

جامعة قاصدي مرباح ورقلة  
كلية الحقوق و العلوم السياسية  
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

ميدان: العلوم القانونية و السياسية

الشعبة: حقوق

التخصص: قانون الشركات

من أعداد الطالب: طلحة محمد الأمين

بعنوان

# الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

نوقشت و اجيزت علنا بتاريخ:

ورقلة رئيسا

. صباح عبد الرحيم أستاذ محاضر ( )

. زرقاط عيسى أستاذ محاضر ( )

. سنوسي صفية ( )

الموسم الجامعي: 2016/2015

# شكر و عرفان

لحظة حيرة نفقها في منتصف الطريق ..بين ماض نحن إليه  
بأساه ومره وحلوه، ومستقبل غامض نتوق  
إليه كلنا أهل بأن يحمل لنا في طياته السعادة والنجاح ولا  
يسعنا ونحن على معتباته

منعطف جديد في حياتنا العلمية والعملية إلا أن نتوجه  
بالشكر الجزيل والامتنان الوفير إلى مشاعل النور، الذين لم  
يبخلوا أبد بالعطاء وقاموا بواجبهم بكل صدق وأمانة وأعطوا  
فأعقدوا وقدموا بلا مقابل إلى من سلحونا فأنازوا طريقنا  
وجعلونا أكثر ثقة بالمستقبل، أساتذتنا الكرام  
وأخص بالذكر الأستاذ المشرف على هذا العمل

"الأستاذ زرقاط عيسى"

وشكرا لمن سقاني بماء العلم قطرة قطرة، خاصة إلى

أساتذتنا طيلة المشوار الدراسي

و زملاء العمل في مؤسسة الحبوب و البقول الجافة

# إهداءات

أهدي ثمرة عملي المتواضع إلى أعز إنسانين يعجز القلم عن وصفهما  
إلى مثال الحب والتضحية " الأم العنون " و " الأب العطوف "  
إلى الذي كان سندا لي طوال مشوار الدراسة وتحمل مشاقها لأجلي  
ذلك الذي رباني فوفر علي المربين الطريق...  
وأخلص لي فكان نعم الرفيق فأحبه قلبي واحترمه " أبي "  
إلى التي كانت وما تزال دائما شلالا دافقا من العنان  
حبي الأول والأزل الذي لا ولن يضاويه آخر ، ولا يوفني حقها إلا اسمها  
ثلاثا أمي، أمي، أمي...  
إلى كل أخواتي العزيزات : سناء ، أمال ، عواطف ، مليكة  
والكتكوتين الصغيرين " أمير و أكرم " ابنا أختي  
والى كل من يحمل لقب " طلحة ، وطيبات .  
والى الخال العزيز طيب ، والى جميع الأقارب وأزواج أخوتي بن عودة ناصر وبين زاهية  
براهيم  
إلى كل أفراد عائلتي صغيرا وكبيرا من جد وعم وخال  
إلى كل من يحمل ولو ذرة حب وإخلاص لهذا الوطن المفدى " الجزائر "  
إلى كل هؤلاء لكم مني ألف تحية وأطيب المنى

وشكرا

مقدمة

## المقدمة

نظرا للموقع الهام و الاستراتيجي الذي تتميز به الجزائر، باعتبارها من الدول التي تطل على البحر المتوسط، جعل اقتصادها و تجارتها الخارجية يتركزون اساسا على الاسطول البحري، و بالتالي فان معظم مبادلتها التجارية تتم عن طريق النقل البحري، و لهذا يعد نقل البضائع عصب حركة تداول الثروات و المنتجات بحيث لا يمكن ان تتم المبادلات بين مختلف الاماكن العالم دون نقلها من مكان الى اخر.

و لهذا تعد عملية نقل البضائع عن طريق البحر عاملا هاما من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية، و يؤثر فيه و تتأثر به، و كلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة و العكس صحيح و في نفس الوقت فان التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس اثاره على التجارة الخارجية، و يتم نقل البضائع بطريق البحر بواسطة سفن بحرية، ذات احجام و اشكال مختلفة مزودة و مجهزة بأحدث الاجهزة الملاحية، بغرض المحافظة على سلامة الطاقم و الركاب و البضائع و لقد لعب النقل البحري للبضائع دورا هاما في تعزيز شحن البضائع لمسافات بعيدة تعجز وسائل النقل الاخرى على نقلها، و بالتالي فإن معظم الدول تنفق المبالغ الطائلة لتحسين و استمرارية خدمات اساطيلها الوطنية<sup>(1)</sup>.

و لقد اهتم المجتمع الدولي بالنقل الدولي للبضائع، و ذلك من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية التي عقدت في هذا الشأن، خصوصا مع ظهور السفن التجارية العملاقة، و تمادى الناقلين في فرض هيمنتهم على الشاحنين، كوضع شروط تعفيهم من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلافها، و لهذه الاسباب لجاء الشاحنون للبحث عن الحماية القانونية لهم، و تم ذلك فعلا من خلال ظهور العديد من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسند الشحن ببروكسل في 25 أوت سنة 1924 و من ابرز ما جاء فيها هو جعل الالتزامات الناقل التي تنشأ في ميناء الشحن أو اثناء الرحلة البحرية الى غاية الوصول و تسليم البضاعة من النظام العام، بحيث لا يجوز الاتفاق على عكسها، و تنطبق هذه المعاهدة على الدول الموقعة عليها فقط، بالإضافة الى العديد من الاتفاقيات الجديدة الاخرى التي ظهرت فيما بعد .

(1) دمانة محمد : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع الحقوق ، التخصّص القانون الخاص ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2006، ص 1-2

و لقد اعتمدا المشرع الجزائري في تسيير الشؤون البحرية و ما يرتبط من مبادلات قواعد قانونية منظمة لها تطبيقا للتقنين الفرنسي، إلى أن صدر الامر رقم 29 المؤرخ في 05/07/1975 الذي تقرر بموجبه الغاء الامر 57 لسنة 1962 الذي نص على استمرارية العمل بالتقنين الفرنسي .

و في سنة 1976 اصدر المشروع الجزائري الامر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 الذي نظم الملاحة و التجارة البحرية انذاك، و هو الامر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي الذي يطبع النظام الاقتصادي للدولة . و في سنة 1998 و مع التحولات الاقتصادية التي عرفتها الجزائر و تبني اقتصاد السوق و تشجيع الاستثمار الوطني و الاجنبي في القطاع البحري ، حاول المشروع المسيرة التشريعية بعينة لهذا التحويل، و ذلك بتعديل احكام القانون البحري، بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، و الذي يعدل و يتمم للأمر 80/76، بالإضافة الى تعديل الاخير بموجب القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010.

و لقد اصبحت الالتزامات التي تقع في ذمة كل طرف من اطراف العقد سواء الناقل أو الشاحن محمية قانونا و لا يجوز التعدي أو تخلي اي طرف عن التزاماته المقررة في العقد<sup>(2)</sup> .

تبرز اهمية هذا الموضوع في كونه اصبح من اهم المواضيع الحيوية في مجال اقتصاد الدول، وذلك لان النقل البحري للبضائع اصبح بمثابة عصب الدولة، بما يتضمنه من مبادلات لمختلف السلع بنوعها و كمها سواء داخل الدولة أو خارجها، و ذلك بالإضافة الى التطور السريع الذي يشهده النقل البحري للبضائع نظرا لحداثة الوسائل التكنولوجية .

هناك العديد من الاسباب التي تدفعني للبحث في هذا الموضوع منها الرغبة الذاتية و الفضول الزائد في البحث و التعمق لاكتشاف البيئة البحرية و ما يجري عليها الخدمات و خاصة في مثل هذا النوع من العقود ( عقد النقل البحري للبضائع ) .

تهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظم من خلالها المشروع الجزائري احكام هذا النوع من العقود، ضمن التقنين الجزائري، بالإضافة الى الوقوف على الاثار التي يرتبها هذا العقد بدا من تنفيذ اطرافه لالتزامهم المقرر في العقد إلى غاية انتفائه .

و الاشكالية التي نطرحها بصدد دراسة هذا الموضوع، تكمن في البحث عن ما مدى توفيق المشرع الجزائري في تحقيق التوازن بين اطراف عقد النقل البحري للبضائع؟

(2) سويس بلقاسم: النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي ،شعبة حقوق ، تخصص قانون شركات ، جامعة قسدي مزاب ورقلة، السنة الجامعية 2014/2015 ص1-2

---

للإحاطة بالموضوع، و في سبيل الاجابة عن الاشكالية، فقد اعتمدنا المنهج التحليلي الذي يناسب طبيعة هذا النوع و ذلك بتحليل النصوص القانونية التي تناولت الالتزامات التي ينشأها عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ودراستها .

بالإضافة الى دراسة بعض البنود المتعلقة بالاتفاقيات الدولية التي عنت بالتنظيم القانوني للنقل البحري للبضائع، و ذلك بحسب القدر الذي تتطلبه هذه الدراسة .

و لهذا اقترحنا دراسة هذا الموضوع في فصلين متتاليين، بحيث خصصنا الفصل الأول، للالتزامات الناقل عبر مراحل تنفيذ العقد و ذلك عبر المراحل الثلاثة التي يمر بها انطلاقا من مرحلة الشحن و الرحلة البحرية الى غاية الوصول و تسليم البضاعة، بينما تناولنا في الفصل الثاني التزامات الشاحن و المتمثلة بتسليم البضاعة الى الناقل و الالتزام بدفع الاجرة النقل .

# الفصل الأول:

التزامات الناقل عبر مراحل تنفيذ

العقد



جوهر عقد النقل البحري للبضائع هو تغيير مكان البضائع المتفق عليها كاملة و سليمة و في الميعاد المحدد في عقد النقل البحري للبضائع أو حسب العرف المعمول به من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، و لهذا فإن التزام الناقل البحري يعد التزام يبدل عناية .

و في ذلك تنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري على أن " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر....".  
و لهذا الصدد يقع على عاتق الناقل البحري العديد من الالتزامات أثناء الرحلة البحرية ابتداء من الشحن إلى غاية الوصول و تسليم البضاعة و سنتطرق لهذه الالتزامات كما يلي:

### المبحث الأول: التزامات الناقل اثناء الشحن و الرحلة البحرية

تشمل هذه الرحلة التزام الناقل بأعداد السفينة و تجهيزها لتكون صالحة للملاحة و تنفيذ عملية النقل المتفق عليها، و الالتزام بشحن البضاعة و رصها و المحافظة عليها اثناء السير و نقلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه<sup>(1)</sup>.

و بهذا الخصوص سنقسم دراستها لمرحلتين:

**المرحلة الأولى:** الالتزامات الناشئة في ميناء الشحن و قبل انطلاق الرحلة البحرية .

**المرحلة الثانية:** الالتزامات الناشئة أثناء الرحلة البحرية.

### المطلب الأول: الالتزامات الناشئة في ميناء الشحن

يترتب في ذمة الناقل البحري أثناء هذه المرحلة العديد من الالتزامات سنتطرق لها فيما يلي :

**الفرع الأول:تقدم السفينة صالحة للملاحة :** يلتزم الناقل بأن يضع تحت تصرف الشاحن سفينة صالحة للملاحة، و يقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن تتوفر فيها الشروط المتانة و الثبات و السلامة ما يسمح لها بنقل البضائع و القيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية، مع مراعات ما قد يطرأ عليها من الشدائد، و ما قد تتعرض له من الأخطار، و صلاحية السفينة للملاحة ليست مسالة مطلقة أو مجردة بل هي نسبية تقدر وفقا لظروف كل حالة، بمراعاة طبيعة البضائع المنقولة و نوع الرحلة<sup>(2)</sup>.

(1) مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع، الاسكندرية، 2007، ص303.

(2) مصطفى كمال طه : أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الوفاء القانونية للنشر و التوزيع، الاسكندرية 2010، ص 502.

و لهذا يجب على الناقل البحري قبل البدء في المرحلة البحرية القيام بما يلي :

(1) جعل السفينة صالحة للملاحة.

(2) تهيئة السفينة و تجهيزها و تمويلها .

(3) أن يحسن حالة العنابر و الغرف الباردة و المبردة وسائل أقسام السفينة المعدة لشحن البضاعة .

(4) أن يزود السفينة بالرجال و المهمات و المؤن الموافقة (1) و لا تقتصر صلاحية السفينة على الناحية

التقنية فسحب بل لا بد أن تشمل كذلك الناحية القانونية من حيث حملها شهادة الملاحة البحرية

المسلمة من السلطات الإدارة البحرية كشهادة الجنسية و دفتر البحارة و رخصة أو بطاقة

المرور، و للإشارة فإن تعيين السفينة المعدة لنقل البضائع لا يكون هائياً بحيث يستطيع الناقل

استبدالها بأخرى بشرط أن تكون لها نفس الموصفات المذكورة سابقاً، و في ذلك تنص المادة 771

من (ق ب ج ) على أنه "يجب للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بأخرى بنفس صنف السفينة المعينة

و صالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير" (2)

و على ذلك يجب على الناقل بأن يضع السفينة في المكان و الزمان المتفق عليه في العقد، فإن تخلف عن

ذلك فإنه يسأل عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة بسببه (3)

### الفرع الثاني : استلام البضاعة

يجب على الناقل استلام البضاعة من الشاحن في المكان و الزمان المحددين في العقد و إذا لم يكن ثمة نص

في العقد في هذا الخصوص فإن الأمر يتوقف على عادات الميناء المعمول بها .

و استلام الناقل للبضاعة يكون في اللحظة التي يقبلها فيها لنقلها، و هو عمل قانوني إذ يتحقق عند

الاستلام من التغليف و علامات التي على الطرد و عدد الطرود و وزن البضاعة و حجمها، ويتعين على الشاحن

كتابة جميع البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن عند تسليمها للناقل، و يقصد باستلام الناقل للبضائع في

هذا الصدد هو استلامها في ميناء الشحن و على ذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري لا تسري إذا كان

(1) وهيب الاسير: القانون البحري(السفينة ، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب للنشر و التوزيع، لبنان، 2001، ص 191

(2) المادة 771 من القانون رقم 04/10 المؤرخ في 2010/08/15 يعدل و يتمم الامر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 و المتضمن

القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 2010/08/18

(2)سويسي بلقاسم: المرجع السابق، ص35

استلام الناقل للبضائع خارج دائرة الميناء، كما إذا كان قد استلمها من مخزن الشحن خارج دائرة ميناء الشحن و  
انما يبدأ تطبيق تلك الأحكام لحظة دخول البضائع لذلك الميناء<sup>(1)</sup>.

و بهذا الخصوص فإن المشرع الجزائري يرى أن تطبيق أحكام المسؤولية على الناقل تبدأ لحظة أخذه للبضاعة  
على عاتقه و تنتهي بمجرد تسليمه للبضاعة إلى المرسل إليه، وفي ذلك تنص المادة 739 من (ق ب ج ) على ما  
يلي : " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه،  
أو إلى ممثله القانوني ..."

و تجدر الإشارة إلى أنه عند استلام الناقل البحري للبضاعة من الشاحن يتعين عليه إصدار سند الشحن  
إذا طالبه الشاحن بذلك، إذ يعتبر سند الشحن إيصالا دالا على إسلام الناقل للبضاعة و سندا لحيازتها .

و بالرغم من الأهمية و الدور الذي يلعبه سند الشحن، إلا أن المشرع الجزائري على غرار معاهدة بروكسل  
لم يتطرق لتعريفه و اكتفى بالإشارة إليه، من خلال محتوى المادة 748 من القانون البحري الجزائري التي تنص  
على ما يلي " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن  
تتضمن قيودا هوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة الواجب  
دفعها "

أما اتفاقية هامبورغ فقد عرفت وثيقة الشحن في الفقرة السابعة من المادة الأولى بأها : " وثيقة تثبت انعقاد  
عقد النقل، و تلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها و يتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة "

#### • وظائف سند الشحن :

يقوم سند الشحن بثلاثة و وظائف تتمثل فيما يلي :

- 1- يعتبر أداة إثبات استلام الناقل للبضائع الموصوفة من قبل الشاحن، كما قد يكون دليل على أن  
البضائع قد أصبحت في عهدة الناقل .
- 2- يعتبر أداة إثبات عقد نقل البضائع، و ذلك لكونه يتضمن شروط النقل و كل البيانات المتعلقة به .
- 3- يعتبر دليل إثبات البضائع، فهو يمثله و يقوم مقامها .

و يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في  
مخازن الشحن أو مخازن النقل لأخرى أو في مكتبة أو في مكان آخر، و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري  
القيام بما هو لازم للنقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية النقل البحري<sup>(1)</sup>.

(1) كمال حمدي: عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف للنشر و التوزيع ، الإسكندرية، 2002، ص21-22

و جدير بالذكر إلى أن واقعة الاستلام تتحدد في ضوء الالتزام بشحن البضائع في السفن، و الأصل كما سنرى أن هذا الالتزام يقع على عاتق الناقل البحري، ولكن يجوز الاتفاق على خلاف ذلك و في هذه الحالة لا يتحقق استلام الناقل البحري للبضائع إلا و هي على ظهر السفينة.

### الفرع الثالث: التزام الناقل بشحن البضاعة و رصها :

يلتزم الناقل البحري بشحن البضاعة في السفينة و رصها، و سنعالج هذه الالتزامات كل على حدى .

#### أولاً : الالتزام بشحن البضاعة:

شحن البضاعة هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، المتفق عليه في العقد لنقلها إلى ميناء الوصول<sup>(2)</sup> .

و مهمة الشحن يجري الاتفاق على تحديد من يتولها في العقد، سواء الشاحن مالك البضاعة أو الناقل، و لكن جرت العادة على أن عملية الشحن يقوم بها عادة الناقل نظراً لخبرته و تملكه الوسائل الكافية للقيام بها، و في الغالب يتفق الناقل مع شركات متخصصة بهذا الغرض).

و تتم عملية الشحن برافعات قائمة أو برافعات السفينة إذا تعلق الأمر ببضائع، أما إذا كانت سوائل كالبتترول مثلاً فيكون شحنها بأنايب خاصة، و قد تجرى عملية الشحن بالمضخات إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب أما إذا كانت السفينة بعيدة عن رصيف التحميل، فإن عملية شحنها للبضائع تكون بواسطة الآلات الخاصة، و لذلك فإن الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل تلزم الناقل بأن يتولى مهمة الشحن بعناية مناسبة و دقة ويسأل عن الضرر الذي يحدثه للبضاعة أثناء تنفيذ هذه العملية، سواء كان مرد الضرر خطأ صادر منه أو من تابعيه<sup>(3)</sup>.

تتم عملية الشحن في إطار قانوني، بما سمي بعمليات المناولة النائبة، و عليه فان هذه العملية تحكمها ضوابط و مبادئ قانونية و فنية تم النص عليها في إتفاقية لندن لسنة 1930، و لذلك لا بد لكي تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول و مسائل الناقل عن ذلك، لا بد من شحنها بالكيفية التي تسمح بنقلها و ذلك بالنظر إلى نوع البضاعة مع ملائمة الوسيلة المستعملة<sup>(4)</sup>.

(1) سويسري بلقاسم : المرجع السابق ، ص 22.

(2) على البارودي ، هاني دويدار : مبادئ القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع ، الإسكندرية 2003 ص 199

(3) بسام عاطف المهناز : معاهدة بروكسل و تعديلاتها ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2006 ص 105-106

(4) أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري ، منشأة المعارض للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، 1998 ص 128

## ثانيا: الالتزام برص البضاعة .

يقصد برص البضاعة بالسفينة ترتيبها و تنظيمها في العنبر المخصص لها أو على سطح السفينة و ذلك حتى لا تتهشم العناصر التي تتكون منها نتيجة اصطدام كل منها بالأخرى أو اصطدامها بجدران السفينة، و بالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يحميها من الهلاك أو ألتلف<sup>(1)</sup>.

ولا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع انجاز الرحلة البحرية في سلامة , فالأمر أيضا متعلق بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الاخرين.

ومن الوجهة العملية تتم عملية رص البضاعة تحت إشراف الريان , وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمهجر يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.<sup>(2)</sup>

- الوضع القانوني لرص البضاعة .

الأصل أن يكون رص البضاعة داخل عنابر السفينة و غيرها من الأماكن المعتادة في الرص أو في الأماكن المتاحة للبضاعة بحسب طبيعتها، كما لو كانت تتطلب درجة حرارة معينة، و هذا يعني انه يجب أن لا ترص البضاعة على السطح لأن مثل هذا الرص يزيد من المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة و السفينة كالسقوط في البحر أو التبلل بمياهه أو بمياه الامطار، و بالنسبة للسفينة فقد يسبب اختلال في توازنها و يعيق المناورات على سطحها في الساعات الحرجة .

و يلجا الشاحنون عادة لطلب الرص على السطح طمعا في تقديم أجور منخفضة و لأنه يناسب بعض الحمولات كالمعدات الثقيلة و الحمولات الحجمية كالأخشاب كما يلجا الشاحنون لذلك تهريا من دفع أقساط تأمين أكبر من الأقساط التي تتوفر في الأحوال المعتادة .

لكل ذلك اعتبر الرص على السطح في غياب الاتفاق بين الناقل و الشاحن على ذلك إخلالا بعقد النقل، فإذا وصلت البضاعة مصابة بأضرار نتيجة لذلك فإن الناقل يفقد حقه في الاستفادة من الاعفاءات

(4) على البارودي ، هاني دويدار: المرجع نفسه ، ص 202 .

(2) سويسى بلقاسم : المرجع السابق ،ص36

و الاستثناءات الواردة في عقد النقل ( سند الشحن ) أو مشاركته الإيجار لأن العقد يبطل و يتحمل الناقل جبر الضرر و الخسارة الناجمة حتى و لو كان الضرر بقوة قاهرة (1)

وهذا الخصوص تنص المادة 773 من قانون البحري الجزائري على "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضائع و صيانتها ....."

كما جاء في المادة الموالية 774 التي تتضمن "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التحميل على هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم . وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل اعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل تم بالاتفاق مع الشاحن." و يعد التزام الناقل برص و تستيف البضاعة التزاما قانوني، و ذلك وفق لأحكام قانون التجارة البحرية و إتفاقية هامبورغ و إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1964 و لذلك لا يجوز له التخلص من هذا الالتزام بأي حال من الأحوال أو الاتفاق على الإعفاء منه.(2)

و عليه فإنه جميع القواعد و الأصول الواجبة المراعاة في رص البضائع منها ما يتعلق بالمحافظة على البضاعة ذاتها فيعتبر الخطأ فيها خطأ تجاريا , ومنها ما يتعلق بتوازن السفينة أثناء السفر , فيعتبر الخطأ فيها خطأ ملاحيا . فلا يقتصر التزام الربان برص البضائع عند القيام , بل عليه أيضا أن يراقب الرص و يعتني بالبضائع طيلة الرحلة البحرية فعليه أن يقوم بتفويتها إذا تطلب الأمر ذلك , و أن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة (3).

### المطلب الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن على الوجه المبين أعلاه , و استلم الناقل البحري البضاعة و قام بشحنها و رصها وفقا لما تقتضيه طبيعتها، تأتي مرحلة الرحلة البحرية , و التي يتبلور فيها الالتزام الرئيسي في هذا العقد , وهو تغيير مكان البضاعة من مكان الشحن إلى مكان الوصول , بمعنى واجب الالتزام بنقلها , و يرافق عملية النقل هذه واجب المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء عملية النقل بحيث يتعهد بها باستمرار.

(1) هاشم رمضان الجزائري : تسلم الناقل البحري للبضاعة في عقد النقل البحري للبضائع ، مجلة الحقوق ، السنة العاشرة ، العدد الأول ، الطبعة الثالثة ، 1997 ، ص 18-19

(2) كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 29

(3) بسام عاطف المختار : المرجع السابق ، ص 108

## الفرع الأول : الالتزام بالنقل

إن الالتزام بتنفيذ عملية النقل هو الالتزام الرئيسي و المميز لعقد النقل عن غيره من العقود المعأوضة, و يتضمن هذا الالتزام عدة أمور منها ميعاد التنفيذ و إمكانية نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى, و الانحراف عن خط السير و العناية المطلوبة في تنفيذ هذه الالتزام فقد يتضمن العقد الميعاد الذي يجب أن يبدأ فيه النقل وعند سكوته فإن النقل يجب أن يتم في مدة معقولة مع مراعاة نوع السفينة و قوتها و طبيعة البضاعة<sup>(1)</sup>.

يلتزم الناقل البحري بأن يتبع خط السير المتفق عليه أو الذي جرت العادة على اعتماده و لا يجوز لربان السفينة الانحراف عن هذا الخط إلا لسبب جدي (كإنقاذ السفينة أو لإصلاح عطل طراً على محركها, أو هبوب عاصفة شديدة....) و في حالة تغيير المسار المتفق عليه و عدم احترام الميعاد المتفق عليه يكون الناقل مسؤول عن تعويض الشاحن عن الأضرار التي قد تلحق به نتيجة التأخير في إيصال البضائع<sup>(2)</sup>

رغم أن الأصل هو إتمام الرحلة على السفينة المتفق عليها و التي شحنت البضاعة على متنها دون أن يكون للناقل الحق في تغييرها , إلا إذا هلكت أو أصبحت غير صالحة للملاحة و عندها فقط يجوز له استبدالها بسفينة أخرى لاكتمال الرحلة , بشرط أن يكون سبب الهلاك أو عدم الصلاحية راجع حصرياً إلى قوة قاهرة التي طرأت بعد بدا الرحلة<sup>(3)</sup>, و يستتبع ذلك اعلام الشاحن بتبديلها كما عليه أن يرسل إليه وثيقة شحن جديدة صادرة عن ربان السفينة البديلة ليتمكن من استلام البضاعة عند الوصول و التأمين عليها من مخاطر الرحلة الجديدة<sup>(4)</sup>.

و تجدر الإشارة إلى أن المشروع الجزائري كان أكثر دقة في هذه المجال , بحيث ألزم الناقل بالسعي لتحويل البضاعة إلى سفينة أخرى فور توقف السفينة الأولى لأي سبب من الأسباب و ذلك تحت طائلة التعويض و في ذلك تنص المادة 776 من (ق.ب.ج) على أن " في حالة توقف الرحلة لسبب ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضاعة و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر ".<sup>(5)</sup>

أما بالنسبة للمصاريف المتعلقة بنقل البضائع فإن المادة 777 من (ق.ب.ج) تنص على أنه " في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر تكون مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء

(1) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 307

(2) طالب حسن موسى : القانون البحري ، الطبعة الثانية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2007، ص 118

(3) وهيب الاسير : المرجع السابق ، ص 193-194.

(4) عادل علي المقدادي : المرجع السابق ، ص 121

(5) احمد محمود حسين : المرجع السابق ، ص 132

لإتهام نقل البضائع على عاتق الناقل إلا إذا أبعده الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، و في الحالتين يحتفظ الناقل باجرة الحمولة المقرر عن كامل الرحلة (1)

### الفرع الثاني : المحافظة على البضاعة

يرتب هذا الالتزام على الناقل واجب بذل العناية المطلوبة للمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية بما تقتضيه هذه العملية و لهذا فإن الالتزام بالمحافظة يعد أهم الالتزامات التي تشغل ذمة الناقل إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى سبب أجنبي (2)

وتختلف درجة العناية حسب نوع البضاعة و ظروف النقل ، إذ يفرض هذا الالتزام على الناقل البحري أعباء عديدة كأن يعيد رص البضاعة إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة و يوفر لها سبل التهوية اللازمة أو يحفظ درجة الحرارة اللازمة للعنابر ، ولهذا فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية و المهمة الكافية (3) و لذلك على الناقل أن يبذل قصارى جهده للعناية اللازمة للمحافظة عليها و صيانتها ، و في ذلك نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ... " و لقد كان للمحكمة العليا عدة قرارات في هذا الشأن بحيث شددت على ضرورة احترام النطاق الزمني الذي يبقى البضائع على مسؤولية الناقل و تبعاً لذلك سيسأل الناقل عن الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة أو النقص في وزنها أو عدد الطرود ، حسب ما هو مذكور في سند الشحن ، إلا أنه و رغم ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي للبضائع.(4).

### المبحث الثاني: التزامات الناقل أثناء الوصول.

و في هذه المرحلة و هي المرحلة الأخيرة من مراحل نقل البضائع، فإنه عند وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه يلتزم الناقل البحري بالتزامين رئيسيين أساسيين في تنفيذ العقد، يتمثل الالتزام الأول في تفريغ البضاعة من على السفينة بينما الالتزام الثاني فهو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه.(5).

(1) سويس بلقاسم: المرجع السابق، ص38

(2) مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 308

(3) على البارودي ، هاني دويدار : المرجع السابق ، ص 203

(4) بسام عاطف المختار : المرجع السابق ، ص 110

(5) سويس بلقاسم : المرجع السابق ، ص 39



## المطلب الأول : تفريغ البضاعة

و تعتبر عملية تفريغ البضاعة عملية مادية يقصد بها إنزال البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء، و يعتبر تفريغ البضاعة عملا متمما للالتزام بالنقل، و يجرى التفريغ بعد أخذ موافقة من السلطات المختصة في ميناء الوصول، و الأصل أن هذا الالتزام يقع على عاتق الناقل، إلا أنه لا يمنع من الإتفاق على أن يقوم بعملية التفريغ الشاحن أو المرسل إليه<sup>(1)</sup>. و ذلك طبقا للقواعد العامة، و في ذلك تنص المادة 106 من القانون المدني الجزائري على أن "العقد شريعة المتعاقدين ....."<sup>(2)</sup>. و في الغالب تقوم الشركات أو أشخاص خاصة بعملية التفريغ يتفق الناقل معهم لقيام هذه المهمة.

أو تكون عملية التفريغ بعد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه في العقد و ذلك طبقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري التي تنص على "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعملية فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضاعة مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"<sup>(3)</sup> و نشير إلى أنه عندما يكون التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، يجب على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول السفينة كي يتقدم للتفريغ البضاعة، كما أن المرسل إليه قد لا يقوم بذلك إلا بعد فترة طويلة تتعطل فيه السفينة على الاستغلال، و لذلك قد يتضمن سند الشحن شرطا يعرف بشرط التفريغ التلقائي بمقتضاه يقوم الريان بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه و مسؤوليته إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة و تسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة<sup>(4)</sup> و على الناقل في هذه الحالة أن يودع البضاعة بعد تفريغها في مخزنا عموميا أو لدى أمين عام على حساب المرسل إليه إذا أن الالتزام بالمحافظة على البضاعة يظل قائما حتى تسليمها للمرسل إليه<sup>(5)</sup>.

التفريغ يجري من وقت إعلان الريان بأن السفينة مستعدة للتفريغ أو على هذا الأساس يجب انزال البضاعة في المدة المتفق عليها في العقد، و في حالة عدم تحديد هذه المدة، عند ذلك يجب أن يكون التفريغ في المدة التي يحددها العراف، و عادة فإن طبيعة البضاعة و نوعها و كميتها، غالبا ما تؤخذ بنظم الاعتبار عند حساب مدة

(1) على البارودي ، هاني دويدار: المرجع السابق ، ص 204

(2) المادة 106 من الامقر رقم 75-58 المتضمن قانون المدني الجزائري العدد 78 المؤرخ في 30/09/1975 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 02-07 المؤرخ في 17/05/2007.

(3) المادة 780 من القانون البحري الجزائري

(4) نبيل صقر: المرجع السابق ، ص 167

(5) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 310

التفريغ<sup>(1)</sup> .وعليه فإن عملية التفريغ تتطلب من الناقل إتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة لأي تلف أو هلاك، و بخلاف ذلك ستجعله مسؤولاً أمام الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرار يصيب البضاعة ناجم عن عملية التفريغ<sup>(2)</sup>.

و تجدر الإشارة إلى أنه إذا طرأ على الناقل حادث فجائي يمنعه من إفراغ البضاعة في الميناء المتفق عليه في مدة معقولة، فإنه يجوز له إنزالها في اقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن، و هذا ما أكدت عليه المادة 781 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه " إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضاعة في ميناء الوصول في مدة معقولة يمكنه إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء التحميل .

و تكون مصاريف ارسالها ثانية على عاتق الناقل إلا في الحالات التي يكون فيها الامتناع عن الافراغ البضاعة في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة<sup>(3)</sup>.

ان مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر و الاضرار الاحقة بالبضاعة اثناء عملية التفريغ للبضائع المنقولة تبقة قائمة إلى غاية تسليمها إلى المرسل اليه أو ممثله القانوني مع ابداء قبالة لها ما لم ينص على ينص على خلف ذلك في وثيقة الشحن<sup>4</sup> .

### المطلب الثاني: الالتزام بالتسليم البضائع .

إن آخر التزامات الناقل البحري الناشئة على عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، و التسليم هو عملية قانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، و يقصد به وضع البضاعة المنقولة تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه كاملة و سليمة بحالتها التي تمت عند الشحن مع تثبيت عملية التسليم، و ذلك إما بإعطاء إيصالاً إلى الربان يتضمن اعترافاً من الشاحن أو المرسل إليه باستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل، بأن التسليم قد تم للشاحن أو المرسل إليه و يوقع من قبل المستلم.

و العبارة من التسليم هي التسليم الفعلي الذي يتم بعد فحص البضاعة و معاينتها للتحقيق من عددها و وزنها و حالتها، و هو يجب ان يتم لصاحب الحق في المطالبة بالبضاعة بما يفرض على الناقل التحري من

(1) طالب حسن موسى: المرجع السابق ، ص 121

(2) احمد محمود حسني: المرجع السابق ، ص 132

(3) عادل علي المقدادي : المرجع السابق ، ص 122

(4) قرار صادر عن المحكمة العليا ، الغرفة التجارية و البحرية ، المؤرخ في 1998/05/26 ملف رقم 168786 منشور بالاجتهاد القضائي الغرفة التجارية و البحرية

شخصية المتقدم للاستلام و التأكيد من أنه الشخص المقصود في سند الشحن، بمراعاة شكله و ما إذا كان اسما أو أذنيا و إلا كان الناقل مسؤولا عن عدم صحة التسليم، و متى تم التسليم فإنه يلتزم بإثباته بإصلا يعطى للريان عند الطلب، على أن العمل جاري على إثبات التسليم بالتأشير على سند الشحن مع رده إلى الريان أو وكيل الناقل<sup>(1)</sup>.

### الفرع الأول : صاحب الحق بتسلم البضاعة من الناقل .

يتوجب على الريان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزامه بالتسليم، و التسليم عادة يجري لمن كان حائزا على سند الشحن، فإذا كان هذا السند اسما يتوجب تسليم البضاعة لمن كان وراء اسمه فيه، أو لمن انتقل إليه بطريقة حوالة الحق .  
اما اذل كان سند الشحن للأمر، فتسليم البضاعة يكون لمن صدر السند باسمه مقترنا بشرط الأمر أو إلى المظهر إليه، أما لو كان سند الشحن لحامله، التزم الناقل بتسليم البضاعة إلى من تقدم اليه و بيده سند الشحن لحامله<sup>(2)</sup>.

و في ذلك ما اكدت عليه المادة 784 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي "يعين الشخص الذي ترسل إليه البضاعة في النقل البحري بموجب وثيقة الشحن كما يلي :

أ. عندما تكون وثيقة الشحن اسمية : اسم الشخص في وثيقة الشحن .

ب. عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، في حالة تحويل الوثيقة : آخر مظهر له.

ج. عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.<sup>(3)</sup>.

و مع ذلك يستطيع الناقل أو نائبه أمين السفينة تسليم البضاعة إلى أمين الحمولة، إذ كان مفوضا من طرف الشاحن، و قد يحصل أحيانا أن يكون أمين السفينة ممثلا بالناقل و بنفس الوقت ممثلا للشاحن، فيجري التسليم إليه و يكون مثل هذا التسليم صحيحا .

(1) على البارودي ، هاني دويدار : المرجع السابق ، ص 205

(2) مصطفى كمال طه : أساسيات القانون التجاري و القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 504

(3) عادل علي المقداد : المرجع السابق ، ص 123

## الفرع الثاني : حالة تعدد نسخ سند الشحن.

قد يتقدم أكثر من شخص واحد لاستلام البضاعة و يكون بيد كل منهم نسخة من سند الشحن تمثل البضاعة فلمن تسلّم البضاعة في هذه الحالة ؟

1. إذا حصل قبل تسليم الريان لأية بضاعة خلاف بين حاملي نسخ شتى من وثيقة الشحن الواحدة القابلة للتداول فإن النسخة التي تحمل أقدم تظهير تفضل على سواها.
2. أما إذا تم تظهير أكثر من نسخة في تاريخ واحد أصبح من الصعب ترجيح أحد حاملي النسخ عن غيره، لذلك يتوجب على الناقل البحري عدم تسليم البضائع لأي منهم، وأن يترك للمحكمة أن تفصل بالنزاع.
3. أما بعد أن يستلم البضاعة حامل احدى النسخ القابلة للتداول فلا يمكن أن يفضل عليه حامل نسخة أخرى و لو كانت هذه النسخة تحمل تاريخا سابقا.<sup>(1)</sup>

## الفرع الثالث : حالة الامتناع عن التسلم.

قد يمتنع المرسل إليه عن استلام البضاعة، أو أن لا يتقدم أي شخص للمطالبة بها، و في هذه الحالة يجوز للريان بأن يطلب من القضاء بيع البضاعة كلها أو بعضها لاستفتاء الأجرة من ثمنها وإيداع البضاعة غير مباعة لدي أمين<sup>(2)</sup> يعينه القاضي، و يجوز للناقل طلب الاذن ببيع البضائع كلها أو بعضها و ذلك ليكتسب حق الامتياز في استفتاء حق أجرة النقل.<sup>(3)</sup>

و قضت المحكمة العليا على ان تكون الاضرار و الخسائر الحقة بالبضاعة اثناء عملية التفريغ أو الشحن فانه تكون تحت مسؤولية الناقل البحري سوء قام به هو بوسائلها الخاصة أو بواسطة الغير الا اذا اثبت الناقل البحري وؤلية وكيل التفريغ عن الاضرار و الخسائر الحقة بالبضاعة وفق للعقد المبرم بين الناقل و وكيل التفريغ<sup>(4)</sup>

## – التميز بين التزام الناقل بالتفرغ و الالتزام بالتسليم :

قد يختلط أحيانا التفرقة بين التزام الناقل بالتفرغ و التزامه بالتسليم، فالتفريغ يقابل الشحن، فإذا كان التفريغ على عاتق الناقل فالتسليم يكون لاحقا، و إذا كان التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، فيتم التسليم أولا ثم

(1) احمد محمود حسني : المرجع السابق ، ص 126

(2) وهيب الاسير : المرجع السابق ، ص 195

(3) مصطفى كمال طه : أساسيات القانون التجاري و القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 505

(4) قرار صادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية المؤرخ في 16/05/1998 ملف رقم 169663 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية

يتم التفريغ، و في هذه الحالة يتم التسليم و البضاعة لازلت في السفينة، ثم يقوم المرسل إليه بإنزالها من السفينة إلى أرض الميناء.<sup>(1)</sup>

و يعتبر التسليم عملية قانونية، و هي تختلف كثيرا على عملية التفريغ المادية . حيث بالتسليم ينتهي تنفيذ العقد و قد اشترط المشروع ضرورة إبداء المرسل إليه قبوله للبضاعة، كدليل على الاستلام . ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن و في ذلك تنص المادة 739 من (ق.ب.ج.) على أن " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه، و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني .

- التسليم هو تصرف قانوني، يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع أبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن. " و قد أبطلت المحكمة العليا عدة قرارات قضائية بسبب الخلط بين التسليم كعملية قانونية و بين عملية التفريغ المادية.<sup>(2)</sup>

و بعملية التسليم التي تنفذ على الوجه المذكور، تنتقل مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه و المقصود بالتسليم هنا هو تسليم الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة و معاينتها، و التحقق من وزنها و عددها و حالتها<sup>(3)</sup>.

و عملية المعاينة هذه يقوم بها المرسل إليه بنفسه، و له أن يستعين بخبير، و ذلك للتحقق من سلامة البضاعة، و إسناد الخطر الذي أصابها لمسؤولية الناقل، لتعويضه عن الخسارة الحاصلة فيها، و قد اهتم المشروع البحري بدقة في التأكيد على تفاصيل ذلك من خلال نص المادتين 788 و 789 من القانون البحري الجزائري و عليه و متى اكتشف المرسل إليه حصول أضرار للبضاعة، فإنه يتعين عليه إبلاغ الناقل أو ممثله كتابيا بذلك من قبل أو في وقت التسليم و ان لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن، لغاية ثبوت العكس، إلا انه قد لا تكون الأضرار واضحة أو ظاهرة، و عليه فإن المشروع منح المرسل إليه مهلة 03 ايام عمل، تبدأ من يوم استلام البضاعة لإبلاغ الناقل بذلك.

(1) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 315

(2) طالب حسن موسى : المرجع السابق ، ص 120-121

(2) سويسسي بالقاسم : المرجع السابق ، ص 39

و في ذلك نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على " إذا حصلت الخسائر للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله، بتبليغ الناقل كتابيا، في ميناء التحميل قبل أو في وقت التسليم للبضاعة، و إذ لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس<sup>(1)</sup> .

و إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع .  
و لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها، المبينة أعلاه ."  
ولما كانت مسؤولية الناقل لا تنقضي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني . فإن عملية تفريغ البضاعة تظل على عاتق كذلك، وبالتالي يتحمل الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء هذه العملية  
**- الامتناع عن التسليم :**

و تشير في الأخير انه للناقل الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه اذا كانت الاجرة واجبة الدفع عند الوصول و امتنع المرسل إليه عن دفعها، أو إذا كان الناقل مفوض من المرسل استفتاء ثمن البضاعة من المرسل إليه قبل التسليم، و رفض المرسل إليه دفع ثمن، و إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد الناقل أثناء النقل من احد دائني المرسل أو المرسل إليه<sup>(2)</sup> .

### **- اثبات تسلم الناقل للبضاعة في ظل قواعد همبرك لسنة 1978**

1- ان المبدأ المعمول به في ظل اتفاقية سنادات الشحن لسنة 1924 و هو مبدأ من البكرة إلى البكرة الذي يحرص تطبيق الاتفاقية بالمرحلة البحرية فقط . حيث وسعت المادة الرابعة من الاتفاقية نطاق تطبيق الاتفاقية ليشمل المراحل السابقة على عملية الشحن و اللاحقة على عملية التفريغ و التي تعتبر ضرورية و مكملية لعملية النقل البحري، فد جاء في المادة الرابعة من الاتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي وردت تحت عنوان فترة المسؤولية ما يلي :

(1) نص المادة 788 من ق ب ج : " يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية و حالة البضاعة التي تقدم اليه من قبل الناقل، و في حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين ، يجب أن يتعاون الناقل و المرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة للتفتيش البضاعة و التحقق من عدد الطرود ."

- و نص المادة 789 كذلك على : " يستطيع الناقل و المرسل إليه قبل تسليم البضاعة معاينة حالة هذه الأخيرة عن طريق خبراء على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب .

و إذا اتضح بعد إجراء المعاينة بناء على طلب من المرسل إليه أو بطلب مشترك من الأطراف بان هناك نقصا أو ضرر بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها ، فان مصاريف الخبرة تقع على عاتق الناقل . "

(2) مصطفى كمال طه : أساسيات القانون التجاري و القانون البحري ، المرجع السابق، ص 304

2- تشمل مسؤولية النقل على البضائع بموجب هذه الاتفاقية المدة التي تكون فيه البضاعة في عهد الناقل في ميناء الشحن و اثناء النقل و في ميناء التفريغ .

3- ان البضاعة تكون في عهدة الناقل منذ ان يتسلمها و إلى ان يسلمها ، كما جاء في الفقرة الثانية من المادة 23 من الاتفاقية بأنه: يحق للناقل بموجب هذه الاتفاقية ان يزيد مسؤوليته و التزاماته التي تنص عليها في هذه الاتفاقية .

ان اتفاقية هامبورغ لم تحدد بالضبط متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة لذا فقد ذهب بعض الكتاب إلى ان عملية التسليم الناقل للبضاعة هي عملية قانونية تتمثل في اصدار سند الشحن من قبل الناقل إلى الشاحن . و نحن لا نتفق مع هذا الرأي لان في كثير من الاحيان يستلم الناقل البضاعة إلا انه لا يقوم بأصدار سند الشحن إلا بعد فترة من استلامه للبضاعة، كما ان الناقل قد لا يقوم باستلام البضاعة بنفسه و انما بواسطة وكلائه أو عن طريق السلطات الميناء حيث يقوم الناقل بعد استلامها من وكلائه أو من السلطات الميناء بإصدار سند الشحن. (1):

(1) هاشم رمضان الجزائري ، المرجع السابق، ص 140-141

## خلاصة الفصل الأول

و في نهاية هذا الفصل نستخلص أن عقد النقل البحري للبضائع يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل البحري سواء أثناء مرحلة الشحن أو المرحلة البحرية أو عند الوصول و عليه فان المرحلة البحرية قد تتعرض لها العديد من المخاطر الكبيرة و التي قد تؤدي إلى إضرار بالبضاعة المشحونة و تكون سبب في تعييبها أو هلاكها (1).

و على هذا الأساس فان مسؤولية الناقل البحري في المدة ما بين تسليم البضاعة في ميناء الشحن و بين قيامه بالتفريغ و تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في ميناء الوصول، تعتبر مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، و مع ذلك فإنها لا تبدأ هذه المسؤولية من تاريخ إبرام العقد بل من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل، و التزام الناقل بمقتضى عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، و هي نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول و تسليمها إلى المرسله إليه كاملة و سليمة و في الميعاد المتفق عليه، أو في ميعاد معقول (2).

و عليه فان الناقل يكون مخطأ و مسؤولاً بمجرد عدم تحقيق النتيجة المقصودة، و ذلك بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها .

و لا ترفع هذه المسؤولية على الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ انما يرجع إلى سبب اجنبي لا يد له فيه (3).

و في ذلك تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ بسبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقاً يخالف ذلك " (4).

و يشمل السبب الأجنبي القوة القاهرة أو عيب البضاعة أو خطأ الشحن .

- **القوة القاهرة :** و يتمثل في حادث مفاجئ لا يمكن توقعه و لا دفعه و لا يكون للناقل يدا في حدوثه كتعرض السفينة إلى اعصار غير متوقع.

- **عيب البضاعة:** لا يسأل الناقل البحري، إذا هلكت البضاعة بسبب عيب يعتريها سواء كان ناشئاً بحكم طبيعته الداخلية أو من أي حادث سابق على استلام الناقل لها .

(1) وهيب الاسير: المرجع السابق ، ص200

(2) محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري ، الطبعة الرابعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 ، ص 372

(3) مصطفى كمال طه : أساسيات القانون البحري و القانون التجاري ، المرجع السابق ، ص305

(4) سويسسي بالقاسم : المرجع السابق ، ص 50.



---

- **خطأ الشحن:** إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة راجع إلى خطأ ارتكاب الشاحن أو تابعه كأن لا يقوم الشاحن بعدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها .

و تجدر الإشارة إلى انه هناك اختلاف سوء في اساس مسؤولية الناقل للبضاعة يوجه عام ان التشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على اساس الاخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفوق الانظمة الانجلوسكسرنية بين مسؤولية الناقل العام و مسؤولية الناقل الخاص، فتقيم الأولى على الخطأ المفترض و الثانية على الخطأ الواجب الاثبات (1)

- أما مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من إتلاف أو هلاك بعد انقضاء عقد النقل البحري و تسليم البضاعة إلى صاحب الحق، فهي مسؤولية تقصيرية لا تسري عليها قواعد و احكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون و انما تخضع للقواعد العامة في للمسؤولية التقصيرية.(2)

---

(1) دمانة محمد : المرجع السابق، ص 56

(2) احمد محمد حسني : المرجع السابق، ص 180

## الفصل الثاني:

التزامات الشاحن عبر مراحل

تنفيذ العقد

يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامين رئيسيين على عاتق الشاحن، يتمثل الاول في تقديم البضاعة للناقل للبحري قصد شحنها في الوقت المحدد بالاتفاق، ثم استلامها منه بعد عملية التفريغ في ميناء الوصول و الثاني يتمثل في الوفاء بالأجر النقل المستحق للناقل و عليه سنتناول كلا من الالتزامين التاليين كما يلي :

### المبحث الأول: التزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل .

يتوجب على الشاحن، قيامه بإحضار البضاعة التي توعده إليه و تسليمها، إلى الناقل البحري، و يتوجب ان يكون ذلك في الميعاد و المكان المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع و في حالة عدم تحديد زمان و المكان التسليم في الاتفاق الجاري بينهما، يتم اللجوء في هذه الحالة إلى العراف السائد في ميناء الشحن للتحديد وقت و مكان التسليم<sup>(1)</sup>.

و يكون الشاحن مسؤولاً على التأخير في التسليم البضاعة لأنه قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى أهمية الشحن و احتياج شحنه إلى وقت الوصول، و بذلك فإن الشاحن يتحمل مسؤوليته ما قد يلحق الناقل من ضرر بسبب تأخر انتظاره في الميناء، و تعويضه عن ذلك على ان لا يتعدى التعويض مبلغ الاجر الحمولة المتفق عليها . و عملية الشحن يبدأ بإجراءات و ذلك بان يملا الشاحن بيانات يتضمنها ورقة يستلمها عادة من الوكيل البحري للنقل، و تسمى بقرار الشحن و الذي يتضمن ذكر نوع البضاعة التي ستشحن و كميتها و ذاتيتها، و على هذا الاساس يحصل الشاحن من الناقل أو الوكيل على اذن بالشحن، و يتم الحصول عليه عادة في موعد سابق على الموعد المقرر للرحيل<sup>(2)</sup>، بوقت معين و متى تم الشحن يحصل على إيصال مؤقت يثبت واقعة الشحن، و لا يختلط هذا الايصال مع السند برسم الشحن و كذلك لا يختلط مع سند الشحن، و لا علاقة للناقل بتغليف البضاعة، فسواء كانت البضاعة مغلقة أو لا ام ان تغليفها سيء، فهو امر تقع مسؤوليته على الشاحن، و ان عدم التزام الشاحن بهذه الناحية لا يؤدي إلى ان يبذل الناقل عناية خاصة بهذه البضاعة سواء كان ذلك عند رصها أو تخزينها<sup>(3)</sup>.

(1) عادل علي المقدادي : المرجع السابق، ص 112

(2) تنص المادة 772 من ق،ب،ج على : "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضاعة في الوقت و المكان المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الطرفين او حسب العرف في الميناء التحميل ، و في حالة عدم تقديم الشاحن البضاعة في الوقت و الامكنة المحدد يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا يتعدى مبلغ اجرة الحمولة المتفق عليه

(3) - طالب حسن موسى : المرجع السابق ، ص 127

## المطلب الأول: التصريح بالبيانات الخاطئة .

و إذا تعمد الشاحن ذكر البيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها فلا يسأل الناقل على هلاك البضاعة أو تلفها إذا اثبت عدم صحة هذه البيانات و بهذا الصدد فإن الشاحن يعد ضامنا للناقل صحة تصريحاته، و يكزن مسؤولا امامه عن جميع الخسائر جراء هذه التصريحات (1).

و الملاحظ هنا ان النصوص القانونية لا تنص صراحة على هذا الالتزام، و انما تستشف من حالات اعفاء الناقل من مسؤوليته المقررة 803 من القانون البحري الجزائري، و كذلك تنص المادة 04 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و عليه فإن تمام التغليف و كفايته يعتبر من الامور الحتمية لتنفيذ عملية النقل بمشتملتها بحيث يساهم هذا التغليف في حماية البضاعة من البضاعة الاخرى المحاورة لها، و اهتزازات السفينة، و تختلف عملية التغليف باختلاف نوع البضاعة و طبيعتها، كما يجب ان يكون التغليف من الصلبة و المتانة بما يمكنه من مقاومة ضغط البضاعة المحاورة، أو ما قد تتعرض له البضاعة من تغيرات جوية اثناء الرحلة، و تستتبع عملية التغليف بوضع بطاقات بيانية توضيحية على السلع المغلفة بحث توضع بطريقة لا تسمح بإزالتها اثناء الرحلة البحرية و رغم انها غير الزامية لكنها مفيدة في تذكير الناقل بإتباع معاملات خاصة للبضاعة، إضافة إلى ذلك يتطلب الامر وضع بطاقات تحدد عليها أوزان البضائع (2).

## البضائع الخطرة .

و إذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار و يجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، و أن يضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها، و بيان بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا، و البضاعة الخطر قد تكون قابلة للالتهاب أو الانفجار في السفينة، و عليه فإن البضاعة القابلة للالتهاب أو الانفجار لا تثير صعوبة ما في تحديد معناها، اما البضاعة الخطر فقد تكون خطيرة بطبيعتها كحمض الكبريت.

و قد تكون خطيرة بسبب الظروف التي توجد فيها كالمخدرات التي قد تودي إلى حجز السفينة، و لهذا يجب التمييز بين البضاعة الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضى بشحنها في السفينة لو علما بطبيعتها و بين البضاعة الخطرة التي شحنت بعلم الناقل و رضائه.

(1) تنص المادة 2/253 من ق، ب، ج: " تدرج بيانات البضاعة ضمن وثيقة الشحن على اساس التصريح الكتابي للشحن - و يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه في ما يخص العلامات و عدد و كمية و وزن البضاعة المتعلقة بهذا النواحي ، و أن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محرر من مسؤوليته و التزاماته الناتجة من عقد النقل اتجاه أي شخص اخر غير الشاحن ."

(2) سويسسي بلقاسم : المرجع السابق ، ص 42

فإذا تعلق الامر ببضاعة خطرة وضعة في السفينة بغير علم الناقل و رضائه، جاز للناقل أو الربان في أي وقت و أي مكان إخراجها من السفينة أو اتلافها أو ازالته خطورتها، و فضلا على ذلك يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل و الشاحنين الاخرين عن الضرر و المصروفات التي تنشأ على وضع هذه البضاعة في السفينة، و هذه الحقوق التي قررها الناقل من اجل ضرورة المحافظة على سلامة السفينة و الحمولة، انما يتوقف استعمالها على اثبات ان الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضاعة في السفينة لو علم بطبيعتها، و هذا الاثبات من الصعب القيام به، خير انه يمكن للناقل ان يقدم الدليل على ان البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة .

اما إذا كان الناقل يعلم طبيعة هذه البضاعة و وافق على شحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة، أو اتلافها أو ازالته خطورتها الا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، و في هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية قبل الشحن<sup>(1)</sup>.

و للناقل ان يتحقق من نوع البضاعة و عددها و أوزنها، كما لذلك أهمية في تحديد اجرة النقل و المسؤولية المترتبة على الناقل، و إذا تسلم الناقل البضاعة دون تحقيق أو فحص دون ابداء أي تحفظ فيفترض قبوله، لصحة البيانات المقدمة من المرسل بشأنه ما لم يثبت عدم صحتها<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني: اثر تقديم الشاحن للمعلومات كاذبة :

و جراء تقديم الشاحن للبيانات الكاذبة هو اعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة أو ما يتبعها، و في ذلك تنص المادة 805 من قانون البحري الجزائري على "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الاضرار التي تصيب البضاعة أو الني تتعلق بها مبلغ يريد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصب بخسائر أو أضرار من الوزن الاجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، و بمقدار يعادل مرتين و نصف من اجرة النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول .....".

و أخيرا يتوجب على الشاحن ارسال الوثائق المرفقة بالبضاعة كوثائق الضرائب الجمركية، الصحة، الشرطة، و خاصة الوثائق التي تكون الزامية كوثائق إدارية المرفقة بالبضاعة، بالإضافة إلى انه يجب على الشاحن

(1) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 319-320

(2) مصطفى كمال طه : اساسيات ، القانون التجاري و القانون البحري ، المرجع السابق ، 301.

التقدم أو استلام البضاعة من الناقل إذا لم يكن المرسل إليه هو المعني بالاستلام في الزمان و المكان المتفق عليهم في العقد، حتى لا يعيق الناقل في تنفيذ التزاماته، و بعملية تقدم البضاعة للناقل و استلامها منه في ميناء الوصول، يكون الشاحن قد نفذ الجزء الاول من التزاماته و لم يبقى عليه الا دفع الاجرة (1).

### المبحث الثاني: التزام الشاحن بدفع اجرة النقل.

التزام بدفع اجرة النقل هو التزام رئيسي للمرسل المقابل، التزام رئيسي للناقل بالنقل، و قد تكون الاجرة مستحقة عند الارسال، أو عند الوصول، و ليس من شأن تسوية الاجرة على النحو الاخيرة ان يخلي المرسل من التزامه بدفع الاجرة، بل بظل الناقل ان يرجع على المرسل بما لم يستوفه من المرسل ليه (2).

### المطلب الاول: تحديد اجرة النقل

و الاجرة هي عبارة عن مبلغ نقدي، الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعها للناقل في مقابل النقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول .

و الاصل ان تحديد الجرة يخضع إلى اتفاق جاري بين الناقل و الشاحن في عقد النقل البحري، و للطرف مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد اجرة النقل، و إذا سكت الطرف عن تحديد الاجرة فتحده بالعرف أو القياس على اجرة مثل اليوم ابرام العقد، و جرت العادة على تقدير الاجرة يتم اما بمبلغ شامل أو على أساس الوزن أو الحجم كما في السوائل أو بالاثنين معاً، كما ان الخشب، أو بالعدد كما في السيارات، أو على أساس التصريح بقيمة البضاعة، كما في المحوهرات، اما عند استئجار السفينة تتحدد الاجرة، اما بالسفر و عدد السفرات و اما بالمدة مثل أسبوع أو شهر، يتم تثبيت الاجرة في العقد و إلا يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن و الشاحن هو الملتزم الاصلي بأداء اجرة النقل لأنه هو الطرف المتعاقد مع الناقل (3)، و لكن إذا اتفق على ان تدفع الاجرة عند الوصول إلى المرسل إليه ملتزماً أيضاً بدفعها، لا ان هذا لا يخلي الشاحن من التزامه بل يظل للناقل ان يرجع على الشاحن بما لم يستوفيه من المرسل إليه و اذ لم يذكر في سند الشحن مقدار الاجرة المستحقة عند الوصول، قامت قرينة قانونية على ان الناقل قبض الاجرة بكاملها عند الشحن، و هذه القرينة بسيطة و قابلة للإثبات العكس في العلاقة بين الناقل و الشاحن، و لكنها قاطعة لا يجوز اثبات ما يخالفها في

(1) سويسبي بلقاسم : المرجع السابق ، ص 42-43

(2) مصطفى كمال طه : اساسيات ،القانون التجاري و القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 301

(3) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 321

مواجهة الغير حسن النية، و الذي لا يعلم وقت الحصول على السند ان الاجرة أو جزء منها لا يزال مستحقاً  
(1).

و جدير بالذكر إلى ان التزام المرسل إليه بدفع اجرة الناقل، لا يكون له اثبات إلا إذا قبل هذا الاخير  
استلام البضاعة، ذلك ان المرسل إليه بقبوله هذا يكون قد انظم إلى العقد و في حالة رفضه استلام البضاعة لأي  
سبب كان، فإنه يظل بعيد عن اثار هذا العقد و لا يكون طرفاً فيه (2).

### المطلب الثاني: اثر الحوادث البحرية على الالتزام بدفع الاجرة .

قد تطرأ اثناء الرحلة البحرية حوادث من شأنها أن تؤثر على دين الاجرة فتؤدي إلى انقضائها هائياً  
أو انتقاصها .

#### الفرع الاول: هلاك البضاعة و عدم لزوم الاجرة :

2- لا تلزم أي اجرة للسفينة عن البضاعة التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في ميناء  
المرسل إليه، و منه فإن اجرة السفينة لا تستحق على الشاحن، و يقتضي من الريان اعادته إليه إذا كان قد  
تسلمها مقدماً، إذا لم تسلم البضاعة إلى الشاحن الو المرسله إليه و أيا كان السبب ذلك، سوء كانت البضاعة قد  
هلكت بقوة قاهرة كالغرق أو الحريق أو العرب، أو لسبب قرار من السلطة العامة (3).

#### أولاً: اثر القوة القاهرة على الالتزام بدفع الاجرة :

إذا هلكت البضاعة اثناء النقل بقوة قاهرة انقضى التزام المرسل بدفع الاجرة، و إذا كان الناقل قد تسلم  
الاجرة كلها أو بعضها وجب عليه ردها، و هذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة التي تقضي بانه في العقود  
الملزمة للجانبين اذا انقضى التزام بسبب استحالة التنفيذ انقضت معه الالتزامات المقابلة، و هنا يبرا الناقل من  
التزامه بالتسليم بسبب هلاك البضاعة بقوة قاهرة، فتبرا ذمة المرسل من الالتزام بدفع الاجرة .

و إذا تلفت البضاعة بقوة قاهرة أو لعيب خاص به، التزم المرسل بدفع اجرة الناقل كاملة، فلان الناقل قام  
بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة فيستحق الاجرة عنها كاملة، و لا يجوز للمرسل في هذه الحالة ان يترك البضاعة مقابل  
الاجرة .

(1) سويسى بلقاسم : المرجع السابق ، ص 42

(2) عادل علي مقددي : المرجع السابق ، ص 114-115

(3) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 301-302

و إذا اضطر الناقل إلى سلوك طريق أطول من الطريق المعتاد بسبب القوة القاهرة فلا يجوز له ان يطلب زيادة فبذني الاجر، لان القوة القاهرة لم تجعل تنفيذ الالتزام مستحلا و ان كانت جعلته أكثر ارهاقا و اشد كلفة .  
اما إذا ترتب على القوة القاهرة استحالة إتمام النقل بعد القيام بجزء منه، جاز للناقل ان يطلب المرسل بدفع الاجرة جزئي بقدر ما عاد عليه من فائدة من هذا النقل الجزئي تطبيقا لقواعد الاثراء بلا سبب (1).

### الفرع الثاني: هلاك البضاعة مع لزوم الاجرة :

لقد وردت حالات استثنائية تلزم الشاحن أو المرسل إليه بدفع الاجرة كاملة، حتى و ان كانت البضاعة فيها قد هلكت و استحال فيها على الناقل تسليم البضاعة، و هذه الحالات هي كالتالي :

1. إذا كان عدم التسليم ناتج عن اهمال أو خطأ من المستأجرين أو من حلفائهم في الحق
2. إذا لجأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضائع بسبب تعييبها أيا كان سبب هذا العيب
3. إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.
4. إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاصا بها.

### - نقصان الاجرة:

قد يحدث أحيانا أن يتعذر على السفينة مؤجرة الدخول إلى الميناء المفصود بسبب ما قد يطرأ أثناء السفر، فإذا كانت السفينة مؤجرة، و كان عقد النقل البحري للذهاب و الاياب فإن الشاحن لا تلزمه في هذه الحالة إلا أجرة الذهاب من السفر، و عليه لو كان الناقل قد تسلم الاجرة كاملة فعليه أن يعيد الشاحن نصفها.  
و لا يجوز للناقل أن يطلب زيادة في الاجرة عند توقيف السفينة أمر إحدى الدول أو بسبب حادث لا يعزى إلى خطأ الناقل، و يحق للشاحن أثناء التوقف أما الانتظار و أما نقرغ له البضاعة على نفقته على أن يعرض الناقل بسداد أجرة لنقل إليه .

و لهذا فإن الشاحن غير ملزم بتقديم أي زيادة في الاجرة بالرغم من تحمل الناقل مصاريف لم تكن بالحسبان، بسبب هذا التوقف، و بالمقابل أتخذ القانون لصالح الناقل بإعفائه من الضرر المتمثل بالتأخير و غيره (2).

(1) سويسسي بلقاسم : المرجع السابق ، ص 45

(2) طالب حسن موسى : المرجع السابق ، ص 129.



## المطلب الثالث: ضمانات الوفاء بأجرة النقل:

لا يحتاج الناقل إلى ضمانات عندما تكون الأجرة مستحقة الاداء في ميناء الشحن، إذا يحصل عليها مقدما، و لذلك جاز للناقل بأن يحبس البضاعة إلى ان يحصل على أجرة النقل، و له أيضا حق امتياز على البضائع المنقولة ضمانا لاستيفاء الأجرة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الاول: حق الحبس

لقد حرص المشرع الجزائري على إلزام المرسل إليه، بضرورة دفع أجرة الحمولة كلما دفعها واجبا عند الوصول (أي على ذمة المرسل إليه) و لم يكتفي بذلك بل ألزمه بدفع كل مبلغ يمكن أن يطالب به الناقل بموجب سند الشحن أو بموجب وثيقة أخرى، و ذلك طبقا لنص المادة 791 من ق.ب.ج، إضافة إلى ذلك، فقد منح المشرع الجزائري للناقل إمكانية حبس البضائع، و رفض تسليمها للمرسل إليه أ إلى غاية دفع ما هو مستحق عن نقلها، و عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الاسعاف، أو تقديم ضمانا لذلك و ذلك ما أكدت عليه نص المادة 792 من ق.ب.ج التي تنص على "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على ايداعها اغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع و كذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الاسعاف أو تقديمه ضمانا بذلك<sup>(2)</sup>.

و بسبب عدم دفع أجرة النقل، فإنه نظرا لما يترتب على بقاء البضائع في السفينة من تعطيلها عن الاستغلال جاز للناقل أو الربان أن يطلب من القاضي تعيين أمين أو حارس تودع لديه البضائع لحيث دفع المستحق له، كما جاز للناقل إذا امتنع صاحب الحق في تسلم البضاعة عن أداء أجرة النقل أو غيرها م المبالغ الناشئة عن النقل، أن يطلب من القاضي الاوراق الوقائية الاذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، كما اجاز للناقل طلب الاذن من القاضي، ببيع البضائع كلها أو بعضها لأستفاء المبالغ المستحق<sup>(3)</sup>.

(1) تنص المادة 791 من ق.ب.ج على "يترتب على استلام البضائع من المرسل اليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند اوصول و كل مبلغ اخر أن يطلب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى"

(2) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 322-323.

(3) تنص المادة 793 من ق.ب.ج على "ان لم يتقدم المرسل اليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها و إذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقته و تبعه المرسل اليه، و يقوم فورا بإعلام الشاحن بذلك و المرسل اليه إذا كان معروفا"

وتبعاً لذلك يمكن للناقل أن يودع البضائع في المستودع على نفقة و تبعة المرسل إليه على ان يقوم بأعلام كل من الشاحن و المرسل إليه إذا كان معروفاً<sup>(1)</sup>.

كما مكن المشرع الجزائري الناقل من التعويض المناسب لخسائر التي تلحقه جراء التأخر الغير مبرر في استلام البضائع من المرسل إليه، و ذلك ما قضت به المادة 794 من القانون البحري الجزائري التي نصت على "يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه"، كما ان القانون حول للناقل أمكانية استأذن القضاء لبيع البضائع المودعة في المستودعات بعد مضي مدة شهرين من يوم وصول البضاعة، ما لم يقدم صاحب الحق في البضاعة كفالة كافية، و لا تراعى مدة الشهرين هذه إذا كانت هذه البضائع سريعة التلف أو إن مصاريف ايداعها تزيد عن قيمتها و لم يتقدم للمطالبة بها<sup>(2)</sup>.

#### الفرع الثاني: حق الامتياز :

إذا لم يدفع المرسل إليه اجرة النقل رغم ايداعها لدى امين، جاز للناقل ان يطلب بعضها و يكون للناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء اجرة النقل و غيرها من المبلغ التي تستحق له بسبب النقل، و يضمن هذا الامتياز اجرة النقل و غيرها من المبالغ التي تستحق للناقل بسبب النقل، و إذا كان ثمن بيع البضاعة غير كافي لاستفاء الناقل حقه في الاجرة النقل، و كذلك مصاريف بيعها، كان الشاحن مسؤولاً عن ما تبقي من المبلغ المستحقة للناقل.

و في سبيل تدعيم الحماية القانونية لأجرة النقل فقد جعل المشرع الجزائري دين هذه الاجرة من الديون الممتازة في القانون البحري، و ينصب هذا الامتياز عن البضاعة المنقولة، و يقصد منه ثمن البضاعة ذاتها، كما انه لا يضمن اجرة النقل فقط، بل كل البضاعة المستحقة للناقل بسبب النقل، كالمقابل التأخير في الشحن و التفريغ على سبيل المثال، و في ذلك تنص المادة 818 في الفقرتين د و ه من ق، ب، ج على هذا الامتياز بقولها: "ديون

(1) سويسى بلقاسم: المرجع السابق، ص46، و في ذلك تنص المادة 795 من ق.ب.ج على: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات و لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضائع، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع.

- و يمكن كذلك بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودع و قبل إنتضاء شهرين إذا كان كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف ايداعها تزيد عن قيمتها".

(2) مصطفى كمال طه : المرجع السابق ص 323، و في ذلك تنص المادة 796 من ق.ب.ج على: "إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل و المصاريف المتعلقة بإيداع البضائع و كذلك مصاريف بيعها، عد الشاحن مسؤولاً عن الباقي".

---

الاجرة المحمولة أو المكافأة الاخرى الناتجة عن عقد استأجر السفينة و عقد النقل و مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة و اجر المهلة الاضافية و المصاريف الاخرة المستحقة من جزء الاتفاق اضافي إلى تحميل أو التفريغ و كذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في الاستلام البضاعة من قبل المرسل إليه م و مصاريف ايداع البضاعة غير المطالب بها في المستودعات -الديون المستحقة عن التزامات التي تعاقد عليها الربان لاحتياجات المحملة ."

و لابد من الاشارة هنا إلى انه على الناقل ان يرفع دعوة المطالبة بدين الاجرة في مدة 15 يوما التي تلي عملية التفريغ البضاعة، و ذلك حتى لا يصطدم الناقل بان البضاعة قد انتقلت إلى يد شخص ثالث و الذي يتمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية (1).

---

(1) سويسسي بلقاسم : المرجع السابق، ص46

## خلاصة الفصل الثاني:

يمكن القول في نهاية هذا الفصل أن عقد النقل البحري من العقود الملزومة للجانبين، يرتب التزامات في ذمة الشاحن، و بذلك يصبح هذا الأخير مدين و ملزم بتنفيذ ما يرتبه عليه هذا العقد من التزامات، متمثلة في الحضور إلى الميناء المتفق عليه في العقد من اجل التسليم البضاعة محل النقل إلى الناقل، اضافة إلى التزام رئيسي و هو دفع اجرة النقل منه أو من المرسل إليه، إذا كانت الاجرة في ميناء الوصول، على اعتبار انها لم تدفع كاملة أو جزء منها في منء الشحن، و عليه فإذا لم يتقدم الشاحن أو المرسل إليه نيابة عنه لاستلام البضاعة من الناقل، و الوفاء بالاجرة النقل المتفق عليها قامت مسؤولية كلاهما حسب الحالة و يلتزم المتسبب في الاخلال بالتعويض، و هي نفس المسؤولية العقد التي تترتب على الناقل، و قد كان المشروع الجزائري دقيق في تحديد هذا الالتزامات من خلال نصوص المواد القانونية التي تضمنها القانون البحري الجزائري، و التي اشرنا إليه ا حسب كل حالة .

خاتمة

لقد تناولت هذه الدراسة موضوعا ذو اهمية بالغة على الصعيد النشاط التجاري الخارجي للدولة للنظر بحجم و كمية السلعة و البضاعة و المبدلات التجارية التي يتم من خلال العقد النقل البحري للبضاعة، و خاصة ان الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة جدا على استيراد السلع، ما يجعلها دولة تحتل مركز فعال في النشاط الاقتصادي الذي يعتمد على خدمات الناقلين البحريين، من خلال شحنها للسلع و البضائع على السفن التجارية على مدار السنة، ليتم تفرغها في الموانئ الجزائرية المختلفة، و لذلك كان لبد من الاهتمام الكبير بموضوع النقل البحري للبضائع على المستوى التشريعي، و هو ما حدث بالا فعل من خلال ما احتوه التقنين البحري الجزائري من نصوص قانونية منظمة لهذا الفرع من القانون .

**و على ضوء ما تقدم نستخلص ما يلي :**

أن عقد النقل البحري للبضائع يكون دائما مرتبط بإصدار وثائق مكتوبة بين طرفية تتمثل في سند الشحن، الذي الزم المشروع الناقل بتمكين الشاحن منه بعد تسليمه للبضاعة محل النقل، و لهذا السند وضائق اساسية ثلاثة تتمثل في كونها يثبت حقيقة انعقاد عقد النقل، كما انه يعتبر اداة اثبات استلام الناقل للبضاعة بالإضافة لكونه يمثل الحيازة الرمزية للبضاعة، و به يصبح للحامل الشرعي له الحق في التصرف بالبضاعة بجميع التعريفات التي يجيزها القانون.

و الاصل ان هذا العقد بنشاء بين طرفين فقط هما الشاحن و الناقل، فيرتب التزامات في ذمة كليهما، بحيث ان الالتزام الذي يترتب عليه عقد النقل البحري للبضاعة في ذمة الناقل، هو التزام بانجاز عمل معين، و هو التزام بتحقيق نتيجة و المتمثلة في نقل البضاعة محل هذا العقد من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ المحددين بدقة في عقد المبرم بينه و بين لشاحن، و يكون ذلك وفق شروط العقد المتفق عليها، و عليه فالناقل ملزم بتحقيق هذه النتيجة بصرف النظر عن وسائل التي استعمالها لتنفيذ ذلك، و تبعا لذلك فان الناقل يلتزم بتنفيذ التزاماته عبر المراحل الثلاثة ( مرحلة الشحن، مرحلة الرحلة البحرية، مرحلة الوصول ).

و في حالة الاخلال بهذا الالتزام يمكن للذين و هو الشاحن اذا ثبت خطأ المدين و هو الناقل و ذلك بمجرد اثبات عدم التحقيق النتيجة، و لا يتحمل الناقل من مسؤولية بعدم تنفيذ التزاماته الاب اثبات القوة القاهرة أو خطأ الدائن او السبب الاجنبي، و عليه يكون الناقل قد وفى بالتزاماته التي رتبها عليه العقد الذي

قام بتنفيذ الالتزام الرئيسي فيه، و هو نقل البضائع من ميناء الشحن الذي استلمها فيه من الشاحن الى ميناء التفريغ او الوصول، على ان يكون ذلك في الوقت المحدد في بنود العقد .

و في مقابل التزام الناقل يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامات اخرى على عاتق الطرف الاخرى في العقد و هو الشاحن، الذي يلتزم بتسليم البضاعة الى الناقل في الميناء المتفق عليه و في الزمان المحدد في العقد، بالإضافة الى الالتزام الرئيسي الذي يقابل التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول و هو الالتزام بدفع اجرة النقل .

و تصدر الاشارة الى أن عقد النقل البحري قد يتعدى احيانا الى الطرف الثالث و هو المرسل إليه، الذي مازال محل جدال فقهي كبير حول مركزه القانوني، و رغم تعدد الاراء الفقهية لأنه لم يتم الاجماع على رأي واحد، و يظل باب الاجتهاد مفتوحا، و في جميع الاحوال يظل المرسل إليه طرفا قانونيا في تنفيذ هذا العقد، عندما ينظم إليه بقبول تسليم البضاعة و التزامه بدفع اجرة النقل عندما تكون مستحقة الدفع في ميناء الوصول، و في ما يتعلق بآثار هذا العقد فقد كان المشروع الجزائري واضحا في ترتيب التزامات الاطراف بما يتضمن حقوقهم على السواء كلا بحسب الالتزامات المفروضة عليه في العقد المبرم بينهما ( الشاحن و الناقل).

# المصادر و المراجع



المصادر و المراجع

أولاً: المصادر

أ- المعاهدات الدولية

- معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 متممة ببروتوكولات 1968-1979

- اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 اتفاقية هامبورغ

ب- القوانين:

- القانون رقم 58-75 المتضمن قانون المدني الجزائري العدد 78 المؤرخ في 30/09/1975 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 07-02 المؤرخ في 17/05/2007.

- القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15/08/2010 يعدل و يتم الامر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18/08/2010

ج- الاجتهاد القضائي:

- قرار صادر عن المحكمة العلية ، الغرفة التجارية و البحرية ، المؤرخ في 26/05/1998 ملف رقم 168786 منشور بالاجتهاد القضائي الغرفة التجارية و البحرية

- قرار صادر عن المحكمة العلية، الغرفة التجارية و البحرية، المؤرخ في 16/05/1998 ملف رقم 169663 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية

ثانياً: المراجع:

أ- الكتب بالعربية

1/- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1998

2/- بسام عاطف المختار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، سنة 2006.

3/- طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع الاسكندرية سنة 2007

4/- عادل علي المقدادي، القانون البحري ( السفينة ، اشخاصها ، عقد النقل البحري ) الطبعة الخامسة، دار الثقافة النشر و التوزيع ، عمان ، سنة 2011

- 5/- علي البارودي، هاني دويدر، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2003.
- 6/- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع الإسكندرية، 2002.
- 7/- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1993
- 8/- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع الاسكندرية، سنة 2007
- 9/- مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري ، الطبعة الاولى ، دار الوفاء القانونية للنشر و التوزيع الاسكندرية، سنة 2010
- 10/- وهيب الاسير : القانون البحري ( السفينة ، اشخاصها ، عقد النقل البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب و النشر و التوزيع ، لبنان ، سنة 2001

### ب- الرسائل:

- 1- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة الماجستير، الفرع حقوق، تخصص قانون خاص، جامعة قاصدي مبراح، سنة 2006
- 2- سويسي بلقاسم، النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التفريغ الجزائري مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة الماستر أكاديمي، شعبة حقوق، تخصص قانون الشركات، جامعة قاصدي مبراح ورقلة، سنة 2014/2015.

### ج- المقالات

- هاشم رمضان الجزائري، تسلم الناقل البحري للبضاعة في عقد النقل البحري للبضائع ، مجلة الحقوق، السنة العاشرة، العدد الأول، الطبعة الثالثة، 1997.