



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
People's democratic republic of Algeria  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministry of higher education and scientific research  
جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريش  
University Of Mohamed Al-Bashir Al-Ibrahimi - BBA  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
Faculty of Law and Political Sciences



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في  
الحقوق  
تخصص : قانون أعمال  
الموسومة بـ :

## النقل البحري للبضائع

إعداد الطالبتين:

- فدوج شيماء

- بن عمارة صبيبة

نوقشت وأجيزت يوم : 2023/06/11

أمام لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ محاضر قسم أ	د/ درارجة عبد الجليل
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر قسم أ	د/ ماني عبد الحق
ممتحنا	أستاذ التعليم العالي	د/ ميهوب يزيد

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شكر و تقدير

الحمد لله الذي أنار لنا دروب العلم والمعرفة،  
ومنحنا القوة والإرشاد لإتمام هذا الواجب.  
نعبر بكل امتنان وشكر عميق عن فضلنا  
وتقديرنا لكل من ساهم في نجاح هذا العمل، من  
الأساتذة الذين قدّموا لنا العلم والمعرفة.  
و نخص بالذكر الدكتور "ماني عبد الحق"  
الذي أشرف على مذكرتنا وأثرى عملنا بتوجيهاته  
الثمينة ونصائحه القيّمة.  
لهم جميعًا جزيل الشكر والتقدير.

# إهداء

"إلى عائلتي العزيزة، رمز الدعم والحب، أقدم لكم هذه المذكرة بكل فخر وامتنان، فأنتم كنز لا يضاهى في حياتي، بفضل دعمكم اللا متناهي، استطعت إتمام هذا العمل بنجاح . أشكركم من القلب على تشجيعكم الدائم، وأتمنى أن تكون هذه المذكرة بمثابة عربون لحبي وامتناني العميق تجاهكم"

# مقدمة

مر عقد النقل البحري للبضائع بتطورات عديدة عبر العصور، بدءاً من الأعراف والتقاليد البحرية في العصور القديمة، حيث كانت التجارة تعتمد على الاتفاقيات الشفهية والمكتوبة البسيطة. خلال العصور الوسطى، ظهرت مجموعات من القوانين العرفية مثل قوانين أوليرون وقوانين التجارة الهانزية، التي نظمت التجارة والنقل البحري في البحر الأبيض المتوسط وشمال أوروبا. في العصر الحديث المبكر، ساهمت قوانين مثل "قانون التجارة البحرية" الإنجليزي و"قانون البحر" الفرنسي في تطوير الإطار القانوني للنقل البحري. في القرن العشرين، تم تبني قواعد لاهاي في عام 1924 كأول محاولة لتوحيد قوانين النقل البحري دولياً، تلتها قواعد هامبورغ في عام 1978 التي قدمت توازناً أفضل بين مصالح الناقلين والشاحنين. في عام 2008، ظهرت قواعد روتردام كخطوة لتحديث القوانين البحرية بما يتناسب مع التطورات الحديثة في النقل البحري والتجارة الإلكترونية. هذه التطورات القانونية جاءت استجابة للتغيرات في التجارة العالمية والتكنولوجيا، وساهمت في تقديم إطار قانوني متكامل يسهل ويحمي عمليات النقل البحري للبضائع.

التجارة البحرية العالمية تعد أحد أهم أركان الاقتصاد العالمي، حيث تمثل وسيلة حيوية لنقل البضائع والسلع بين الدول. تساهم في ربط الأسواق العالمية وتعزيز التبادل التجاري، وتلعب دوراً حاسماً في تحقيق التكامل الاقتصادي العالمي.

للسفينة دوراً رئيسياً في التجارة البحرية و خاصة العالمية، حيث تعد الوسيلة الأساسية في نقل البضائع عبر المحيطات و البحار. فالسفينة هي كل منشأة عامة تستخدم أو تعد للاستخدام كوسيلة نقل على المياه. تتميز السفن بقدرتها على حمل كميات ضخمة من السلع لمسافات طويلة، مما يجعلها وسيلة النقل المثلى للتجارة الدولية، و ذلك لنقل السلع الثقيلة والكبيرة مثل النفط، والغاز الطبيعي، والمواد الخام، والمنتجات الزراعية. كما تسهم السفن في خفض تكاليف النقل بفضل قدرتها على استيعاب شحنات كبيرة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

نقل البضائع يعتبر وسيلة مادية تقع ضمن إطار قانوني يعرف بعقد النقل البحري للبضائع، والذي لا يختلف جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه

وهي السفينة كما ذكرنا سابقا، يشمل العقد الطرفين: الناقل البحري المقدم لخدمة النقل، والشاحن المستلم لهذه الخدمة أو المستهلك لها.

عقد النقل البحري للبضائع هو اتفاق قانوني يتم بموجبه نقل البضائع عبر المحيطات والبحار من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول بمقابل محدد. ينص على حقوق والتزامات كل من الشاحن والناقل، بما في ذلك وصف البضائع، وشروط التسليم، والمسؤوليات المالية والقانونية، يهدف هذا العقد إلى تحقيق سلامة وسلاسة عمليات الشحن البحري، وضمان وصول البضائع إلى وجهتها بحالة جيدة وفي الوقت المحدد.

يهدف موضوع النقل البحري للبضائع إلى تيسير وتسهيل عمليات نقل البضائع عبر المحيطات والبحار، وذلك بهدف تلبية احتياجات السوق وتوفير السلع والمنتجات في أماكن الطلب.

يتجلى أهمية موضوع النقل البحري للبضائع في أنه يعتبر وسيلة قيمة ومهمة للغاية، فهو ليس مجرد مجال تجاري يلعب دورا محوريا في سلسلة الإمداد العالمية، مما يدعم التنمية الاقتصادية و يعزز التكامل العالمي، فهو ايضا يساعد على تخفيف الازدحام على الطرق و السكك الحديدية ، مما يقلل من التلوث البيئي. كما أن الاهتمام التشريعي به يعكس أهميته الكبيرة على المستوى الدولي والوطني، تظهر هذه الأهمية من خلال وجود قوانين محددة تنظم وتحكم عمليات النقل البحري.

أسباب اختيار موضوع النقل البحري للبضائع للدراسة تتنوع بين الشخصية والموضوعية من الناحية الشخصية، يعكس اهتمامنا العميق بالبيئة البحرية والاقتصاد البحري الرغبة في فهم كيفية تأثير عمليات النقل البحري على البيئة، بالإضافة إلى ذلك، ينطوي موضوع النقل البحري على تحديات تقنية وتشريعية مثيرة للاهتمام تستحق الدراسة والتحليل. من الناحية الموضوعية، يعتبر النقل البحري للبضائع جزءًا أساسيًا من الاقتصاد العالمي، ونقهمه بشكل أفضل يمكن أن يساهم في تطوير سياسات واستراتيجيات أكثر فعالية للتجارة الدولية.

تم التطرق إلى موضوع النقل البحري للبضائع ضمن دراسات سابقة من بينها: مراد بوسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص.

كميله أعراب تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكوره لنيل شهاده الماجستير في القانون فرع النشاطات البحرية والساحلية. سنحاول دراسة هذا الموضوع أي النقل البحري للبضائع انطلاقا من الإشكالية التالية:

**"ما مدى إحكام المشرع الجزائري في تنظيم عقد النقل البحري للبضائع ظل القانون 80/76 المعدل و المتمم مما يمكن حماية حقوق أصحاب الحق اتجاه الناقل البحري؟"**

وللإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي للإلمام بجوانب الموضوع وجمع المعلومات اللازمة، بينما إعتدنا على المنهج المقارن عند مقارنة القانون البحري الجزائري بالاتفاقيات الدولية، و ذلك بهدف إبراز إيجابيات و سلبيات النظام القانوني الحالي لعقد النقل البحري للبضائع، وتحديد المجالات التي تحتاج إلى تحسين وتطوير. واجهتنا اثناء انجاز هذا البحث صعوبات يمكن تلخيصها في: ضيق الوقت اذ لم نستطع الإلمام بكل جزئيات عقد النقل البحري للبضائع باعتباره من الموضوعات الواسعة والمتعمقة وعليه قد نكون اهملنا بعضا من الجزئيات، وكذا قلة المراجع الجزائرية التي تتناول هذا الموضوع فاغلب المراجع ذات اصدار مصري.

و للإلمام بالموضوع محل الدراسة، قسمناه إلى فصلين الفصل الأول تناولنا فيه أحكام عقد النقل البحري للبضائع أما الفصل الثاني فخصصناه لأحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع التي تتعقد عند اخلاله بتنفيذ عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن.

## الفصل الأول

### أحكام عقد النقل البحري للبضائع

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

لقد اصبح النقل البحري ذا أهمية اقتصادية وتجارية هامة خاصة. نجد النقل البحري قد وصل لتقدم هائل في هذا العصر اذ ان الصادرات والواردات في جميع انحاء العالم تعتمد اصلا على النقل البحري.

يتم عملية النقل البحري بواسطة عقد مسمى ب "عقد النقل البحري"، يعد هذا الأخير اتفاق يتم بين الناقل و المرسل إليه لنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء الى آخر. يتم توثيق هذه الاتفاقية بوثيقة شحن بحرية تستخدم كإثبات على استلام البضائع و تحكم الشروط المتفق عليها بين الطرفين، وعليه سنقوم بدراسة أحكام عقد النقل البحري ضمن إطاره القانوني من مفهوم وكيفية تكوينه وطرق إثباته (المبحث الأول).

يتضمن عقد النقل البحري تحديد حقوق و التزامات كل طرف، مثل مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع و توقيت وصولها، و التزام المرسل بدفع الأجرور و النفقات المتعلقة بالنقل، فتعد هذه الحقوق و الالتزامات الآثار التي تنتج عن إبرام عقد النقل البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول:

### ماهية عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري هو اتفاق القانوني يتم بين طرفين رئيسين: المرسل ( الذي يمتلك البضائع و يرغب في شحنها) و الناقل ( المسؤول عن نقل البضائع بحرا) ، كما يتميز هذا العقد بمجموعة من الخصائص تميزه عن العقود الأخرى و هاذا ما سنتناوله من خلال تقديم مختلف التعاريف التي تشملها، وكذلك خصائصه (المطلب الأول).  
يتم توثيق عقد النقل البحري عادة بوثيقة الشحن البحرية، فهي تعد من طرق اثباته (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

تحديد القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع يتطلب فهم معالم هذا العقد، وذلك من خلال تقديم تعريفا له ( الفرع الأول)، كما انه يتميز بعدة خصائص تجعله فريدا ضمن العقود التجارية(الفرع الثاني).

## الفرع الأول:

### تعريف عقد النقل البحري للبضائع

كما ذكرنا سابقا أن عقد النقل البحري من اهم العقود في مجال استغلال السفن، لذلك نجد له عدة تعاريف، فقهييه وقانونية.

## أولاً: التعريف الفقهي لعقد نقل البضائع البحري

نجد هناك اختلاف بين جمهور الفقهاء في إعطاء تعريف موحد لعقد نقل البضائع البحري، فنجد من عرفه على انه " عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل اجرة"<sup>1</sup>.

وقد عرفه البعض الآخر " هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو تجهزها أو مستأجرها بأن ينقل شحنة ما من ميناء إلى آخر مقابل اجرة، فعقد النقل يتعلق بالتغيير المكاني لبضاعة ما "<sup>2</sup>.

ونجد ايضا من عرفه " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل اجر يلتزم به الشاحن"<sup>3</sup>.

على الرغم من اختلاف التعاريف إلا أنها تلتقي في جملة من الخصائص والمميزات ( سنتطرق اليها في الفرع الموالي ).

## ثانياً: التعريف القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

و الاختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري ليس مقصورا على الفقه فقط بل حتى ضمن المجال التشريعي سواء داخلي كان أو معاهدات دولية.

### 1-تعريف عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.

أورد المشرع الجزائري في المادة 738 من القانون البحري الجزائري تعريفا لعقد النقل البحري للبضائع حيث جاء فيها: " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق

<sup>1</sup>هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ب ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2004، ص 239.

<sup>2</sup>أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، ب ط، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، سنة 1998، ص11.

<sup>3</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري ( مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري )، ب ط، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، سنة 2018، ص 283.

## **الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع**

البحر بإيصال بضاعه معينة من ميناء إلى ميناء اخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافاة له المسماة اجرة الحمولة <sup>1</sup>.

يدخل عقد النقل البحري حيز التنفيذ بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتنتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل اليه القانوني مع ابداء قبوله الا اذا الطرفان اتفقا على خلاف ذلك ضمن وثيقة الشحن. <sup>2</sup>

التعريف الذي أورده المشرع الجزائري جامع، عندما نص على ضرورة ان يكون كل من ميناء الشحن والتفريغ بحرا على عكس التعريفات البحرية، الا انه اغفل عن تحديد المقصود بالبضائع ضمن هذا القانون.

### **2-تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب الاتفاقيات الدولية.**

نظرا للأهمية التي يشغلها عقد النقل البحري للبضائع في مجال التجارة الخارجية، نجد ان عدد من الاتفاقيات الدولية التي نظمت قواعد التجارة البحرية قد نصت على هذا النوع من العقود، وتتمثل هذه الاتفاقيات في :

- قانون هارتر الأمريكي 1893: انحصر تطبيقه داخل الولايات المتحدة الامريكية.
- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وعدلت بموجب بروتوكول سنة 1968 ثم عدلت سنة 1979.
- معاهدة هامبورغ 1978 /05/31 وهي اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري.
- قواعد روتردام 2009، احدث الاتفاقيات تتعلق بعقود النقل البحري للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً.

فجاء تعريف عقد النقل البحري ضمن هاتاه التشريعات الدولية على النحو التالي :

<sup>1</sup> الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976 الموافق ل 29 شوال 1396 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية عدد 29 الصادرة في 10/04/1977.

<sup>2</sup> المادة 739 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري .

**أ- تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب معاهدة بروكسل:**

عرفته ضمن المادة 1 الفقرة ب بأنه: " عقد النقل ينطبق على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو او وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند".<sup>1</sup>

ثم تفسر المعاهدة في المادة 2 الفقرة 2 معنى المادة الأولى " و لا يسري اي حكم من احكام المعاهدة الحالية على مشارطات ايجار السفن. انما صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة ايجار فتسري احكام المعاهدة الحالية على اي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية ".<sup>2</sup>

يخلص من مواد هذه المعاهدة انها تطبق حصرا على عقود النقل البحري المثبتة بوثيقة الشحن فقط أو أية وثيقة مماثلة له مثال ذلك السند برسم الشحن، وامر التسليم اذا كان مؤشرا عليه من طرف الريان أو الناقل.

**ب- تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب معاهدة هامبورغ:**

جاء في المادة 1 الفقرة 6 من معاهدة هامبورغ تعريف عقد النقل البحري بأنه: " العقد الذي يتعهد فيه الناقل بموجبه بان ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى اخر لقاء اجرة ".

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 13.

<sup>2</sup> مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقائد، تلمسان، 2011/2012، ص 19.

اما الفقرة 7 من نفس المادة فعرفته " وثيقة انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وبنشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص أو تحت الاذن لحاملها ".<sup>1</sup>

يلاحظ أن مفهوم عقد النقل البحري في قواعد هامبورغ يختلف عنه في معاهدة بروكسيل، ذلك ان هذه الأخيرة وعلى نحو ما تقدم تقتصر عبارة عقد النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة اخرى مماثلة كما ان معاهدة بروكسل كانت تصب كل اهتمامها على توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، مثلما يدل على ذلك تسميتها. اما التعريف الوارد في اتفاقية هامبورغ، فنلاحظ انه تجنب فيه حتى مجرد الاشارة إلى عبارة سند الشحن، ويعني ذلك انه ليس من الضرورة اعتبار عقد النقل البحري خاضعا لقواعد هامبورغ ان يكون مصاغا في سند الشحن.

### ج- تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب قواعد روتردام :

احتوت المادة الأولى من قواعد روتردام مجموعة من التعاريف حيث اوردت في الفقرة الأولى منها تعريفا لعقد النقل حيث جاء فيها : " عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى اخر، مقابل اجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل اخرى إضافة إلى النقل البحري ".<sup>2</sup>

يلاحظ أنه ضمن نصوص هذه الاتفاقية انها استخدمت مصطلح مستند النقل عوض سند الشحن. كما أنها تضمنت القواعد القانونية التي تحكم عملية النقل كاملة قبل وبعد انطلاق السفينة.

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 20.

<sup>2</sup> اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزيا، الصادر عن لجنة الامم المتحدة للقانون الدولي، فيينا 2009، تم الطلاع عليه في 2024/05/05، رابط الموقع الالكتروني [./https://www.uncitral.un.org](https://www.uncitral.un.org)

## الفرع الثاني:

### خصائص عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري كغيره من العقود يتميز بجملة من الخصائص تتمثل في:

#### أولاً: عقد رضائي

يكون العقد رضائياً عندما يكفي لانعقاده رضی المتعاقدين على محمل العقد وسببه، وبما ان الاتفاق بين الشاحن والناقل يتضمن التزام نقل البضاعة بواسطة السفينة وبطريق البحر مقابل أجر يدفعه الشاحن ولا يتطلب هذا الاتفاق سواء تلاقي الايجاب والقبول، فإن العقد هو عقد رضائي وليس بالضرورة أن يكون مكتوباً لغاية انعقاده، لان الكتابة مشترطة للإثبات فقط، فلا يجوز اثباته الا بالكتابة.<sup>1</sup> وعلى هذا الاساس اذا تم شحن بضاعة في السفينة بغير علم ربانها أو تجهزها، جاز للربان أن يأمر بتفريغها في مكان تحميلها أو ان يحدد اجرة مضاعفة مع احتفاظه بالتعويض عما يلحق به من ضرر أكبر، وإذا اكتشف هذه البضاعة أثناء السفر فيستطيع أن يلقي بها في البحر إذا كانت بطبيعتها ان تسبب اضرار للسفينة و للسلاحف أو للبضائع الاخرى أو كان من شان نقلها ان يتكلف نفقات تزيد عن قيمتها أو ان يستتبع غرامات رسمية أو ان يكون بيعها أو تصديرها ممنوعين قانوناً.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي) دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، سنة 2015، ص66.

<sup>2</sup> محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، ب ط، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، سنة 2012، ص 202.

### ثانيا: عقد ملزم لجانبين

فبمقتضاه يلزم الناقل بنقل البضاعة بحرا، ويلتزم الشاحن بدفع الاجرة المتفق عليها. ولذا فعنصر البضاعة والاجرة متقابلات في العقد اساسيان فيه.<sup>1</sup> أي أنه تبادلي فينشأ التزامات في ذمة طرفيه.

### ثالثا: عقد من عقود الإذعان

الاصل ان عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الايجاب والقبول، بحيث يفترض انها محل للمناقشة بين اطرافها، وهذا من المفترض ان يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الاقتصادية. الا ان ال الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة احد الطرفين أمام قوة الطرف الاخر، فالشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل وهذا ما يفسره فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد ( الشاحن والناقل )<sup>2</sup>. تكون شروط العقد محل نقاش بين اطرافه بالنسبة لعقد إيجار السفينة بالسفرة، أما في حالة عقد النقل البحري للبضائع فلا يستطيع الشاحن أن يناقش الشروط التي يضعها الناقل، لذلك يضطر للتعاقد حسب تلك الشروط، لذلك نجد أن المشرع تدخل لصالح الشاحنين فوضع معاهدة سندات الشحن في بروكسل 1924 والتي تعتبر نصوصها أمرة ملزمة وتتعلق بالنظام العام ولا يجوز الخروج عليها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1988، ص 85.

<sup>2</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 25.

<sup>3</sup> محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ب ط، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، سنة 2012، ص 202.

## رابعاً: عقد ذو طابع تجاري:

بحسب نص المادة 2 من القانون التجاري الجزائري التي نصت على انه يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال<sup>1</sup>، كما وقد اعتبرت نفس المادة ان كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية تعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع.<sup>2</sup> بالتالي عقد النقل البحري للبضائع يعد عملاً تجارياً بغض النظر عن صفة القائم بهذا العمل، وحتماً يكون تاجراً، هذا ما كرسته القواعد التجارية في العلاقة الموجودة بين الطرفين، فعقد النقل البحري للبضائع يعتبر عقد تجاري بالنسبة للناقل وتجارياً بالتبعية بالنسبة للشاحن.<sup>3</sup>

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فالرحلات البحرية تعد أعمال تجارية بحسب الموضوع، وكذلك كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية فهو من الاعمال التجارية بحسب الشكل.<sup>4</sup>

## المطلب الثاني:

### إثبات عقد النقل البحري للبضائع

في مجال نقل البضائع بحراً ليس ثمة ما يمنع من افراغ العقد في وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها.<sup>5</sup> فالكتابة ليس شرطاً لصحة العقد يترتب على إغفالها البطلان، وإنما هي شرط للإثبات فحسب، ومن ثم لا يجوز اثبات عقد النقل البحري بشهادة الشهود والقرائن.<sup>6</sup> ومن بين أهم الوسائل اثبات عقد النقل البحري للبضائع سند الشحن (الفرع الأول) بالإضافة إلى وثائق أخرى يعتمد عليها للإثبات (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> المادة 2 الفقرة 08 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري .

<sup>2</sup> المادة 2 الفقرة 18 من الامر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> أسية زناجي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر 2 في القانون تخصص عقود ومسؤولية، جامعة ألكلي محند أولحاج -البويرة-، السنة الجامعية 2014/2015، ص 24.

<sup>4</sup>أنظر المادة 03 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>5</sup>هاني دويدار، المرجع السابق، ص 240.

<sup>6</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 290.

## الفرع الأول:

### اثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن

يلعب سند الشحن دورا هاما في عمليات النقل البحري لأنه يمثل حيازة البضاعة المنقولة. لذلك فان تحويل سند الشحن إلى الغير، حتى في الحالة التي ما تزال فيها البضائع على ظهر السفينة، يؤدي إلى نقل الملكية اليه، وبالتالي يحق له استلام البضائع في ميناء الوصول بناء على سند الشحن.<sup>1</sup>

و حقيقة الامر فان دور المستند الممثل للبضائع في مجال النقل البحري يختلف عنه في اي مجال آخر نظرا لاختلاف الظروف المادية التي توجد فيها البضائع اثناء الرحلة البحرية وللطبيعة الخاصة للوظائف التي تقوم بها هذا المستند.<sup>2</sup>

لذا سنستعرض كل ما يتعلق بالجانب الشكلي لوثيقة سند الشحن (أولا) ثم الدور الذي تلعبه في الاثبات (ثانيا).

### أولا: احكام وثيقة سند الشحن

أم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، هي وثيقة الشحن، لذا سنقدم لها تعريفا، وبيانته، وكذا أشكاله.

#### 1-تعريف سند الشحن

سند الشحن هو ما يجسد عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد.<sup>3</sup> كما اعطت اتفاقية هامبورغ تعريفا لوثيقة الشحن في المادة الأولى الفقرة السابعة " وثيقة تثبت

<sup>1</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 169.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح الترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحرا. عقد نقل الاشخاص بحرا) دراسة تفصيلية، ب ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2005، ص 110.

<sup>3</sup> محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 73.

انعقاد العقد، عقد نقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنها، ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة وينشا هذا التعهد عن وجود وثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الاذن لحاملها ". اما بالنسبة لمعاهدة بروكسل لم تقدم تعريفا الا انها نصت في المادة 3 الفقرة د " بلن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع واخذها في عهده ان يسلم إلى الشاحن بناء على طلب هذا الاخير سند يتضمن بياناته ". فمعاهدة بروكسل عرفته بانه عبارة عن ايصال يحرره ريان السفينة المنقولة عليها البضاعة فيحرر الناقل أو الريان وثيقة يسلمها للشاحن كدليل على استلامه للبضاعة وشحنه لها على السفينة.

كعادة المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا لسند الشحن الا انه اكد على ان عملية النقل البحري للبضائع تثبت بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده وثيقة الشحن حيث نصت على " يجب ان تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب ان تشتمل عليه:

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل بدا تحميل هذه البضائع، اذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها
- عدد الطرود والاشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن ذلك حسب كل حالة والتكليف الظاهران للبضاعة " <sup>1</sup>.

بمعنى أن الناقل لا يكون ملزما بإصداره وثيقة الشحن الا اذا الشاحن بذلك، ومما لا شك فيه ان للشاحن مصلحة في الحصول على وثيقة الشحن حتى يتعرف على شروط النقل البحري المدرجة في الوثيقة، وكذلك ليكون بيده الدليل على استلام الناقل للبضائع في ميناء الوصول. ومع ذلك من مصلحة الناقل ايضا صدور وثيقة الشحن، اين سوف

<sup>1</sup>المادة 748 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

يضع شروطه ومبلغ اجرة الحمولة، اذ لا يمكن إثبات العقد إلا بالدليل الكتابي، بحيث تتميز بأنها تشكل الإثبات على استلام البضائع المراد نقلها، وتعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها.<sup>1</sup>

## **2-بيانات سند الشحن:**

نصت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل والمادة 748 من القانون البحري الجزائري سابقة الذكر على جملة من البيانات التي يجب توافرها في وثيقة سند الشحن والمتمثلة في: هوية الأطراف، البضاعة المشحونة، عناصر الرحلة والاجرة واجبة الدفع.

### **أ-هوية الاطراف:**

كسائر العقود، لابد أن تتضمن وثيقة الشحن قيودا بهوية الأطراف، أي اسم وعنوان المتعاقدين، بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل وبشكل واضح في وثيقة الشحن وغالبا ما يكون اسم وعنوانه في اعلى الوثيقة من جهة اليمين وبشكل مطبوع في ورقة، اما هوية الشاحن والمرسل اليه فتدرج على يسار الوثيقة.<sup>2</sup>

حسب نص المادة 748 يجب ان يدرج ضمن سند الشحن على:

-اسم الشاحن وعنوانه

اسم الناقل بشكل واضح وصفه، وفي حالة تعدد الناقلين أو اذا الناقل الظاهر أو

المتعاقدين:

• **تعدد الناقلين:** نجد في بعض الاحيان اكثر من ناقل واحد يشتركون في

الاستغلال

المشترك لخط بحري والغالب ان نفس وثيقة الشحن هي المستعملة بين الناقلين،

ويظهر اسمها على الوثيقة، ان هذا التعداد يظهر اليوم في شكل اتحاد بين مجهزين، وفي

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 39.

<sup>2</sup> مراد بسعيد، المرجع نفسه، ص 41.

هذه الحالة فان وثيقة الشحن تحمل في الاعلى مجموع شركات الملاحة الاعضاء في هذا الاتحاد، مما يصعب معه على المرسل اليه تحديد الناقل المسؤول، في هذه الحالة يعتبر مالك السفينة هو الناقل اذا يكن كذلك فان المرسل اليه له الحق في ان يرفع دعوى على كل اعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن.<sup>1</sup>

• **الناقل الظاهر:** فمن الممكن ان يكون مساعد الناقل أو وكيل عبور أو وكيل شحنة، أو وكيل بحري، الذي يظهر كانه ناقل مستقل، وفي الحقيقة هو لا يملك شيء، ولا يستغل السفينة، فعمله مقتصر في جمع البضائع التي سوف يكلف بها الناقل الحقيقي. ظاهرا له صفة الناقل، والقضاء يعتبره ناقل ويمنحه هذه الصفة فتقام عليه المسؤولية.

• **الناقل المتعاقد:** أجاز المشرع الجزائري للناقل المتعاقد اي الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ان يتعهد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل اخر ( الناقل الفعلي)، فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل اليه أو ممثله القانوني، وهذا ما تأكده المادة 765 من القانون البحري.<sup>2</sup>

### ب- بيان البضائع المشحونة

سند الشحن هو اساسا ايصال بالبضاعة المشحونة، ولذلك يجب ان يتضمن تعينا للبضاعة المشحونة من حيث الطبيعة والمقدار والعلامات وكذلك الحالة الظاهرة.<sup>3</sup> حدد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 752 من القانون البحري على وجوب احتواء سند الشحن جملة من المعلومات عن البضاعة المشحونة وتتمثل في : " يجب ان تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب ان تشتمل عليه:

<sup>1</sup> بو قادة عبد الكريم، " القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مقال منشور في مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، 2017، ص 167.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 44.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 291.

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المتقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع يختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحريمها.

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

ج- الحالة وتكيف الظاهران للبضاعة.<sup>1</sup>

فهذه المعلومات تحدد جوهر العقد، وكذلك تحدد طريقة حساب المسؤولية المحدودة للناقل، ان على الشاحن بذل عناية وجهد خاص عند كتابة البيانات المتعلقة بالسلع المشحونة. كما لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها اذا ارتكب الشاحن متعمدا تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها.<sup>2</sup>

ج- عناصر الرحلة:

يقصد بعناصر الرحلة تحديد السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل، مكان النقل والتفريغ (الميناء)، وكذا تاريخ استلام البضائع.

-السفينة:

حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة حيث نصت المادة 13 من القانون

البحري

<sup>1</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup> انظر المادة 810 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

" تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عبارة بحرية أو آلة عائمة تقوم بالملاحة البحرية، اما بوسيلتها الخاصة واما عن طريق قطرها بسفينة اخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " <sup>1</sup>.

مالك السفينة ملزم بان يختار اسما لها على ان يكون الاسم مميزا لها عن غيرها من العمارات البحرية الاخرى. <sup>2</sup>

تكمن اهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل اليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضائع والاستعلام عن وصولها. <sup>3</sup>

#### **-تحديد ميناء الشحن والتفريغ:**

يسعى الناقل البحري لعدم ابقاء سفينته فترة طويلة في المرفأ نظرا لما يترتب على ذلك من اعباء مالية كبيرة. <sup>4</sup>

فبموجب عقد النقل البحري يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، فمسؤوليته محددة منذ تكليفه بالبضائع التي عين لتسليمها إلى المرسل اليه.

5

#### **- أجرة النقل:**

الاصل ان يتولى الشاحن دفع الاجرة المتفق عليها. غير انه من المتصور أن يقوم المرسل اليه بدفع اجرة النقل، عند تسلم البضائع في ميناء الوصول. وفي هذه الحالة يظل

<sup>1</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup> محمد شمحات، المرجع السابق، ص 22.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 295.

<sup>4</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 184.

<sup>5</sup> رزيقة عزوز ومسعودة زهرة امحمد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر حقوق تخصص ادارة واعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي بو نعامة، خميس مليانة، 2015/2014، ص 21.

الشاحن ضامنا للوفاء بأداء اجرة النقل لان الشاحن هو الطرف الملتزم اصلا بدفع اجرة النقل بناء على العقد المبرم بينه وبين الناقل<sup>1</sup>.

كما وقد اكد المشرع على ذلك في اتفاقية هامبورغ في المادة 15 فقرة 01 بند ك: " يستحق المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة حزب تدل على أجرة النقل مستحقة عليه". اجرة النقل هي المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل اليه، يدفعه لناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر. ومقدار الأجرة يتحدد باتفاق الطرفين. واذا لم يوجد الاتفاق الصريح على مقدار الأجرة فإنها تتحدد بالعرف أو بأجرة المثل وفقا لتقدير القاضي.<sup>2</sup>

#### **د- تاريخ اصدار وثيقة الشحن:**

اوجب المشرع حسب المادة 760 من القانون البحري التي تنص على انه "ويجب ان يبين على نسخ وثيقه الشحن تواريخ ومكان اصدارها"<sup>3</sup> يجب ان تكون وثيقه الشحن مؤرخة، بل جميع نسخ وثيقه الشحن تكون مؤرخه وتحمل مكان اصدارها ويكون مطابق لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة، هذا التاريخ له اهمية كبيرة، يؤثر على العقود الاخرى في السلسلة العقدية كما له اهمية فيما يتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد البيع البحري وكذلك الاعتماد المستند كما يحدد وقت التسليم بالنسبة للبائع وقت تحويل المخاطر والوقت الذي يتحرر فيه البائع من التزاماته التعاقدية بخصوص التسليم بانتقال البضائع من قاع السفينة اثناء الشحن<sup>4</sup>.

#### **هـ - توقيع وثيقة الشحن:**

<sup>1</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 184.

<sup>2</sup> علي البارودي، المرجع السابق، ص 159.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>4</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 50- ص 51.

نظرا لضرورة هذا الالتزام سنده موجود في المادة 760 فقره 3 من القانون البحري حيث نصت على " يجب ان ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، وتوقعوا كل النسخ من وثيقه الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعه من التحميل وفي موعد اقصاه قبل مغادره السفين تجارية " <sup>1</sup>، وكما قد نصت المادة 15 من قواعد هامبورغ: " نقطتين يجب ان يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:

(ي) \_ توقيع الناقل أو توقيع شخص اخر ينوب عنه"

توقيع الناقل يعتبر تعبير عن ارادته واقارره بمضمون الوثيقة، اما توقيع الشاحن فهو التبيان عن موافقته على الشروط التي يتضمنها العقد.

تجدر الإشارة ان المشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بها الوثيقة، وانما تركها للناقل وفقا لما يراه ضروريا، مع الزاميه ارفاق البضاعة بنسخه من سند الشحن.

### **3- اشكال سند الشحن:**

يمكن ان تتخذ وثيقه سند الشحن عده اشكال بحسب الهيئة البحرية، وثيقه الشحن الاسمية ولأمر، وثيقه الشحن لحاملها، ووثيقه الشحن الإلكترونية.

أ- **سند الشحن الاسمي:** وهو الذي يصدر باسم شخص معين ويلزم لحوالته اتباع اجراءات حواله الحق المبينة في المادة 239 من القانون المدني الجزائري في الفصل الأول من الباب الرابع ( انتقال الالتزام) وهذا السند لا يستعمل الا اذا كان الشاحن والمرسل اليه شخصا واحدا، كما لا يجوز للريان تسليم البضاعة الا للشخص المعين في مسند الشحن أو الشخص الذي انتقلت اليه ملكيه البضاعة عن طريق حواله الحق. <sup>2</sup>

<sup>1</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>أمير خالد، عدلي المرجع السابق، ص 50.

**ب- سند الشحن لأمر:** هي الطريقة الأكثر استعمالاً نظراً لكونها تتلاءم مع متطلبات الاستغلال البحري. غير أنه خلافاً لبقية السندات التجارية يجب أن تذكر عبارته الأمر صراحة في سند الشحن حتى يمكن تداوله بطريقة التظهير.<sup>1</sup>

**ج- سند الشحن لحامله:** ذكرنا أن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، وقد يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أي أثناء النقل، وفي مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، وقد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن باسمه حتى لا يضطر إلى اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا أراد التصرف بالبضاعة المنقولة، ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله وبالتالي يعتبر حاملاً شرعياً لسند الشحن لحامله الشخص الذي يحوز السند، وهو الذي يكتسب في مواجهته الناقل البحري صفة المرسل إليه فيجوز له بموجب بالسند تسلم البضاعة.<sup>2</sup>

**د- سند الشحن الإلكتروني:** يمكن تقديم تعريف له بأنه "رسالة بيانات أو أكثر يتم إنشاؤها أو إصدارها من الناقل بوسيله الكترونيه إلى الشاحن تثبت عقد النقل واستلام النقل للبضاعة وشحنها".

وفي ضوء المحاولات المستمرة والمضنية من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الانستيترال للوصول إلى حلول واقعية تتغلب بها على العقبات القانونية لاستخدام الوسائل الإلكترونية والرقمية الحديثة في مجال النقل البحري على وجه الخصوص، فقد

<sup>1</sup> وهيب الاسير، المرجع السابق، ص 50-51

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 246-247.

نصت الاتفاقية على استخدام السجلات الإلكترونية سند الشحن الإلكتروني بالتوازي مع مستندات الرقمية في محاوله تعزيز استخدام الوسائل الإلكترونية.<sup>1</sup>

### **ثانيا: وظائف سند الشحن للنقل البحري**

وظيفة سند الشحن تطورت عبر الزمن وتنوعت، فبعد ان كانت دليلا لإثبات شحن البضاعة على سطح السفينة، تطور الامر ليصبح اداة لإثبات عقد النقل البضاعة وسند الملكية، تمكنه من ان يكون اداة ائتمان وتداول.

لسند الشحن ثلاث وظائف اساسيه يقوم بها:

#### **1- سند الشحن دليل اثبات على ملكيه البضاعة:**

يعتبر سند الشحن البحري سند بملكية البضاعة، وبموجبه يمكن لحامل سند الشحن الاسمي أو للأمر اثبات حيازة البضاعة حيازة حكمية أو رمزية، بمعنى ان حامل السند هو المالك بحكم القانون حتى ولو كانت البضاعة ليست بحيازته المادية، وينبغي على ذلك انه لا تنطبق عليه قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما ان تدير سند الشحن هو بمثابة ارسال رمزي للبضائع حتى ولو كانت البضائع بالبحر وبمجرد التجيير يستطيع المدير له ان يطالب بالبضاعة ويتمتع بالحقوق ويلتزم بالواجبات المدرجة بعقد الشحن، البضاعة المشحونة كانت أم لا ويمكن بيع البضاعة بتجيير السند الممثل لها وتصبح حيازته حيازة قانونيه للبضاعة.<sup>2</sup>

#### **2- سند الشحن اداة استلام البضاعة لنقلها بحرا:**

سند الشحن يمثل ايضا ايصالا باستلام البضاعة من الناقل وفي بعض الحالات يتم استلام البضاعة قبل شحنها على مثل السفينة فيتم اثبات واقعة الاستلام والدخول

<sup>1</sup>اسكندر عبد التميمي، سند الشحن الإلكتروني، مذكرة كلية الحقوق قسم القانون التجاري، جامعة المنصور، 2020/2021، ص 76.

<sup>2</sup>محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 81.

البضاعة في عهدة الناقل، وإذا كانت بمراحل الشحن فيتم اثبات وقاعدة التسليم والشحن أيضا، وفي الحقيقة فإن وصل الاستلام يثبت ثلاثة أمور مهمة تتعلق بالشحنة وهي كمية البضاعة المسلمة للناقل وحجمها، علامات البضائع المسلمة وحالة البضاعة الظاهرة وصفها من قبل الناقل، ويستطيع الناقل ان يثبت عكس البيان عن حالة البضاعة ويقع الاثبات على عاتقه.<sup>1</sup>

### **3- سند الشحن كاداه لإثبات عقد نقل البضاعة بحرا:**

لوثيقة الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه الشاحن والناقل، وتشكل دليلا على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها، وأيضا على حصول الشحن في التاريخ المذكور فيها، وتثبت بوجه الخصوص تسليم الناقل للبضائع كما هي مبنية في وثيقة الشحن.<sup>2</sup>

**أ- حجيتها بالنسبة للأطراف:** حجية وثيقة الشحن بين طرفيه ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة، فناقل مثلا أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضائع الواردة فيها، ولا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة طبقا للقواعد العامة، إلا أن إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن يتم بكافة طرق الإثبات لأننا نطبق أحكام القواعد التجارية.

**ب- حجتها بالنسبة إلى الغير:** لا تقتصر حجتها على طرفي العقد، بل تكون حجة على الغير كالمرسل إليه والمؤمن على البضائع، ولا ترد على حجية وثيقة الشحن في مواجهة الغير استثناء من القواعد العامة، فلا مكن للناقل إثبات عكس ما جاء فيها إزاء هذا الغير شريطة أن يكون حسن النية لا يعلم بعدم صحة هذه البيانات وعلى العكس

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة، المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

<sup>2</sup> المادة 761 قانون بحري والمادة 03 فقرة /رابعا من معاهدة بروكسل عام 1924، تم الاطلاع عليه في 05/08/2024، رابط الموقع الالكتروني /https://www.idit.fr .

يجوز لهذا الغير أن يقيم الدليل على عكس ما ورد في وثيقة الشحن إذا ما كانت له المصلحة في ذلك وهذا بكافة الطرق<sup>1</sup>.

### **الفرع الثاني:**

#### **اثبات عقد النقل البحري بوثائق اخرى**

لا تثبت الكتابة إلا بالكتابة، لكن هذا لا يعني استبعاد الطرق الاخرى في اثبات عقد النقل البحري للبضائع، وذلك لأنه عقد ذو طابع تجاري، ولأن التجارة تمتاز بالسرعة، وطول الاجراءات التي تنتج عن استعمال وثيقه الشحن هذا ما ادى إلى ظهور وثائق اخرى للنقل سنستعرض اهمها ضمن هذا الفرع وهي امر التسليم، خطاب الضمان، الايصال المؤقت

#### **أولاً- أمر التسليم:**

اثبات عقد النقل البحري كذلك بأوامر التسليم، وعليه وحسب نص المادة 751 من القانون البحري الجزائري وكذا المادة الثالثة من معاهده بروكسل، وفي حاله ما اذا شحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة بموجب سند شحن واحد، وأثناء الرحلة يباع لعدة أشخاص، وعلى اعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ، فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوك خاصة تسمى بأوامر التسليم وهي ثلاثة أنواع:

-أوامر التسليم يوقعها البائع وحده.

-أوامر التسليم يوقعها الريان أو أحد ممثلي المجهز (ناقل).

-أوامر التسليم يوقعها أمين الحمولة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 212-ص 213.

<sup>2</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

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

### **ثانيا: خطاب الضمان ( السند النظيف).**

جرى العمل على تضمين سند الشحن تحفظات تتعلق بالبيانات التي يقدمها الشاحن عن حالة البضاعة، وهذه التحفظات لا تشجع على التعامل في البضاعة تضعف من قوة سند الشحن ولذلك ابتكر الشاحنون وسيلة يخلصون بها سندات الشحن من هذه التحفظات، وذلك بان يعطي الشاحن تعهدا للربان يعرف في العمل البحري ب"خطاب الضمان" بان يعوضه مما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد شاحن ادراجها بسند الشحن في مقابل يصدر الربان سند شحن نظيف اي خال من كل تحفظ.<sup>2</sup>

وعليه فخطاب الضمان هو الاوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل ادراجها في سرد الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن. والتي يتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافه النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسلم البيانات الواردة في سند الشحن اذا ما تعرض الناقل للمطابقة من قبل الغير بالتعويض وذلك مقابل ان يسلمه الناقل سند الشحن نظيفا وخاليا من هذه التحفظات فيسهل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 19 - ص 11.

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع نفسه، ص 101.

<sup>3</sup> هاشم رمضان الجزائري هو عبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، الطبعة الاولى، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع هوجدارا للكتاب العالمي للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2009، ص 240.

كما وقد تطرقت اتفاقيه هامبورج لسنة 1978 لخطاب الضمان في المادة 17 الفقرة 2 إلا أنها لم تضع تعريفا محددًا له.

ولابد من الإشارة انه اذا كان الناقل قد تعمد عدم ذكر التحفظات مقابل تقديم خطاب الضمان مقابل الشاحن رغم علمه بوجود عيب في البضاعة، فان ذلك يعتبر بمثابة غش منه يعرضه للمسؤولية كما يعتبر خطاب الضمان باطلا حتى بين الناقل والشاحن استنادا على قاعده ان الغش يفسد كل شيء<sup>1</sup>.

### **ثالثا: الايصال المؤقت.**

الايصال وهو الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة عند إجراء عملية الشحن، وهذا الايصال محض أي ذو طابع مؤقت فهو يستبدل بسند الشحن " المشحون " وعند نهاية العملية يسلم إلى الشاحن ونادرا ما يحصل أن يكون الأمر أو يلقي به التداول وإن أصبح في شكل إيصال قابل للتداول يكون له نفس آثار<sup>2</sup>.

## **المبحث الثاني**

### **اثار عقد النقل البحري للبضائع**

#### **(الالتزامات بين اطراف عقد النقل البحري)**

<sup>1</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع نفسه، ص241.

<sup>2</sup> البشير بوختالة و وسام بهاء الدين صيوده، المنازعة الناشئة عن النقل البحري للبضائع، مذكره التخرج ضمن متطلبات الحصول على شهاده الماستر تخصص قانون اعمال، جامعه محمد البشير الابراهيمي برج بوعريريج، سنة 2022/ 2023، ص 27.

يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين هما شاحن الذي يعتبر مالك البضاعة أو هو الذي يطلب نقل بضائع خاصه به أو خاصه بشخص اخر من ميناء إلى اخر، فالشاحن قد يكون شخص طبيعي وقد يكون شخص معنوي خاص أو عام.

والطرف الثاني في العقد والمتمثل في الناقل البحري للبضائع الذي يقع على عتيقه تنفيذ عمليه النقل التي تعد الهدف الجوهرى من ابرام عقد النقل البحري للبضائع.

فاذا عقد النقل البحري للبضائع بين اطرافه بشكل صحيح اعتبر من العقود الملزمة لجانبين كما سبق الذكر التي ترتب اثارا عنه والتي تشمل كلا من تنفيذ الشاحن الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع ( المطلب الأول)، وكذا قيام الناقل بدوره بتنفيذ التزاماته التي يرتبها على عاتقي عقد النقل البحر للبضائع ( المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### التزامات الشاحن في عقد النقل البحري

مشروع النقل البحري مشروع راس مالي يستهدف منه النقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل. ويترتب على ذلك انه متى تم ابرام عقد النقل وجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل والوفاء بمقابل هذه الخدمة.<sup>1</sup>

يترتب على ذلك ان ينشا في ذمه الشاحن التزامان رئيسيان، يتمثل الأول في التزاماته المتعلقة بالبضاعة محل عقد النقل البحري للبضائع ( الفرع الأول )، بينما يتمثل الثاني في التزاماته المالية المتعلقة بدفع اجره النقل ( الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### التزامات الشاحن المتعلقة بالبضائع وفقا لعقد النقل البحري.

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 261

يلقى تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع على عاتق الشاحن التزامات عديدة متعلقة بتهيئة البضائع محل نقل البحري (أولا)، وبعد قيام الشاحن بعملية تهيئته البضائع على وجه الكامل توجب عليه تسليمها للناقل البحري لتمكينه من القيام بتنفيذ التزاماته (ثانيا).

### **أولا: التزامات الشاحن المتعلقة بتهيئة البضائع:**

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بتهيئة البضائع قبل تسليمها للناقل البحري، سواء من ناحيته تغليفها، أو من ناحيته وضع العلامات عليها.

#### **1- تغليف البضائع:**

يجب على الشاحن القيام بمجموعة من الالتزامات قبل واثناء تعبئة البضائع داخل الحاويات وقبل تسليمها للناقل البحري ذلك تفاديا لحصول الأضرار للبضائع أثناء عملية نقلها، فيجب عليه تغليفها قبل تعبئتها داخل الحاوية.<sup>1</sup>

يلتزم الشاحن بان يقوم بتغليف البضاعة المطلوب نقلها اذا كانت طبيعة هذه البضاعة تتطلب التغليف. وان التغليف المطلوب هو التغليف الذي يقل بضاعه مخاطر الرحلة البحرية ويتولى عملية التغليف عادة مجهز البضاعة لأنه على دراية تامه بطبيعتها وبنوعيه التغليف المناسب للمحافظة عليها.<sup>2</sup>

رغم عدم نص صراحة في النصوص القانونية على التزام الشاحن بعملية تغليف البضائع إلى انه يستشف من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية المقررة بنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري، حيث نصت على ما يلي " يعفي الناقل من

<sup>1</sup> Jean Charles VINCENT, Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, Mémoire de Master 2en droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des science DAIX MARSEILLE, 2007, P39.

<sup>2</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 257.

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

المسؤولية المذكورة في المادة السابقة اذا كانت الخسائر أو الاضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة مما يلي:

- اخطاء الشاحن ولا سيما التخزين أو التكييف أو تعليم البضائع".<sup>1</sup>

مع عدم وجود نص صريح في القانون البحري الجزائري ينص صراحة على الالتزام الشاحن بالقيام بعملية تغليف البضائع يمكن تطبيق احكام نص المادة 43 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على ما يلي " اذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتخزين بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الاشخاص والمعدات أو غيرها من الاشياء المنقولة"، لكن نجد انه لم ينص على كيفية معينه لعملية تغليف البضائع لذلك تم اللجوء إلى الاعراف البحرية السائدة في هذا المجال.

كما نصت المادة 4 الفقرة 2 /ن من اتفاقيه بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على انه لا يسال الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن عدم كفاية التغليف.<sup>2</sup>

على غرار القانون البحري الجزائري واتفاقيه بروكسل، فقد الزمت قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 27 الشاحن بان يسلم البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وعليه ان يسلم البضاعة بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتسيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها بحيث لا تسبب اذى للأشخاص أو الممتلكات. تنص المادة 27 الفقرة 1 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي " يسلم الشاحن البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي اي حال، يسلم الشاحن البضائع بحاله تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما

<sup>1</sup> الأمر 80/76، المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup> تنص المادة 4 الفقرة 2 /ن من اتفاقية بروكسل حول توحيد قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: " لا يسال الناقل أو السفينة على الهالات الناتج أو الناشئ عن عدم كفاية التغليف".

في ذلك تحميلها ومناولتها وتسييفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، بحيث لا تسبب اذى للأشخاص أو الممتلكات."

## **2- تعليم البضائع:**

يجب على الشاحن البحري بالإضافة إلى التزامه بعملية تغليف البضائع بكيفية تسمح لها بمواجهة الرحلة البحرية المخصصة لها وكذا عمليات شحنها وتفريغها أن يضع على البضائع على علامات الرئيسية والضرورية للتعريف بها، وهذا ما يفهم من نص المادة 752/ أ من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي " يجب ان تتضمن وثيقه الشحن من جمله ما يجب ان تشتمل عليه:

أ\_ العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف على البضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع وباي شكل كانوا على كل قطعه من البضاعة أو تحزمها"<sup>1</sup>.

كما عرمت المادة 3 الفقرة 3/ ا من اتفاقية بروكسيل حول توحيد بعض قواعد الشحن لسنة 1924 الناقل بان يدون في سند الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة طبقا لما يقدمه الشاحن كتابة، على ان تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة باي طريقه اخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة وعلى الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر، وهذه المادة كانت اكثر تفصيلا وضوحا مما انتت به قواعد هامبورج لسنة 1978 التي تتطلب تضمين سند الشحن الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف بها وهذا حسب المادة 15 الفقرة 15/أ من هذه الاتفاقية.

لم تحدد النصوص القانونية طبيعة أو كيفية تعليم البضائع من طرف الشاحن في عقد النقل البحري، إلى ان الشركات الملاحية على العموم تفرض على الشاحنين ان

<sup>1</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

يحمل كل طرد أو وحده نقل على الاقل واجهتين كان من ثلاث اوجه منها وفي اطار ملون بالداكن المعلومات التالية:

-ميناء تفريغ أو العبور .

-علامة المرسل اليه أو المرسل .

-الرقم رقم الطرد في السلسلة .

كما يجب على الشاحن ان يعلم كل طرد بحروف مقروءة على الاقل 10 سم ارتفاع وكذا تعيين الجهة العليا من السفلى للطرد وذلك لتسهيل معرفه الطرود سواء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وتفاذي الاخطاء التي تكون في وثائق الشحن، فتعليم البضائع يقضي ان يكون واضحاً.<sup>1</sup>

يمكن للشاحن وفقا لعقد النقل البحري البضائع ان يشحن بضائع خطيرة وقابله للالتهاب والانفجار لتسليمها للناقل البحري من اجل نقلها، فنجد قواعد هامبورغ فرضت على الشاحن القيام بتعليم البضائع الخطرة حيث نصت المادة 13 على ما يلي " على الشاحن ان يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بانها خطرة".<sup>2</sup> كما نجد قواعد روتردام الزمت الشاحن بوضع العلامات على البضائع الخطرة، حيث نصت المادة 32 على " وضع الشاحن على البضاعة الخطرة علامه أو واسمن السلطات العمومية تكون ساريه اثناء اي مرحله من مراحل النقل المعتمزم لتلك البضائع، واذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عن ما ينجم عن ذلك التقصير من خساره أو ضرر"<sup>3</sup>

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 165.

<sup>2</sup> معادة هامبورغ /05/31 /1978، تم الاطلاع عليه في 2024/05/09، الموقع الالكتروني

<https://www.uncitral.un.org/>

<sup>3</sup> قواعد روتردام 2009 .

يعد الهدف من تعليم البضائع الخطيرة من طرف الشاحن الحد من الاخطار التي يتعرض لها الاشخاص على ظهر السفينة والسفينة ذاتها فضلا عن المخاطر التي تتعرض لها البيئة، بحيث تعرف المواد الخطرة بانها اي مواد اذا دخلت البيئة البحرية يمكن ان تسبب مخاطر لصحة الانسان أو تضر الكائنات الحية أو الكائنات البحرية أو تضر بأسباب الراحة أو تدخل في الاستخدامات الشرعية للبحر.<sup>1</sup>

### **ثانيا: التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضائع للنقل:**

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المحددين، كما يلتزم بتقديم تصريحات حول البضاعة التي يسلمها للنقل البحري.

#### **1- التزام الشاحن بتسليم البضائع في الزمان والمكان المحدد:**

يعد التزام الشاحن بتسليم البضائع المتفق على شحنها ونقلها الالتزام الاساسي الذي يبدا به تنفيذ عقد النقل البحري،

يلتزم الشاحن بإحضار البضاعة وتسليمها للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه،<sup>2</sup> أو الذي يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، اذا لم يوجد اتفاق على ذلك.<sup>3</sup> ويكون الشاحن مسؤولا عن التأخير في تسليم البضائع لأنه قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى اهمية الشحنة واحتياج شحنها إلى وقت طويل.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> كميلا اعراب ، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، مذكره لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 26 / 06 / 2016، ص 19.

<sup>2</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 257.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 261.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 316.

نجد ان المشرع الجزائري قد اكد على هذا الالتزام في نص المادة 772 من القانون من القانون البحري فقد جاء فيها " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه ان يقدم البضائع في الاوقات والأمكنة المحددة في الاتفاقية بين الاطراف أو حسب العرف ميناء التحميل، وفي حاله عدم تقديم الشاحن البضائع في الاوقات والاماكن المحددة يدفع تعويضات للنقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ان لا تتعدى مبلغ اجره الحمولة المتفق عليه ".<sup>1</sup>

### **ب\_ التزام الشاحن وتقديم تصريحات حول البضائع محل النقل:**

يجب على الشاحن الذي يدلي إلى الناقل البحري بالبيانات المتعلقة بالبضائع ان يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها للناقل.<sup>2</sup> تقيد هذه البيانات في سند الشحن، ويكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحه هذه البيانات ولو تم التنازل عن سند الشحن إلى الغير. وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بحال على مسؤولياته والتزاماته الناشئة عن عقد النقل تجاه اي شخص اخر غير الشاحن.<sup>3</sup>

وهذا ما ورد في نص المادة 753 من القانون البحري حيث جاء فيها ما يلي " تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقه الشحن على اساس التصريح الكتابي للشاحن ".  
ويعد الشاحن ضامنا للنقل صحه تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية وزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك امام الناقل عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الاخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وانما مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة عن عقد النقل اتجاه شخص اخر غير الشاحن ".<sup>4</sup>

<sup>1</sup>الأمر 80 /76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 316.

<sup>3</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 318.

<sup>4</sup>الأمر 80 /76 المتضمن قانون البحري.

إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا اثبت عدم صحه هذه البيانات.<sup>1</sup>

## **الفرع الثاني**

### **التزامات الشاحن بدفع الأجرة**

يعد اداء اجرة النقل البحري للبضائع الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الشاحن في عقود النقل البحري للبضائع بسند الشحن.

تتفرد اجرة النقل البحري للبضائع بخصائص تميزها عن الأجرة في مختلف انواع النقل، ولعل السبب في هذا التمييز يعود إلى خصوصيه البيئة التي يتم فيها هذا النقل، لذلك سنظهر كيفية تعيين اجره النقل البحري ( أولاً)، اثر الحوادث البحرية على اجرة النقل البحري ( ثانياً)، ثم ضمانات الوفاء بدين الأجرة (ثالثاً).

### **أولاً: تعيين أجرة النقل البحري:**

أجرة النقل هي المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل اليه بدفعها مقابل قيام الناقل البحري بنقل البضاعة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه.<sup>2</sup>

يتم تعيين اجره النقل البحري للبضائع واجرة الحمولة بطرق مختلفة:

أ- **تعيين الاجرة اتفاقياً:** قد يلجا اطراف العقد النقل البحري للبضائع للاتفاق على الأجرة في العقد، وفي هذه الحالة يكون تعيين الأجرة اتفاقياً، بحيث تنص المادة 797

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 319.

<sup>2</sup>محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 216.

الفقرة 1 من القانون البحري على ما يلي " تترتب على الشاحن اجره الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفقيه الاطراف.<sup>1</sup>

**ب- تعيين الأجرة بطرق غير اتفاقية :** وفي بعض الحالات تعيين اجرة النقل البحري للبضائع بطرق اخرى غير اتفاق الاطراف كما هو الحال في حاله التعيين الذي يتم عن طريق المؤتمرات البحرية الملاحية، تهدف هذه المؤتمرات إلى وضع اسعار محددة للنقل البحري للبضائع لا يجوز الاعضاء الخروج عليها، وبالتالي فان الشاحنين يحصلون على خدمه النقل بأسعار ثابتة ومعروفه مسبقا، هذا اضافه إلى جعل التجارة الدولية تتمتع بخدمة ملائمة وتوفير التوازن في المصالح بين العاملين بالنقل المستفيدين منه.<sup>2</sup>

### **ثانيا: اثر الحوادث البحرية على اجره النقل البحري:**

للحوادث البحرية تأثير على الأجرة اما بالنقص أو بالانقضاء أو الابقاء عليها رغم عدم تمام عملية النقل وفقا لشروط المتفق عليها، فاذا تلفت البضاعة أو نقصت كميتها أو قيمتها اثناء السفر فالأجرة تستحق كاملة. ذلك لان الناقل قام بالتزامه بنقل البضاعة فيستحق الاجرة عنها كاملة، واذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بفعل الشاحن أو بسبب عيب في البضاعة فيلزم الشاحن بالأجرة كاملة، بل يكون هنا شاحن مسؤولا عن تعويض الاضرار التي تقع بالسفينة أو البضائع الاخرى المشمولة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>كميلة اعراب ، المرجع السابق، ص 36.

<sup>3</sup>عدلي امير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام ( في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من احكام محكمه النقض والدستورية العليا)، ب ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 58.

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

حدد المشرع الجزائري الحالات التي يستحق فيها الناقل اجرة النقل البحري رغم تعرض عمليه النقل البحري للمخاطر، والمتمثلة في :<sup>1</sup>

- مسافنة البضائع من سفينة إلى اخرى خلال توقف السفر. تكون مصاريف المسافنة واجرة الحمولة واجبة الاداء لإنهاء نقل البضائع، الناقل الا اذا ابعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة ( المادة 777 من القانون التجاري).
- في حالة فقدانها من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن (المادة 778 من القانون البحري).
- اذا تم انقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل اجرة الحمولة عن المسافنة الا اذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على اي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم انجازه ( المادة 799 من القانون البحري الجزائري ).
- تدفع للناقل اجرة حمولة البضائع التي ترمي في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة (المادة 801 الفقرة 2 من القانون البحري ).

اما عن حالات عدم استحقاق الناقل للأجرة النقل البحري فقد اعفى المشرع الجزائري الشاحن من دفع اجرة النقل البحري للناقل، وتتمثل في:

- لا يستحق الناقل اية اجرة اذا كان عدم تنفيذه لعملية النقل يرجع إلى خطئه، ولشاحن ان يطلب فسخ العقد وتعويضه عمل حقه من ضرر (المادة 741 من القانون البحري ) .

<sup>1</sup>الأمر 76 / 80 المتضمن القانون البحري.

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

• لا يستحق الناقل اجرة الحمولة عن البضائع المفقودة من جراء الاخطار البحرية، فشاحن يفقد البضاعة والناقل يفقد حقه في اجرة النقل وذلك بان الاجرة تقابل التزام بتنفيذ النقل الذي استحال تنفيذه بسبب هلاك البضاعة (المادة 798 من القانون البحري).

• عند اهماله أحد الالتزامات التالية:<sup>1</sup>

- اذا لم يقدم سفينة صالحة للملاحة (إهمال الالتزام المذكور في المادة 770 من القانون البحري) .

- اذا لم يزود السفينة بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب (إهمال التزام المذكور في المادة 770 من القانون البحري).

- اذا لم يعين الناقل عناية تامة بتحميل وحرص البضاعة ونقلها ولم يخضعها بالعناية العادية ( إهمال الالتزام المذكور في المادة 773 من القانون البحري) .

- اذا لم تصل الشحنة في الوقت و لم يسلك الناقل الطريق المتفق عليه مسبقا ضمن سند الشحن (اهمال الالتزام المذكور في المادة 775 من القانون البحري).

قد يدفع الشاحن اجرة الحمولة أو النقل مسبقا للنقل في ميناء الشحن واذا تبين فيما بعد ان النقل لا يستحق اجرة الحمولة الفقرة الأولى من المادة 801 قانون البحري حيث جاء فيها" اذا لم يستحق اي اجره للحمولة، وجب ارجاع اجرة الحمولة المدفوعة مقدما".<sup>2</sup>

<sup>1</sup>المادة 800 من الأمر 80 /76 متضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>الأمر 80/ 76 المتضمن القانون البحري.

### ثالثا: ضمانات الوفاء بأجرة النقل البحري:

إذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام فلا مشكله في الامر لان الناقل يحصل عليها مقدما ولكن تثار المشكلة اذا كانت الاجرة المستحقة عند الوصول،<sup>1</sup> ففي هذه الحالة يتمتع الناقل بضمانين للوفاء وهما حق الامتناع عن تسليم إلى غايه قبض الاجرة اي حق الحبس، وحق الامتياز.

**1- حق الحبس:** يحق للناقل حبس البضاعة المشحونة ضمانا للاستقاء دين الأجرة وهو في الحقيقة تطبيقا للقواعد العامة يحق له الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل اليه حتى يتسلم اجره النقل، مساندا في ذلك إلى نص المادة 200 من القانون المدني الجزائري التي تنص على انه " لكل من التزم بأداء شيء ان يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقه سببيه وارتباط بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يتم بتقديم تامين كاف للوفاء بهذا الالتزام".<sup>2</sup> وهو ما نصت عليه المادة 792 من القانون البحري " يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على ايداعها لغايه دفع المرسل اليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة واجره الاسعاف، أو تقديمه ضمانا لذلك".<sup>3</sup>

**2- حق الامتياز:** للناقل البحري امتياز على البضائع وفقا للمادة 796 من القانون البحري،<sup>4</sup> الا ان هذا الامتياز يقع في المرتبة الرابعة وتسبقه امتيازات اخرى مثل المصاريف القضائية ومصاريف الاسعاف والانقاذ البحري والمبالغ المستحقة عن الخسائر

<sup>1</sup> عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 59.

<sup>2</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 199.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>4</sup> تنص المادة 796 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري على ما يلي " اذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطيه جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها عده شاحن مسؤولا عن الباقي ". ضمانا لديون اجره الحمولة أو المكافاة الاخرى الناتجة عن عقد النقل البحري ومصاريف التفريق وكذلك التعويض من جراء التأخر في استلام البضاعة من قبل المرسل اليه وكذلك مصاريف ايداعها في المستودعات ".

البريه المشتركة، كما ان حق الامتياز هذا يبطل اذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال 15 يوم من تفرغ وقبل ان تصبح البضائع المنزلة من السفينة بين يد الغير شرعي.<sup>1</sup>

## **المطلب الثاني**

### **التزامات الناقل في عقد النقل البحري.**

الالتزام الأساسي للناقل البحري للبضائع هو تنفيذ عملية النقل من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل الأجر المنصوص عليه في عقد النقل البحري للبضائع. يتطلب ذلك من الناقل البحري إعداد السفينة وتجهيئتها بشكل كامل، وتنفيذ العقد بالكامل في مواجهة شاحن البضائع، ويمكن تصنيف هذه الاستعدادات والالتزامات إلى فترتين: قبل بدء الرحلة البحرية (الفرع الأول)، وأثناء وبعد اكتمال الرحلة البحرية (الفرع الثاني).

## **الفرع الأول**

### **التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية**

قبل بدء الرحلة البحرية، يتحمل الناقل البحري للبضائع عدة التزامات تُعدُّ استعداداً أولاً لتنفيذ عقد نقل البضائع عبر البحر. يجب عليه تجهيز سفينة بحرية صالحة للملاحة (أولاً)، وتجهيزها لاستقبال وتحميل البضائع (ثانياً)، وذلك كجزء من التحضيرات الضرورية قبل انطلاق الرحلة.

### **أولاً: الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية:**

جوهر نقل البحر للبضائع هو تغيير مكانها بحراً بواسطة سفينة غالباً، ويعني ذلك ان تكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل.<sup>1</sup> حيث يلتزم الناقل

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 201.

البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لكي تكون صالحة للملاحة البحرية لتنفيذ عملية النقل البحري المتفق عليها.<sup>2</sup> وهو ما يطلق عليه الصلاحية الملاحية والصلاحية التجارية. نصت المادة 770 من القانون البحري على وجوب التزام الناقل بإعداد سفينه صالحة للملاحة بقولها " يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حاله صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف وترتيب وضع جميع اقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحاله جيده لاستقبالها ونقلها وحفظها".<sup>3</sup>

وقد جار العمل بان يتم فحص السفينة من قبل اشخاص متخصصون قبل مباشرتها الرحلة وبعد التأكد من صلاحيتها للملاحة يتم منحها شهاده صلاحية الملاحة.<sup>4</sup> ويشمل صلاحية السفينة للملاحة تجهيزها بطاقم كافي لإدارتها ملاحيا وتجاريا وان تكون مزوده بالوقود اللازم لتسييرها وان تكون عنابر السفينة وغرفها صالحة لحفظ البضاعة كان تكون مبرده اذا كانت طبيعة البضاعة تقضي حفظها في اماكن مبردة، وكذلك يجب ان تكون مكائن السفينة صالحة للعمل.<sup>5</sup>

يلاحظ انه فيما يتعلق بعقود النقل البحري بموجب سند الشحن فانه ليس من الضروري الاتفاق على تعيين السفينة، لأن الغاية منه في هذا النوع من عقود النقل هو

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 252.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 303.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>4</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 246.

<sup>5</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع نفسه، ص 247

معرفة ميعاد وصول البضاعة فكثيرا ما يتفق اطراف العلاقة على ان يحظ العقد بندا يجيز للناقل القيام بعملية النقل على ظهر السفينة.<sup>1</sup>

يستطيع الناقل ان يتخلص من المسؤولية اذا اثبت انه بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند بدئه وان المعيار المعتمد لقياس مجهودات الناقل في هذا المجال هو معيار الرجل المعتاد.<sup>2</sup> فاذا هلكت البضائع أو تلفت نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة فان النقل يصبح مسؤولا عن هذا الهلاك أو التلف.<sup>3</sup>

### **ثانيا: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع.**

يتضمن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع التزامات الناقل البحري في مرحلتين ذلك بعد استلام البضائع، شحن البضائع، ورسها (ترتيبها) على متن السفينة.

1- شحن البضائع رقصه بشحن البضاعة مجرد عملية رفعها من جانب السفينة على الرصيف ونقلها عبر حادث السفينة وضعها داخل العنبر أو على السطح، وعلى اي حال فان هذه الاعمال من وجهة نظر القانونية تشكل عملية واحدة فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا عن ظهر السفينة.<sup>4</sup>

وقد تتم عملية الشحن باستخدام روافع السفينة أو باستعمال الروافع الموجودة في رصيف الميناء وقد تتم بطرق اخرى تختلف باختلاف نوعية البضاعة المراد شحنها

<sup>1</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 191.

<sup>2</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 247.

<sup>3</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 113.

<sup>4</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 المرجع نفسه، ص 118.

كاستعمال الانابيب في شحن البترول واستخدام الخراطيم لشحن الحبوب وغيرها من المواد التي تشحن صبا.<sup>1</sup>

يبدأ تنفيذ عقد النقل من الوقت الذي حصل فيه الشحن وسواء قام الشاحن أو الناقل بعملية الشحن فان الذي يقومون بها عمال متخصصون في الموانئ، كما يجب على الربان ان يشرف على عملية الشحن حتى لا تؤدي إلى اضرار بالسفينة أو البضائع السابق شحنها، خاصة اذا كانت البضائع من النوع الخطر يفقد يتطلب الامر تستعين بالأجهزة الحكومية المختصة في الميناء<sup>2</sup>

نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 773 من القانون البحري التي جاء فيها " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعنايه عاديه حسب الاتفاق بين الاطراف وحسب اعراف الميناء ".<sup>3</sup>

## **2- رص البضائع.**

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر سفينه بشكل يحميها من خطر التلف أو الهلاك اثناء السفر ويحفظ للسفينة توازنها.<sup>4</sup>

الرص يختلف عن عملية الشحن التي تتمثل في رفع البضاعة من على الارض ووضعها على ظهر السفينة، اما الرص أو التسنيف فيعني ترتيب وتنظيم البضاعة بما يحفظها من التاريخ هو الهلاك وايضا حفظ التوازن السفينة وعدم تعرضها لخطر الانقلاب

<sup>1</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 247.

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 119.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>4</sup> محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 224.

## الفصل الاول..... أحكام عقد النقل البحري للبضائع

في البحر بعد مغادره الميناء أو تعرض بعض الشحنات عند تستيفها بجانب شحنات اخرى.<sup>1</sup>

يقوم الريان بعملية الرص، وهي تعتبر من مسؤولياته، الاصل ان يكون رص البضاعة داخل عنابر السفينة لا على ظهرها، ذلك ان الرص على ظهر السفينة يعرض البضاعة لأضرار الرطوبة والتقلبات الجو والانزلاق إلى البحر عند هبوب العواصف أو هياج البحر أو ان يختل توازن السفينة ذاتها، ومن اجل ذلك كله فان الاصل هو ان رص البضاعة على ظهر السفينة خطأ من الريان يكفي وحده لان يجعله مسؤولا عما يصيب البضاعة، حتى ولو كان من الممكن ان ينسب الضرر الذي اصاب البضاعة إلى القوة القاهرة.<sup>2</sup>

ولا يقتصر التزام الريان على الرص البضائع، بل عليه ايضا ان يراقب الرص ويعنى بالبضائع طيلة الرحلة البحرية، فعليه ان يقوم بتهويتها اذا تطلب الامر ذلك، وان يعيد رصها اذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة.<sup>3</sup>

يرى البعض ان الخطأ في رص البضائع يعد خطأ تجاريا متعلقا بالبضائع والمحافظة عليها والعناية بيها وصيانتها، في حين البعض الاخر يرى انه إذا كان الخطأ في رص البضاعة من الجسامة بحيث يؤثر على امن السفينة فهو خطأ ملاحي.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 304.

<sup>2</sup> علي البارودي، المرجع السابق، ص 165.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 307.

<sup>4</sup> Antoine Villard, **TRANSPORT MARITIME (responsabilité du transporteur de marchandises)**, juris-classeur de responsabilité civile, Edition de juris-classeur, PARIS, 1995, P 15.

## الفرع الثاني

### التزامات الناقل البحري اثناء وبعض الرحلة البحرية

بعد استيفاء جميع الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية، مثل استعداد السفينة واستلام البضائع وشحنها ورسها على متن السفينة، يتعين على الناقل البحري أداء التزامات أخرى خلال الرحلة البحرية (أولاً) وحتى بعد انتهائها (ثانياً).

### أولاً: التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية:

يتعهد الناقل البحري للبضائع بتنفيذ الرحلة البحرية بضمان نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، مع الحرص على سلامتها خلال التغيير بين الموانئ.

#### 1- نقل البضائع:

الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري هو الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، فيقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول. وعلى الناقل ان يسير في خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت عليه العادة، فلا يجوز له ان ينحرف عن خط السير المعتاد الا اذا كان للانحراف ما يبرره كما اذا وقع بسبب انقاذ أو بسبب سوء الاحوال الجوية.<sup>1</sup>

وهذا ما اكدته المادة 775 من القانون البحري حيث نصت على " يجب ان تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريقة المبلغ أو المتفق عليه وفي حاله عدم تحديده فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري اي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الاشخاص أو الاموال في البحر أو المحاولة في ذلك ".<sup>2</sup>

<sup>1</sup>أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص 63.

<sup>2</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

لا يجوز تغيير السفينة التي تم شحن بضاعة على متنها ما لم ينص القانون أو يتفق على ذلك، وهو ما يعرف بالمسافنة، وتعني نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى، وبهذه الحالة يجب ان تكون السفينة الاخرى صالحة للملاحة وعادة ما يتم اللجوء إلى هذه العملية، في حال تعرض السفينة الناقلة الأولى لعطل فني طارئ أو جنوح مفاجئ.<sup>1</sup> حيث جاءت لماده 776 من القانون البحري في هذا الصدد بقولها في " حالة توقف الرحلة البحرية لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر ".<sup>2</sup>

تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الاداء لإنهاء نقل البضاعة، على عاتق الناقل إلا اذا أعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة.<sup>3</sup>

## **2- العناية بالبضائع:**

يعد التزام النقل البحري بالمحافظة على البضائع اثناء النقل من اهم الالتزامات التي تشغل ذمته، اذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف حقا اثناء فتره النقل من لم يكن الامر راجعا إلى سبب اجنبي.<sup>4</sup>

وتكاد تغطي عمليه المحافظة على البضاعة كافة مراحل عمليه النقل، فعلى الناقل ان يراعي الحيطه اثناء مناولة البضاعة اي تحريكها من مكان إلى اخر وخاصة بالنسبة للبضائع القابلة للكسر والبضائع الخطيرة، كذلك يجب المحافظة على البضاعة اثناء

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 89.

<sup>2</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> المادة 777 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>4</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 209.

عملية الشحن واثناء سير السفينة في البحر على الربان ان يمنع تعرض البضاعة لمياه الامطار ومياه البحر كما يجب عليه المحافظة على البضاعة اثناء عملية التفريغ.<sup>1</sup>  
وعليه يعتبر التزام الناقل بالمحافظة على البضائع التزاما بتحقيق نتيجة أو غاية، فلا مجال للتعرض إلى درجة المحافظة المطلوبة اذ مجال ذلك ان يكون هذا الالتزام التزاما بوسيلة بحيث يبرء منه الناقل اذا اثبت بذله درجة المحافظة المطلوبة.<sup>2</sup>

### **ثانيا: التزامات الناقل البحري بعد تمام الرحلة البحرية:**

عند اكتمال الرحلة البحرية، يقوم الناقل البحري بتنفيذ التزاماته الأخيرة المتعلقة بنقل البضائع، وتتضمن هذه التزامات عملية تفريغ البضائع وتسليمها لصاحبها الشرعي.

#### **1- تفريغ البضائع:**

يقصد بالتفريغ اخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء في ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف اذا كانت السفينة راسية بعيدا عنه.<sup>3</sup>  
عملية التفريغ تقع اصلا على نفقه الناقل البحري ويعتبر مسؤولا عنها حيث يتحمل اي اخطاء قد ترتكب منه أو من تابعوه بصفته مسؤولا عن ضمان هلاك أو تلف البضائع بوصفه ناقلا بحريا.<sup>4</sup>

الا انه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل اليه بالتفريغ، وفي هذه الحالة يجب على الناقل ان يعلم المرسل اليه عن وصول السفينة كي يتقدم لتفريغ البضاعة وتسلمها حيث ان المرسل اليه قد لا يتقدم الا بعد فترة طويلة تتعطل فيها السفينة عن الاستغلال. ولذلك يتضمن سند الشحن شرطا يعرف بشرط التفريغ التلقائي بمقتضاه يقوم

<sup>1</sup> هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 750.

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 133.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 309.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 309.

الربان بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقه المرسل اليه ومسئوليته اذا لم يتقدم هذا الاخير في تفريغ البضاعة وتسلمها خلال فتره معينة من وصول السفينة. وعلى الناقل في هذه الحالة ان يودع البضاعة بعد تفريغها للجمارك أو مخزن عموميا أو لدى امين لحساب المرسل اليه، اذ ان التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائما حتى تسليمها للمرسل اليه.<sup>1</sup>

نص المشرع الجزائري على التزام الناقل البحري بالتفريغ في نص المادة 780 من القانون البحري حيث جاء فيها " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وانزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في نص المادة 607 اعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة اعراف ميناء التفريغ "

## **2- تسليم البضائع:**

التسليم والعمل القانوني الذي يوفي به الناقل التزامه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل اليه وبه ينقضي عقد النقل البحري.

كما وقد عرف المشرع الجزائري لالتزام التفريق في نص المادة 739 الفقرة الثانية من القانون البحري حيث نصت على ما يلي:

"التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".<sup>2</sup>

اذا كان التسليم غالبا ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة إلى انه يجب عدم الخلط بين التفريق والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين ان التفريغ عمل مادي. ويتكون التسليم من عمليتين الأولى تقديم البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل اليه أو

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 310.

<sup>2</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

وكيله، والثانية هي تحقق المرسل اليه من البضائع وفحصها ونقلها، وهذا القبول هو الذي يحدد ان المرسل اليه قد تسلم البضائع قانونا ومنذ هذا التسليم تنتقل مخاطر البضاعة اليه وتنتهي مرحله تحمل الناقل لمخاطر البضاعة. الا ان قبول المرسل اليه تسلم البضاعة لا يعني ان الناقل قد اوفى التزامه تماما وانما يبقى هذا الاخير مسؤولا عما يكون قد اصاب البضائع من عجز أو تلف اثناء وجودها في عهدته، وبالتالي ينقضي عقد النقل البحري وتبدا فترة تقادم الدعوة ضد الناقل.<sup>1</sup>

كما وقع على عاتق الناقل التحقق من هوية حامل سند الشحن وانه يحوزه بشكل شرعي. فاذا تيقن من ذلك طالبه باسترداد سنده الشحن موقعا عليه بالاستلام من المرسل اليه.<sup>2</sup>

وذلك حسب المادة 782 القانون البحري، حيث نصت على ما يلي:

"تعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة "

يحصل في بعض الحالات عند تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها أن يتقدم أكثر من شخص لتسلمها، لذلك فصل المشرع الجزائري في الأمر بموجب نص المادة 785 من القانون البحري التي تنص على ما يلي:

"إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فورا "

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، لمرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 92.

## ملخص الفصل الأول :

يتبين لنا من خلال الفصل الأول أن عقد النقل البحري يعتبر عقداً يبرم بموافقة كل من الناقل والشاحن، ومع ذلك يتدخل في العديد من الحالات شخص ثالث وهو المرسل إليه، الذي يتعين عليه أن يصبح طرفاً في العقد ويحقق حقوقاً متباينة عن العقود الأخرى. وعلى الرغم من عدم وجود شروط خاصة أو شكل محدد لعقد النقل البحري، إلا أنه يخضع للقواعد العامة المتعلقة بأركان العقد كالرضا والمحل والسبب، بالإضافة إلى الأجرة.

بالإضافة إلى ذلك، يتميز عقد النقل البحري بطرق متعددة لإثباته، حيث يمكن إثباته بواسطة سند الشحن الذي يُعتبر وسيلة قانونية ووثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية، ويلعب دوراً مهماً في إثبات العقد والبضائع. كما يمكن أيضاً إثبات العقد بواسطة وسائل ووثائق مختلفة.

يترتب عن صحة العقد واكتماله جميع الشروط والأركان المطلوبة، نتائج قانونية تُلزم الأطراف وتمنحهم حقوقاً وتلزمهم بالتزامات.

## الفصل الثاني

### احكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تُعد مسؤولية الناقل البحري واحدة من أهم الجوانب التي يتمحور حولها عقد النقل البحري للبضائع، حيث ينص العقد على الناقل البحري تحمل مسؤولية نقل البضائع بسلامة تامة وفي الوقت المحدد، وتفريغها وتسليمها بنجاح إلى المرسل أو ممثله. ومع ذلك، تواجه السفينة خلال الرحلة البحرية مخاطر متعددة، وتؤثر الحوادث البحرية الجسيمة على البضائع المحملة بشكل كبير، مما يمكن أن يتسبب في تلفها، أو فقدانها، أو تأخير وصولها إلى ميناء الوصول. وعندما لا يتم تحقيق النتيجة المرجوة من الناقل البحري، يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك، سواء كانت تلك الأضرار تشمل فقدان البضائع، أو تلفها، أو تأخير وصولها، مما يجعل استيفاء المسؤولية القانونية للناقل البحري أمرًا حيويًا في هذا السياق .

ونظرًا لطبيعة وخصوصية قواعد النقل البحري للبضائع كون انه بالدرجة الأولى يتم عن طريق البحر ولهذا الاخير اخطار عديدة قد تكون محتملة الوقوع أو غير المحتملة اضحى لا محلا ان يكون لهذا النوع من النقل قواعد خاصة تحكمه من خلال تحديد امتداد مسؤوليه الناقل البحري ( المبحث الأول)، وصولا إلى دعوه مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الثاني).

## الفصل الثاني:

### احكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

#### المبحث الأول

#### امتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لكي تثور مسؤولية الناقل البحري للبضائع لابد ان يكون هناك ضرر اصاب البضائع موضوع النقل، وتتركز الاضرار التي تحدث عادة اثناء النقل البحري للبضائع في ثلاثة انواع تكمن في التلف أو الهلاك أو التأخير في تسليم السلع، فبتحقق هذه الصور تقوم مسؤوليه الناقل البحري (المطلب الأول).

أن هذه المسؤولية لا تكن في كل الأحوال كما أنه يمكن أن يحدد مبلغ التعويض في حالة حدوث المسؤولية مما أدى بوضع أحكام إعفاء وتخفيف لهذه المسؤولية يستفيد منها الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

#### قيام المسؤولية القانونية للناقل البحري

تتشابه مسؤولية الناقل البحري للبضائع مع طبيعة مسؤولية الناقل البري، حيث تقوم على أساس عقد النقل والتزام الناقل البحري بنقل البضائع بسلامة تامة وفي الوقت المحدد إلى ميناء الوصول المتفق عليه. ينتج عن عدم تحقق هذه النتيجة مسؤولية الناقل البحري، وفقاً للاتفاق التعاقدية، مما يجعله مسؤولاً عن أي ضرر ينجم عن ذلك.

فمن اجل تحدد متى تقوم مسؤوليه الناقل البحري للبضائع يجب تحديد اركان هذه المسؤولية ( الفرع الأول) وكذا نطاقها ( الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### اركان مسؤولية النقل البحري للبضائع

يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية، بل تجعل منه الاساس الذي تقوم عليه (أولاً). وان ينتج عن هذا الخطأ ما يسمى بالضرر (ثانياً)، ولا بد كذلك من قيام علاقه السببية بين الخطأ والضرر.

### أولاً: ركن الخطأ

تقوم مسالة الناقل البحري للبضائع على اساس الخطأ فمتى كان هناك خطأ صادر منه خلال القيام بالتزاماته تقوم مسؤوليته.

يلحق الشاحنون أو المرسل اليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل، ومن ابرز هذه الاخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، أو غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة، وكذا كون الريان الذي انيطت به قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل. كما يمكن ان " يلحق الضرر من اخطاء التابعين فهم من يقومون بعملية النقل الفعلية، فغالبا ما يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة، أو اهمال الملاحين في العناية بها واحيانا سرقتهم لها، والمقصود هنا بالتابعين هم جميع الاشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته سواء كان تابعين له يؤدون عملهم بإشرافه، أو من الذين يقومون بأعمالهم بغير اشراف من الناقل ما دامت اخطائهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع " دراسة مقارنة"، مذكره لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعه مولود معمري تيزي وزو، تاريخ المناقشة 17/ 06 /2013، ص 28 - ص29، بتصرف.

## ثانيا: ركن الضرر

لا يكفي وقوف خطأ لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الاشخاص الذي لا يسالوا عن اخطائهم، وانما يجب ان يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل اليه. يتحقق الضرر الذي يمكن ان يلحق الشاحن أو المرسل اليه بصور ثلاث اما هلاك البضاعة، أو تلف البضاعة، أو التأخير في تسليمها.

### 1\_ هلاك البضاعة:

فناقل مسؤول اذا هلكت البضاعة هلاك كلياً، أو تبين عند وصولها وجود نقص في وزنها أو عدد طرودها المذكورة في سند الشحن. مع الاخذ بعين الاعتبار العادات والاعراف البحرية المتعلقة بما يسمى بعجز الطريق، كتبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب. ففي هذه الحالة لا تترتب اي مسؤولية على الناقل عما يصيب البضائع من نقص طفيف اثناء عمليه النقل.<sup>1</sup>

و هو ما نصت عليه المادة 802 حيث جاء فيها ما يلي: « يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».<sup>2</sup>

### 2\_ تلف البضاعة:

يكون الناقل مسؤولاً أيضاً عن التلف الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول، اذا يفترض ان الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حاله جيده، كذوبان البضائع الجامدة أو تعفن المواد الغذائية. ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصه بحاله البضاعة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> وهيب بالاسبر، المرجع السابق، 201.

<sup>2</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 328.

نصت على ذلك المادة 756 الفقرة الأولى على ما يلي: « بجوز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكيف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة».<sup>1</sup>

### **3\_ التأخير في نقل البضاعة:**

ان نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وانما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل اليه على نحو لا يضر بمصالحه .

لمدة انجاز النقل البحري اهميه بالغة، ذلك ان البضائع تكون معرضة لتقلبات الاسعار فان صادفت تسليم الفعلي للبضائع هبوطا في اسعارها، لا شك ان اصابة المرسل اليه بالأضرار نتيجة التأخير في تسليمها اليه مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحري، ومن جانب اخر قد يرتبط المرسل اليه بصفقه تحتم عليه تسليم البضائع في ميعاد محدد، ويؤدي تأخير الناقل في تسليمها اليه إلى فسخ الصفقة مع ما يقترن بالفسخ من رجوع المشتري على المرسل اليه البائع بالتعويض.<sup>2</sup>

### **ثالثا: علاقة السببية بين الخطأ والضرر**

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ اذ قد توجد ولا يوجد خطأ كما لو ترتب ضرر عن فعل احده شخص الا ان فعله لا يعتبر خطأ وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>هاني دويدار، المرجع السابق، ص 269.

<sup>3</sup>رشيد الواحد، المرجع السابق، 34.

## الفرع الثاني

### نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتوجب على الناقل البحري نقل البضائع إلى وجهتها المقصودة. تمتد مسؤولية الناقل البحري للبضائع لتشمل النطاق الزمني والشخصي، حيث يتحمل المسؤولية عن حماية البضائع على مدار الرحلة البحرية وتسليمها بحالة جيدة إلى المرسل المعني.

#### أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري:

والمقصود هنا هو تحديد النطاق الزمني الذي تسري عليه القواعد المميزة لمسؤولية النقل أي متى تبدأ هذه القواعد في السريان ومتى تنتهي.

#### 1- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري:

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون البحري أحكامها من استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وقد سبق لنا تحديد المقصود باستلام الناقل وتسليم الناقل للبضائع وبيان ما يقع بين الاستلام والتسليم من عمليات والملزم بكل منها، ذلك أن مني يقع عليه عبء القيام بعملية ما لا شك يكون مسؤولاً عما يحدث خلالها للبضائع من أضرار.<sup>1</sup>

نصت المادة 739 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>كاملية اعراب، المرجع السابق، ص 112.

<sup>2</sup>المادة 739 الفقرة الأولى من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

و المادة 802 القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية ".<sup>1</sup>

## **2- النطاق الزمني لمسئولة الناقل البحري للبضائع في الاتفاقات الدولية:**

تنص المادة 1 الفقرة هـ من اتفاقية بروكسل عام 1924 على أن أحكامها تنطبق فقط على فترة الشحن والتفريغ، ولا تشمل المراحل السابقة للشحن أو التفريغ. ومن جانبها، فإن المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 تحدد نطاق المسؤولية الزمنية للناقل البحري للبضائع، حيث تمتد من استلام البضائع في ميناء الشحن إلى تسليمها في ميناء التفريغ. وتوسعت قواعد روتردام لسنة 2009 في نطاق المسؤولية الزمنية، مما جعلها تبدأ عند استلام البضائع وتنتهي عند تسليمها، باستثناء الاتفاق على وقت ومكان التسليم والتسلم بشرطين محددتين.<sup>2</sup>

## **ثانياً: النطاق الشخصي لمسئوليه الناقل البحري للبضائع:**

عند التعاقد بين الناقل البحري والشاحن، يلتزم الناقل البحري بتنفيذ جميع عمليات النقل من البداية حتى تسليم البضائع للمرسل إليه. قد يتم في بعض الأحيان تفويض جزء من النقل لناقل آخر، مما ينشأ عنه وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي. وقد يُحدد عقد النقل البحري أسماء ناقلين آخرين لتنفيذ أجزاء محددة من النقل، مما يتيح انتقال البضائع بين الناقلين حتى وصولها إلى المرسل إليه، وهذا ما يُعرف بالنقل المتتابع أو النقل بسند شحن مباشر.

## **1\_ مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:**

<sup>1</sup>المادة 802 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

<sup>2</sup>كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 114-115، بتصرف.

الناقل هو من يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل اجر والغالب ان ينفذ عقد النقل ناقل واحد، ولو استعمل في النقل اكثر من سفينة من السفن التي يستغلها، فترفع الدعوة عليه وحده، والناقل قد لا يقوم بتنفيذ عقد النقل بنفسه فقد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ عقد النقل. والناقل الذي يتعاقد مع الشاحن يسمى بالناقل المتعاقد، والناقل الذي ينفذ عملية النقل أو جزء منها يسمى بالناقل الفعلي.<sup>1</sup>

يبقى الناقل الذي ابرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً عن جميع الاضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عقد النقل ولا يسال الناقل الفعلي قبل الشاحن الا عن الاضرار التي تحدث اثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن الاضرار قبل شاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد.<sup>2</sup>

تعرضت المادة 10 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 لمسئولة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضائع أو تأخر وصولها إذ جاءت بالأحكام التالية:

في حالة حدوثاً أضرار للبضائع فللشاحن أو المرسل إليه الحق في أحد الخيارين:

- إما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط وهذا طبقاً للفقرة الأولى.
- إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الاضرار التي لحقت بالبضائع في فترة تواجدها عنده، أي عن الاضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من

---

H<sup>1</sup> مال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الاولى، مطبعة الرسالة، طنطا القاهرة، سنة 2001، ص 71.

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ثمانية لسنة 1990، ب ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1998، ص 190.

النقل، وهذا طبقا لما ورد في الفقرة الثانية. لما كان الناقل المتعاقد طبقا للفقرة الأولى مسؤولا عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي وفقا للفقرة الثانية مسؤولا عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أيضا أن يرجع عليهما بالتضامن معا بدعوى التضامن، هذا طبقا للفقرة الرابعة من المادة السابقة الذكر.

جاءت الفقرة السادسة لتنص على أنه يحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما، فقواعد هامبورغ نصت صراحة على التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حين أن التقنين البحري سكت عن هذه التفرقة<sup>1</sup>.

### **ب\_ مسؤولية الناقل المتتابع.**

الناقل الأول مسؤول في الاصل عن تنفيذ كل اتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل رحلة ولا شك في مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها اثناء جزء الرحلة التي يقوم به بصفته ناقلا، اما مسؤوليته عن الهلاك أو التلف اثناء عمليه النقل الاخرى فأساسها انه يعتبر وكيفا بالعمولة النقل عندما يقوم بتسليم البضائع لنقل اخر، جرت العادة ان تتضمن غالبية سندات الشحن المباشرة شرطا بإعفاء الناقل الأول مصدر السند من المسؤولية عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة اثناء النقل الثاني، الا انه يجب ان نتذكر ان الناقل الأول مصدر السند الشحن المباشر لا يلتزم فقط بنقل البضائع إلى الميناء المرسل اليه مستعينا بصف ناقل اخر وانما عليه ايضا ان يعمل على تمكين حامل السند الشحن المباشر من تسلم البضائع في ميناء الوصول، بحيث يمكن القول بان السند الذي لا يعطي المرسل اليه هذا الحق لا يعتبر سند شحن مباشر الا ان الناقل الأول مصدر سند

<sup>1</sup>رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 125.

الشحن هو الذي يتعهد في القيام بكل الرحلة في مواجهه الشاحن اما غيره من الناقلين فلا يلتزمون الا في مواجهه الناقل الأول.<sup>1</sup>

نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع في المادة 765 من القانون البحري كما يلي:

" إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة ".<sup>2</sup>

تعرض المشرع الجزائري لمسئولة الناقل البحري في النقل المختلط بموجب نص المادة 763 من القانون البحري التي تنص على ما يلي:

"تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكك الحديدية ".<sup>3</sup>

يفهم من هذه المادة أنها تحيل إلى المادة 765 القانون البحري الجزائري التي تنظم مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع التي جعلت من الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر مسؤولا عن النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 193.

<sup>2</sup> الأمر 80 /76 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

الأخير فتقتصر مسؤولية كل منهم على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول.<sup>1</sup>

## **المطلب الثاني**

### **القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

قام التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية بإيلاء اهتمامًا خاصًا لمصلحة الناقل البحري للبضائع وظروف الرحلة البحرية، حيث أُدرجت حالات تُعفي الناقل البحري من المسؤولية (الفرع الأول)، بالإضافة إلى منحه ميزة خاصة من خلال تحديد مبلغ التعويض في حالة فقدان أو تلف أو تأخر وصول البضائع إلى ميناء التفريغ (الفرع الثاني).

## **الفرع الأول**

### **حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية**

تعتبر القوانين البحرية مسؤولية الناقل البحري للبضائع قابلة للإعفاء في حالات وأسباب محددة تقوم أحداها بقطع العلاقة السببية، مما يؤدي إلى انتفاء هذه المسؤولية. تشمل هذه الأسباب الإعفاءات القانونية (أولا)، حيث يتم تحديد حالات معينة تنتج عنها انقطاع المسؤولية. ومن ثم، يترك القانون لأطراف العقد حرية التفاوض والاتفاق على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية، وهو ما يُعرف بالإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية في المرتبة (ثانيا)

<sup>1</sup>كاملية اعراب، المرجع السابق، ص 120.

### أولاً- الإعفاءات القانونية للمسؤولية:

يُطالب الناقل البحري عمومًا بالتحقيق في كل ما يتسبب في تلف أو عيوب أو أضرار تصيب البضائع، ما لم يُثبت أن هذا الضرر ناجم عن سبب خارج عن نطاق سيطرته. ويأتي هذا السبب الخارجي في عدة حالات كما نص عليه التشريع البحري الجزائري. وقد حدد المشرع الجزائري 12 حالة من الإعفاءات التي تُسمح للناقل البحري بالتخلي عن المسؤولية وفقًا للمادة 1803<sup>1</sup>.

- عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته .
- الاخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الاخرون عن الناقل.
- الحريق الا اذا كان مسببا من نقل أو خطأ الناقل.
- اخطار وحوادث البحر، أو المياه الاخرى الصالحة للملاحة.
- القوة القاهرة.
- الاضرابات واغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو اعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الاسباب.
- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة اثناء النقل
- اخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.
- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي. انقاذ حياة الاشخاص أو الاموال في البحر أو المحاولة في ذلك. ك - الافعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

<sup>1</sup>المادة 803 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

- اي سبب اخر لا يمكن ان يكون الناقل أو من ينوب عنه مسئولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه، وانهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر .
- في حالة تلافي اخطاء الناقل أو مندوبه مع سبب اخر مساعد على الخسائر والاضرار للبضائع، يكون الناقل مسئولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبه والذي ساعد على هذه الاخطاء أو الاضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسئول عن بقية الخسائر والاضرار . (المادة 804 من القانون البحري).
- اذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة نقل اخرى، فلا يعد الناقل مسئولاً عن الخسائر أو الاضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزاء ( المادة 805 من القانون البحري).
- يعد الشاحن مسئولاً عن الاضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبه (المادة 779 من القانون البحري).
- لا يعد النقال مسئولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها اذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بالشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة اخرى مؤيدة للنقل (م 810 من القانون البحري) .<sup>1</sup>

## **2\_ الاعفاءات الاتفاقية للمسؤولية:**

الأصل أنه يعد بطلا كل شرط يوضع أو يتفق عليه، يكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، غير أنه هناك استثناءات وفي حالات محددة يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية.

<sup>1</sup>حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 93.

1- عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية ( الشروط الباطلة):

جاء نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري التي تنص: " يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ - إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773، 780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب.

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

ج - منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع " <sup>1</sup>.

تطبيقا لهذا النص تبطل الشروط الآتية بطلانا مطلقا: <sup>2</sup>

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة مع تزويدها بالتسليح والتجهيز والتمرين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع وجعلها بصفة جيدة لاستقبال البضائع ونقلها وحفظها (المادة 770 من القانون البحري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من العناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها (المادة 773 من القانون البحري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من عمليات وإنزال البضائع بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول وبالعناية التي تم تحميلها المادة (780 من القانون البحري)

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من المسؤولية خلال الرحلة البحرية أي منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه المادة (802 من القانون البحري).

<sup>1</sup>الأمر 80 /76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل منه المسؤولية عن أخطائه الشخصية أو عن الأخطاء التجارية للربان ولتابعي ومستخدمي الناقل.
- شرط تحديد مسؤولية الناقل مبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المادة 805 باستثناء الدائن الأمني الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤوليته مبلغ يقل من المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري.
- شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن، لأنه. للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.
- يسمح الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤولياته والتزاماته، كما لو اشترط أنه الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل (المادة 803 من القانون البحري)

فكل هذه الشروط الباطلة تستفاد من المادة 811 من القانون البحري كما يمكن ملاحظة شروط أخرى في مواد متفرقة، مثلما نصت المادة 742 من القانون البحري على أنه تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضاعة عن الشروط المبينة في المادة 790 وهي قيام المرسل إليه بتبليغ الناقل في ميناء التحميل بحصول لأضرار قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم تكن الخسائر ظاهرة فتبليغ عنها خلال ثلاث ايام من استلام البضائع.<sup>1</sup>

## **2\_ جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية (الشروط الصحيحة):**

تنص المادة 812 القانون البحري الجزائري على ما يلي: « خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

<sup>1</sup>بوسعيد مراد، المرجع السابق، ص269.

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح".<sup>1</sup>

أجاز المشرع بحسب المادة 812 القانون البحري للناقل البحري اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضائع من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة، كما يمكن اشته ارتط لإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع البضائع على الرصيف أو إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها، غير أنه لا يجوز إعفائه من المسؤولية أو اشتراط إعفائه عن المرحلة البحرية الواقعة بين مناء الشحن وميناء التفريغ، كما أجاز المشرع للناقل في المقابل إعفائه أو تحديد مسؤوليته في حالة نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة.<sup>2</sup>

## **الفرع الثاني**

### **تحديد مسؤولية الناقل البحري**

تواجه الرحلات البحرية مخاطر جسيمة تؤدي في بعض الأحيان إلى حوادث تتعرض فيها البضائع للضرر. يتحمل الناقل تكاليف التعويضات المطلوبة عن الأضرار، مما قد يؤدي إلى تدهور وضعه المالي أو حتى إفلاسه.

يعتبر وضع حد لمسؤولية النقل البحري احدى الوسائل لخلق عملية التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح ذوي الشأن في البضاعة ذلك لان المشرع لم يشأ ان يحمل

<sup>1</sup>الأمر 80 /76 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup>كاميلة اعراب، المرجع السابق، ص126.

الناقل البحري كامل المسؤولية عند الاخلال بتنفيذ عقد النقل الذي هو طرفه فيه وذلك بسبب الظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري<sup>1</sup>.

### **أولاً: الحد الاعلى لمسؤوليه ناقل البضائع البحري:**

تنص المادة 805 من القانون البحري على ما يلي: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمس وستين مليغرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم"<sup>2</sup>

<sup>1</sup>هاشم رمضان الجزائري وعبد العزيز الشامسي، المرجع السابق، ص 272.

<sup>2</sup>الأمر 80 /76 المتضمن القانون البحري.

بناء على نص المادة 805 ق البحري فإن المشرع وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، فهو لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية بصوره مطلقه بل وضع ضوابط وشروط معينه في حاله تحققها نكون امام ما يسمى بالتحديد القانوني، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية<sup>1</sup>.

### **1- الحد الاعلى الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها:**

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصبب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق<sup>2</sup>.

يقصد بالطرد أو الوحدة وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق تحمل ارقاماً وعلامات مميزه فان كل صندوق يسمى في هذه الحالة طرداً وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى اساسه تتحدث مسؤوليه الناقل عنها<sup>3</sup>.

### **2\_ الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخر في تسليم البضائع:**

حدد التقنين البحري الجزائري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل في حالة تأخره عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع حيث يلتزم بأن يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع الج زائري لم يعتمد في تحديد التعويض في

<sup>1</sup>رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 87.

<sup>2</sup>كاملية اعراب، المرجع السابق، ص 152.

<sup>3</sup>أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 205.

تأخر تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى وإنما اعتمد على  
أجرة النقل.<sup>1</sup>

### **3- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:**

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب  
أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية  
وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب  
يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن  
الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة  
حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن  
مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.<sup>2</sup>

لتحديد التعويض من الناحية العملية تبقى لنصل المادة 805 من القانون البحري  
وعدم تجاوز الحد الاعلى للمسؤولية، تتم العمليات الحسابية وتحديدتها من قبل مختصين  
وهم خبراء محلفون يعهدوا اليهم تحديد هذه الاضرار وحسابها معتمدين على ما هو محدد  
طبقاً لهذه المادة.<sup>3</sup>

### **ثانياً: المستفيدون من التحديد القانوني للمسؤولية:**

لضمان عدم اختلال التوازن بين مصالح الناقل ومصالح الشاحن، اعتمد المشرع  
على تحديد مسؤولية الناقل وتوسيع هذا التحديد ليشمل مندوب الناقل أو تابعيه، بهدف  
تحقيق العدالة والتوازن في العلاقات التجارية البحرية.

#### **1\_ الناقل البحري:**

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 233.

<sup>2</sup> رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 88.

<sup>3</sup> رشيد الواحد، المرجع نفسه، ص 89.

إذا ثبتت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة أثناء الرحلة البحرية فإنه سوف يستفيد من تطبيق التحديد القانوني للمسؤولية على كل دعوى ترفع ضده للمطالبة بتعويض قيمة هذه الخسائر على أساس المسؤولية الغير تعاقدية.<sup>1</sup> وهذا ما قضت به المادة 813 من القانون البحري حينما نصت على أنه "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية".<sup>2</sup>

## **2\_ تابعو الناقل:**

وهم كل الأشخاص الذي تربطهم بالناقل علاقة التبعية والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، وعلى ذلك يعد كل من الريان والبحارة الذين يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل ويعد كذلك كل من مقاول الشحن والتفريغ عند تعاقدته معهم وبذلك يكون لهم أن يتمسكوا بكل التحديدات القانونية التي يمكن للناقل البحري أن يتمسك بها.<sup>3</sup>

## **ثالثا - سقوط الحق في التحديد القانوني:**

مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يهدف إلى تحقيق توازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، مع الافتراض بإبداء حسن النية والالتزام بالتزاماتهم. أي تصرف سلبي أو إيجابي يمكن أن يؤدي إلى انتهاك الالتزامات العقدية ومبادئ العدالة. في حالة السلوك السيء أو الإهمال الجسيم، يمكن فقدان حق تحديد المسؤولية للناقل وتابعيه،

<sup>1</sup> بومدين بن غالم، " نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، حوليات جامعة الجزائر، المجلد، 36، العدد 2، 2022، ص 156.

<sup>2</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> المادة 814 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري بهذا الشأن حيث نصت على أنه "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل".

وذلك عند قيامهم بأفعال إرادية سلبية أو عندما يتم تقديم الشاحن بياناً بطبيعة البضائع وقيمتها.

### **1- سلوك الارادي للناقل (سلوك الشان):**

بالرجوع إلى نص المادة 809 من القانون البحري نجدها تنص على ما يلي "لا يحق للنقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 اعلى اذا تبين بان الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع ناتج عن عمل أو اهمال من قبل النقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح".<sup>1</sup>

يحرم الناقل من تحديد المسؤولية من خلال اخلاله بواجب الملقى عليه أو حصول فعل أو امتناع شخص من جانب المطالب بالحق سواء كان من مستخدمي الناقل أو اي شخص تابع للناقل يسجل هذا لمصلحه الشاحنين.<sup>2</sup>

وسوء السلوك الارادي، قد ينشا عن عمد أو بقصد احداث الضرر أو عن عدم اكرتات اي ادراك ان ضررا يمكن ان يحدث.

### **أ- العمد أو الغش:**

تتجسد هذه الحالة إذا قصد الناقل بفعله إحداث ذلك الضرر، والغش في هذه الحالة مرادف للخطأ العمدي في مفهومه الحديث بمعنى اتجاه إرادة الناقل للقيام بالفعل مع علمه التام أنه من شأن ذلك ترتيب أضرار للبضائع المنقولة، ومع ذلك يذهب الفقه الحديث إلى

<sup>1</sup>الأمر رقم 76 / 80 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup> عباينة محمود محمد، المرجع السابق، ص182.

عدم اشتراط توافر نية وقصد الإضرار بصاحب البضاعة، وهو الشرط الذي كان متطلباً في تعريفه لفكرة الغش في مفهومها التقليدي.<sup>1</sup>

### **ب- عدم الاكتراث:**

في الحالة التي يعلم فيها الناقل أنه من المحتمل وفق فعله أو امتناعه الإرادي ضرر للبضاعة، ومع ذلك يقوم بارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث.

ونشير هنا إلى أن عدم الاكتراث شبيه من مفهوم الخطأ غير المغتفر، ووجه الشبه بينهما يكمن في أن الفاعل يدرك أن تهوره من لمحتمل أن يرتب ضرراً، ومع ذلك ال يكثر لهذه النتائج ويقدم عليه. وينطوي عدم الاكتراث على أن انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع يعني أن الناقل تتصرف إرادته إلى ارتكاب الفعل دون إكراه، ولهذا فإذا لم تتصرف إرادته إلى ارتكاب الفعل فال مجال للحديث عن عدم الاكتراث.<sup>2</sup>

### **2-تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها:**

تعتبر هذه الحالة السبب الثاني لعدم إمكانية تطبيق المبدأ على الناقل واستفادته من ميزة تحديد مسؤوليته بحد أقصى للتعويض، وذلك إذا تم إخطار الناقل من قبل الشاحن بأهمية البضاعة وبياناتها موضعاً له طبيعتها وقيمتها وكل ما يتعلق بها، خاصة إذا كانت هذه البضائع ذات قيمة كبيرة سواء مادية أو معنوية كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة والمعادن الكريمة والأجهزة الدقيقة وغيرها، حيث يكون الناقل على علم مسبق قبل الشحن بالخطر الذي يكتنف التزامه بنقل البضاعة وهناك متسع من الوقت أمامه من أجل اتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية لمثل هكذا أنواع من

<sup>1</sup>بومدين بن غالم، المرجع السابق، ص158.

<sup>2</sup>. سالمة فرج الجازوي، "التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري " دراسة مقارنة"، مقال منشور في مجلة أبحاث قانونية، المجلد العاشر، العدد الثاني، جامعة سرت، ليبيا، ديسمبر 2023، ص 115.

النقل سواء باللجوء للتأمين على مسؤوليته بتأمينات خاصة أو على الأقل تقاضي أجره إضافية مقابل العناية الخاصة.<sup>1</sup>

حتى ينتج البيان اثره يجب توافر فيه ثلاثة شروط:

- ان يقوم الشاحن قبل الشحن في تقديم بيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها. لان العبرة بالقيمة المعلنة لتفادي قيام الشاحن في المبالغة في ثمن البضاعة عند التعويض .
- القيمة المعلنة اكثر من الحد الاعلى للمسؤولية.
- ادراج هذا البيان في سند الشحن كتابه.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>بومدين بن غالم، المرجع السابق، ص 158.

<sup>2</sup>محمد دمانه، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رساله مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعه ابي بكر بالقائيد تلمسان، السنة الجامعية 2010\_ 2011، ص 107 - ص108.

## المبحث الثاني

### تسوية النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا لم يتم الناقل البحري بأداء التزاماته المتعلقة بعقد نقل البضائع وحدث هلاك أو تلف للبضائع أو تأخير في وصولها إلى ميناء التفريغ، يحق لصاحب الحق في البضائع أن يسعى إلى حل للنزاع بشأن مسؤولية الناقل البحري. يمكن ذلك عبر التوجه إلى القضاء العادي بتقديم دعوى قضائية (المطلب الأول)، أو باللجوء إلى التحكيم لفض النزاع بشأن مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### الدعوى القضائية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع

التقصير الناجم عن الناقل البحري في تنفيذ التزاماته في عقد نقل البضائع يؤدي إلى مسؤوليته، مما يدفع صاحب حقوق البضائع لرفع دعوى أمام القضاء للمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي تكبدها البضائع، لذا يجب التركيز أولاً على أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، ومن ثم الانتقال إلى إجراءات رفع الدعوى القضائية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### أطراف دعوى مسؤولية النقل البحري

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري تشمل كل مدعٍ أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله مصلحة في التقاضي وفقاً لأحكام القواعد العامة في القانون. تتميز الدعوى البحرية بخصوصياتها نظراً لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه، حيث يمكن

أن يتدخل أكثر من ناقل وشاحن في العملية نفسها، مما يجعل لكل منهما صفة ومصلة في الدعوى.

غالبًا ما يتم توريد البضائع لفائدة طرف ثالث، وبمجرد تضمين اسمه في سند الشحن، يكتسب الطرف الثالث الصفة والمصلحة في الدعوى البحرية ضد الناقل. لذا، يجب دراسة اصحاب الحق في الدعوى (أولاً)، ثم تحديد الطرف الذي ترفع ضده الدعوى (ثانياً).

### **أولاً: اصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية ( المدعي ) :**

المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي اضر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخر وصولها، ومن ثم يجوز ان يكون مدعي الشاحن الذي ابرم عقد النقل البحري مع الناقل أو المرسل اليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن.<sup>1</sup>

#### **1\_ الشاحن :**

يحق للشاحن الرجوع على الناقل في كل الاحوال سوف يتسلم البضاعة في ميناء الوصول أو شخص اخر ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة ولم تنتقل إلى شخص اخر، فلا يكون رفع الدعوة للشاحن الا اذا كان بيده سند الشحن الذي يمثل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عن اضرار.<sup>2</sup>

إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه، فتنقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى

<sup>1</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 212.

<sup>2</sup> Rodiere René, **DROIT MARITIME**, 2eme édition, Dalloz, PARIS, 1981, p 341.

الميناء، وإذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره.<sup>1</sup>

## **2- المرسل إليه:**

يستمد حقه في مواجهة الناقل من وثيقة الشحن المظهرة والتي تجعله خلفا للشاحن.<sup>2</sup> وبالتالي يخول له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر، ومن هذا فإن المرسل إليه يتمتع بنفس المركز الذي يتمتع به الشاحن في الرجوع بالمسؤولية على الناقل. ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية. فتبرأ ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه.<sup>3</sup>

## **3\_ الغير :**

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو تلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري ولا شك في هذه الحالة انها تؤسس قواعد المسؤولية التقصيرية حيث لا يرتبط الغير باي حال من الاحوال بعلاقه تعاقدية مع الناقل البحري وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل اليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكره المشاركة للغير.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> . رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 239.

<sup>3</sup> أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث 3، ص 218.

<sup>4</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 309.

يقع على عاتق الغير المنظور اقامه الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضررها وعلاقه سببية بين الخطأ والضرر كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلى مسؤولية النقل العقدية.<sup>1</sup>

وهذا ما نصت عليه المدي 813 من القانون البحري التي جاء فيها " تطبق التحديدات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوه ترفعه ضد الناقل للمطالبة بالخسائر الاضرار على اساس المسؤولية غير العقدية "

كما يعتبر المؤمن الشخص المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضائع.<sup>2</sup>

**ثانيا: الطرف الذي ترفع ضده الدعوة والمسؤولية ( المدعى عليه):**

تنص المادة 765 من القانون البحري على ما يلي: « إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة نقل مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني». <sup>3</sup>

تقام الدعوى عادة ضد الناقل الذي قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها، كما من المتصور ان تقام الدعوى على المؤمن عليها، اما بصفته فريقا في عقد النقل البحري أو

<sup>1</sup> عصام صالح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور في مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الثالث، كلية الحقوق، جامعة دمياط، يناير 2020، ص428.

<sup>2</sup> كمييلة اعراب، المرجع السابق، ص 127.

<sup>3</sup> الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

باعتباره وكيلا عن تجهزها وبالتالي ممثلا لربانها، لذلك لا يمكن مقاضاته بصفه الشخصية الا اذا ثبت انه ارتكب خطأ شخصيا في تنفيذ وکالته.<sup>1</sup>

وعليه فان دعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة عقد النقل البحري ترفع ضد كلا من الناقل البحري سواء كان متعاقد أو ناقل الفعلي أو مناوبه، بالإضافة إلى مقاول التشوين ووكيل السفينة.<sup>2</sup>

## **الفرع الثاني**

### **اجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري**

تقتضي رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع اتخاذ عدة إجراءات قانونية. أولاً، يجب إخطار الناقل البحري بالتلف أو الهلاك أو التأخير في وصول البضائع إلى ميناء التفريغ. ثانياً، ينبغي تحديد الاختصاص القضائي المناسب. وأخيراً، يتعين رفع الدعوى قبل انتهاء المدة المحددة لتقدمها.

### **أولاً: الاخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:**

لا شك انهم من المنطقي ان تبدأ مطالبه الناقل بالتعويض بإخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الامر ثم يتخذ قرارا فيه، اما بفضل الخلاف والدين دون الحاجه للدخول مع المضرور في خصومة قضائية واما برفض هذه الطلبات والتأهب للدعوى.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> وهيب الاسير، المرجع السابق، ص 230.

<sup>2</sup> رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 136.

<sup>3</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 216.

لم يعرف القانون البحري أو المعاهدات الدولية الاضرار وترك الامر في ذلك إلى الفقه اذا عرف الفقيه الفرنسي الاستاذ "رودير" الاضرار بانه تعبيراً عدم الرضا والرفض قيام قرينه التسليم المطابق<sup>1</sup>

تنص المادة 790 من القانون البحري على ما يلي: « إذا حصلت خسائر أو اضرار للبضاعة، اذا لم يتم يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وبذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

اذا لم تكن الخسائر أو الاضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة ايام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامه»<sup>2</sup>.

اشترط النص على ان يتم التبليغ سواء من قبل المرسل اليه الذي هو صاحب الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول، إلى جانب ممثله وكيل الشحن أو غيره من اشخاص الذين لهم وكالة خاصة من المرسل اليه لاستلام البضاعة، وعلى ان يوجه التبليغ إلى الناقل الذي كانت البضاعة في عهده عند اصابتها بالخسائر أو الاضرار، كما يجب ان يكون تبليغ كتابياً وفي وقت محدد يختلف حسب ما اذا كانت الخسائر أو الاضرار ظاهرة أو غير ظاهرة، فاذا كان الظاهرة يمكن معاينتها للمجرد استلامها اول مره

<sup>1</sup> Rodiere René, op-cit, p 370.

<sup>2</sup> -يجب فقط التنبيه أن التبليغ الكتابي للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها يحصل في ميناء التفريغ وليس في ميناء التحميل كما هو وارد في المادة 790 الفقرة الأولى من القانون البحري.

حدد النص ان يتم التبليغ قبل واثناء الاستلام، بينما اذا كانت غير ظاهره فالتبليغ يجري خلال ثلاثة ايام عمل من تاريخ استلام البضاعة<sup>1</sup>.

### **ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية:**

يقصد بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مضي الفترة الزمنية التي يجب خلالها إقامة دعوى التعويض عليه، فإذا لم ترفع خلال هذه الفترة يؤدي ذلك إلى زوال الدعوى التي تحمي الحق، والغاية من إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل لما يتميز به نشاط الاستغلال البحري من أهمية وكثرة عمليات النقل ومن الصعوبة بمكان الاحتفاظ ببيانات ومستندات وملابسات الحالة التي ترتب عليها النزاع.<sup>2</sup>

وحتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم، خاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاط الذي تنظمه في مجال التجارة الدولية، أي ضبط المواعيد فيها امرًا ضروريًا<sup>3</sup>.

#### **1\_ أساس التقادم :**

نص القانون البحري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة في ثلاث مواد هي المادة 742، 743، 744.

تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى ال يرهقه الطرف

<sup>1</sup>رشيد الواحد، مرجع سابق، ص150

<sup>2</sup>محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 167.

<sup>3</sup>رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 168.

الآخر. أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث.<sup>1</sup>

غير أن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض.<sup>2</sup>

## **2\_ بدء سريان التقادم:**

لم ينص القانون البحري الجزائري على كيفية حساب مواعيد التقادم فإنه سيتوجب الرجوع إلى القواعد فتحسب مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري بالأيام، العامة الواردة في أحكام القانون المدني بطريقة حساب مدة التقادم واحدة سواء كانت المدة طويلة أو قصيرة فقد جاء في المادة 314 من القانون المدني الجزائري على أن مدة التقادم تحسب بالأيام ال بالساعات ولا يحتسب اليوم الأول وكما بين المشرع كيفية حساب المدة في نص المادة 405 من تكتمل المدة بانتهاء آخر يوم منها قانون.<sup>3</sup>

و الأمر يختلف في كيفية احتساب بدء مدة التقادم في حالة حصول التسليم من عدمه:

### **أ- حالة حصول تسليم البضائع:**

إذا كان ثمة تسليم للبضائع فإن المدة تحتسب من تاريخ ذلك التسليم، وإذا استغرق التسليم عدة أيام فإنها تحتسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهده المرسل إليه. والمقصود باستلام البضائع هو الاستلام المادي أو الفعلي لها من جانب

<sup>1</sup> البشير بوختاله ووسام بهاء الدين صيوده، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> المادة 773 من الأمر 76 / 80 المتضمن القانون البحري.

<sup>3</sup> سيد أحمد بن ددوش، " دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، مقالة منشورة في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، بدون سنة نشر، ص 321.

صاحب الحق فيها بحيث تنتقل اليه حيازتها ويتمكن من فحصها أو التحقق من حالتها ومقدارها.<sup>1</sup>

### **ب- حالة عدم حصول تسليم البضائع:**

إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ففي حالة هالك البضائع كلياً فإنه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم إلى حكم المادة 805 من القانون البحري، وهو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة ومن ثم فإن الناقل يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبدائية لسريان التقادم.

غير أنه في الحالات التي ال يتفق فيها أطراف عقد النقل على ميعاد التسليم هي حالات نادرة جداً، حتى لا نقول منعدمة عملياً.<sup>2</sup>

### **ج- وقف التقادم وانقطاعه :**

فوقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعي استحالة مطلقة، ومن ذلك مثال أن يفقد أهليته لمدة معينة. بينما انقطاع التقادم هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه، بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن، ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد، فتنص المادة 317 من القانون المدني على أنه " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه ومن أسباب الانقطاع المطالبة القضائية أمام جهة قضائية غير مختصة"<sup>3</sup>،

<sup>1</sup> أمال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 186.

<sup>2</sup> سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 323.

<sup>3</sup> الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية عدد 78، صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق ل 30 سبتمبر 1975.

كذا الحجز بنوعيه تحفظي أو تنفيذي وجاء في ذلك قرار المحكمة العليا الذي أشارت أنه ال يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية، طبقا للمادة 743 من القانون البحري قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم، انطلاق فترة جديدة للتقادم إضافة إلى إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا، وبالتالي إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه. فيترتب عن انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته مدة التقادم الأولى.

1

## **المطلب الثاني**

### **التحكيم في منازعات مسؤولية النقل البحري**

يُعدّ التحكيم نظامًا قانونيًا أساسيًا لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، خاصة المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع. تم تطوير هذا النظام لدفع عجلة التجارة البحرية الدولية نحو مزيد من التقدم والازدهار. على الرغم من عدم تطرق التشريع البحري الجزائري إلى التحكيم كوسيلة لفض منازعات عقود النقل البحري للبضائع، إلا أننا نلجأ إلى التحكيم التجاري الدولي الوارد في قانون الاجراءات المدنية والادارية باعتبار التحكيم البحري فرعًا من فروعه.

ومن الملاحظ حاليا يعتبر هو القضاء الطبيعي والذي يفضله غالبية المتعاملون في اطار علاقات الدولية وذلك بعد ان كان قد بدا في نظام استثنائي لمنافسه القضاء العادي، ثم كنظام مكمل للقضاء الدولة وذلك على مسرح التجارة الدولية، إلى ان اصبح

---

<sup>1</sup>أحمد بن ددوش سيد، المرجع السابق، ص323\_ ص324.

اخيرا يوصف هذا القضاء الخاص بالقضاء الطبيعي والذي يفضله المتعاملون في اطار العلاقات الدولية التجارية.<sup>1</sup>

و التحكيم اساسه اتفاقية التحكيم (الفرع الأول)، واما اجراءات (الفرع الثاني ) فهي تميزه عن الدعوى القضائية.

## **الفرع الأول**

### **اتفاقية التحكيم في منازعات النقل البحري**

التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين اشخاص معينين ليفصل فيه دون المحكمة المختصة، وبمقتضى التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في اللجوء إلى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم يفصل فيه بحكم ملزم للخصوم.<sup>2</sup>

#### **أولاً: صور اتفاقية التحكيم :**

**تعريف اتفاقية التحكيم:** فيقصد بها تلاقي إرادة الطرفين المتعاقدين على استبعاد القضاء للفصل في المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهم في المستقبل، على أن يتم الاتفاق مع محكم أو محكمين لتبني الفصل في هذه المنازعات طبقاً لقواعد تحددها هذه الاتفاقية أو ترك مسألة التحكيم لتتولاها هيئة أو مركز دائم من م اركز التحكيم.<sup>3</sup>

عرف المشرع الجزائري اتفاقية التحكيم في صورتين متباينتين هما شرط التحكيم واتفاق التحكيم.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ب ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005، ص 335.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 250.

<sup>3</sup> مليكة اعراب، المرجع السابق، ص 207.

## 1- شرط التحكيم:

أقر المشرع الجزائري في المادة 4/1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية مبدأ هاماً هو مبدأ استقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي وقد جاء فيها أنه: « لا يمكن الاحتجاج بعدم صحة اتفاقية التحكيم بسبب عدم صحة العقد الأصلي».<sup>1</sup>

هذا ما يحقق فعالية التحكيم البحري إذ يعتبر شرط التحكيم تصرفاً قانونياً مستقلاً عن العقد الأصلي حتى وإن كان شرط التحكيم ضمن هذا العقد، كما يمكن تصور، إلا إذا كان سبب صحة شرط التحكيم وبطلان العقد الأصلي الذي تضمن هذا الشرط البطلان يشمل أيضاً شرط التحكيم، فهو بمثابة ضمان من الضمانات التي تساعد على إبرام العقود، ولكن يصعب إثبات ذلك لاختلاف موضوع كل منهما، بحيث يتمثل موضوع شرط التحكيم في إجراءات تسوية المنازعات بينما موضوع العقد الأصلي هو الالتزامات الموضوعية بين الطرفين.<sup>2</sup>

## 2\_ اتفاق التحكيم:

تنص المادة 1040 قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي: «تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة».<sup>3</sup>

يقصد من هذا اتفاق التحكيم. اتفاق التحكيم يتم بعد حدوث النزاع، بل حتى ولو كانت دعوى مرفوعة أمام القضاء وفي هذه الحالة يتعين على المحكمة إعلان عدم اختصاصها حالة النزاع إلى هيئة التحكيم، أو وقد أشار بعض الفقه إلى أن اتفاق التحكيم لا تكن مقتصرة فقط على الاتفاق على الالتجاء إلى التحكيم بشأن النزاع الذي

<sup>1</sup> قانون رقم 09/08 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير، سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية رقم 21.

<sup>2</sup> دليلة سيدي معمر، التحكيم في منازعات النقل البحري، مقالة منشورة في مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 63، العدد 63، ديسمبر 2021، ص 382-383.

<sup>3</sup> قانون رقم 09/08، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ينشأ، بينما تشمل على كافة المسائل المتعلقة بالتحكيم كالاتفاق على مكان التحكيم إجراءات وسلطات المحكم وغير ذلك أو من الأمور التي ترتبط بعملية التحكيم.<sup>1</sup>

### **ثانيا - شروط ابرام اتفاقية التحكيم**

حدد المشرع الجزائري في المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية جملة من الشروط الواجب توافرها في اتفاق التحكيم، حيث قامت بتقسيمها إلى شروط شكلية واخرى موضوعية.

#### **1-الشروط الشكلية:**

يخضع شكل اتفاقية التحكيم البحري إلى وجوب إفراغها في قالب شكلي، فهي من العقود الرضائية التي تستوجب الكتابة، إذ تعتبر هذه الاتفاقية صحيحة من حيث الشكل إذا كانت مكتوبة بالشكل اللازم والمطلوب.<sup>2</sup>

يتفق أن المقصود بالاتفاق المكتوب هو شرط التحكيم المبرم في العقد أو اتفاق التحكيم، غير أنه يثور التساؤل حول المقصود بوسائل الاتصال القابلة للإثبات بالكتابة خاصة وأن المشرع لم يحدد نوع هذه الوسائل رغم أن بعض التشريعات حددتها على سبيل المثال مثل الخطابات المتبادلة والبرقيات والتلكس.<sup>3</sup>

#### **2\_ الشروط الموضوعية:**

الموضوعية في القانون الجزائري، فأن المشرع نص في المادة 3/1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على أن اتفاقية التحكيم تكون صحيحة من حيث الموضوع إذا استجابت للشروط التالية:

<sup>1</sup>كلمية اعراب، المرجع السابق، ص 206.

<sup>2</sup>دليلة سيدي معمر، المرجع السابق، ص 346.

<sup>3</sup>كلمية اعراب، المرجع السابق، ص 207.

- خضوع اتفاقية التحكيم للقانون الذي اتفق عليه الاطراف، إذ تقضي القواعد العامة بإخضاع كافة الالتزامات التعاقدية للقانون الذي اختاره المتعاقدان، وهذا ما يجد أساسه في المادة 18 من التقنين المدني الجزائري، ويبدو من عموم النص أن للأطراف حرية اختيار أي قانون يروونه مناسباً.

- خضوع اتفاقية التحكيم للقانون المنظم لموضوع النزاع.

- خضوع اتفاقية التحكيم للقانون الذي يراه المحكم ملائماً، غير أنه في الواقع يقتضي عدم اللجوء إلى هذه الحالة إلا في حالة غياب اتفاق الأطراف، وقد كانت هذه الحالة من بين أسباب استبعاد قوانين الدول النامية واعتماد قوانين الدول المتقدمة.<sup>1</sup>

## **الفرع الثاني**

### **اجراءات التحكيم**

قام المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بإعداد مسألة التنظيم الإجرائي للتحكيم التجاري الدولي كما يلي :

#### **أولاً: هيئة التحكيم:**

هيئة التحكيم أو محكمه التحكيم بتعبير المشرع الجزائري يتم تشكيلها، باتفاق الطرفين وهذا يعني مبدئياً ان هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، ومع ذلك فقد ترجع هذه المهمة في حالات معينة إلى القضاء فيقوم القضاء بعملية التعيين.

#### **1- اتفاق الأطراف على تعيين المحكمين:**

تعطي الفقرة 1 من المادة 1041 من قانون الاجراءات المدنية والادارية الحق للخصوم في أن يقوموا بتعيين محكم أو محكمين، أو تحديد شروط هذا التعيين وهو أمر

<sup>1</sup>دليلة سيدي معمر، المرجع السابق، ص346.

يمكن أن يتم حسب هذه الفقرة وفق صورتين، الأولى أن يعين الخصوم المحكم أو المحكمين مباشرة سواء كان ذلك في شرط التحكيم أو في مشاركة التحكيم، ويحق للأطراف أن يكتفوا بمحكم واحد كما لهم أن يختاروا أكثر من محكم. ولم يرد في النصوص الخاصة بالتحكيم الدولي أي قيد حول عدد المحكمين غير أنه بالرجوع إلى المادة 1017 من قانون الاجراءات المدنية والادارية. وهي التي تتدرج ضمن القسم الخاص بالأحكام المشتركة نقول بوجود أن يكون عدد المحكمين فرديا تعيين المحكمين من قبل الأطراف قد يتم أيضا بطريقة غير مباشرة، وهذه هي الصورة الثانية حيث يتفق هؤلاء الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي مقرر من قبل هيئة تحكيم دائمة فتكون بذلك طريقة التعيين المقررة في هذا النظام التحكيمي مقبولة من قبل الأطراف.<sup>1</sup>

## **2\_ التعيين بالرجوع إلى القاضي:**

تصدت المادة 1041 الفقرة أ لمشكلة تعيين المحكمين من طرف القضاة في حالة عدم تعيينهم من قبل الأطراف فنصت على ما يلي: " في غياب التعيين وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم، يجوز للطرف الذي يهمله التعجيل القيام بما يأتي:

-رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجرى في الجزائر،

-رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم يجرى في الخارج أو اختيار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر".<sup>2</sup>

يتضح من المادة السابقة أن المشرع سمح للطرف الذي يهمله التعجيل بأن يطلب المساعدة من القاضي الوطني، هذا الأخير لا يمكنه التدخل والتصدي إلا في حالة ثبوت

<sup>1</sup>مراد بوسعيد، المرجع السابق، ص 331.

<sup>2</sup>القانون رقم 08/09، المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.

عدم قيام الأطراف ف بتعيين المحكمين بسبب عدم اتفاقهم أو بسبب عدم وجود طريقة لتعيينهم

ضمن اتفاقية التحكيم أو عدم وجود طريقة لتعيين المحكمين ضمن النظام القانوني لهيئة التحكيم التي اتفق الاطراف على اللجوء إليها.<sup>1</sup>

يجب الإشارة إلى أنه لم يرد في النصوص الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي أي قيد حول عدد المحكمين التي يجب أن تتشكل منها هيئة التحكيم، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 1017 قانون الاجراءات والمدنية والادارية المتعلقة بالأحكام المشتركة بين التحكيم التجاري الدولي والداخلي نجدها أنها اشترطت أن يكون عدد المحكمين فرديا.<sup>2</sup>

### **ثانيا: الإجراءات التحكيمية:**

قام المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بإدراج مسألة تنظيم التحكيم التجاري الدولي كما يلي :

#### **1-تحديد القانون الواجب التطبيق على التحكيم:**

مرة أخرى تلعب إرادة الأطراف دورها كاملا في هذا المجال، إذ الأصل طبقا للمادة 1050 قانون الاجراءات المدنية والادارية هو أن يقوم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق وهو القانون الذي على محكمة التحكيم تطبيقه من أجل الفصل في النزاع .  
ومرة أخرى أيضا يلجأ إلى محكمة التحكيم كحل احتياطي في حال عدم اتفاق الأطراف وهنا أعطت المادة 1050 حرية واسعة لهذه المحكمة إذ متى اتضح لها عدم وجود اتفاق بين

<sup>1</sup>كلمية اعراب، المرجع السابق، ص 210.

<sup>2</sup>تنص المادة 1017 القانون رقم 08/09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية، على ما يلي: « تتشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي».

الأطراف كان لها الحق في تطبيق ما تراه ملائماً من أعراف أو قوانين.<sup>1</sup>

## 2- تحديد القواعد الإجرائية المطبقة على التحكيم:

يخضع النزاع المعروض على التحكيم لإجراءات معينة مثلما هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم اتباعها، على أنه يخالف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال.

نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف تماماً لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب ارادة الأطراف.<sup>2</sup>

انطلاقاً من جميع هذه الاعتبارات أقرت المادة 1043 قانون الإجراءات المدنية والادارية المبدأ العام بخصوص تحديد قواعد الإجراءات وهو إعطاء الأطراف الحرية التامة في ذلك مع وضع دور احتياطي لمحكمة التحكيم.

على أنه قد تأتي اتفاقية التحكيم خالية من أية إشارة لمسألة الإجراءات وفي هذه الحالة وضعت المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والادارية حلاً احتياطياً يتمثل في إعطاء هيئة التحكيم مهمة ضبط الإجراءات وهو ما تقوم به إما بشكل مباشر أو من خلال الرجوع إلى نظام تحكيمي أو قانوني وطني.<sup>3</sup>

## الحكم التحكيمي:

تنص المواد 1027 و1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أن ينتهي التحكيم بصدور حكم تحكيمي بحري يفصل في النزاع بصفة نهائية، بعد توافر جميع الشروط الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانوناً. يتم ذلك بعد إغلاق محكمة

<sup>1</sup>مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 333.

<sup>2</sup>كلمية اعراب، المرجع السابق، ص 214.

<sup>3</sup>انظر المادة 1043 من القانون 08/09 المتضمن القانون رقم 08/09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية.

التحكيم لباب المرافعات، حيث تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لاتخاذ قرارها النهائي.

يجب أن يكون الحكم التحكيمي متضمناً لعرض موجز لدعاوى الأطراف وأوجه دفاعهم، ويجب أن يكون مسبباً<sup>1</sup>، ويحتوي على بيانات محددة مثل اسم المحكم أو المحكمين، وتاريخ صدور الحكم، ومكان صدوره، وأسماء وعناوين الأطراف، وأسماء وألقاب المحامين أو مساعدي الأطراف<sup>2</sup>.

يتيح القانون استثناءات لهيئة التحكيم، حيث يمكن للمحكم تفسير الحكم أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه، وذلك وفقاً للأحكام المنصوص عليها في القانون.<sup>3</sup>

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون الحكم التحكيمي صادراً في الموضوع الذي اتفقت عليه الأطراف، ويجب أن يكون قد صدر ضمن الميعاد المحدد الذي حدده الطرفان للفصل في النزاع، وذلك وفقاً للقانون الذي اختارته الأطراف ليحكم موضوع النزاع، في حال اتفاقهم على قانون معين.

## **ملخص الفصل الثاني:**

كخلاصة لما جاء في هذا الفصل، يحق لأطراف عقد النقل البحري أن يقدموا دعوى قانونية في حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي خسائر أو تلف للبضائع المودعة لديه أو في حال تأخير تسليمها في المواعيد المحددة، أو في حالة عدم الالتزام بشروط النقل إلى الميناء المتفق عليه. يحق للطرف المتضرر رفع دعوى مسؤولية ضد

<sup>1</sup> المادة 1027 من القانون رقم 08/09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

<sup>2</sup> المادة 1028 من القانون رقم 08/09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

<sup>3</sup> المادة 1030 من القانون رقم 08/09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية.

## الفصل الثاني..... احكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الناقل المتسبب في الضرر أمام السلطات القضائية المختصة، مع الالتزام بالإجراءات القانونية المنصوص عليها.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن للأطراف أن يتفقوا على حل النزاعات عن طريق التحكيم، وذلك من أجل تسريع عملية فصل النزاع وحفظ سرية المعلومات الخاصة بهم. يمكن أن يتم الاتفاق على التحكيم قبل نشوء النزاع كجزء من شروط العقد الأصلي أو في اتفاقية التحكيم المستقلة. ينتهي النزاع التحكيمي بصدور حكم تحكيمي نهائي يعتبر منتهياً لاختصاص الهيئة التحكيمية على النزاع.

خاتمة

أحكم المشرع الجزائري تنظيم عقد النقل البحري مما يمكن حماية حقوق أصحاب الحق اتجاه الناقل البحري و الدليل على ذلك:

المشرع الجزائري اهتم بشكل كبير بتنظيم عقد النقل البحري وحماية حقوق أصحاب الحق في مواجهة الناقل. يتجلى هذا الاهتمام في العديد من النصوص القانونية والتنظيمية التي تهدف إلى ضمان العدالة والشفافية في هذا المجال. يمكن تلخيص أهم الجوانب التي ركز عليها المشرع الجزائري فيما يلي:

### 1- قانون البحري التجاري: قانون البحري الجزائري الصادر بالأمر 76 / 80

المعدل و المتمم يشمل نصوصاً مفصلة تتعلق بعقد النقل البحري، بما في ذلك تعريف العقد، حقوق وواجبات الأطراف المعنية (الناقل، الشاحن، المستلم، وغيرها)، وكيفية حل النزاعات.

### 2- حماية حقوق أصحاب الحق: و ذلك من خلال الضمانات التالية:

أ- وثيقة الشحن ( سند الشحن): يعتبر سند الشحن الوثيقة الرئيسية التي تثبت عقد النقل البحري، وتحمل كافة التفاصيل المتعلقة بالبضاعة والشروط المتفق عليها بين الشاحن والناقل فسند الشحن يمثل دليلاً على استلام الناقل للبضائع و وصفها بالشكل المذكور في السند. وهي تعد دليلاً قانونياً على حقوق الشاحن تجاه الناقل.

ب- مسؤولية الناقل: يحدد القانون البحري مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة خلال فترة النقل، بما في ذلك الأضرار أو الخسائر التي قد تلحق بالبضاعة. الا اذا تمكن من إثبات أن الضرر ناتج عن سبب خارج عن إرادته. فقد منح المشرع الجزائري الحق للناقل في إثبات أن الضرر لم يكن ناتجاً عن خطأ أو إهمال من جانبه، لكن عليه تقديم الأدلة الكافية لذلك. هذا يضمن نوعاً من

التوازن بين حماية حقوق الشاحنين والمستلمين وحقوق الناقلين (مثل القوة القاهرة).

ج- التعويضات: يُلزم القانون البحري الناقل بتقديم التعويض المناسب في حال تلف أو فقدان البضاعة، كما يحدد الشروط والإجراءات اللازمة لرفع دعاوى التعويض.

**3- التحكيم:** توجد في الجزائر مراكز تحكيمية مختصة في النزاعات البحرية، وهي تُعنى بحل النزاعات بطرق ودية وسريعة بدلاً من اللجوء إلى المحاكم التقليدية. يُعد التحكيم البحري وسيلة مفضلة في العديد من الحالات نظرًا لسرعته وفعاليته. صادقة الجزائر على اتفاقية نيويورك للاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبي، مما يعني أن قرارات التحكيم البحري الصادرة في الخارج يمكن تنفيذها في الجزائر، والعكس صحيح، مما يعزز من الثقة في اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لحل النزاعات.

**4- الاتفاقيات الدولية:** كما أن الجزائر طرف في العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري، مثل اتفاقية هامبورغ وهي تهدف إلى توحيد وتحديث قواعد النقل البحري الدولي، مما يعزز حماية حقوق الشاحنين. وقواعد روتردام التي تهدف إلى تحسين وتبسيط النقل متعدد الوسائط الذي يتضمن الشحن البحري، انضمام الجزائر إلى هذه القواعد يعزز من الحماية القانونية لحقوق الشاحنين.

بالرغم من الجهود الكبيرة التي بذلها المشرع الجزائري في تنظيم عقد النقل البحري وحماية حقوق أصحاب البضائع، توجد بعض السلبيات التي يمكن ملاحظتها في الإطار القانوني الحالي. وفيما يلي بعض هذه السلبيات:

1. **تنازع القوانين:** من المهم التأكيد على أن هناك اختلافات بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتنظيم عقد النقل البحري للبضائع، وهذا يمكن أن يؤدي إلى تنازع القوانين في حالات النزاع. لذلك، يُشجع على انضمام الدول إلى اتفاقيات دولية واحدة تضمن توحيد القوانين وتسهيل عملية النقل البحري بينها.

2. **التشديد على الناقل:** يلاحظ ان القانون البحري الجزائري، و هذا راجع للاتفاقيات الدولية المنضمة لها الجزائر فقواعد هامبورغ وقواعد روتردام تزيدان من مسؤولية الناقلين وتوفران حماية أكبر لأصحاب البضائع. إلا أن هذا التشديد من شأنه أن يقتل روح الابتكار في مجال النقل البحري، فعند تخفيف المسؤوليات على الناقل البحري يعزز من استقرار واستدامة قطاع النقل البحري من خلال تشجيع الاستثمار، وتقليل تكاليف النقل، وتعزيز التنافسية، وتحفيز التطوير التكنولوجي، ويعزز التجارة الدولية، مما ينعكس بشكل إيجابي على استقرار وفعالية قطاع النقل البحري والاقتصاد العالمي ككل.

و عليه للمشرع الجزائري اما الانضمام لقواعد لاهاي وبروتوكول لاهاي- فيسبي توفران إطارًا قانونيًا يحمي الناقلين البحريين بشكل كبير من المسؤوليات الثقيلة من خلال تحديد حدود مسؤولية واضحة وإعفاءات متعددة. بالمقارنة، قواعد هامبورغ وقواعد روتردام تزيدان من مسؤولية الناقلين وتوفران حماية أكبر لأصحاب البضائع، أو تعديل القوانين الداخلية وفقا لهذه القواعد ، مع تحقيق توازن مناسب لضمان أن حقوق أصحاب البضائع لا تنتهك.

3. صعوبة الإجراءات: الإجراءات المتبعة في النقل البحري غالبا ما تكون معقدة وبطيئة، مما يتعارض مع متطلبات السرعة التجارية الحديثة التي تحتاجها التجارة الدولية لتحقيق الكفاءة والتنافسية. لذا، يفضل أن يقوم المشرع الجزائري بتبسيط هذه الإجراءات كما فعل في العقود الاستثمارية، حيث تبنى نهجا أكثر مرونة وسرعة لتشجيع الاستثمارات وتعزيز الاقتصاد.

# قائمة المصادر والمراجع

## قائمة المصادر والمراجع

- باللغة العربية:

أولاً: المصادر.

### 1- المعاهدات الدولية:

- معاهدة بروكسل عام 1924، تم الاطلاع عليه في 08/05/2024، رابط الموقع

الإلكتروني <https://www.idit.fr/>.

- معاهدة هامبورغ 31/05/1978، تم الاطلاع عليه في 09/05/2024، الموقع

الإلكتروني <https://www.uncitral.un.org/>.

- اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو

جزيا، الصادر عن لجنة الامم المتحدة للقانون الدولي، فيينا 2009، تم الطلاع

عليه في 05/05/2024، رابط الموقع الإلكتروني

<https://www.uncitral.un.org/>

### 2- النصوص القانونية:

- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني

المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية عدد 78، صادر في 24 رمضان عام 1395

الموافق ل 30 سبتمبر 1975.

- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976 الموافق ل 29 شوال 1396 و

المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية عدد 29 الصادرة في

10/04/1977..

- قانون رقم 09/08 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008،

يتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية، الجريدة الرسمية رقم 21.

## ثانياً: المراجع

### 1- الكتب:

- ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ب ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005.
- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، ب ط، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، سنة 2008.
- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ثمانية لسنة 1990، ب ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1998.
- دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، ب ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2004.
- الشامسي عبد العزيز، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، الطبعة الأولى، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع هوجدارا للكتاب العالمي للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2009.
- طه مصطفى كمال، القانون البحري ( مقدمة - السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري )، ب ط، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، سنة 2018.
- عباينة محمود محمد، أحكام عقد النقل (النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي ( دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، سنة 2015.

- عدلي امير خالد، عقد النقل البحري قواعد واحكام ( في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من احكام محكمه النقض والدستورية العليا)، ب ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- كيلاني امال احمد، التفاضلي في عقد النقل البحري ( دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، طنطا القاهرة، سنة 2001.
- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ب ط، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، سنة 2012.

## 2- الرسائل الجامعية:

### أ-الدكتوراه

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد، تلمسان، 2012/2011.
- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رساله مقدمه لنيل شهاده الدكتوراه في القانون الخاص، جامعه ابي بكر بالقايد تلمسان، 2010 / 2011.

### ب-الماجستير

- أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكره لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.
- عبد التميمي اسكندر ، سند الشحن الالكتروني مذكرة كلية الحقوق قسم القانون التجاري جامعه المنصور، 2020 / 2021.

- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع " دراسة مقارنة"، مذكره لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعه مولود معمري تيزي وزو، 2013.

### ج-الماستر

- البشير بوختالة وصيودة وسام بهاء الدين، المنازعة الناشئة عن النقل البحري للبضائع، مذكره التخرج ضمن متطلبات الحصول على شهاده الماستر تخصص قانون اعمال، جامعه محمد البشير الابراهيمي برج بوعريريج، سنة 2022 /2023.

- زناجي آسية ، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكره تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون تخصص عقود ومسؤولية، جامعه أكلي محند أولحاج - البويرة-، 2014/2015.

- عزوز رزيقة و امحمد مسعودة زهرة ، عقد النقل البحري للبضائع، مذكره ماستر حقوق تخصص ادارة واعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه جيلالي بو نعامة، خميس مليانة، 2014/2015.

### 3-المقالات :

- بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مقالة منشورة في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، بدون سنة نشر.

- بو قادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مقالة منشورة في مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، 2017.

- بومدين بن غالم، نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور في حوليات جامعة الجزائر، المجلد 36، العدد 2، 2022.
- سيدي معمر دليلة ، التحكيم في منازعات النقل البحري، مقال منشور في مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 63، العدد 63، ديسمبر 2021.
- عصام صالح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسئولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور في مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الثالث، كلية الحقوق، جامعة دمياط، يناير 2020.
- فرج الجازوي سالمة، التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري ( دراسة مقارنة)، مقالة منشورة في مجلة أبحاث قانونية، المجلد العاشر، العدد الثاني، جامعة سرت، ليبيا، ديسمبر 2023.
- مدني أحمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقالة منشورة في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث 3.

- باللغة الأجنبية: -

- Antoine Villard, **TRANSPORT MARITIME (responsabilité du transporteur de marchandises )**, juris-classeur de responsabilité civile, Edition de juris-classeur, PARIS, 1995.
- Jean Charles Vincent, Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, Mémoire de Master 2 en droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des science D'Aix Marseille, 2007.

- Rodiere René, **DROIT MARITIME**, 2eme édition, Dalloz, PARIS, 1981.

# فهرس المحتويات

## فهرس المحتويات

أ.....	مقدمة
4.....	الفصل الأول: أحكام عقد النقل البحري للبضائع
6.....	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
6.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع
6.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
7.....	أولا: التعريف الفقهي لعقد نقل البضائع البحري
7.....	ثانيا: التعريف القانوني لعقد النقل البحري للبضائع
11.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
11.....	أولا: عقد رضائي
12.....	ثانيا: عقد ملزم لجانبين
12.....	ثالثا: عقد من عقود الإذعان
13.....	رابعا: عقد ذو طابع تجاري
13.....	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع
14.....	الفرع الأول: اثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن
14.....	أولا: احكام وثيقة سند الشحن
23.....	ثانيا: وظائف سند الشحن للنقل البحري
25.....	الفرع الثاني: اثبات عقد النقل البحري بوثائق اخرى
25.....	أولا: أمر التسليم:

26.....	ثانيا: خطاب الضمان ( السند النظيف).
27.....	ثالثا: الايصال المؤقت.
27.....	المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.
28.....	الفرع الأول: التزامات الشاحن المتعلقة بالبضائع وفقا لعقد النقل البحري.
29.....	أولا: التزامات الشاحن المتعلقة بتهيئة البضائع:
33.....	ثانيا: التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضائع للنقل:
35.....	الفرع الثاني: التزامات الشاحن بدفع الأجرة.
35.....	أولا: تعيين أجرة النقل البحري:
36.....	ثانيا -اثر الحوادث البحرية على اجره النقل البحري:
39.....	ثالثا: ضمانات الوفاء باجرة النقل البحري:
40.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل في عقد النقل البحري.
40.....	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية.
40.....	أولا: الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية:
42.....	ثانيا: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع.
45.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري اثناء وبعض الرحلة البحرية.
45.....	أولا: التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية:
47.....	ثانيا: التزامات الناقل البحري بعد تمام الرحلة البحرية:
50.....	ملخص الفصل الأول:

الفصل الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

53.....	المبحث الأول: امتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
53.....	المطلب الأول: قيام المسؤولية القانونية للناقل البحري
54.....	الفرع الأول: أركان مسؤولية النقل البحري للبضائع
54.....	أولاً: ركن الخطأ
55.....	ثانياً: ركن الضرر
56.....	ثالثاً: علاقة السببية بين الخطأ والضرر
57.....	الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
57.....	أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري:
58.....	ثانياً: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع:
62.....	المطلب الثاني: القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع
62.....	الفرع الأول: حالات اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
63.....	أولاً: الاعفاءات القانونية للمسؤولية:
67.....	الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري
68.....	أولاً: الحد الاعلى لمسؤولية ناقل البضائع البحري:
70.....	ثانياً: المستفيدون من التحديد القانوني للمسؤولية:
75.....	المبحث الثاني: تسوية النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع
75.....	المطلب الأول 75 الدعوى القضائية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع
75.....	الفرع الأول: 75 أطراف دعوى مسؤولية النقل البحري
76.....	أولاً: اصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية ( المدعي ) :

79.....	الفرع الثاني: اجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
79.....	أولا: الاخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
81.....	ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية:
84.....	المطلب الثاني: التحكيم في منازعات مسؤوليه النقل البحري
85.....	الفرع الأول: اتفاقية التحكيم في منازعات النقل البحري
85.....	أولا: صور اتفاقية التحكيم:
87.....	ثانيا- شروط ابرام اتفاقية التحكيم
88.....	الفرع الثاني: اجراءات التحكيم
88.....	أولا: هيئة التحكيم
90.....	ثانيا: الاجراءات التحكيمية
92.....	ملخص الفصل الثاني
95.....	خاتمة
92.....	قائمة المصادر والمراجع

## الملخص:

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم مما دفعهم للإيداء اهتمام بعقد النقل البحري وتنظيم احكامه، فهو من العقود الرضائية يبرم بموافقة الناقل والشاحن، ولكن في العديد من الحالات يتدخل شخص ثالث، المرسل إليه، الذي يكتسب حقوقًا مختلفة. يخضع العقد للقواعد العامة لأركان العقد، مع إضافة ركن الأجرة. يمكن إثبات العقد بسند الشحن أو وسائل أخرى، وتنتج عن صحة العقد واكتماله تبعات قانونية تلزم الأطراف بحقوق والتزامات، يحق للأطراف رفع دعوى مسؤولية على الناقل في حال تضرر البضائع أو تأخيرها، فالناقل ملزم بتحقيق نتيجة، يمكن للأطراف أن يتفقوا على التحكيم لفصل النزاع، أو رفع دعوى امام الجهات القضائية.

## الكلمات المفتاحية:

الناقل، الشاحن، المرسل اليه، عقد النقل البحري، رضائي، الاجرة، سند الشحن، التزامات، مسؤولية الناقل، تحقيق نتيجة، اتفاق التحكيم .

---

## Abstract:

The maritime transport Is one of the corner stones of économique développement for varions countries worldwide, promotion the to pays attention to maritime transport contacts and théier régulation. It Is a consensuel contracté conclue witz the agreement of the carrier and the skipper, but in man cases, a Thiard party, the consignée, intervenues and acquiers diffèrent right. The contracté Is subjectif to the général rues of contracté éléments, witz the addition of the right élément. The contracté Can bé provenu by a bill of landing or Othe mans. The validité and complétées of the contracté lead to légal conséquences building the parties in termes of right and obligations. The parties have the right to file a labilité claim gains the carrier in case of damage or Delay of the good, as the carrier Is oblige to achevé a résultat. The parties Can agréé to arbitration to Seattle the dispute or file a la suit bifore the Judicaël autorités.

## Key termes:

Carrier, skipper, consignée, maritime transport contracté, consensuel, right, bill of landing, obligations, carrier labilité, achevant résultat, arbitration agreement.