.

### **الفرع الأول: انقضاء عقد النقل البحري بسبب القوة القاهرة**

القوة القاهرة تؤثر على تنفيذ العقد وفق شكلين إما أن تعيق هذه القوة القاهرة تنفيذ العقد لمدة معينة مما يترتب على ذلك التأخير في تنفيذ العقد ، و إما أن تحول هذه القوة القاهرة دون تنفيذ العقد تماما و يترتب عليه استحالة تنفيذه.

#### **أولاً: تأثير القوة القاهرة على تنفيذ العقد بشكل مؤقت**

من القوة القاهرة التي تعيق تنفيذ العقد هبوب عواصف تعيق السفينة على إتمام الرحلة في وقتها المحدد و يظل في هذه الحالة العقد قائماً و نافذاً دون مطالبة الناقل بزيادة في الأجرة و دون مطالبة الشاحن أو المسافر تعويض عن التأخير، إلا أنه يمكن أن يفسخ العقد في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن و دون خطر بالنسبة للناقل، و يفسخ في هذه الحالة العقد دون ضرر لطرفي العقد كما هو مقرر بنص المادة 740 ق ب ج.

#### **ثانياً: تأثير القوة القاهرة على تنفيذ العقد بشكل نهائي**

من القوة القاهرة التي يستحيل معها تنفيذ العقد تماماً منع تصدير أو استيراد بضاعة معينة أو الحصار البحري المفروض مثلاً على ميناء الوصول و لقد نصت على هذه الحالة أي حالة القوة القاهرة التي يستحيل معها تنفيذ العقد المادة 740 ق ب ج على أن العقد يفسخ إذا تسببت قوة القاهرة في منع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل، أو يؤخر قيامها بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن و دون خطر بالنسبة للناقل في الالتزام بالمسؤولية، و يفسخ العقد في هذه الحالة دون ضرر بالنسبة لطرفي العقد أي بدون تعويض لكلاهما.

كما نصت المادة 741 من ق ب ج على أنه: " فانه يجوز للشاحن أن يطلب فسخ العقد، على أن يعرض هذا الأخير عن الضرر الذي لحق به و في حدود مسؤولية الناقل"<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني: انقضاء عقد النقل البحري بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزاماته

باعتبار عقد النقل من عقود المعاوضة التي تفرز التزامات على عاتق طرفيها، و المتمثلة في نقل البضاعة بالنسبة للناقل في عقد النقل البحري للبضائع و في دفع أجره النقل بالنسبة للشاحن، فأى إخلال بالتزامات العقدية من قبل أي طرف من أطراف العلاقة العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع تؤدي إلى انقضائه.

#### أولاً: حالة إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته

إذا لم يقوم الناقل بتنفيذ التزاماته العقدية كما لو تأخر الناقل فترة طويلة في وضع السفينة تحت تصرف الشاحن أو أنه لم يضعها تحت تصرفه في المكان أو الزمان المتفق عليهما و يجوز للشاحن في هذه الحالة أن يطالب بفسخ العقد و أن يطالب أيضاً بتعويض عما لحقه من ضرر بسبب إخلال الناقل في تنفيذ التزامه و ذلك تطبيقاً للقواعد العامة، كما قد يتضمن العقد نفسه نصاً على اعتباره مفسوخاً إذا لم يلتزم أحد الطرفين و خصوصاً الناقل.

#### ثانياً: حالة إخلال الشاحن بتنفيذ التزاماته

و إذا لم يقوم الشاحن بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد جاز للناقل أيضاً المطالبة بفسخ العقد و بالتعويض تطبيقاً للقواعد العامة و مثال ذلك إذا لم يقوم الشاحن بتقديم البضاعة المتفق عليها في العقد أو إذا كانت البضاعة ذات طبيعة خاصة كان تتكون من مواد خطيرة و لم يعلم الشاحن الناقل بذلك يجوز للناقل أن يطلب فسخ العقد مع المطالبة بدفع أجره الحمولة كتعويض له.

<sup>1</sup> مصعور جليلة، عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة العقيد لخضر، 2003.2004، ص 117.

## الخاتمة :

لا ينكر أحد الأهمية القصوى التي يكتسبها عقد النقل البحري للبضائع باعتباره الذي تدور حوله عملية النقل البحري للبضائع على اعتبار أن معظم المبادلات التجارية العالمية تتم عن طريق البحر الذي يوفر أكثر أمانا و أقل تكاليف ، و المتوصل إليه من خلال هذه الدراسة التي وردت في قالب مبسط هو إجلاء بعض الغموض عن عقد النقل البحري الذي إذا اشترك مع غيره من العقود في الشروط العامة، إلا أنه يبقى عقدا ذا خصوصية، و هي تلك الخصوصية الناتجة عن خصوصية العمل البحري، فعقد النقل البحري يفرض نوعا من التكامل في التزامات أطرافه، فالالتزامات الناقل البحري بالاستلام و التفريغ و النقل و المحافظة على البضاعة ، ما هو إلا تكملة للالتزامات الشاحن، كما يعد بداية للالتزامات المرسل إليه، إذ تحافظ البضائع على نفس الحالة التي كانت عليها من يوم دخولها في حيازة الشاحن إلى غاية وصولها إلى المستهلك و بالتالي هذا يشكل نوعا من الوحدة بين الأطراف رغم اختلاف التزاماتهم و تعارض مصالحهم في كثير من الأحيان.

إن الأهمية الكبيرة المعترف بها لعقد النقل البحري للبضائع أدت بالمشروع الجزائري منذ بزوغ فجر الاستقلال إلى التدخل لتنظيمه حيث قام بتبني جل أحكام اتفاقية بروكسل 1924 رغم ما كان فيها من نقائص ، و التي حاول المشروع البحري الجزائري تداركها من خلال ما طرأ على القانون 05/98 الصادر سنة 1998 و الذي حد من الاحتكار الذي كان واقعا على خدمات النقل البحري للبضائع لصالح الأشخاص الطبيعيين الخواص الخاضعين للقانون الجزائري كما أخضع نقل المواد و المواد الموجهة للاستهلاك البشري و الحيواني إلى المعايير الدولية .

و رغم الجهود المبذول في سبيل تماشي التشريع البحري مع التطور الحاصل في الواقع العملي لعالم النقل البحري ، إلا أن المشروع الجزائري أغفل تنظيم بعض المسائل القانونية على غرار إخضاع الأضرار الناتجة عن التأخير في التسليم للقواعد العامة ، كما أنه غلب مصلحة الناقل حيث أجاز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل خارج المرحلة العقدية من تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع رغم اعتبار الجزائر أساسا من الدول الشاحنة.

من خلال ما سبق، لا بد للمشرع الجزائري تدارك ما يعتري القانون البحري من نقص و قصور و ذلك من خلال تحيين التنظيم القانوني الذي يحكم علاقات النقل البحري للبضائع لإحداث توازن أكبر في هذه العلاقات من خلال التوزيع العادل للالتزامات و الحقوق وتجدر الإشارة هنا إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 التي تم فيها سد العديد من الثغرات التي أوردتها الاتفاقيات التي سبقتها و خاصة فيما يخص وثيقة الشحن الإلكترونية والتي أصبحت الأكثر رواجاً في الوقت الحاضر.

## قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية

1. المصادر:

المصحف الشريف

II. المراجع:

1. بلحاج العربي، النظرية العامة الالتزام في القانون الجزائري ، الجزء الأول .
2. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار المغرب للنشر و التوزيع طبعة 2002.
3. جلال وفاء البدرى محمدين، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997.
4. حميدة سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.
5. سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
6. سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية 1988.
7. شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، سنة 2005.
8. عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005.
9. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان الطبعة الأولى ،2009.
10. عبد الله أبو سرور، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون المغربي والفرنسي، ليطاك، باريس، 2001.
11. عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 2005.

12. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1987.
13. علي يونس ، أصول القانون البحري، دار المعارف بالإسكندرية ، الطبعة الأولى، 1654.
14. علي رضا، محاضرات في العقود التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، مطبعة الشرق.
15. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط ( الأوجه التجارية والقانونية ) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الشنهابي للطباعة والنشر 1996 .
16. لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
17. لعشب محفوظ، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري والمقارن، م.و.ك 1990.
18. محمد بهجت و عبد الله أمين ،- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ،دار النهضة العربية القاهرة، 2004.
19. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005.
20. محمد كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، الطبعة الثامنة دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983.
- 21.
22. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة.
23. محمود سمير الشرقاوي بمساعدة محمد القليوبي، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، 1993 .
24. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1989.
25. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، ب دن، 1995.
26. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى، 2006.

27. مصطفى كمال طه، "القانون البحري" دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية  
2006.

28. نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومة، الطبعة  
الحادية عشر 2006 .

29. هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعية للنشر ، مصر، 1999.

### III.المذكرات الجامعية:

1. بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة  
ماجستير في قانون الأعمال ، جامعة باجي مختار ،عنابة 1999.
2. عبد الغني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة  
مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون الأعمال ، كلية  
الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، 2009/2008.
3. خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة  
الماجستير في القانون، فرع المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود  
معمري، تيزي وزو، 2009.
4. مصعور جلييلة، عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير فرع  
قانون أعمال، كية الحقوق ، جامعة العقيد لخضر، باتنة، 2004/2003.

### IV. المقالات:

- 1- هادف محمد الصالح، التزامات و مسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة ،العدد  
65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، الجزائر، 2001.

### V. النصوص القانونية:

أولاً: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في  
25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، و انضمت إليها الجزائر بموجب : مرسوم  
64-71 المؤرخ في 1964.

## ثانيا: الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

### .VI. النصوص التشريعية:

1. قانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1924، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر عدد 21، صادر في 23 فيفري 2008.
2. أمر رقم 75-58 يتضمن القانون المدني معدل و متمم بموجب قانون رقم 05/07، مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر عدد 3 صادر في 13 ماي 2007
3. أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري ج.ر عدد 101، مؤرخ في 19/12/1975، معدل و متمم.
4. أمر رقم 76-08 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادر في 10 افريل 1977، المعدل و المتمم لقانون رقم 98-05، مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419، الموافق ل 25 يونيو سنة 1998، ج.ر عدد 47 صادر في 27 يونيو 1998.
5. قرار رقم 55663 المؤرخ في 30/04/1989
6. قرار رقم 121148 المؤرخ في 14/03/1995
7. قرار رقم 132510 المؤرخ في 12/09/1995
8. قرار رقم 145585 المؤرخ في 22/10/1996

### .VII. القرارات القضائية:

1. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية البحرية) الصادر بتاريخ 19.05.1991 القضية رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 3، الجزائر، 1933، ص117.
2. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية البحرية) الصادر بتاريخ 14.01.1990 رقم الملف 62163 للمحكمة العليا سنة 1991، عدد 1، ص87.88

**Ouvrages:**

1. R. RODIERE, droit maritime, Tome 2.
2. George RIPERT, droit maritime -traite élémentaire de droit commercial- tome1, 3e ed, LGDJ, 1954.
3. P. BONASSIES, Le connaissement -Evolution historique- et
4. AMAR ZAHY – OPCIT Page
5. Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, LGDJ 2006.
6. S. BALTER, Valeur Probante Du Connaissement, thèse Paris, 1933.

**Articles:**

- 1.Lamy Transport .Cass civil 3.12.19.

# الملاحق

## الفهرس

2	مقدمة:
9	الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع
10	المبحث الأول: عقد النقل البحري للبضائع و إثباته
11	المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
11	الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه
11	أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
12	ثانياً: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
12	1. عقد النقل عقد رضائي وملزم للجانبين
14	2. عقد النقل البحري من عقود الإذعان
15	3. عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري
16	الفرع الثاني: تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له
17	أولاً: تمييزه عن عقد الوكالة
17	ثانياً: تمييزه عن عقد الوديعة
17	ثالثاً: تمييزه عن عقد تقديم خدمات (عقد العمل)
18	رابعاً: تمييزه عن عقد إجارة الأشياء
18	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع
19	الفرع الأول: وثيقة الشحن البحري و دورها في الإثبات
19	أولاً: بيانات وثيقة الشحن
24	ثانياً: عناصر الرحلة الواجب إتمامها
26	الفرع الثاني: إشكال وثيقة الشحن وطرق تداولها
27	أولاً: وثيقة الشحن لأمر
27	ثانياً: وثيقة الشحن لحاملها
28	ثالثاً: وثيقة الشحن الإسمية
29	الفرع الثالث: وظائف وثيقة الشحن البحري
30	أولاً : إثبات وثيقة الشحن لاستلام البضائع
30	ثانياً: وثيقة الشحن توازي قيمة البضاعة
32	ثالثاً: وثيقة الشحن لإثبات عقد النقل البحري للبضائع
33	1. حجبية وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن
35	2. حجبية وثيقة الشحن بالنسبة إلى الغير
38	المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع
39	المطلب الأول : آثار عقد النقل البحري بالنسبة للناقل

39.....	الفرع الأول:التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية.
40.....	الفرع الثاني : التزاماته أثناء الرحلة البحرية.
41.....	الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد الرحلة البحرية.
42.....	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للشاحن.
42.....	الفرع الأول: التزامات الشاحن.
42.....	أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة.
43.....	ثانياً: الالتزام بدفع أجره المحمولة.
43.....	1-تحديد أجره النقل.
44.....	2- المدين بالوفاء(بدفع الأجرة).
45.....	3 - كيفية الوفاء.
45.....	4- ضمانات الوفاء بأجرة النقل.
46.....	المطلب الثالث : آثار عقد النقل البحري بالنسبة للمرسل إليه.
46.....	الفرع الأول : التزامات المرسل إليه.
47.....	الفرع الثاني: الإجراءات الواجب للمرسل إليه احترامها لحماية حقه في التعويض.
48.....	الفصل الثاني :مسؤولية الناقل البحري و دعوى المسؤولية.
49.....	المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري.
50.....	المطلب الأول : مبدأ مسؤولية الناقل البحري.
50.....	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري.
52.....	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل.
52.....	المطلب الثاني : مدى مسؤولية الناقل البحري.
52.....	الفرع الأول : قيام مسؤولية الناقل.
53.....	أولاً : ركن الخطأ.
53.....	1.الأخطاء التي يسأل عنها الناقل.
54.....	2.إثبات الخطأ.
54.....	ثانياً: ركن الضرر.
55.....	1.الهلاك والتلف.
55.....	أولاً ضرر: الهلاك.
56.....	ثانياً ضرر التلف.
56.....	1.تعريف التلف.
56.....	2.أنواع التلف.
57.....	ثالثاً: التأخير في التسليم.
57.....	1.تعريف التأخير في التسليم.
58.....	2.إثبات التأخير في التسليم.
60.....	ثالثاً: العلاقة السببية.
61.....	الفرع الثاني : إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

61.....	أولا : الإعفاءات القانونية .....
62.....	1.عدم صلاحية السفينة للملاحة .....
62.....	2.الأخطاء الملاحية .....
62.....	3. العيوب الخفية .....
63.....	4.خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها. ....
63.....	5.القوة القاهرة. ....
63.....	6.إنقاذ الأرواح و الأموال .....
64.....	ثانيا :الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية .....
64.....	1-عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية .....
65.....	2-جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية .....
65.....	المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري.....
66.....	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري .....
66.....	1.بداية مسؤولية الناقل البحري .....
66.....	2.نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع .....
67.....	الفرع الثاني : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل للبضائع.....
68.....	أولا: مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي .....
68.....	ثانيا: المسؤولية في حالة النقل المتتابع (بوثيقة النقل المباشرة) .....
69.....	1.مسؤولية الناقل تجاه الأشخاص المساعدين له .....
71.....	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية على الناقل .....
72.....	المطلب الأول: أطراف الدعوى.....
72.....	الفرع الأول: المدعي.....
73.....	أولا: الأضرار التي يشملها الإخطار .....
73.....	ثانيا: أطراف الإخطار .....
76.....	ثالثا: شكل الإخطار .....
76.....	رابعا: ميعاد الإخطار .....
77.....	خامسا: مكان توجيه الإخطار .....
77.....	سادسا: آثار الإخطار .....
78.....	الفرع الثاني: المدعى عليه.....
78.....	المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة .....
79.....	الفرع الأول: التحديد القانوني للاختصاص المحلي .....
80.....	أولا: تحديد الاختصاص وفقا للقواعد العامة .....
80.....	1-المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه.....
81.....	2-الجهة القضائية الواقع في دائرة اختصاصها الوعد و تسليم البضاعة.....
82.....	3-محكمة موطن المرسل إليه .....
82.....	ثانيا: تحديد الاختصاص وفقا للقانون البحري .....

82	الفرع الثاني: التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي
83	أولاً: شرعية شروط التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي
83	ثانياً: شروط صحة التحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي
83	1. قبولها من طرف المحتج بها في مواجهته
85	المطلب الثالث : تقادم دعوى المسؤولية و انقضاء العقد
85	الفرع الأول: تقادم دعوى المسؤولية
86	أولاً: تحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع
88	ثانياً: كيفية حساب مدة التقادم لدعوى المسؤولية
88	المطلب الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع
89	الفرع الأول: انقضاء عقد النقل البحري بسبب القوة القاهرة
89	أولاً: تأثير القوة القاهرة على تنفيذ العقد بشكل مؤقت
89	ثانياً: تأثير القوة القاهرة على تنفيذ العقد بشكل نهائي
90	الفرع الثاني: انقضاء عقد النقل البحري بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزاماته
90	أولاً: حالة إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته
90	ثانياً: حالة إخلال الشاحن بتنفيذ التزاماته
91	الخاتمة
93	قائمة المراجع
98	الملاحق
99	الفهرس