



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

محاضرات في

عقد النقل البحري في القانون الجزائري

موجهة لطلبة
السنة الثالثة ليسانس

تخصص القانون الخاص

من اعداد

الدكتور كريم مخالفة

السنة الجامعية 2019-2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ تَعَالَى: ﴿هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ
وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ
الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُم أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ
الدِّينَ لَئِن أَنْجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ ﴿٢٢﴾﴾ سورة يونس الآية 22

صَدَقَ اللهُ الْعَظِيمُ

مقدمة

لا جدال اليوم في مسألة الأهمية الاقتصادية والتجارية والتنموية للنشاط البحري عموماً، فقد كانت عمليات النقل البحري ولا تزال تمثل الإطار والوسيلة الرئيسية في التبادل التجاري بين الدول، خاصة تلك التي تحوز شريطاً ساحلياً يطل على البحار والمحيطات، فرغم التطور الهائل الذي عرفته أنماط النقل الأخرى، كالنقل الجوي والنقل البري، إلا أن الإحصائيات الوطنية والدولية في الوقت الراهن تكشف أن ما يُنقل من بضائع ومسافرين عن طريق البحر سنوياً يبقى يحتل الصدارة من حيث حجم عمليات النقل، ونسبة رؤوس الأموال الكبيرة المستثمرة في هذا النشاط.

و إذا كانت التشريعات البحرية في مختلف دول العالم قد ظهرت متأخرة، فإن قواعد التجارة البحرية كانت سابقة في الظهور قبل ذلك في صورة أعراف نتجت عن الممارسة المتواصلة للنشاط التجاري البحري، خاصة بسواحل البحر الأبيض المتوسط ولدى دول جنوب شرق آسيا وبالخصوص في الصين، وقد أُستمدت هذه الأعراف من المخاطر (les risques maritimes) التي ترافق رحلات النقل البحري، التي تعتبر من خصوصيات النشاط البحري، والتي لا مثيل لها في فروع النقل الأخرى.

والمعروف أيضاً أن النشاط التجاري البحري عرف تطوراً مذهلاً من حيث الحجم الكبير للسلع والبضائع المنقولة من وإلى جميع القارات مع نهاية القرن الماضي، ويعود ذلك إلى الطفرة التكنولوجية التي عرفتها صناعة السفن و أدوات النقل البحري المختلفة، فقد عرف النشاط ظهور السفن ذات الهياكل الحديدية المزدوجة كبيرة الحجم التي يمكنها أن تحمل آلاف الأطنان من مختلف السلع مهما كان نوعها وعلى مسافات طويلة، ناهيك عن التطور الذي عرفته صناعة سفن نقل المسافرين، التي بفعل التطور العلمي والتكنولوجي باتت توفر السفر المريح لملايين المسافرين سواء في عمليات النقل أو في الرحلات السياحية البحرية (les traversées maritimes de tourisme).

وإلى جانب القفزة التكنولوجي الذي عرفتها صناعة السفن، في دعم وتمتية النشاط التجاري البحري مع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، فقد كان لتطور وسائل الاتصال (les moyens de communications) ، دور فعّال وناجع في دفع وتيرة النشاط التجاري البحري وتقويته، وهذا بعدما ساهمت وسائل الإتصال الحديثة، خاصة منها التواصل عبر الأقمار الصناعية من التقليل من المخاطر التي تواجه الرحلات البحرية عادة، كالتبأ بحالة الأحوال الجوية، ومخاطر القرصنة والنزاعات وغيرها. غير أن ظروف التجارة البحرية لا تزال رغم هذا التطور تحتفظ بخصائصها الذاتية، التي لا تعرفها أنماط النقل الأخرى، وبذلك حافظ النشاط التجاري البحري بهذه المميزات وبقي بفعل ذلك يخضع في تنظيمه إلى قواعد خاصة وتدابير فريدة أوجدها العرف البحري، فضلا على ظهور قواعد جديدة أملتتها الضرورة العملية وكذلك التطورات المختلفة التي صاحبت النشاط التجاري سواء على الصعيد الوطني، أو الدولي.

وسنتناول في هذه المحاضرات دراسة الصورتان الأكثر شيوعا و إنتشارا للنشاط التجاري البحري وهي: النقل البحري للبضائع والنقل البحري للمسافرين، وذلك بحسب الترتيب الذي إعتمده المشرع الجزائري في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، وهذا مع الإشارة عند دراسة هذين النمطين للنقل البحري إلى ما توصلت إليه النظم البحرية المقارنة، من أحكام ومبادئ ونصوص قانونية حديثة.

وقد تم توزيع مضمون هذه الدراسة على أربعة فصول، تم تخصيص الثلاثة الأولى منها إلى شرح النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري والمقارن، بينما خصص الفصل الرابع والأخير إلى موضوع النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم في القانون الجزائري والنظم البحرية الحديثة والمعاهدات الدولية.

الفصل الأول :

المضمون القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

وطبيعته في القانون الجزائري والمقارن

الفصل الأول

المضمون القانوني لعقد النقل البحري للبضائع وطبيعته

في القانون الجزائري والمقارن

من المعروف أن عمليات النقل البحري (Le transport maritime)، وبسبب طابعها المميّز، تخضع لأحكام قانونية خاصة تختلف عن الأحكام التي يخضع لها النشاط البري في عمليات النقل (Le transport terrestre)، ومردّد ذلك إختلاف المجال الذي تتم فيه هذه الأنشطة، فالنقل البحري مجاله البحر وما يحوم حوله من صعوبات وأخطار كبرى، فضلا على المسافات الطويلة التي تقطعها السفن في الرحلات البحرية⁽¹⁾.

وقد كانت عقود النقل البحري سالفا تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية (la liberté contractuelle)، وبذلك كان الناقلون يحتلون المركز القوي في الساحة التفاوضية، وكان الشاحنون (les chargeurs) يخضعون للشروط التي تملى عليهم في عقود نقل بحري توصف بطابع الإذعان، خاصة فيما يتعلق بالشروط التي تتضمن إعفاء الناقلين من المسؤولية عن تعويض الأضرار الناجمة عن بعض الحوادث البحرية، أو التقليل منها.

ولم يستسلم الشاحنون على مر القرون الماضية لهذا الوضع، بل حاولوا الدفاع عن مصالحهم، وذلك عن طريق المطالبة بسن قوانين وتنظيمات تقرر التقليل من طابع الإذعان الذي كان عقد النقل البحري يتميز به، وقد كان التركيز منصبا على وجوب إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية أو التقليل منها، وقد كان نتيجة لهذا الجهد المتواصل من الشاحنين طيلة القرن التاسع عشر، صدور أول تشريع في الولايات المتحدة الأمريكية، سمي بقانون

(1) د: مصطفى كمال طه، «القانون البحري»، ص 283، دار المطبوعات الجامعية، 2006، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية. أنظر كذلك: د: هاني دويدار، «الوجيز في القانون البحري»، ص 237، دار الجامعة الجديدة، 2004، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

هاتر (HARTER LAW)، قضى في أحد بنوده على إبطال شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها والصادر في 13 فيفري 1983 (1).

وفي 25 أوت 1924، وتحت الضغط المتواصل للوبيات الشحن الأوروبية والأمريكية، تم سنّ معاهدة دولية كان الهدف منها توحيد بعض النصوص القانونية المتعلقة بسندات الشحن (Les connaissements)، وقّعت عليها الكثير من الدول آنذاك، وسميت بمعاهدة بروكسل (la convention de Bruxelles)، وقد كانت المميزات التي إشتهرت بها هذه المعاهدة، إلغاء كل صور وشروط إعفاء الناقلين البحريين من المسؤولية، وبالتالي دعم حقوق ومصالح الشاحنين تجاههم، ومحو صفة الإذعان التي كانت تطبع عقود النقل البحري للبضائع (2).

وقد إعترف جلّ المختصين في مجال النقل البحري، أن معاهدة بروكسل كانت قد ضمنت للشاحنين العديد من المصالح والمزايا في صراعهم مع الناقلين، غير أن البعض الآخر، إعتبر أن العديد من القواعد والأحكام الواردة بها، لم يكن في صالح الشاحنين، وقد أبرز هؤلاء ذلك في اللائحة الواسعة لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وبصورة خاصة تلك المتعلقة بإعفائه من مسؤولية الأخطاء التي يرتكبها في المهام الملاحية أو في إدارة السفينة، وبذلك بات جليا أن معاهدة بروكسل أصبحت قاصرة ومجحفة لكونها فاقدة

(1) د: عدلي أمير خالد، «عقد النقل البحري- قواعد و أحكام»، ص 25، دار الجامعة الجديدة، 2006، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

- أنظر كذلك :

-Arnaud Montas « droit maritime » théorie et pratique, édition Vuiber-2012- Paris- page 170 : « ...s'inspirant du HARTER act, américain du 13 février 1983, la communauté internationale a pourtant tenté d'œuvrer pour l'unification du droit des contrats maritimes.... Le harter act encadre très strictement les causes aménageant la responsabilité du transporteur ; notamment le texte interdit toute clause allégeant son obligation de due diligence à l'inverse, le transporteur qui assumera cette obligation sera exonéré de sa responsabilité pour les fautes commises par le capitaine ou l'équipage et concernant la navigation ou l'administration du navire... ».

(2): Arnaud Montas , op- cit- page 170 « ...En contrepartie de ce régime visant à contourner les difficultés probatoires, le transporteur peut se libérer de sa responsabilité en apportant la preuve de l'un des 17 cas exceptés limitativement énumérés par le texte. Il bénéficie surtout d'une limitation de responsabilité pour la réparation des dommages qui lui sont imputables... ».

للقدرة على إيجاد نظام يضمن العدل والمساواة بين مصالح الدول الناقلة و أغلبها من الدول الأوروبية والأمريكية، والدول الشاحنة و أغلبها من الدول النامية من العالم الثالث⁽¹⁾، وهي الحالة التي مهدت لإبرام معاهدة جديدة، سمّيت بمعاهدة "هامبورغ" (la convention de Hambourg) في 31 مارس 1978 حلّت محل معاهدة بروكسل⁽²⁾ .

والملاحظ في معاهدة "هامبورغ" ، التي لم تصادق الجزائر حتى الآن على بنودها، على الرغم من أن أغلب نصوص الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 ، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-5 المؤرخ في 25 جوان 1998 مستمدة منها، خاصة ما يتعلق منها بنظام مسؤولية الناقل البحري للبضائع⁽³⁾ - قد إنصّب فيها الاهتمام الكبير على محاولة إيجاد معادلة مرنة، تضمن التوازن الحقيقي بين مصالح فئة الناقلين ومصالح الشاحنين، وذلك بتحسين حكم عدم شرعية الشروط التي يمكن لعقد النقل البحري أن يتضمنها، والخاصة بالإعفاء من المسؤولية، ولم يتم النص على أي إستثناء لهذا الحكم، كما أوردت قواعد معاهدة " هامبورغ" الكثير من صور الحماية لمصالح الشاحنين، فأدخلت في نطاق تطبيقها المراحل المختلفة لعمليات النقل البحري للبضائع، وبعض أنواع النقل التي كانت مستبعدة في الماضي، كما تم فيها إلغاء معظم الحالات المستثناة في إعفاء الناقل من المسؤولية.

والواضح أن القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-5 المؤرخ في 25 جوان

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص284

(2) Arnaud Montas- op- cit - page 171 « ...Elaboré dans le cadre de la CNUDCI sous l'influence des pays en voie de développement pays chargeurs, le nouveau texte étend son domaine d'application au transport en pontée et maintient, tout en renforçant , le régime de responsabilité du transporteur qu'il prive du bénéfice des cas exceptés(sauf cas de l'assistance(art 6-5) , et de l'incendie non fautif(art 5-4a) les règles de Hambourg prévoient que le transporteur est présumé fautif du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes, et dommages ont été prises (art5)... ».

(3) د: محمود شحماط، « الموجز في القانون البحري الجزائري»، ص 171، دار بلقيس، طبعة 2014، الجزائر.

1998، و إن يبدو أنه مستمد مما جاء في معاهدة "هامبورغ" في أغلب أحكامه⁽¹⁾، إلا أن الواقع يوحي أن قواعده منقولة عن المقتضيات التي جاء بها القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966، وهذا لأسباب موضوعية معروفة، و بهذا يتضح أن هناك مجموعتان من الأحكام التشريعية تنظم عقد النقل البحري للبضائع في الجزائر، وهي قواعد القانون البحري، وقواعد معاهدة " هامبورغ"، ولكل من هذه القواعد حيّز واضح في التطبيق، كما أن الملاحظة في هذا المجال تلزم القول بأن نطاق تطبيق الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بصورة عامة يقتصر على نشاطات النقل البحري ذي الصبغة الدولية الذي يخرج عن نطاق تطبيق قواعد "هامبورغ" .

والملاحظ في هذا السياق أن غالبية المقتضيات والأحكام القانونية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، سواء الواردة منها في الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر، أو تلك التي تضمنتها معاهدة "هامبورغ" هي ذات طابع أمر؛ لا يمكن الاتفاق على مخالفتها ، لكونها ترتبط بالنظام العام، وهذا على عكس الأوضاع عند إبرام عقد إيجار السفينة«le contrat d'affrètement» الذي يخضع للحرية التعاقدية (la liberté contractuelle) ، ويكمن السبب في هذه التفرقة إلى أن الشاحنين في عقد النقل البحري للبضائع يمثلون الطرف الضعيف بالمقارنة مع الناقلين الذين هم الطرف القوي، هذا ما دفع بالتشريع إلى التدخل من أجل التخفيف من وطأة الشروط التعسفية التي يفرضها الناقلون . أما مستأجر السفينة فيكون في غالب الأحيان في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، الأمر الذي يساعده على مناقشة بنود عقد النقل البحري دون حاجة لأية مساعدة، أو حماية⁽²⁾.

(1) د: محمود شحماط، المرجع نفسه، ص171.

(2) د: محمود سمير الشراوي« القانون البحري »، ص 334 ، دار النهضة العربية، طبعة 2008، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

- أنظر كذلك د: محمد السيد الفقي، « القانون البحري »، ص 309 ، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 2007، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية

ويخضع النقل البحري للبضائع الذي يحكمه الأمر رقم 76-80 الصادر في 23 أكتوبر من سنة 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، للبنود التي يحتويها الباب الثالث منه، والمتضمن أربعة فصول، تطرق المشرع في الفصل الأول إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع (المادة 738)، وبدء سريانه (المادة 739)، وطرق فسخه (المواد 740 و 741)، وتقادم الدعاوى الناتجة عن النقل البحري للبضائع (المواد 742 و 743)، وكذلك دعاوى الرجوع والإختصاص المحلي (المواد 744 و 745) .

والملاحظ أخيرا في أحكام الفصل الأول من الباب الثالث في القانون البحري الجزائري، المتعلقة بنقل البضائع، أنها تسري دون غيرها على عقد النقل البحري، وهذا ما أكدته المادة 746 ب ج.

أما في الفصل الثاني من نفس الباب، فقد تطرق المشرع الجزائري إلى وثيقة الشحن (le connaissement) كاشفا شروطها والبيانات الواجبة فيها وكيفيات فسخها، وأثار الخلاف بين نسخ وثيقة الشحن وشكلها، وفي الأخير إلى حجية وثيقة الشحن في الإثبات، وذلك في المواد من 748 إلى 769 ب ج.

وفي الفصل الثالث، تعرض المشرع إلى واقعة تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وما يتمخض عنه من إلتزامات على كاهل كلا من الناقل والشاحن (المواد من 770 إلى 801 ب ج)، تلاه الفصل الرابع الذي خصصه للنظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وحالات إعفائه منها وذلك في المواد من 802 إلى 816 ب ج.

سنقسم دراستنا لعقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والمقارن إلى ثلاثة فصول، نخصص الأول منها إلى ماهية عقد النقل البحري للبضائع في النظم الحديثة، والذي يتضمن تعريفه وخصائصه وأطرافه وسبل إثباته، أما في الفصل الثاني، فسنخوض

بشيء من الإسهاب إلى الأثار القانونية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وذلك من خلال إبراز الإلتزامات الناتجة عنه سواء لدى الناقل أو لدى الشاحن.

وفي الفصل الثالث والأخير، سوف يتجه المجهود صوب توضيح مفهوم المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع وتحديدها، وطرق الإعفاء منها في الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري، مع المقارنة مع التشريعات البحرية الحديثة، بما فيها قواعد معاهدة «هامبورغ» .

المبحث الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع في النظم الحديثة

مما لا شك فيه أن النقل (Le transport) يحتل طليعة صور و أنماط الإستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعتبر نقل البضائع بصورة عامة عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يمكن بأي حال من الأحوال إتمام عمليات التبادل التجاري بين أقطار العالم الكثيرة دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر⁽¹⁾.

وبفعل الأهمية الحيوية البالغة لنشاط النقل البحري للبضائع في إقتصاديات الدول، وعملا على تأطيره، بادرت القوانين البحرية في الأنظمة الحديثة إلى وضع أنظمة تشريعية، حاولت من خلالها تحديد المفهوم القانوني للنقل البحري للبضائع تماشيا مع ما ورد من مقتضيات في المعاهدات الدولية في هذا الصدد، كمعاهدة بروكسل ومعاهدة "هامبورغ" من جهة، كما عمدت هذه التشريعات، بما فيها القانون البحري الجزائري إلى إبراز وتوضيح الأحكام الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من جهة أخرى⁽²⁾.

وتنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب: المطلب الأول نتناول فيه تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الفقه وفي التشريعات المعاصرة، أما المطلب الثاني فندرس المميزات القانونية لعقد النقل البحري من خلال الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم في الجزائر وفي القوانين المقارنة، و أخيرا المطلب الثالث نخصصه لبحث مسألة التفرقة الموجودة بين عقد النقل البحري للبضائع والنظم القانونية المشابهة له.

(1) د: محمد فريد العريني « القانون التجاري » ، ص123، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 1987، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

- أنظر كذلك د: هاني دويدار، المرجع السابق، ص237.

(2) د: عبد الفضيل محمد أحمد « القانون الخاص البحري »، ص 292، دار الفكر والقانون، طبعة 2011، المنصورة، جمهورية مصر العربية.

المطلب الأول:

تعريف عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

عرّف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع في المادة 738 من الأمر رقم 76-80 الصادر في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 بقوله: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة ». (1).

كما عرّفته المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 بقولها: « ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن، أو بأية وثيقة مماثلة، يكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق سند الشحن، أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة لإيجار السفينة، ابتداء من الوقت الذي تنظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند ».

(1) الواضح براءة المادة 738 ب ج، أنه يستوجب إثارة العديد من الملاحظات تخص الجانب الفني في صياغتها والتي تبدو ناقصة، إذ تضمنتها مفردات غير ملاءة من الناحية القانونية، الأمر الذي أثر على جانبها التشريعي : أولا : لقد إستعمل المشرع كلمة «...إيصال » وكان يقصد بها العملية المادية التي تضمن نقل البضائع من ميناء إلى آخر، إلا أن كلمة « توصيل » هي الصحيحة في هذا المجال، وهي المصطلح المرادف للكلمة المستعملة من طرف المشرع في نفس المادة المصاغة باللغة الفرنسية وهي « acheminement » وذلك لأن المضمون القانوني لكلمة « إيصال » مثلما هو معروف، يفيد السند أو الاعتراف المكتوب، الذي يسلمه شخص من الأشخاص إلى آخر، نظير ما قدمه الثاني من خدمة أو مصلحة لفائدة الأول، وهو ما يعبر عنه باللغة الفرنسية ب: « Le reçu » . ثانيا : يطرح التساؤل عند تحليل هذه المادة، عن سبب إضافة المشرع الجزائري كلمة «...المكافأة... » في حين أنه إستعمل في نهايتها كلمة « ...أجرة... » ، مصطلح « مكافأة » ، لا فائدة ولا نجاعة منه من الناحيتين الفنية والقانونية، وهذا على خلاف الصيغة الفرنسية للمادة 738 التي إستعملت كلمة « rémunération » ومعناها مقابل ، وبالتالي نقترح أن تعاد صياغة المادة 738 ب ج على النحو التالي : « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بتوصيل بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع أجرة الحمولة » .

وعلى الرغم من أن البعض كان يفضل ترك مهمة تعريف عقد النقل البحري للبضائع للفقهاء (1)، إلا أن غالبية التشريعات البحرية الحديثة ضمّنت نصوصها مقتضيات تكفلت بتعريف هذا العقد (2).

وعملا بما سبق، فإنه لا يعتبر نقلا بحريا إستغلال المالك للسفينة في نقل بضائعه الخاصة، و هذه الظاهرة كانت متفشية في العصور الماضية لكنها تضاءلت في الوقت الراهن، ولا توجد لها صور إلا في النشاط الذي تقوم به كبريات شركات البترول، التي تحوز سفنا لنقل المحروقات من محطات إستخراجه إلى أمكنة إستهلاكه (3).

وعلى غرار ما واجهه التعريف الخاص بعقد النقل البحري الذي تضمنته المادة الأولى من معاهدة بروكسل من إنتقاد حول عدم قدرته على تحديد مفهوم هذا العقد تحديدا قانونيا، و إكتفائه بذكر مجال تطبيقه فقط (4)، فإن البعض رأى أنه وجود في الحقيقة لتعريف حقيقي ودقيق لعقد النقل البحري في التشريعات البحرية (5)، بل يجب البحث عنه في الفقه والقضاء.

(1) د: أحمد محمود حسني، «عقد النقل البحري في القانون الجديد»، ص 13، منشأة المعارف، طبعة 1998، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

(2) عرفت المادة 196 من قانون التجارة البحرية المصري الصادر في 1990، عقد النقل البحري بقولها: «عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجر».

- كما عرفه المشرع العراقي في قانون النقل رقم 80 الصادر سنة 1983 من خلال المادة 129 بأنه «إتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء، أو ما شاكلها، بحرا من مكان إلى آخر لقاء أجر».

- كما عرفه القانون رقم 66/420 الصادر في 18 جوان 1966 المتضمن قانون النقل البحري في فرنسا، من خلال المادة: (1-5422) بقوله :

« Par le contrat de transport maritime, un chargeur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre ».

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 283.

(4) د : محمود شحماط، المرجع السابق، ص 170.

(5) Arnaud Montas : op-cit- page 169 « ...il n'existe pas de véritable définition du contrat de transport. Le code des transports, dans sa 1^{ère} partie, a beau comporter un chapitre intitulé «...les contrats de transport de marchandise », le seul texte qui précise la notion de transport public de marchandise précise : 1)- la nature et l'objet du transport ; 2)- les modalités d'exécution du service , tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, 3)- les obligations respectives de l'expéditeur du commissionnaire du transporteur et du destinataire ; 4)- le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues ». il ne s'agit pas vraiment d'une définition permettant de qualifier précisément

ويرى الفقه (1)، أن النقل البحري للبضائع يتخذ صورتان، فإما أن يكون نقل بمشاركة إيجار (transport maritime par affrètement) و إما يكون نقلا بموجب سند شحن (transport maritime de marchandises par connaissance)، والنقل البحري بمشاركة الإيجار هو عقد يتم إبرامه بين طرفين، هما المجهز (l'armateur)، والشاحن (le chargeur)، بموجبه يقوم المجهز بتأجير السفينة كلها، أو جزء منها فقط للشاحن بغرض إستغلالها لرحلة أو رحلات بحرية يتم الاتفاق على عددها ومسارها، أو خلال مدة زمنية محددة، ويكثر اللجوء إلى هذا النمط من النقل البحري في نقل البضائع، التي يحتاج فيها الناقل (le transporteur) إلى كل السفينة، أو جزء منها في شحن نوع معين من البضائع، مثل الأخشاب و الحديد والمنتجات الزراعية وحتى المحروقات في بعض الأحيان، ويتصف هذا العقد بالطابع الرضائي عند إنعقاده، كما يخلو من كافة صور الإذعان (l'adhésion) عند مناقشة بنوده بين الأطراف .

أما النقل البحري بموجب سند الشحن (connaissance) فسوف نوضح لاحقا، أنه ورقة تنفيذ إثبات تسليم البضائع التي وقع تأجير السفينة بخصوصها إلى الريان (armateurs)، وبذلك ففي جميع الحالات التي يتم فيها النقل البحري للبضائع، بموجب مشاركة إيجار يتم إصدار سند شحن. إلا أن هذا السند لا يثبت في الحقيقة والواقع إلا إستلام الريان لنوع وكميات البضائع المسجلة به، فهذا السند هو الذي يمنح الصلاحية للشاحن من المطالبة بإستلام هذه البضائع في ميناء التفريغ عند وصول السفينة به (2).

les contrats créés par la pratique , puisque le texte se contente d'indiquer ce que devrait être le contenu d'un contrat de transport. Il manque les critères qui permettraient de distinguer le contrat de transport « Stricta Sensu », de contrats proches mais dont le régime juridique sera parfois fort différent. De même l'article L1411-1 du même code définit le commissionnaire de transport et l'auxiliaire de transport en préambule aux conditions d'accès aux professions du transport public, mais ne parle pas du transporteur, et donc du côté de la jurisprudence et de la doctrine qu'il faut chercher une définitions du contrat de transport... ».

(1) د: عادل علي المقدادي « القانون البحري »، ص91، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2011، عمان، الأردن.

(2) د : عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 44.

والواجب معرفته في هذا الإطار، أن مجرد إصدار سند شحن تنفيذاً لعقد إيجار سفينة، على النحو السابق، لا يؤدي تلقائياً إلى إخضاع عمليات النقل البحري بعقود إيجار إلى احكام عقد النقل البحري⁽¹⁾، فمالك السفينة عندما يصدر سند شحن للمستأجر، لا يلتزم إلا بأحكام إيجار السفينة.

إلا أنه إذا قام المستأجر بتظهير سند الشحن (l'endossement du connaissement) ، فإنه بتصرفه هذا يعطي للمظهر له حماية مختلفة ، كما أن هذا التظهير يفرض إلتماً جديداً على مالك السفينة. والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري، وعلى غرار التشريعات البحرية الحديثة قد ساير مضمون فكرة التمييز بين عقد إيجار السفينة، وعقد النقل البحري للبضائع، فنظم إيجار السفينة بنصوص مستقلة (المواد من 640 إلى 737)، إلى جانب النصوص الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع (المواد 738 إلى 820).

سبقت الإشارة بأن النقل البحري للبضائع هو عقد يلتزم بموجبه شخص يسمى الناقل، ينقل بضائع من ميناء لآخر نظير أجره يلتزم الشاحن بدفعها (المادة 738 ب جزائري)، فيبرم العقد بين كل من الشاحن والناقل. والشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل، ليقوم بنقلها إلى المرسل إليه، الذي قد يكون الشاحن نفسه أو شخص آخر غيره، أما الناقل فهو الذي يتكفل بمهام نقل البضائع بحراً على سفينة مجهزة قد تكون ملكاً له، وقد يكون مستأجراً لها.

-أنظر كذلك د: لطيف جبر كومانتي « القانون البحري » ، ص 86 وما بعدها، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2003، عمان ، الأردن.

(1) د: محمود سمير الشراوي، « عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن » ، مقال منشور في مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد3، السنة 19، 1975، القاهرة ، مصر.

ويرى البعض (1) أنه وعلى الرغم من أن غالبية تعاريف عقد النقل البحري للبضائع التي تكفل الفقه والقانون وحتى القضاء بصياغتها، والتي حددت في مجموعها العناصر الأساسية لعقد النقل البحري للبضائع (des définitions émanant de la doctrine et de la jurisprudence et des législations de transports maritimes déterminant les éléments essentiels du contrat de transport maritime de marchandises) إلا أنها بقيت- حسبهم- ناقصة بسبب عدم إشارتها في الواقع إلى عنصر هام في عملية النقل البحري وهو المرسل إليه (le destinataire de la marchandise)، صاحب الحق في الإستيلاء، سواء كان هو ذاته مرسل البضاعة، أم كان شخصا مستقلا ومنفصلا عنه. ويعتبر هذا الفقه أن هذا الإغفال يجب تصحيحه، ويرجع هؤلاء ذلك في أن عقد نقل البضائع بحرا غالبا ما يضم شخص المرسل إليه، فهذا الأخير يعتبر في غالبية الأحيان من أشخاص العقد، لذا يكون من الأصح إعادة صياغة عقد النقل بصورة يذكر فيها المرسل إليه (2).

(1) د: أسيل باقر جاسم « المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع » ، ص 27، دار قنديل للنشر، طبعة 2009، عمان، الأردن.

- انظر كذلك : د: علي حسن يونس « أصول القانون البحري » ، ص 327، دار الفكر العربي، بدون تاريخ طبع، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

(2) د: ثروت عبد الرحيم « شرح القانون البحري السعودي » ، ص 153، جامعة سعود الفيصل، طبعة 1989، الرياض، المملكة العربية السعودية.

المطلب الثاني:

المميزات القانونية لعقد النقل البحري للبضائع

في القانون الجزائري و المقارن

قد يبدو للدارس من أول وهلة، أن عقد النقل البحري للبضائع، يشبه العقود الأخرى، ولا يختلف عنها من حيث مميزاته، بيد أن هذا التوجه لا يستقيم في الحقيقة والواقع من الناحية القانونية. فعقد النقل البحري للبضائع ورغم تشابهه مع بعض العقود في عدد من المسائل، إلا أنه يختلف عنها من ناحية مضمونه، ونورد هنا الخصائص التي يتميز بهذا العقد:

أولاً: عقد النقل البحري عقد رضائي: (Contrat consensuel)

يتفق الفقه البحري⁽¹⁾ على الطابع الرضائي لعقد النقل البحري للبضائع، فهو ينعقد فور تطابق إرادتي طرفيه وهما الناقل والشاحن بعد صدور إيجاب وقبول صحيحين من ذوي الشأن، فهو من العقود الرضائية التي تتعقد دون حاجة إلى أي إجراء شكلي آخر (formalité)، كما لا يستلزم إفراغه في شكل رسمي معين (acte authentique).

والرضا (le consentement) واجب وضروري لإنعقاد عقد النقل البحري للبضائع، فلا يمكن للشاحن في هذا الصدد، أن يشحن بضائعه على السفينة بغير علم الناقل ورضائه، وإذا فعل الشاحن ذلك جاز لريان السفينة إفراغ السفينة في مكان الشحن، أو إبقاء البضائع فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور، وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض. و إذا إتضح للناقل أثناء الرحلة، وجود بضائع مشحونة

(1) د : محمود شحات، المرجع السابق ، ص171.

أنظر كذلك : د : عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 45.

كذلك د: فواد العلواني « صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار »، ص 11، دار الحرية للطباعة والنشر، طبعة 1992 ، بغداد، العراق.

على سفينته دون علمه، جاز له الأمر بإلقائها في البحر (le jet à la mer)، إذا كان من شأنها إحداث أضرار بالسفينة أو بالبضائع الأخرى، أو تكبد الناقل بسببها مصاريف مثل مصاريف الصيانة أو غرامات تستوجبها التنظيمات المعمول بها، أو أداء مبالغ تفوق قيمتها، أو كانت بضائع ممنوعة البيع أو التصدير⁽¹⁾.

ويرى البعض أنه وعلى الرغم من ثبوت الرضائية في نشوء عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن هذه الأخيرة ترتبط في الواقع العملي بمرحلة التفاوض (la période de Négociation) التي تسبق إبرامه، ويقع بالتالي على طرفي العلاقة التعاقدية مناقشة جميع المسائل الجوهرية في العقد، خاصة منها مقدار الأجرة و تاريخ إنطلاق الرحلة ونمط السفينة وطرق تجهيزها،⁽²⁾ غير أن الحاصل عملا أنه ليس بمقدور الشاحن مناقشة الشروط التي

(1) لم يورد المشرع الجزائري في الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، ما ذهب إليه المشرع المصري من إمكانية إلقاء البضائع التي لا يعلم بوجودها على السفينة أثناء الرحلة إلى البحر والتي ضمنتها المادة 208 بفقرتيها من قانون التجارة البحرية، وهذا ما يجب تداركه إعتبارا إلى الآثار القانونية والمالية التي يمكن أن تنجر عن حدوث هذه الواقعة. والمشرع الجزائري لم ينص على حالة عدم إخطار الناقل بشحن بضائع على السفينة والنتائج المترتبة عنها، لكنه نص في المادة 778 بحري جزائري على حالة عدم إخطار الناقل بطبيعة وخصوصية المواد المشحونة، مثل كونها قابلة للإشتعال أو الانفجار و أعطى القانون الجزائري الصلاحية للناقل جراء ذلك بإنزال هذه البضائع من السفينة أو إتلافها، أو الحد من أضرارها دون دفع أي تعويض.

(2) د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص30 يقول: «... هذا وقد يتم إلغاء بعض الشروط أو تعديلها في مرحلة التفاوض من قبل أحد الطرفين، أو من كليهما بغية التوصل إلى الاتفاق التام بينهما. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن عقد نقل البضائع بحرا قد يتم من خلال ما يسمى بمشاركات الإيجار، إذ يتمتع كل من الناقل والمرسل بمستوى إقتصادي متوازن، لذلك لا يتم إبرام العقد إلا بعد المرور بسلسلة من المفاوضات الحرة، التي تحول دون أن يتمكن أحد الطرفين من فرض شروطه على الآخر. وعلى الرغم من أن العمل في هذا النوع من النقل يتم عادة وفق مشاركات نموذجية، إلا أن المشاركات لا تحد في الواقع من قدرة الطرفين على تعديل شروط النموذج، بالإضافة أو الحذف على النحو الذي يرغبان به... أما في عقود النقل التي تتم بسند شحن، فتتعدم مرحلة التفاوض من الناحية العملية، إذ تضطلع بمثل هذا النقل شركات متخصصة تمتلك أساطيل بحرية ضخمة، ورووس أموال كبيرة ومؤثرة، كما أنها تسيّر رحلاتها بخطط منتظمة، ومواعيد محددة سلفا وغير قابلة للتغيير أو التعديل أو التفاوض. كما تحدد أجرة النقل في هذا النمط من النقل وفق تعريفية موحدة، الأمر الذي يجبر على المرسل الدخول في هذه العلاقة العقدية دون مفاوضة أو مناقشة في بنود العقد

يفرضها الناقل، بل هو مضطرا إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من إحتكار فعلي على نشاط التجارة البحرية، وبذلك أصبح عقد النقل البحري للبضائع من قبيل عقود الإذعان (les contrats d'adhésion) التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يوافق على مناقشتها⁽¹⁾. هذا ما جعل المشرع يتدخل للحد من طابع الإذعان الذي يتصف به هذا العقد، عن طريق سنّه لمقتضيات واضحة، يأتي على رأسها النصوص المتضمنة إعفاء الناقل من المسؤولية⁽²⁾.

ثانيا : عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري (Contrat commercial)

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود التجارية في كل التشريعات الحديثة، ولم يحدّ المشرع الجزائري عن هذا التوجه، بأن قرّر في المادة الثالثة، فقرة السادسة من الأمر رقم 59-75، المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-20، الصادر في 30 ديسمبر 2015، المتضمن القانون التجاري، الطابع التجاري لهذا العقد⁽³⁾.

وقد سار الفقه البحري والتجاري منذ زمن طويل على إعتبار عمليات النقل البحري للبضائع ذات طابع تجاري تجاه الناقل مهما كانت صفته، وهذا لكون هذا الأخير يسعى

وشروطه. وهذا ما حدا بالفقه إلى القول بتمتع الناقل بإحتكار فعلي لأعمال النقل كخدمة ضرورية، مما يفضي على العقد المذكور وبالضرورة صفة الإذعان ... » .

(1) د: حمدي الغنيمي « محاضرات في القانون البحري الجزائري » ، ص86، ديوان المطبوعات الجامعية (o.p.u)، طبعة 1983، الجزائر.

(2) د : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 287.

أنظر كذلك: د: علي البارودي « مبادئ القانون البحري » ، ص104، منشأة المعارف، طبعة 1983، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

كذلك: د : حمد الله محمد حمد الله « القانون البحري » ، ص195، دار النهضة العربية، طبعة 2008، القاهرة، جمهورية مصر العربية

(3) تنص المادة 3 فقرة 6 من القانون التجاري الجزائري على أنه: «يعد عملا تجاريا بحسب شكله- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية » .

إلى تحقيق الأرباح نظير خدمات النقل البحري للسلع، غير أن الأمر يكون مختلفا بالنسبة للشاحن، فلا يعتبر العقد تجاريا بالنسبة له، إلا إذا كان تاجرا وكانت عملية النقل قد حدثت بمناسبة أعمال متعلقة بنشاطه التجاري، كقيامه بنقل البضائع التي يتاجر فيها من بلد المنشأ إلى بلد البيع، وذلك وفقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية⁽¹⁾. أما إذا كان الشاحن غير تاجر، أو تاجرا ينقل أشياء لإستعمالاته الشخصية، فإن العقد يعتبر ذات طابع مدني بالنسبة له.

وقد طرح جزء من الفقه تساؤلا موضوعيا، بمناسبة مناقشة الطابع التجاري لعقد النقل البحري للبضائع، بقوله: « هل أن صفة عقد النقل البحري للبضائع كعقد تجاري بالنسبة للشاحن هي ذاتها بالنسبة للمرسل إليه؟ » ، وبمفهوم آخر إذا كان عقد النقل تجاريا بالنسبة للشاحن، فهل يعد كذلك أيضا بالنسبة للمرسل إليه ؟⁽²⁾.

وفي الإجابة عن هذا الطرح، إتجه الرأي الراجح إلى أن المرسل إليه (le destinataire)، يعتبر من الغير بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع إذا لم يكن هو نفسه من تعاقد مع الناقل. ويستوجب مثل هذا التصور في الواقع، أن يكون طابع العقد وصفته بالنسبة له مستقلا عنه بالنسبة للشاحن، وبعبارة أخرى عقد النقل البحري للبضائع قد يعتبر - حسب هذا الإتجاه- ذي طابع تجاري بالنسبة لشاحن البضاعة، وذلك إذا كان الأمر يرتبط بمهنته كتاجر، في حين يعتبر العقد مدنيا (contrat civil) بالنسبة للمرسل إليه إذا إفتقد هذا الأخير لصفة التاجر والعكس صحيح.

(1) انظر المادة 2 من الأمر 75-59 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-20 المتضمن القانون التجاري الجزائري.

(2) د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص34.

أنظر كذلك: د: محمد حسين إسماعيل « القانون التجاري الأردني » ، ص291، دار عمار للطباعة و النشر، طبعة 1985، عمان ، الأردن.

غير أن القضاء الفرنسي وفي منتصف التسعينيات، سار في إجهاداته نحو موقف مغاير تماما للطرح السابق، فقد إتجهت محكمة النقض الفرنسية، في قرار لها صادر في فيفبر 1955 إلى اعتبار العقد ذي طابع تجاري بالنسبة للمرسل إليه (le contrat est de caractère commercial pour le destinataire) كذلك بالنسبة لكل من الشاحن والناقل (1).

وقد أسس قضاة محكمة النقض الفرنسية قرارهم السالف الذكر، على فكرة مفادها أن المرسل إليه، إنما يجد مصدر حقه في مواجهة الناقل من عقد النقل مباشرة، وبهذا الطرح يمكن القول أن الطابع التجاري لعقد النقل البحري للبضائع في هذا الصدد يستنبط من صفة أطرافه، وتمتد هذه الصفة إلى المرسل إليه نتيجة لذلك، وقد وجد هذا القرار القضائي تجاوبا كبيرا لدى الفقه الفرنسي عموما (2).

ثالثا : عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان (Contrat d'adhésion)

يجمع الشراح أن عقد النقل البحري للبضائع يدخل في زمرة عقود الإذعان (les contrats d'adhésions)، فهو يشبه عقد التأمين (le contrat d'assurance)، ويختلف عن عقد الإيجار السفينة (le contrat d'affrètement de navire)، ومرد ذلك أن المتعاقد في عقد النقل البحري للبضائع وهو الناقل (le transporteur)، يحتل المركز القوي وبالتالي

(1) - Arrêt de la Cour de Cassation- Commercial- édité dans Bulletin Commercial périodique n°904 du 26 avril 1956. Paris, Page 1054.

- أشار لهذا القرار د: على جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 649.

(2) - Georges Ripert : « traité élémentaire de droit commercial » Tome II- édition Dollaz Delta -1976-page 516 Paris.

- أنظر كذلك د:سمير جميل الفتلاوي« العقود التجارية الجزائرية »، ص 185، ديوان المطبوعات الجامعية(o.p.u)، طبعة 1994، الجزائر.

يفرض شروطه على المتعاقد الآخر الذي هو الشاحن (le chargeur)، ولهذا الأخير القبول بها أو رفضها دون مناقشة، أو تفاوض (1).

ففي عقود الإذعان مثلما هو معروف، فإن الطرفان غير متساويين في المراكز القانونية، وهذا ما ورد في القوانين المدنية الحديثة، بما فيها التشريع الجزائري (2)، فنفس الحكم ينطبق على عقد النقل البحري للبضائع، إعتباراً أن الناقل يكون في مركز تعاقدى أقوى من الشاحن، الذي لا يملك حرية التفاوض (la liberté de négociation)، وتحديد المقابل المالي لخدمة نقل البضائع من ميناء إلى ميناء وشروطه مع الأول، هذا ما جعل الفقه يوصي بوجوب الإستعانة بالمقتضيات القانونية الواردة في القواعد العامة في القانون المدني، المرتبطة بمسائل تفسير وتعديل عقود الإذعان.

فالملاحظ هنا، وعند اللجوء إلى عملية تفسير العقد، يبقى من اللازم البحث عن النية المشتركة للمتعاقدین (3)، و وجوب تفسير الأمور الغامضة في العقد في مصلحة المدين، ومع ذلك لا يمكن أن تجسد عملية تفسير ما كان غامضاً في عقد الإذعان الإضرار بمصالح الطرف المدّعى (4)، كما يمكن للقاضي-عند قيام النزاع-أن يلجأ إلى تعديل شروط

(1) د: علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 652.

(2) تنص المادة 70 مدني جزائري على أنه: « يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب، ولا يقبل المناقشة فيها » .

(3) تنص المادة 111 فقرة 2 مدني جزائري على أنه: «...أما إذا كان هناك محل لتأويل العقد، فيجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدین دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الإستشهاد في ذلك بطبيعة التعامل، وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدین وفقاً للعرف الجاري في المعاملات. »

(4) تنص المادة 112 مدني جزائري فقرة 2 على أنه: «... غير أنه لا يجوز أن يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضاراً بمصلحة الطرف المدّعى » .

العقد التي يرى أنها تتضمن الطابع التعسفي في عقد النقل، وبالتالي التقرير بإعفاء الطرف
المذعّن منها (1).

(1) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد « الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية »، ص64، دار النهضة العربية، طبعة
2005، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- أنظر كذلك:

-Rene Rodière « traité générale de droit maritime », édition Dalloz « affrètement et transport » Tome2, page
31, 1968 – Paris .

المطلب الثالث

تفرقة عقد النقل البحري للبضائع عن النظم القانونية المشابهة له

على الرغم من الخصائص الذاتية التي يتميز بها عقد النقل البحري للبضائع، إلا أنه من الممكن أن يتشابه مع العديد من العقود الأخرى في بعض الصفات، الأمر الذي يستوجب معه توضيحها، وهذا ما سنعمد إليه في هذا المطلب.

أولاً : عقد النقل البحري للبضائع وعقد الإيجار : (Le bail)

ذهب جزء من الفقه إلى فكرة مفادها إمكانية دمج عقد النقل البحري للبضائع مع زمرة عقود إيجار الأشياء، وهذا إعتباراً من أن الناقل في هذا العقد يلتزم أمام الشاحن بأن يضع تحت تصرفه أداة نقل وهي السفينة ويؤمن إنتفاعه بها ، غير أن هذا الرأي لا يستقيم من الناحية القانونية، إذ عرّف المشرع الجزائري عقد الإيجار في القسم الأول من الفصل الأول من الباب الثاني من القانون المدني بقوله: « الإيجار عقد يمكن المؤجر بمقتضاه المستأجر من الإنتفاع بشيء لمدة محددة، مقابل بدل إيجار معلوم. يجوز أن يحدد بدل الإيجار نقداً أو بتقديم أي عمل آخر » (1).

فبقراءة نص المادة السالفة الذكر، يتضح بجلاء الفرق الكبير بين النقل البحري وإيجار الأشياء على الرغم من أن كلا العقدين ينصب على منفعة شيء محدد، فالمضمون الأساسي لعقد النقل البحري يدور حول واقعة نقل وتحريك بضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، تمتد بينهما مسافات بعيدة تقطعها السفينة في البحار والمحيطات، في حين

(1) د: عباس حسن الصراف «شرح عقدي البيع و الإيجار»، ص 353، مطبعة الأهالي، طبعة 1956، بغداد ، العراق. أنظر كذلك: د: توفيق حسن فرج «عقد الإيجار»، ص 818، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، الطبعة الثانية 1984، بيروت، لبنان.

كذلك: د: محمد يحيى مطر «عقد الإيجار» ، ص232، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، 1994، بيروت، لبنان.

أن العامل المهم والأساسي في إيجار الأشياء يكمن في إلتزام المستأجر، من إستعمال العين المؤجرة والإنتفاع بها مقابل مبلغ نقدي (1).

وعلى صعيد آخر يكمن الإختلاف بين العقدين في مسألة هامة بمكان، وهي أن المؤجر في إيجار الأشياء ملزم بتسليم العين المؤجرة إلى المستأجر تسليماً مادياً، لكي يتمكن هذا الأخير من إستعماله مباشرة لمدة معينة يتم الاتفاق عليها سلفاً، مثاله قيام المؤجر بإمكانه المستأجر من مفاتيح المنزل محل الإيجار، أما في عقد النقل البحري للبضائع، والذي يتم عن طريق سند الشحن (le connaissement)، فالملاحظ أن السفينة التي تستعمل في عمليات نقل البضائع تبقى في يد الناقل وتحت تصرفه طوال مرحلة الرحلة البحرية، إنطلاقاً من مكان شحن البضائع إلى مكان تفريغها، فالناقل هو الذي يتولى تسيير وإدارة السفينة ملاحياً وتجارياً خلال عملية النقل، إلى حين تسلّم المرسل إليه البضائع محل عمليات النقل (2).

ثانياً : عقد النقل البحري للبضائع وعقد الوكالة : (Le mandat)

عرّف المشرّع الجزائري عقد الوكالة في المادة 571 مدني بقوله : « الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وبإسمه »، فالوكالة إذن هي رخصة يمنحها شخص يسمى الموكل إلى شخص آخر يسمى الوكيل وهذا

(1) د: زهدي يكن « عقد الإيجار » ، ص28، منشورات المكتبة العصرية، بدون تاريخ طبع، بيروت، لبنان.

أنظر كذلك : د: عباس حسن الصراف، المجرع السابق، ص353.

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المراجع السابق، ص65، يقول « ... يختلف إيجار السفينة عن النقل بسند الشحن من حيث الإلتزام الذي يقع على المؤجر أو الناقل، فبينما يلتزم المؤجر في إيجار السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها، نجد أن الناقل في النقل بسند الشحن لا يلتزم إلا بتقديم خدمة معينة للشاحن وهي نقل البضاعة من مكان إلى آخر وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول، فلا محل هنا إذن لفكرة الإيجار المعروفة في إيجار السفينة عارية أو مجهزة، هذا فضلاً عن أن الناقل على خلاف المستأجر في مشارطات الإيجار يحتفظ بحيازة السفينة، وتكون له السيطرة الكاملة عليها من الناحيتين التجارية والملاحية، وليس للشاحن أن ينتفع بالسفينة كلها أو بجزء منها كما هو الحال بالنسبة للمستأجر في إيجار السفينة ... » .

من أجل إبرام تصرف قانوني باسم الموكل ولحسابه، ويقع في بعض الحالات أن يمنح الموكل الصلاحيات للوكيل، بأن يقوم ببعض الأعمال أو التصرفات المادية، غير أن القيام بهذه التصرفات لا يأخذ إلا صفة الإلتزام الثانوي إلى جانب الإلتزام الرئيسي، والذي ينشأ بإتمام الوكيل للتصرف القانوني المعين عملاً بأوامر الموكل، في حين ان العمل المادي الذي يقوم به الناقل في عقد النقل البحري للبضائع والمتمثل في نقل البضائع نقلاً مادياً من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ هو بمثابة العنصر الأساسي (l'élément essentiel) لعقد النقل البحري للبضائع، والذي يمثل الإلتزام الرئيسي للناقل البحري (1).

ويرى الفقه أن الوكالة من حيث الأصل هي من عقود التبرع (Le mandat est un contrat à titre gratuit) (2)، غير أنه للمتعاقدان إقران الوكالة بأجر، وهنا تأخذ الوكالة طبيعة قانونية مغايرة، فتصبح من عقود المعاوضة (contrat à titre onéreux) الملزمة للجانبين (contrat synallagmatique) (3)، غير أنه من اللازم في هذا الصدد القول بأن الشاحن والمرسل إليه قد يمنحان الصلاحية للناقل بأن يقوم ببعض التصرفات القانونية، مثل توكيله بقبض ثمن البضائع التي يتولى نقلها إلى المرسل إليه من هذا الأخير. غير أنه تجب الملاحظة في هذا السياق أنه أمام هذه الفرضية، نكون بصدد وكالة لا تأثير لها على طبيعة عقد النقل البحري للبضائع.

(1) د: علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 159.

(2) تنص المادة 581 مدني جزائري على أنه: «الوكالة تبرعية، ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمناً بعد تنفيذ الوكالة» .

(3) د: عبد الرزاق أحمد السنهوري « الوسيط في شرح القانون المدني الجديد » ، المجلد الأول ، ص 372، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 2000، بيروت، لبنان يقول: «...وهو في الأصل من عقود التبرع، وسنرى أنه يكون من عقود المعاوضة إذا اشترط الأجر صراحة أو ضمناً ... » .

ومن جهة لأخرى يمكن الجزم بأن عقد الوكالة يتضمن عادة علاقة تبعية بين الموكل والوكيل⁽¹⁾، فالوكيل يعتبر تابعا للموكل وهو يلتزم بتنفيذ أوامره وتعليماته وتوجيهاته، وعدم الخروج عنها سواء ما تعلق منها بطبيعة التصرفات القانونية التي تنصب عليها الوكالة، أو ما تعلق بطريقة تنفيذ الوكالة في الحدود التي رسمها الموكل، فإذا خرج الوكيل عن هذه الحدود، و أدى ذلك لحدوث أضرار تمس بمصالح الموكل، كان الوكيل مسؤولا عن ذلك⁽²⁾.

ثالثا: عقد النقل البحري وعقد الوديعة: (Le dépôt)

لقد سار بعض من الفقه على إعتبار أن عقد النقل البحري للبضائع هو صورة من صور عقد الوديعة (le dépôt)⁽³⁾، و إعتبر أن عملية تسليم البضائع محل النقل من الشاحن إلى الناقل وتركها تحت حراسته ومسؤوليته إنما هي ضرب من ضروب الوديعة، والمشرع الجزائري نص في القانون المدني على الوديعة بقوله: «الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولاً إلى المودع إليه، على أن يحافظ عليه لمدة، وعلى أن يردّه عينا»⁽⁴⁾. وعملا بهذا فإن المودع هو من يعتمد على تسليم الأشياء المنقولة محل العقد إلى المودع إليه عند إبرام العقد بينهما، وبهذا الطرح لا يوجد ظاهريا أي إختلاف بين عقد النقل البحري للبضائع وعقد الوديعة، إذ يمكن من الناحية القانونية إعتبار الشاحن مودعا والناقل مودع لديه، غير أن هذا التوجه لقي نقدا لاذعا، و أكد أصحابه أنه لا يسوغ من الناحية القانونية إعتبار العقدین متماثلان ولا يمكن إعطاء صفة المودع للشاحن ولا صفة المودع لديه للناقل، وهذا

(1) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 41.

(2) تنص المادة 575 مدني جزائري على أنه «الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة، لكن يسوغ له أن يتجاوز الحدود إذا تعذر عليه إخطار الموكل سلفا وكانت الظروف يغلب معها الظن بأنه ما كان يسع الموكل إلا الموافقة على هذا التصرف، وعلى الوكيل في هذه الحالة أن يخبر الموكل حالا بتجاوزه حدود الوكالة.»

(3) أنظر المادة 590 مدني جزائري.

(4) د: عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 801: «... الغرض الأساسي من عقد الوديعة هو حفظ الشيء المودع، ومن ثم كان إلتزام المودع عنده بحفظ الشيء هو الإلتزام الجوهرية الذي يترتب على هذا العقد ...» .

لإختلاف طبيعة إلتزامات الطرفين في كلا العقدین، فهم یرون أن الإلتزام الرئیسی للمودع لده، إنما ینحصر فی صیانة والمحافظة علی الأشياء المودعة لده والعناية بها، إضافة إلی وجوب إرجاعها إلی صاحبها عندما یتطلب بها (1)، بینما ینصب الإلتزام الرئیسی للناقل علی نقل البضائع فی میناء الشحن وتسلیمها إلی المرسل إلیه فی میناء التفریغ، أما المحافظة علی البضائع أثناء الرحلة البحریه فلا تعتبر فی الواقع إلا مهمة ثانویه ینفذها الناقل إلی جانب إلتزامه الرئیسی المتمثل فی نقل البضائع وتوصلها إلی میناء التفریغ (2). كما یواصل هؤلاء القول بأنه لا یسوغ الخلط بین العقدین، إعتباراً أن عقد الودیعة هو من العقود العینیة، التي لا یمکن أن تتعقد فی غیاب عنصر التسلیم، وبالتالي لا یمکن الكلام علی إنعقاد الودیعة إلا بتوافر شرط تسلیم الأشياء محل العقد إلی المودع لده ووضعها تحت حیازته، فی حین أن عقد النقل البحری للبضائع هو من العقود الرضائیة ولا یمکن إعتباره من العقود العینیة لمجرد قیام الشاحن بتسلیم البضائع إلی الناقل (3)، وهذا لأن عملیة التسلیم فیه لا تمثل إلا أثر من آثار العقد لا یترتب إلا بعد إنعقاده ویحدد وفقاً له الوقت الذی تبدأ فیه مسؤولیة الناقل بالسریان (4).

(1) د: علی حسن یونس « عقد النقل »، ص4، دار الفكر العربی، طبعه 1965، القاهرة، جمهوریة مصر العربیة.

(2) د: باسم محمد صالح « القانون التجاری »، القسم الأول، ص4، دار الفكر العربی، طبعه 1965، القاهرة، جمهوریة مصر العربیة.

(3) د: باسم محمد صالح « القانون التجاری »، القسم الأول، ص184، دار الحریة للطباعة والنشر، طبعه 1992، بغداد، العراق.

—أنظر كذلك : د: ثروت علی عبد الرحیم، المرجع السابق، ص155.

د: علی البارودی، المرجع السابق، ص168.

(4) Pierre Bonassies- Christian Scapel : « traité de droit maritime », édition L.G.D.J- page 597- 2006 – Paris : « lorsque l'en s'est interrogé, à la fin du XIXème siècle, sur la nature juridique du contrat de transport, la tentation à d'abord existé de voir dans le contrat de transport maritime un contrat réel. L'analyse, née de l'observation que le transporteur ne peut être responsable de la marchandise que lorsque celle-ci lui a été remise, était, à l'évidence, infondée, comme devait l'observer le doyen Ripert (traite n°1404). En droit comme en fait, le contrat de transport peut faire naître des obligations pour les parties bien avant la remise de la marchandise au transporteur ou à son mandataire. Le transporteur est lié par la réservation faite par le chargeur qui, par le jeu d'une note de réservation a réservé une place sur un navire déterminé, pour un transport à effectuer un jour donné. Pareillement, le chargeur est tenu d'acheminer à quai la marchandise concernée au

ولم يتوقف أصحاب هذا الرأي من إنتقاد محاولة جعل عقد النقل البحري للبضائع وعقد الوديعة عقدين متمثلين، بالتوضيح أن عقد الوديعة لا يرتب في الواقع إلتزامات متقابلة على عاتق المودع والمودع لديه، إلا إذا كانت الوديعة بأجر (Le dépôt renuméré). و باعتبار أن الغالب في الحياة العملية أن تكون الوديعة مجانية، فإنها في الأصل من عقود التبرع⁽¹⁾، ونتيجة لذلك فإن المودع لديه يتحمل كل الإلتزامات التي ينشأها هذا العقد، في حين لا يلتزم المودع بشيء إعتبارا أن الوديعة بدون مقابل، في حين ينتج عن عقد النقل البحري للبضائع، إلتزامات متقابلة تقع على كاهل كل من الشاحن والناقل⁽²⁾، لذلك يعتبر الفقه عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين.

jour fixé. Très vite la conclusion s'est imposée, comme il est de règle en Droit français pour tout contrat de transport maritime de marchandises est un contrat consensuel, il n'est soumis à aucun formalisme. Certes, sa conclusion s'accompagne le plus souvent de la délivrance d'un connaissement, titre spécifique à ce mode de transport. Mais comme cela est d'ailleurs admis dans la quasi-totalité des systèmes juridiques, ce n'est pas le connaissement qui fait le contrat, mais la volonté des parties ... ».

(1) د: عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق، ص677.

(2) د: علي جمال الدين عوض « العقود التجارية »، ص 159، دار النهضة العربية، طبعة 1982، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

المبحث الثاني :

أطراف عقد النقل البحري للبضائع وطرق إثباته

أطراف عقد النقل البحري للبضائع هم بحسب الأصل الناقل (le transporteur) والشاحن (le chargeur)، كما يوجد طرف ثالث يرتبط بعملية النقل البحري وهو المرسل إليه (le destinataire)، لذا سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة أطراف عقد النقل البحري للبضائع ومن له علاقة به في المطلب الأول، وسنخصص المطلب الثاني لخوض مسألة الإثبات القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري والمقارن.

المطلب الأول :

أطراف عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

سبقت الإشارة إلى أن المشرع الجزائري عرّف عقد النقل البحري للبضائع من خلال المادة 738 بحري بقوله: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة »، كما تطرق ذات المشرع إلى واقعة سريان عقد النقل و إنتهائها في المادة 739 بحري ، بقوله : « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني ... » .

وبقراءة هاتان المادتان فإنه يتضح أن عقد النقل البحري للبضائع ينعقد بين طرفين الأول يسمى الناقل (le transporteur)، وهو من تُعهد له مهمة نقل بضائع معينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ نظير مقابل مالي والثاني الشاحن (le chargeur) ، وهو من يتولى تسليم هذه البضائع للناقل لشحنها على ظهر السفينة من أجل نقلها إلى المكان المحدد في العقد.

ويلاحظ أن المادة 739 بحري جزائري ذكرت طرفا آخر في عملية النقل البحري للبضائع، سمّته بالمرسل إليه (le destinataire)، وهو من يتسلم عادة البضائع المنقولة في

ميناء التفريغ، لذا سنتطرق في هذا المطلب بالدراسة لأطراف عقد النقل البحري، وللمركز القانوني للمرسل إليه بإعتباره طرف خارج عن العقد.

أولا : الناقل البحري للبضائع: Le transporteur de Marchandises

الناقل البحري مثلما سبقت الإشارة إليه، هو الطرف الذي تمنح له مهمة وصلاحيات نقل البضائع وضمان توصيلها إلى من تعود إليه عملية تسليمها في ميناء التفريغ (1). ولم يعرف القانون البحري الجزائري الناقل في نص المادة 738 أسوة بباقي التشريعات (2)، وترك هذه المهمة إلى الفقه (3).

فالناقل البحري بحسب مفهوم المادة 738 وما بعدها من القانون البحري الجزائري هو الشخص أو الهيئة أو الشركة التي يكون إختصاصها نقل البضائع المختلفة عبر البحار والمحيطات وتوصيلها سالمة إلى ميناء التفريغ، ولا يفرق الأمر في هذا الصدد أن يكون الناقل شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، غير أن العمل جار على أن تتكفل الشركات الكبرى للملاحة البحرية بمهام النقل البحري للبضائع، والتي تمتلك البواخر وأساطيل السفن الكبيرة والمتخصصة مثل الشركة الوطنية للنقل البحري في الجزائر، التي لعبت ولا تزال تلعب دورا كبيرا في ضمان وتنشيط التجارة البحرية منذ نشأتها .

(1) د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 43 وما بعدها.

أنظر كذلك: د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص60.

(2) وقد عرفت المادة I فقرة (أ) من معاهدة بروكسيل لسنة 1924 لسندات الشحن، الناقل بأنه يشمل مالك السفينة أو مستأجرها، المرتبط بالشاحن بعد نقل.

كما عرفت معاهدة هامبورغ 1978 الناقل بأنه كل شخص أبرم عقدا أو ، أو أبرم بإسمه عقدا، مع شاحن لنقل بضائع بحرا.

– ولم يعرّف قانون النقل البحري الفرنسي الصادر سنة 1966، الناقل البحري، بل ذكره بمناسبة تعريف عقد النقل البحري للبضائع في المادة L5422/1.

(3) د: أحمد محمد حسني، المرجع السابق، ص13.

والناقل إستنادا إلى مهمته الواردة في العقد، قد يتكفل شخصيا بنقل البضائع محل العقدة وقد يستعين بأشخاص آخرين بهدف ضمان عملية النقل، من بينهم الربان والملاحين (les navigateurs maritimes) البحريين ، وبعض المهنيين الآخرين العاملين بالموانئ. ومهما يكن من أمر فإن الإلتزام الرئيسي للناقل يتمحور في نقل بضائع معينة من ميناء الشحن وتوصيلها إلى ميناء التفريغ ، كما يقع على كاهله من الناحية القانونية تنفيذ العديد من الإلتزامات الثانوية الأخرى، مثل عملية الشحن للبضائع على السفينة، ومهمة المحافظة عليها وتفريغها ثم تسليمها للمرسل إليه.

وإعتبارا أن المشرع الجزائري قد قرر الطابع التجاري لأعمال النقل البحري للبضائع في الفقرة السادسة من المادة 3 من القانون التجاري ، لذا يستوجب أن تتوفر في الناقل أهلية الأداء اللازمة لممارسة الأعمال التجارية (1)، أما إذا كان الناقل شخصا معنويا (une personne morale)، فإنه يكفي إكتسابه الشخصية المعنوية قانونا للقول بتمتعه بالأهلية اللازمة لإتمام الأعمال القانونية، ومن بينها عقد النقل البحري للبضائع (2) .

ويرى الفقه أنه إذا كان ليس من اللازم أن تكون السفينة ملكا للناقل، إلا أنه من الضروري وجود علاقة بين هذا الأخير والسفينة بإعتبارها وسيلة تنفيذ مضمون عقد النقل فضلا على أنها بمثابة أداة ضمان للشاحن (3)، كما إتجه بعض الفقه إلى رأي مفاده أنه ليس من المستوجب أن تكون هناك علاقة أو صلة تربط الناقل الذي تعاقد مع الشاحن، والسفينة أداة النقل البحري للبضائع، و إنما يستطيع إبرام عقد النقل، ثم يمكّن ناقلا بحريا

(1) تنص المادة 5 تجاري جزائري على أنه : « لا يجوز للقاصر المرشد، ذكرا أم أنثى البالغ من العمر ثمانية عشر سنة كاملة، والذي يريد مزاولة التجارة أن يبدأ في العمليات التجارية : - إذا لم يكن قد حصل مسبقا على إذن والده، أو أمه أو على قرار من مجلس العائلة مصدق عليه من المحكمة... » .

(2) تنص المادة 549 تجاري جزائري على أنه : « لا تتمتع الشركة بالشخصية المعنوية إلا من تاريخ قيدها في السجل التجاري... » .

(3) د: احمد محمود حسيني، المرجع السابق، ص 15.

آخر بدله بإتمام عملية نقل البضائع على السفينة التي يستغلها لحسابه، إما بكونه مالكا لها أو مستأجرا فقط (1).

و إذا كانت معاهدة « هامبورغ » ، قد تطرقت إلى فكرة الناقل المتعاقد (le transporteur contractuel)، والناقل الفعلي (2) (le transporteur effectif) ، فإن المشرع الجزائري لم يتبنى هذا التوجه، معتبرا بصورة ضمنية في القانون البحري أن الناقل المتعاقد هو نفسه الناقل الفعلي، كما أشار في المادة 746 منه على سريان أحكام الباب الثالث على العلاقات بين جميع الأشخاص المعنيين بالنقل البحري في حالة عدم وجود عقد إيجار السفينة.

ثانيا: الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع: (Le chargeur)

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف الشاحن (Le chargeur) ، مثله مثل باقي التشريعات البحرية الحديثة، إلا أنه ذكره في العديد من المواد الواردة في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، وذلك بإعتباره الطرف الثاني، في عقد النقل البحري للبضائع (3). والشاحن مثله مثل الناقل يمكن أن يكون شخصا طبيعيا (Personne physique) وقد يكون شخصا معنويا (Personne morale)، ولا تتغير صفته القانونية هذه سواء كانت عملية النقل البحري للبضائع ، خاضعة للقانون الوطني أو لأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية. وقد حمل القانون البحري الجزائري الشاحن بإعتباره الطرف المقابل للناقل بالتزام

(1) والملاحظ أن معاهدة "هامبورغ" لسنة 1978 أوردت مصطلحا جديدا هو الناقل الفعلي "le transporteur effectif" أو (actuel carrier) وعرفته بأنه كل شخص أوكل له الناقل مهام تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، أو بإتمام جزء من عملية النقل، وكذلك كل شخص يعهد إليه بمثل هذا التنفيذ.

(2) - أنظر المادة 10 من معاهدة « هامبورغ » لسنة 1978.

(3) ذكر المشرع الجزائري « الشاحن » في المواد 738 و 740 و 741 وما بعدها من القانون البحري.

رئيسي وهو دفع أجرة النقل (1) ، غير أن هذا الإلتزام تتبعه مهام وواجبات أخرى يمكن إعتبارها ذات أهمية من أجل السير الحسن لعمليات تنفيذ عقد النقل البحري، من بينها إلتزام الشاحن بتسليم البضائع محمل عملية النقل إلى الناقل في الزمان والمكان المحددان في العقد، (2) كما يقع على كاهله إخطار الناقل بكافة المعلومات الخاصة بالبضائع وطبيعتها، وفي حالة الإخلال بهذا الإلتزام، جاز للناقل إتخاذ كافة الإجراءات للحد من خطورة هذه البضائع، ويتحمل الشاحن تبعات الأضرار الناجمة عن عدم إخطار الناقل بالطبيعة الخاصة لهذه البضائع (3).

وعلى الرغم من أن الفقه في عمومه قرر الإكتفاء بتوافر أهلية الأداء لدى الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، إذا كان هذا الأخير شخصا طبيعيا، فإن جزء من الشراح إعتبر أن هذا التوجه يعد في الحقيقة والواقع مجرد إفتراض نظري، و إستوجب إكتساب الشاحن لأهلية الأداء (4)، أما إذا كان الشاحن شخصا معنويا، فقد أثار هؤلاء الشراح إمكانية إبرام الشخص المعنوي، المتمثل في شركة أو مؤسسة تجارية لعقود النقل البحري للبضائع.

(1) - تنص المادة 797 بحري جزائري على أنه: « تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها، وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عدُ المرسل إليه مدنيا بذلك إذا قبل باستلام البضائع » .

(2) تنص المادة 772 بحري جزائري على أنه: « يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بإلتفاقية المبرمة بين الأطراف، أو حسب العرف في ميناء التحميل. وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي ألحقت به، على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها » .

(3) - تنص المادة 778 بحري جزائري على أنه: « إذا لم يجز إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للإشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقتبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة ، أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعدّ شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها... » .

(4) د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 46، يقول: «... فإذا كان من الجائز للصغير المميز إبرام عقد نقل الأشخاص، فإن الأمر ليس بهذه السهولة فيما يتعلّق بعقد نقل البضائع بحرا . إذ يرتبط هذا العقد في الواقع بعقود أخرى تسبقه وغالبا ما تكون تلك العقود بيوعا دولية تنظم أطرافا تحترف ممارسة العمل التجاري ومتخصصة في هذا النمط من

ففي حالة الشركة التي تقوم ببيع بضاعة معينة بصيغة البيع " سيف" (vente maritime à la forme C.I.F) ، وتلتزم تجاه المشتري بإبرام عقد نقلها إلى الميناء المتفق عليه، فإنه من الجائز التصريح بإمكانية قيام الشركة بإبرام عقد نقل هذه البضائع في هذه الحالة، حتى ولو كانت في مرحلة تصفية، (Période de liquidation de société)، طالما أنها كانت قد أمبرمت عقد بيع تلك البضاعة قبل إعلان تصفيتها. ويعود السبب في ذلك في أن إبرام الشركة البائعة عقد نقل البضاعة، إنما يُعد جزء من إلتزاماتها الناتجة عن عقد البيع.

ثالثا: المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع: (Le destinataire)

سبقت الإشارة أن المشرع الجزائري عرّف عقد النقل البحري للبضائع في المادة 738 من القانون البحري بقوله: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر،، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له، والمسماة أجرة الحمولة ». وبذلك يتضح جليا أن طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل والشاحن، إذ يتكفلان دون غيرهما بإنشاء هذا العقد والسهر على تنفيذه، غير أن ذات المشرع وبمناسبة خوض المقتضيات القانونية المتعلقة ببدأ سريان عقد النقل البحري للبضائع وإنتهائه، ذكر في المادة 739 بحري طرفا جديدا في عملية النقل البحري للبضائع سمّاه المرسل إليه.

و قد ثار جدال فقهي حول الطبيعة القانونية لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري

للبنضائع (La nature juridique de la position du destinataire dans le contrat de

النقل سواء كانت أشخاص طبيعية أو معنوية . بعبارة أخرى فإنه ليس بإمكان الصغير المميّز إبرام عقود نقل البضائع بحرا، وذلك لإرتباط هذا النقل بعقود التجارة الدولية التي تقتض فيمن يزاولها أن يكون على قدر كبير من الكفاءة والملاءة المالية والتخصص في العمل التجاري والقدرة على إجراء تصرفات تتضمن قدرا كبيرا من الإلتزامات الخطيرة... ».

(transport maritime de marchandises) وما هو أثر تدخل هذا الطرف الثالث على عملية تنفيذ العقد المذكور⁽¹⁾.

والمركز القانوني للمرسل إليه، مثلما تقرره التشريعات البحرية الحديثة، لم يكن معروفا في المراحل التاريخية القديمة، وذلك لأن التجار كانوا في غالب الأحيان هم مالكي السفن التي تنقل البضائع، كما جرت الأعراف آنذاك قيام هؤلاء بمرافقة بضائعهم من مكان شحنها إلى مكان تفريغها⁽²⁾، وبذلك كانوا يحوزون صفة الشاحن والناقل والمرسل إليه في ذات الوقت. ولأسباب موضوعية وعملية ترجع بالأساس إلى التطور السريع للتجارة البحرية وصناعة السفن الحديدية وازدياد حجم حمولات السفن، بات الشاحنون لا يرافقون بضائعهم خلال الرحلات البحرية، وظهر نتيجة لذلك ناقلين ذوي إختصاص في شتى عمليات النقل البحري، أصبحوا يبرمون عقودا مع الشاحنين موضوعها نقل مختلف البضائع والسلع بحرا⁽³⁾.

وبفعل إنفراد الناقلين بعمليات النقل البحري للبضائع دون مشاركة من الشاحنين، فقد ظهرت أولى صور سندات الشحن (les connaissements)، وهي وصولات مكتوبة يسلمها الناقل للشاحن نظير تسلمه لبضائع يتم نقلها بحرا تحت مسؤولية الناقل، فكان يمثل هذا الوصل دليل إثبات لعملية الشحن وكذلك معلومات حول البضائع وأمكنة شحنها وتفريغها. وقد ساعدت هذه الأوضاع الجديدة في التعامل التجاري البحري للشاحنين من إرسال بضائعهم إلى أطراف أخرى دون الحاجة لمرافقتها، هذه الأطراف هي من تسميها التشريعات

(1) د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 48.

(2) د: عزيز العيكي " دور سند الشحن في تنفيذ البيع كاف أوسيف"، ص 118، دار النهضة العربية، طبعة 1971، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

(3) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 29 يقول «... وبذلك أصبح سند الشحن المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية فهو يقوم في العمل بثلاث وظائف. فهو أداة لإثبات الشحن، كما يعتبر أداة لإثبات عقد النقل، وأخيرا فإنه يمثل البضاعة التي يتعلق بها و يقوم مقامها، بحيث يمكن من التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية...».

الحديثة، بما فيها القانون البحري الجزائري بالمرسل إليهم⁽¹⁾. وبظهور سندات الشحن وإتساع رقعة إستعمالها في النشاط التجاري البحري، برزت إشكالية الطبيعة القانونية لمركز المرسل إليه، وأثرها على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، و هذا إعتباراً أن هذا الأخير بات صاحب الحق في إستلام البضائع من الناقل، و هذا بمجرد أن يتقدم إليه دون تفريغها، حاملاً نسخة من سند الشحن الخاصة بها، فتدعم مركزه بمرور الأزمنة، و أصبح حقه ثابت في تسلّم البضائع رغم كونه غريب عن إبرام عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾ .

و على صعيد آخر يؤكد الشراح أن الشاحنين و مع مرور الزمن إعتادوا على قيّد مبالغ أجرة النقل وإستحقاقها في الميناء الذي تفرغ فيه البضائع في سندات الشحن، و ذلك بهدف التخلص من عبء أدائها إلى الناقلين يوم وصول البضائع و تفريغها، و بهذا أصبح المرسل إليهم هم بمثابة المدينين بها تجاه الناقلين، كما جرت الأعراف أيضاً على إلقاء عبء تفريغ البضائع من على ظهر السفينة على كاهل المرسل إليهم أيضاً، وهذا لتفادي مصاريف هذه العملية المضنية و المكلفة، و في هذه الظروف لم يعد المرسل إليه يحوز حقوقاً ناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع، بل أصبح يتعهد بتنفيذ العديد من الالتزامات التي ينتجها هذا العقد مثل دفع أجرة النقل، و التكفل بعمليات إنزال البضائع من السفن في موانئ التفريغ⁽³⁾ .

¹ د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 31.

أنظر كذلك :

POURECELET Michel « le transport maritime sous connaissance » droit canadien américain et anglais, Page 14, les presses de l'Université de Montreal, 1988, Canada.

² د : يعقوب يوسف صرخوه «الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي» ، ص 319، مطابع جامعة الكويت، طبعة 1985، الكويت.

أنظر كذلك: د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، 31 و ما بعدها.

³ د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 115.

و مهما يكن من أمر و تفاديا للتوسع المطنب في هذا الموضوع، فإنه يمكن القول أن الفقه التجاري إجتهد كثيرا في محاولاته لتأصيل الحق الشخصي المباشر للمرسل إليه وطبيعة العلاقة التي تربطه بعقد النقل البحري للبضائع و أطرافه، فقد أسس البعض هذا الحق و أسنده إلى النظريات والنظم التقليدية في القانون المدني، مثل نظرية الإشتراط لمصلحة الغير و نظرية النيابة الناقصة، و نظرية الخلف الخاص، في حين إتفق البعض الآخر على إعتبار مركز المرسل إليه ذي طابع خاص و متميز يرتبط بمقتضيات التجارة و مبادئها التي تخرج في الكثير من الحالات عن القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، في كثير المواضع⁽¹⁾.

المطلب الثاني

إثبات عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

شرحنا سابقا أن عقد النقل البحري للبضائع هو من العقود الرضائية (contrat consensuel)، و كان نتيجة لذلك أنه يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، خاصة و أن المشرع

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 69، يقول : «... المرسل إليه غير الشاحن ليس طرفا في عقد النقل و مع ذلك فقد إنعقد الإجتماع على أن المرسل إليه له حق مباشرة قبل الناقل في إستلام البضاعة، ألا أن الآراء القانونية قد تعددت في الأساس القانوني لهذا الحق، فيرى البعض أن الشاحن عند تعاقد مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه نيابة ناقصة، بحيث يعتبر المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل.

و يرى البعض الآخر أن عقد النقل يتضمن إشتراطا لمصلحة المرسل إليه و يترتب على هذا الإشتراط أن يكسب المرسل إليه حقا مباشرة قبل المتعهد الناقل بتنفيذ الإشتراط، و يرى البعض أيضا أن حقوق المرسل إليه والتزاماته، إنما تستند إلى سند الشحن وحده، فعقد النقل ينشئ رابطة بين الشاحن و الناقل و لكنه لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه و الناقل، بل يحكمها سند الشحن وحده.

وذهب البعض الآخر، و هذا ما نميل إليه إلى عقد النقل ثلاثي الأطراف، يضم الناقل و الشاحن و المرسل إليه، و أن المرسل إليه يعتبر طرفا في هذا العقد منذ إبرامه إستثناء من القاعدة العامة في نسبية أثر العقد، بجعل المرسل إليه طرفا ذا شأن في سند الشحن يتكافأ مركزه و مركز الشاحن، و يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن و منذ إرتباط الأخير به، و على كل فإن للمرسل إليه أن يتمسك بعقد النقل في مواجهة الناقل، كما أن للناقل بدوره أن يتمسك في مواجهة المرسل إليه ...».

الجزائري في الأمر 59-75 المعدل والمتمم المتضمن القانون التجاري، إعتبره من الأعمال التجارية التي تخضع مثلما هو معروف لمبدأ حرية الإثبات⁽¹⁾، و ذلك في حالة كون الناقل و الشاحن مكتسبون لصفة التاجر .

غير أن القانون البحري الجزائري - و أسوة بالتشريعات الحديثة⁽²⁾ - خرج على مبدأ حرية الإثبات، و أستوجب في المادة 749 بحري إثبات عقد النقل البحري للبضائع بالكتابة قائلا: « تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، و تعبر أيضا كسند لحيازة البضائع وإستلامها»، وهذا المحرر هو سند الشحن (le connaissance)، و نفس الأحكام تنطبق على عقود إيجار السفن⁽³⁾ (les contrats d'affrètement de Navires).

و الواضح في هذا الشأن أن إشتراط التشريعات البحرية الحديثة، بما فيها القانون الجزائري الكتابة في إبرام عقود النقل البحري للبضائع هو للإثبات، و ليس لصحة العقد لكونه عقد رضائي ينعقد بمجرد توافق إرادتي طرفيه مثلما سبق توضيحه، كما لاحظ الفقه الفرنسي من جهته أن إشتراط الكتابة في هذا الصدد مرجعه الأهمية الكبيرة للمصالح التي تشكل مضمون العقد، فكثيرا ما تقدر البضائع و السلع المنقولة بحرا بملايين الدولارات، هذا

(1) تنص المادة 30 من القانون التجاري الجزائري على أنه : «... يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية - بسندات عرفية - بفاتورة مقبولة - بالرسائل - بدفاتر الطرفين - بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى ، إذا رأت المحكمة وجوب قبولها...».

(2) نص المادة 197 من قانون التجارة البحرية المصري، رقم 8 الصادر سنة 1990 .
- نص المادة 5-3-5422L من القانون 420-66 الصادر في 18 جوان 1966 المتضمن قانون النقل البحري الفرنسي.

- نص المادة 198 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 الصادر سنة 1972.
(3) تنص المادة 642 بحري جزائري على أنه : «... يجب أن يثبت عقد إستئجار بالكتابة، و أن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن إلتزامات الأطراف، و لا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان.».

فضلا عن أن سند الشحن، أو وثيقة النقل تكون في غالب الأحيان محررة للتداول عن طريق التظهير (l'endossement du connaissance)، أو المناولة (la sous traitance du connaissance) (1) ، فيستوجب أن تكون مكتوبة، حتى يستطيع كل متعامل تنتقل إليه هذه السندات أن يكون على بيّنة من أمره، حول مضمونها بكل دقة(2).

وإذا لم يتوافر عنصر الكتابة (le connaissance écrit)، فإنه من الواضح عملا بما سبق بيانه، إثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة طرق الإثبات الأخرى مثل الإقرار، أو اليمين دون البيّنة أو القرائن(3). و الإقرار قد يأخذ صورة المراسلة (la correspondance) يتبادلها الطرفان، أو عبر وسيلة الإنطلاق في عملية تنفيذ بنود العقد، إذا تضمن هذا التنفيذ إقرارا، و الكتابة التي يصّب فيها عقد النقل البحري للبضائع تأخذ صورة محرر يطلق عليه «سند الشحن» و هو الوثيقة التي يحررها الناقل أو من ينوب عنه خلال مرحلة تسلمه البضائع من الشاحن، و بناء على طلب هذا الأخير، ولذلك أطلقت التشريعات البحرية، وحتى الفقه و القضاء على هذا النمط من النقل تميزا له عن إيجار السفينة (le transport maritime par affrètement بالنقل بسند الشحن le transport maritime par connaissance) (4) .

(1) René Rodiere : op-cit-page 418 et suivantes.

(2) د : حمدي العنيمي، المرجع السابق، ص 86.

أنظر كذلك : د: أكثم الخولي « دروس في القانون البحري و الجوي » ، ص 200، مطابع الجامعة، طبعة 1971، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

(3) د: محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 345.

أنظر كذلك : د: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 240.

د: محمد السيد فقي، المرجع السابق، ص 312.

د : علي المقدادي، المرجع السابق، ص 100.

(4) Arnaud Montas : op-cit-page 176 «... parmi d'autres documents maritimes, le connaissance (bill of Lading) , est le support documentaire principal du contrat de transport maritime. n'étant soumis à aucun formalisme particulier pour sa validité, le contrat de transport maritime est un contrat consensuel, sa conclusion s'accompagnant en pratiques de l'émission d'un connaissance, et l'écriture exigée par les législations, n'est qu'un autre moyen de preuve... ».

المبحث الثالث

وثيقة الشحن في عقد النقل البحري للبضائع في التشريعات المقارنة

سبق القول أن وثيقة الشحن (le connaissement) باللغة الفرنسية، و (bill of Lading) باللغة الإنجليزية هي وثيقة عقد النقل البحري. وقد كانت وثيقة الشحن عند ظهورها في حدود القرن الرابع عشر، بمثابة وصل (Reçu) يسلمه الناقل البحري للبضائع أو من ينوب به للشاحن، وهذا بهدف إثبات واقعة مادية تتمثل في تسلّم هذا الأخير للبضائع وشحنها على السفينة، ويتطور النشاط التجاري البحري أخذت وثيقة الشحن أدوارا جديدة، فأصبحت تمثل أيضا أداة لإثبات عملية النقل البحري للبضائع، والإلتزامات التي ينشأها العقد على كاهل أطرافه⁽¹⁾.

يتفق الشراح أن لوثيقة الشحن دور ومكانة حتى في واقعة إستئجار السفن (l'affrètement)، إذ يقوم الطرفان مؤجر السفينة ومستأجرها بتحرير سند الإيجار يأخذ صورة وثيقة مثبتة للعقد، وتحرر وثيقة شحن لإثبات عملية الشحن ذاتها (Connaissement de chargement)، أما إذا كان العقد المبرم بين الناقل والشاحن مضمونه عملية نقل بحري للبضائع، فإن وثيقة الشحن تعتبر بمثابة الوثيقة المثبتة للعقد والشحن أيضا⁽²⁾.

وتتميز وثيقة الشحن البحري بخاصية هامة ذات طابع عملي هي إمكانية تداولها، ذلك أنه يمثل حيازة البضاعة المشحونة على السفينة، وبذلك فإن تحوله من يد إلى أخرى ينتج عنه إنتقال الحقوق المرتبطة بالسلع والبضائع إلى طرف آخر، وهي العملية التي تسمح

(1) Yves Tassel : «les documents maritimes autres que le connaissement» in Etudes en l'honneur du professeur Henri blaise, Economica , 1995, page 69.

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص67.

بقيام الشاحن بالتّصرف في البضائع، إما بالبيع أو الرهن رغم كونها لا تزال في رحلتها البحرية (1).

ونظرا لأهمية موضوع وثيقة الشحن في عقود النقل البحري للبضائع، فسوف نقسم هذا المبحث إلى أربعة مطالب، نخوض في الأول تعريف وثيقة الشحن وشروطها والبيانات القانونية المستوجبة فيها، وفي المطلب الثاني ندرس أنماط وأشكال وثائق الشحن والتحفظات الواردة عليها.

وفي المطلب الثالث نحاول تحليل فكرة التداول بسندات الشحن الإلكترونيّة وآثرها القانوني على معاملات النقل البحري للبضائع، أما في المطلب الرابع والأخير، فسنتطرق بالدراسة لموضوع حجية سند الشحن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع وغيرهم في القانون الجزائري.

المطلب الأول

تعريف وثيقة الشحن، بياناتها والتحفظات الواردة عليها

أولاً: تعريف وثيقة الشحن

لم يعرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن في القانون البحري صراحة، بل ذكرها في الفصل الثاني من الباب الثالث من خلال المادة 748 منه بقوله: « بعد إستيلاء البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتّمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها » ، كما قرر في المادة 749 بحري أنه: «تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها، بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضاً كسند

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit- page 629 , «le connaissance est indispensable dans nombres d'opérations du commerce international, certaines marchandises se vendent couramment en filière ...le connaissance outil indispensable à leur négoce. le destinataire titulaire des droits que confère le connaissance est principalement du droit à la livraison...».

لحيازة البضائع و إستلامها» .كما أن التشريعات الحديثة لم تورد تعريفاً لوثيقة الشحن⁽¹⁾، وباستقراء المادتين السالفتين، يمكن تعريف وثيقة الشحن بأنها الإيصال، الذي يسلمه الناقل أو ممثله القانوني للشاحن، للدلالة على إستيلاء البضائع من هذا الأخير وشحنها فعلاً على ظهر السفينة، وذلك بغية نقلها إلى جهة محددة⁽²⁾.

لقد تطرقت معاهدة «بروكسل» لوثائق الشحن الصادرة سنة 1924، إلى الشحن بالسند من أجل الشحن، وذلك في المادة 3 فقرة 3 بقولها: « على الناقل أو الريان ، أو وكيل الناقل بعد إستلام البضائع و أخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناءً على طلبه، سند شحن.... »، ولم تكن المعاهدة بذلك، بل تعرضت في المادة 3 فقرة 7 لمحاولة إيجاد الحلول للمشاكل و الصعوبات التي يمكنها أن تظهر بسبب و بمناسبة العمل به، كما قررت الطرق التي يمكن من خلالها إستبدال سند شحن مشحون بالسند من أجل الشحن، فنصت على أنه: « إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الريان أو وكيل الناقل إلى الشاحن، يجب أن يؤشر عليه بكلمة «مشحون»، متى طلب الشاحن ذلك، على شرط أنه إذا كان الشاحن سبق أن إستلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع (أي سند

(1) - المادة 5-3-5422L من قانون النقل البحري الفرنسي.

- المادة: 199 من قانون التجارة البحرية المصري .

(2) Michel Poucelet : op- cit- page 128.

- أنظر كذلك: د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص 290.

- د: حمدي الغنيمي ، المرجع السابق، ص 87.

- د: عادل علي المقدادي ، المرجع السابق، ص 97.

- الملاحظ في هذا الصدد أن الفقه البحري أورد العديد من التعريفات لسند الشحن، فمنه من إعتبره إيصال (Reçu) الذي يوقع عليه الريان بتسلمه للبضائع على متن السفينة، كما إعتبره جزء آخر بأنه الوثيقة التي تتضمن عقد النقل، أو هو وثيقة لإثبات عقد النقل، بحيث لا يسلم إلى الشاحن إلا بعد إتمام شحن البضاعة على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها، أو هو عبارة عن سند (document) يشكل دليلاً لإثبات واقعة الشحن و لإثبات عقد النقل البحري ذاته.

من أجل الشحن) فعليه أن يردّ هذه الوثيقة مقابل إستلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة «مشحون»⁽¹⁾.

والخلاصة أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن إعتمدت إجراء إستعمال السند من أجل الشحن، والدليل على ذلك هو أنها قامت بتعليق إلتزام الناقل بإصدار سند شحن «مشحون» على طلب الشاحن نفسه، فإذا لم يطلبه ظل السند من أجل الشحن بمثابة سند نقل البضائع بحرا⁽²⁾. وقد أقرّ المشرّع الفرنسي من جانبه صراحة، إستعمال السند من أجل الشحن بنصه في المادة 33 من مرسوم 1966، على أن يسلم سند الشحن بعد تسلّم البضائع دون أن يشير بشيء إلى وضعها على ظهر السفينة⁽³⁾، وهي نفس المقتضيات التي سار عليها القانون البحري الجزائري في المادة 748 بقوله: «بعد إستيلاء البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن...» .

أما في فرنسا، فإنه يجري العمل حاليا بأعراف جديدة، تتماشى، وطبيعة العمل التجاري البحري في موانئ الشحن المتسم بالسرعة والفعالية في شحن البضائع على عدد كبير من السفن، إذ تم إعتقاد صيغة جديدة، يتحصل من خلالها الشاحنون على وثيقة سمّيت «الأمر بالوضع على الأرصفة» ، وهي التي حلت مكان مذكرة الشحن المعتمدة

(1) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص31.

أنظر كذلك : د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 67.

(2) Pierre Bonassies- Christian Scapel : op-cit- page 601 « lorsque le chargeur le demande , le transporteur se trouve dans l'obligation de lui délivrer un connaissance, pour les cargaisons commerciales ordinaires , la convention de Bruxelles (art3.3) , la loi française du 18 juin 1966(art18), les règles de Hambourg(art 14.1) le lui prescrivent .

le connaissance est établi par le « transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur». (Convention de Bruxelles art 3.3)»

(3) Rene Rondière- Emmanuel du PONTAVICE - op-cit- page 314: « ...d'autre part, tant que la marchandise n'est pas mise à bord, le connaissance qui en sera délivré n'aura pas grande signification pour les tiers. ce qui leur importe, c'est la certitude que telle marchandise est acheminée sur tel Navier. Elle ne leur est donnée que par le connaissance dit « embarqué» , qui fera foi du chargement de la marchandise à bord du Navire, mais qui ne pourra pas être délivré avant le chargement (art 34, décret de 1966) . Jusque- la ce que le chargeur pourra exiger, c'est un connaissance «reçu pour embarquement», qui à juste titre, jouit d'une moindre valeur dans le monde commercial...».

سابقاً، ولا يتم توقيع سند الشحن إلا بعد إتمام عملية شحن البضائع على متن السفينة، هذا ما يمكن إعتبره سند شحن مصحوب بعبارة «مشحون»⁽¹⁾.

ويرى الفقه البحري أنه إذا كان السند الذي يصدره الناقل عند تسلمه للبضائع، له فوائده بالنسبة للناقل، بحيث يسمح له بإتمام عملية ترتيب البضائع على السفينة، إلا أنه لا يخلو من فائدة بالنسبة للشاحن، إذ قد يحتاج هذا الأخير خلال الفترة التي تبقى فيها البضائع محل النقل البحري، في مخازن الناقل أو على أرصفة الميناء، الدليل على أنه بادر في تجسيد عقد بيع لهذه البضائع، إذا كان قد تعاقد مع طرف آخر، إذ عندئذ يقوم السند من أجل الشحن بدور سند الشحن العادي⁽²⁾.

وبواصل ذات الفقه تحليله بالقول أنه مع ذلك، فإن إستيلاء الناقل أو من ينوب عنه للبضائع على أرصفة الميناء، أو في أمكنة تكديسها خارجه مقابل سند من أجل الشحن لا يخلو من احتمال حدوث أضرار أو تلف لهذه البضائع، لأي سبب كان قبل عملية الشحن، كما قد يبادر الناقل بشحن البضائع على سفينة تابعة لشركة أخرى، في الوقت الذي يكون

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 602 «...on doit noter que la pratique actuelle dans les ports français a consacré progressivement une solution différente.

Ainsi que nous l'avons relevé, la prise en charge à quai, avant embarquement, donne lieu à l'émission d'un document dénommé auparavant « Note de chargement » devenu actuellement « ordre de mise à quai », (OMQ). le connaissance n'est signé qu'après chargement à bord du navire. il s'agit alors, bien entendu, d'un connaissance « embarqué ». la « note de chargement », constituant un « document similaire » au connaissance, au sens de l'article (1) , litt.(b) de la convention de Bruxelles, justifie l'application de celle-ci alors même que le connaissance ne sera jamais émis, la marchandise ayant été perdue avant sa mise à bord...».

- والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري، لم يتبنى في المواد 748 و 740 و 750 من القانون البحري، ما سارت عليه بعض التشريعات البحرية، على غرار ما ذهب إليه المشرع المصري في الفقرة الثانية من المادة 199 من قانون التجارة البحرية، والمتضمن منح الصلاحية للناقل بأن يسلم للشاحن إيصالاً (Reçu) يفيد تسلمه للبضائع قبل شحنها، ويتم إستبدال هذا الإيصال بوثيقة أخرى هي سند الشحن، بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة- وبهذا يكون المشرع الجزائري قد إعتد في هذا المجال وثيقة واحدة هي سند الشحن تفيد إستيلاء الناقل للبضائع وحيازته لها بقصد نقلها بحراً، كما أجاز في المادة 751 بحري للشاحن بعد شحن البضائع على السفينة أن يطلب وضع ملاحظة « مشحونة » على نفس السند.

(2) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص31 وما بعدها.

فيه السند من أجل الشحن، الذي صدر بشأنها متداولاً، مما يؤدي إلى قيام إشكالية تحديد حقوق حامل مثل هذا السند.

ثانياً: البيانات القانونية المستوجبة في وثيقة الشحن

نص المشرع الجزائري على البيانات الواجب ذكرها في وثيقة الشحن في عدد من مواد القانون البحري (les éléments du connaissance)، ف جاء في المادة 748 أن وثيقة الشحن لا بد وأن تتضمن هوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها. كما أورد في نص المادة 752 بحري قوله: «يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه: أ) - العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن، قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحاً، و بأي شكل كان، وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها، ب) - عدد الطرود والأشياء و كميتها و وزنها، كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة، ج) - الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة».

كما نص المشرع الجزائري في المادة 753 بحري أيضاً على ما يلي: «تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن. ويعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محرراً من مسؤوليته و إلتزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن»⁽¹⁾.

(1) - لقد أورد المشرع المصري البيانات الواجبة في سند الشحن في المادة 200، من قانون التجارة البحرية رقم 08 الصادر سنة 1990، كما نص المشرع الفرنسي على هذه البيانات في المادة 18 من قانون 18 جوان 1966، وفي

وبقراءة هذه المواد، يتضح أن المشرّع الجزائري وضمانا لمصادقية وثيقة الشحن في معاملات التجارة البحرية إستلزم تضمينها عديد البيانات، يأتي على رأسها هوية أطراف عقد النقل البحري وهما الناقل و الشاحن، إضافة إلى البضائع محل عملية النقل وعناصر الرحلة، وقيمة الأجرة التي يتلقاها الناقل بعد تنفيذ إلتزاماته⁽¹⁾.

وهوية البضائع (identification propre des marchandise)، تعتبر من أهم البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن،، فهي توضح نطاق إلتزام الناقل والحدود التي يمكن لمسؤوليته أن تقوم فيها في حالة حدوث تلف أو ضرر بالبضائع المنقولة⁽²⁾. ويجب أن تعين البضائع في وثيقة الشحن تعيينا واضحا دقيقا من حيث نوعها و مقدارها وطبيعتها، إضافة إلى وجوب ذكر الأوسام والعلامات والماركات التي تميزها عن غيرها من البضائع، إلى جانب وصف حالتها وشكلها الظاهر، وبمفهوم آخر لا بد أن تحتوي وثيقة الشحن أوصاف وحالات البضائع محل النقل تتطابق وما حرره الشاحن فيها عملا بما جاء في القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

المادة 33 وما بعدها من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966، كما وردت نفس المقترضيات في المادة 3 فقرة 3 من إتفاقية بروكسل، وفي المادة 15 من معاهدة هامبورغ.

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 290.

- أنظر كذلك: د : هاني دويدار، المرجع السابق، ص 242.

د: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 98 وما بعدها .

(2) د : محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 81.

- كذلك : د: حمدي الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 85.

د: محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 342.

(3) Rene Rodière- Emmanuel du PONTAVICE - op-cit- page 314: « ... le connaissance doit comporter certaines mentions. il porte dit l'article 33 du décret de 1966 « les inscriptions propres, à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer» . Les textes de 1966 ne disent pas qu'il devait être daté, mais c'est une nécessité qui résultait de l'obligation de le signer au plus tard dans les 24 heures après le chargement (art 37 décret 1966), un décret n°679 du 19 juin 1966 , art 31 l'article 3 à l'article 37 du décret du 31 décembre 1966 : «les originaux sont datés ...».

والى جانب هذا كله، يجب التنبؤ ببعض البيانات الأخرى الواجبة في وثيقة الشحن والتي لا تقل أهمية على هوية البضائع. فقد جاء في نص المادة 748 بحري جزائري وجوب تضمين هذه الوثيقة معطيات حول عناصر الرحلة البحرية مثل اسم السفينة وتاريخ إيجارها وأجل رسوها في ميناء التفريغ، والطريق أو المسار البحري المعتمد، إضافة إلى الأجرة (la prime de transport) الواجب دفعها إلى الناقل، وما قد يثور حولها من تساؤلات حول آجال ونسب إستحقاقها عند إتمام عملية النقل (1).

كما ألزم التشريع الجزائري، وعلى غرار التشريعات البحرية الحديثة(2) الشاحن بتوفير المعلومات الصحيحة والدقيقة حول طبيعة وعدد ومقدار البضائع محل عملية النقل البحري، وجعله مسؤولاً عن آثار تصريحاته غير الصحيحة أو غير الدقيقة، وهذا إعتباراً أن البيانات الخاصة بالبضائع تُدرج ضمن وثيقة الشحن على أساس تصريحات الشاحن(م1/753 بحري جزائري). وبذلك إعتبر المشرع الجزائري الشاحن ضامناً للناقل بخصوص تصريحاته فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، كما جعله مسؤولاً تجاه الناقل عن كل تلف أو ضرر أو خسارة أو مصاريف تكون ناشئة عن عدم صحة المعلومات المقدمة. كما منح القانون الجزائري للناقل صلاحية رفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن، والتي تتعلق بعدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع، عندما تكون لديه دواعٍ جدية للشك في صحتها، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها، أو عندما لا تكون علامات التعريف المتعلقة بالبضائع مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة (المادة 755 بحري جزائري) .

(1) د : محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 342.

أنظر كذلك: د: مصطفى كمال طه في مقاله المعنون:

"L'individualisation de la marchandise dans le connaissance, Gazette Fiseal, commerciale et industrielle, page 570- édition 1952, Paris.

(2) المادة 200 من قانون التجارة البحرية المصري - كذلك المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردني.

ويرى البعض أن واقعة النقص في البيانات الواردة في وثيقة الشحن لا يؤدي إلى بطلانها (la nullité du connaissance)، وإنما قد يؤدي إلى عرقلة وظيفته الاقتصادية كأداة لتمثيل البضاعة، وذلك في حالة حدوث تعامل على البضائع خلال الرحلة البحرية. كما و أن وثيقة الشحن لا تؤدي دورها في الإثبات إلا في حدود البيانات التي تحتويها⁽¹⁾. وعلى خلاف لما أورده بعض التشريعات البحرية بخصوص إلزام الناقل بتحرير عدد محدد من وثائق الشحن⁽²⁾، فإن المشرع الجزائري قرر ترك الحرية الكاملة للشاحن بطلب نسخ متعددة من الوثيقة التي يراها هذا الأخير ضرورية، شريطة أن تكون متطابقة و موقعة كلها من طرف الناقل أو من يمثله خلال 24 ساعة من أجل الشحن للبضائع، وفي زمن أقصاه مغادرة السفينة ميناء التحميل، كما يستوجب أن يوضح على كل نسخة من وثائق الشحن المتعددة تاريخ ومكان إصدارها⁽³⁾، وكان هدفه في ذلك التصدي لحالات

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص48.

أنظر كذلك:

Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 604 «...chacun des textes applicables donne une énumération différente des mentions que doit comporter le connaissance, (convention de Bruxelles art 3/3, loi du 18 Juin 1966. art 18 décret du 31 décembre 1966. articles 33 à 35, règles de Hambourg, art 15). le nombre des mentions visées est très variable, de 3 dans la convention de Bruxelles, à 15 dans les règles de Hambourg. Cependant, ces dispositions diverses appellent, quelles qu'elles soient deux observations:

Aucune de ces mentions n'est requise à peine de Nullité. le contrat de transport maritime est un contrat consensuel. de surcroit, aucune sanction spécifique ne vise le défaut de l'une des mentions prescrites.

d'autre part, sous des formulations diverses, les mentions reprises révèlent toujours des mêmes objectifs: déterminer les éléments du contrat de transport, donner la descriptions de la marchandise prise en charge, et permettre au transporteur d'exprimer, le cas échéant, ses réserves...».

(2) تنص المادة 202 فقرة 1 من قانون التجارة البحري المصري على أنه: « يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداهم إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها... ».

- والملاحظ هنا أن المشرع المصري، سمح في الفقرة 3 من المادة 202 السالف الذكر بتحرير وثيقة الشحن بالعديد من النسخ بطلب من الشاحن، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، وترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداهما، إعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل.

ويقضي قانون التجارة البحرية الأردني من جانبه بأن يلتزم الناقل بتحرير ثلاث نسخ من وثيقة الشحن وذلك في المادة 200 منه.

(3) تنص المادة 760 بحري جزائري على أنه: « يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها الأخير ضرورية ويبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ، ويجب أن ترفق البضاعة على متن

سرقة أو ضياع وثيقة الشحن وتكون النتيجة المنطقية لهذا الإجراء هو تسليم البضائع محل النقل البحري، بمقتضى إحدى هذه الوثائق إعتبار أن النسخ الأخرى لا أثر لها بالنسبة للناقل.

وفي حالة وقوع خلاف بين نسخ وثيقة الشحن (le différend entre connaissances)، فقد قرر المشرع الجزائري عدم إمكانية تمسك كل طرف بالبيانات المدرجة في الشحنة التي يحملها، إلا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة بين يدي الطرف الآخر (1).

ثالثا: التحفظات الواردة على وثائق الشحن

من المعروف أن الأعمال التجارية البحرية (les activités commerciales maritimes) يطبعها عامل السرعة، وهذا ما يمكن المتعاملين، سواء كانوا ناقلين بحريين أو تجار من تنفيذ عملية النقل وبيع البضائع، والانتقال مجددا لعمليات تجارية جديدة يحصلون من خلالها الأرباح المالية (2). ونظرا لبعض المعطيات العملية التي تصاحب عمليات النقل البحري للبضائع عادة، والتي يأتي على رأسها ضيق الوقت الذي تتم فيه عمليات الشحن مع وجوب الإنطلاق السريع للسفن لخوض الرحلة البحرية، فإنه يتعذر على طاقم السفينة غالبا التحقق من صحة البيانات التي يصرح بها الشاحن بخصوص البضائع التي تم شحنها، من حيث وزنها مثلا أو مقدارها أو حالتها، لذلك وتغاديا لتعرض الناقل

السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن. وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل، أو من يمثله، والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن، تواريخ ومكان إصدارها». (1) - أنظر المادة 762 بحري جزائري.

(2) د: حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 87 وما بعدها.

أنظر كذلك : د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 315.

د: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 105.

للمسؤولية عن بضائع لا يعرف مدى صحة البيانات المتعلقة بها ، سارت الأعراف على أن يوافق الناقل على المعلومات التي يصرح بها الشاحن عن البضاعة المشحونة، مع إدراج في سند الشحن ما جرى تسميته بـ «التحفظات» (les réserves sur connaissance)⁽¹⁾.

والتحفظات هي عبارة على ملاحظات تكتب على هامش أو أسفل ما تضمنه سند الشحن من معطيات حول البضاعة المشحونة، وكان الهدف من إبتكارها أن تُفقد البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة قدرا كبيرا من حجيتها⁽²⁾ . و من أمثلة التحفظات أن يقرر سند الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضائع هي «حسب قول الشاحن» (qui dit être)، أو أن « الناقل لم يقرّها» (sans approuver)، أو أن البضائع المشحونة مجهولة من حيث الوزن أو المقدار أو المحتوى، أو الحالة أو القيمة.

ويتفق الفقه البحري⁽³⁾ أن إدراج هذه التحفظات في سند الشحن، يجعل هذه الوثيقة تفقد حجيتها تجاه الناقل من حيث البيانات الواردة فيها والمتعلقة بالأوصاف الخاصة والمحددة للبضائع المشحونة، و أن من يدّعي صحة هذه الأوصاف، سواء كان الشاحن أو المرسل إليه، أن يقدم الدليل على الحالة الحقيقية للبضائع يوم شحنها، وعلى عدم صحة هذه التحفظات.

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 621 « ...s'il accepte les énonciations portées par le chargeur au connaissance en signant celui-ci sans observation , le transporteur est présumé avoir reçu une marchandise conforme à ces énonciations , tant en quantité qu'a l'égard de leur état apparent . Nous venons de la constater, cette préemption est extrêmement lourde : si elle admet la preuve contraire à l'encontre du chargeur, elle est en revanche irréfragable à l'égard du destinataire, tiers porteur de bonne foi du connaissance ...».

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق ، ص82.

(3) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص292 يقول: «... وعلى هذا إذا إكتشف عجز أو تلف في البضاعة عند الوصول ، فلا ينهض سند الشحن بذاته دليلا على أن الناقل قد تسلّم البضاعة الموصوفة في سند الشحن، وكان على المرسل إليه أن يقيم الدليل على أن الریان قد تسلّم البضاعة كما هي موصوفة في سند الشحن. على أن هذا الإثبات متعذر إن لم يكن مستحيلا في أغلب الحالات، مما يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف ...» .

سبقت الإشارة إلى التحفظات التي يبديها الناقل في سند الشحن على البضائع المشحونة تهدف في الحقيقة والواقع إلى إعفائه من أية مسؤولية في هذا الخصوص، فضلا أنها تقوّض حجية سند الشحن في الإثبات، وتنتقص من قيمته الإئتمانية إلى حد كبير، لذلك تبني المشرّع الجزائري، وعلى غرار التشريعات البحرية الحديثة، الحكم المقرر في معاهدة بروكسل لسندات الشحن، وقضى ببطلان هذه التحفظات إلا في حالتين إستثنائيتين وهي:

إذا كانت لدى الناقل دوافع جدية للشك في عدم صحة البيانات التي أدلى بها الشاحن، وإذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها، (المادة 755 بحري جزائري، فقرة 2) (1)، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل، فإن لم يتمكن من إثبات ذلك، إستوجب عدم إعطاء أي اعتبار للتحفظ الوارد في سند الشحن (2).

ويستخلص من هذا النص، أنه فضلا عن بيان الحالات التي يجوز فيها للناقل إبداء تحفظات عن البيانات الواردة في سند الشحن، ضرورة توضيح عمل هذه التحفظات وإلا فقدت هذه الأخيرة كل قيمة، و قد حرص القضاء الفرنسي في قراراته ألا تصبح هذه التحفظات من التحفظات المعتادة والجارية في سندات الشحن، ولذلك فإنه قرر بطلان التحفظ الذي يرد بصيغة عامة مطلقة (les réserves par observations générales dans le connaissance) من غير توضيح للأسباب الجدية التي دعت إلى الشك في صحة

(1) المادة : 205 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري - المادة : 5-5422L من القانون البحري الفرنسي.

(2) د : أحمد محمود حسني ، المرجع السابق، ص 40.

أنظر كذلك: د: عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص52.

البيانات التي يدلي بها الشاحن، أو الأسباب التي دعت إلى عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق منها (1).

والواضح أن التحفظات الواردة على البيانات التي يوردها الشاحن في سند الشحن، إنما تخص كمية البضائع ونوعيتها، ويكون أثرها الأول أنها تغيّر من صورة سند الشحن من سند نظيف (un connaissance propre)، إلى سند معيب أي يتضمن ملاحظات تجعله يفقد من فعاليته، وهي تلعب دورا في عملية الإثبات لصالح الناقل ضد الشاحن في حالة رفع دعوى المسؤولية من الشاحن على الناقل (2).

خطابات الضمان:

يتفق الفقه البحري على الأثر السلبي الذي تخلفه التحفظات الكثيرة التي ترد على البيانات التي تتضمنها وثيقة الشحن، فهذه التحفظات العديدة تسبب مضايقات متعددة للشاحن منها إعاقة تداول وثيقة الشحن وعرقلة التعامل التجاري على البضائع، وبمعنى آخر فإنها تضعف من قوة وثيقة الشحن وحجّيتها تجاه الغير، إذ تجعله يعزف عن شراء البضائع، أو الموافقة على إبرام عقود رهن بخصوصها مع توافر هذه التحفظات، التي غالبا ما تدخل الشكوك والتساؤلات حول الحالة الحقيقية لهذه البضائع (3).

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 622« ...sous des variations de forme, les exigences des divers textes ici cités apparaissent constantes. pour être efficaces, les réserves doivent être spéciales, c'est-à-dire visant une spécification précisément désignée et non une observation générale dépourvue de support, et motivées, c'est-à-dire désignant précisément les causes ou les manifestations du désaccord avec les déclarations du chargeur. On trouve par un exemple remarquable de réserve répondant aux exigences légales dans un arrêt de la cour de Paris du 9 juillet 1985, où la réserve énonçait entre autre : « liens de bottes des poteaux insuffisamment résistants pour les manipulations de chargement/ déchargement. Poteaux nus sans protection bien que fragiles. 240 poteaux présentent déformations, 55 poteaux avec extrémités écrasées...».

(2) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 84.

(3) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 293.

أنظر كذلك: د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 101.

وتحت الضغوطات والصعوبات التي نتجت عن تداول وثائق شحن محملة بالتحفظات الكثيرة، إبتكر الشاحنون وسيلة جديدة يخلّصون بها وثائق الشحن من هذه التحفظات، وذلك بأن يُمكن الشاحن قائد الباخرة، أو من يمثله من الريان تعهدا تعارف على تسميته في النشاط التجاري البحري، بـ « خطاب الضمان » (les lettres de garantie au chargement) موضوعه إمكانية تعويضه عما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد الشاحن إدراجها بوثيقة الشحن، في مقابل أن يصدر الريان وثيقة شحن نظيفة أي خالية من كل تحفظ، (le connaissance net) (1).

وقد سار الفقه والقضاء على إعتبار هذه الخطابات صحيحة وذات حجّية، في العلاقة التي تربط الشاحن بالناقل(2)، بل هناك من أعتبرها صحيحة سواء أكانت بمثابة شروط إعفاء من المسؤولية، أم كانت إتفاقات الهدف منها دحض حجّية وثيقة الشحن في الإثبات بالنسبة لطرفيه(3)، أما بالنسبة للغير فلا تكون لهذه الخطابات حجّية في مواجهته، بحيث يكون للمرسل إليه أن يطالب الناقل بالبضائع وفقا لحالتها ومواصفاتها الواردة في وثيقة الشحن، ويجوز له المطالبة بالتعويض عن كافة الأضرار التي يمكن أن تلحقه بسبب إستلامه البضائع تكون حالتها مغايرة لما ورد في وثيقة الشحن التي يحوزها(4).

وقد كان من أوائل التشريعات البحرية التي تعرضت لخطابات الضمان، القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966، الخاص بعقود إيجار السفن والنقل البحري، فقد نصت المادة 20 منه على أنه: « كل الأوراق أو الإتفاقات التي يتعهد بموجبها الشاحن

(1) Rene Rodière- Emmanuel du PONTAVICE - op-cit- page 320 : « ... cette solution accroît l'intérêt pour le capitaine de faire dans les limites autorisées par la loi, les réserves qui s'imposent compte tenu des circonstances. Mais les réserves qu'il va légitimement prendre dans le connaissance, vont enlever à ce dernier sa valeur de titre sûr. la pratique a alors imaginé d'engager le capitaine à délivrer un connaissance net (clean) en le protégeant contre les révélations ultérieures d'inexactitude par une lettre de garantie ...».

(2) د: علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص387.

(3) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص85.

(4) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص344.

بأن يعوض الناقل عندما يكون هذا الأخير أو ممثله قد قبل تسليم وثيقة شحن بدون تحفظات، تعتبر هذه الإتفاقات باطلة وعديمة الأثر بالنسبة للغير، إلا أنه يمكن التمسك بها في مواجهة الشاحن. وإذا كان التحفظ الذي أغفل إراديا يتعلق بعيب في البضائع يعلمه الناقل أو كان عليه أن يعلمه، فإنه لا يمكنه أن يتمسك بهذا العيب للتخلص من مسؤوليته، ولا يستفيد من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 28 من هذا القانون»⁽¹⁾.

ومن جهته بادر المشرع الجزائري بتقنين ما إستقر عليه الفقه والقضاء، بخصوص عدم حجية خطابات الضمان في مواجهة الغير، وذلك في المادة 757 بحري، بقوله: «تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الإتفاقات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل، حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها، بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن»⁽²⁾.

وقد تعرضت قواعد هامبورغ لخطابات الضمان وقررت بطلانها، وعدم ترتيبها أي أثر قانوني تجاه الغير، بما في ذلك المرسل إليه أو غيره تكون وثيقة الشحن قد إنتقلت إليه، كما إعتبرتها صحيحة بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع، إلا في الحالة التي يتعمد فيها الناقل الغش ضد طرف من الغير، بما في ذلك أي مرسل إليه يكون قد تصرف إعتقادا على الوصف الوارد للبضائع في وثيقة الشحن، وهذا ما ورد واضحا في الفقرات 2 و 3 من المادة 17⁽³⁾، وهي المقتضيات التي نقلتها عن القانون والقضاء في فرنسا.

(1) المادة 20 من قانون إيجار السفن والنقل البحري الفرنسي، الصادر بتاريخ 18 جوان 1966.

(2) أنظر المادة 757 من القانون البحري الجزائري.

(3) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 628 «... on peut observer que les règles de Hambourg, article 17, se sont, à nouveau largement inspirées du texte français, comme aussi de la jurisprudence française. Ainsi, l'alinéa 3 de cet article dispose que la lettre de garantie délivrée par le chargeur, est valable « à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur... en s'abstenant de faire des réserves... à l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. si dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur ».

المطلب الثاني:

أنماط وثائق الشحن وطرق تداولها

لقد تساءل بعض الفقه الفرنسي وبغرابة عن واقعة عدم تطرق إتفاقية بروكسل لسنة 1924 ولا نصوص القانون الفرنسي ولا حتى قواعد هامبورغ للأشكال التي يمكن لوثائق الشحن أن تتخذها، فالمادة 49 من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966 لم تتطرق إلى أشكال وثيقة الشحن إلا عند خوضها لموضوع تسليم البضائع المشحونة، وفي هذا الوضع يوصي ذات الفقه الإستعانة بالنظرية العامة للسندات في القانون التجاري لتحديد هذه الأشكال (1).

ومن جهته فإن المشرع الجزائري نص على أشكال ووثائق الشحن في المادة 758 بحري بقوله: «يمكن وضع وثيقة الشحن: (أ) - بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية، (ب) - لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، (ج) - لحاملها، إذا لم يعين الشخص في وثيقة الشحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن». وأضاف في المادة 759 بحري قوله: « يمكن نقل وثيقة الشحن لأسم شخص آخر أي:

(أ) - وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن دين، (ب) - وثيقة الشحن لأمر بالتظهير، (ج) - وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن بإسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة و إستلامها » .

وبتحليل المادتين السالفتين يتضح أن القانون البحري الجزائري، وعلى غرار

التشريعات الحديثة صنّف وثائق الشحن إلى وثائق شحن إسمية (Le connaissance

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 629 « ...curieusement, rien dans la convention de Bruxelles de 1924, ni dans les textes du droit français, pas plus que dans les règles de Hambourg, ne précise quelles sont les formes que peut revêtir le connaissance. l'article 49 du décret du 31 décembre 1966 n'évoque les formes du connaissance qu'a propos de la livraison de la marchandise. il faut donc s'en remettre à la théorie générale des titres du droit commercial pour déterminer ces formes... » .

(nominatif)، ووثائق شحن لإذن أو لأمر (le connaissance à ordre)، ووثائق شحن للحامل (Le connaissance au porteur) (1).

1- وثيقة الشحن الإسمية:

وثيقة الشحن الإسمية هي التي تكون بإسم شخص معين، وتحرر الوثيقة في الحالة التي يعرف فيها الناقل الشخص الذي يستلم البضائع في ميناء الوصول، أو الذي يكون فيه الشاحن والمرسل إليه شخص واحد(2)، ويكون حاملا قانونيا لوثيقة الشحن، الشخص المبين إسمه فيها أو المحال إليها إذا كانت الوثيقة إسمية. والمعروف أن التنازل عن وثيقة الشحن الإسمية يكون بتطبيق القواعد المقررة بخصوص حوالة الحق المنصوص عليها في المادة 239 من القانون المدني الجزائري، التي تستوجب موافقة الناقل وقبوله للحوالة، أو إعلانه بها(المادة 241 م ج). ولا يمكن أن تبرأ ذمة الناقل في وثيقة الشحن الإسمية إلا بواقعة تسليم البضائع المنقولة للشخص الذي ذكر إسمه في الوثيقة أو المحال له وثيقة الشحن عملا بإجراءات الحوالة المدنية، ولا يمكن رفع دعوى المسؤولية الخاصة بالبضائع المقيدة في وثيقة الشحن، إلا من الطرف الذي ذكر إسمه في الوثيقة، أو من إنتقل إليه الحق فيها(3).

2- وثيقة الشحن لإذن أو لأمر:

وثيقة الشحن الإذنية أو لأمر واسعة التداول ومنتشرة العمل بها في النشاط التجاري البحري، ويرجع ذلك لبساطة عملية تحويل الوثيقة، ويكون تداولها عن طريق

(1) المادة 203 من قانون التجارة البحرية المصري- المادة 49 من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966 في فرنسا.

(2) Pourcelet Michel : « Le transport maritime sous connaissance en droits canadien, américain et anglais » N°14, les presses de l'université de Montréal . CP page 128- ed1972 CANADA.

(3) د: هاني دويدار، المرجع السابق، ص244.

أنظر كذلك: د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص323.

د: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص103.

التظهير (l'endossement du connaissance)، مثل الأوراق التجارية، وتطبق على التظهير أحكام القانون التجاري (المادة 396 و ما بعدها)، كما يترتب على تظهير وثيقة الشحن لأمر نقل ملكية البضائع للمظهر له، وبذلك يجوز لهذا الأخير أن يطالب الناقل بتسليمها له في ميناء الوصول، كما يتمتع على الناقل تسليم هذه البضائع لغيره⁽¹⁾.

والملاحظ في هذا الصدد أن من آثار تظهير وثيقة الشحن لإذن، أنه لا يمكن للناقل الإحتجاج في مواجهة المظهر له بالدفع التي له تجاه الشاحن المظهر، إذ أن قاعدة عدم جواز الإحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية تنطبق على إنتقال وثيقة الشحن بطريق التظهير، كما هو الحال في الأوراق التجارية، ونتيجة لذلك لا يمكن للناقل الإحتجاج بشروط مشاركة الإيجار على الغير حامل وثيقة الشحن، ما لم تتضمن الوثيقة شرطا بالإحالة على مشاركة الإيجار⁽²⁾.

وفي الحالة التي تكون فيها وثيقة الشحن مظهرة للتوكيل (endossement pour procuration)، فإنه يجوز للمظهر إليه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بصفته ممثلا عن الشاحن أو المرسل إليه، كما يجوز تبعا لذلك للناقل أن يحتج في مواجهته، بما قد يكون له من دفع تجاه الشاحن أو المرسل إليه⁽³⁾.

3- وثيقة الشحن لحاملها:

يجمع الفقه البحري على أن وثيقة الشحن لحاملها نادرة التعامل في الحياة العملية، ومرد ذلك الأخطار المحتملة التي يمكن أن يتعرض لها صاحبها كالضياع أو السرقة، إذ

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 629 « ...c'est le plus utilisé, il suffit d'assortir l'indication du nom du destinataire de la mention « à ordre » pour que le connaissance puisse se transmettre, comme les effets de commerce, par simple endos(signature portée au verso du titre). le Doyen Rodière, pensait même qu'un connaissance ne portant pas la mention à ordre pouvait se voir reconnaître cette qualité, au moins tant qu'il ne porte pas la mention « non à ordre » la pratique paraît en ce sens, mais aucune jurisprudence ne peut être citée à l'appui de la thèse ainsi proposée, même si, sans doute, elle mérité l'approbation... ».

(2) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص50.

(3) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص299.

أن هذا الشكل يصدر دون أن يحمل إسم المرسل إليه، وتتم تداول الوثيقة بطريق المناولة أو التسليم، وفيه تسلم البضائع لمن يحمل وثيقة الشحن عند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ⁽¹⁾.

-التداول بوثائق الشحن الإلكترونية و إشكالاتها:

لقد أدى إستعمال الوسائل الإلكترونية من طرف المتعاملين في النشاط التجاري البحري في أوروبا مع نهاية القرن التاسع عشر، بغية تطوير وتنمية التجارة الدولية إلى ظهور فكرة العمل على تحويل سند الشحن في نقل البضائع بحرا من صورته الورقية إلى نمط جديد يسمى وثيقة الشحن الإلكتروني، (Le connaissance électronique). وقد تساءل الفقه البحري حول إمكانية تجسيد هذه الفكرة على أرض الواقع، إعتبارا للطابع السامي لوثيقة الشحن بالمقارنة مع سندات النقل الأخرى التي تتميز بطابع التفاوض والتمثيل بخصوص البضائع المنقولة بحرا⁽²⁾.

وخلال إجتماعات لجنة العمل حول تسهيل وتبسيط إجراءات التجارة الدولية في فرنسا، تمت مناقشة دراسة تضمنت إمكانية إستبدال وثائق الشحن ببطاقات ذاكرة (cartes mémoires) تقدم بها الألماني « كارل ريهاشك » (Dr. Karl Rihaczerk)، وذلك في 16 ديسمبر 1985 تحت عنوان « بطاقة الذاكرة المستعملة كوثيقة شحن » ، كاشفا الأهمية البالغة لوثائق الشحن الإلكترونية في التجارة الدولية، موضحا المشاكل التي تعترض بروز مثل هذه الوثائق على الصعيد الدولي، من بينها التوقيع عليها، و إن كان بإمكان المتعاملين

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص51.

أنظر كذلك: د: أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 72.

(2) Rene Rondière- Emmanuel du PONTAVICE - op-cit- page 327: « ... une question tout à fait différente est de savoir s'il est possible d'informatiser le connaissance lui-même- la supériorité du connaissance sur les autres documents de transport est en effet son caractère négociable et représentatif de la marchandise. On se demande donc s'il serait possible de trouver l'équivalent du connaissance dans un procédé informatisé dont la fiabilité serait identique à celle du connaissance ...».

التغلب عليها بطرق أخرى ، مثل اللجوء إلى التوقيع الرقمي (la signature électronique) لنقل هذه الوثيقة عن طريق التلكس⁽¹⁾.

وقد حاولت بعض شركات الملاحة البحرية في أوروبا مع مطلع التسعينيات إبتكار أنظمة تدعو إلى خوض تجربة التعامل الإلكتروني لوثائق الشحن، وفي هذا الإطار قامت شركة «سيدووس» (SEYDOX) بإصدار وثيقة شحن تجمع بين النمطين الورقي والإلكتروني. وعلى الرغم من النجاح النظري الذي حققته هذه المبادرة في التقليل من تداول الوثائق الورقية، إلا أنها لم تنتشر بين أوساط متعاملي التجارة البحرية، الأمر الذي أدى إلى هجرها في سنة 1998م.

ويرى الفقه البحري أنه وبالعودة إلى ما يجري في النشاط التجاري البحري اليوم، هو أن وثيقة الشحن الإلكترونية مستعملة على نطاق واسع من بعض الناقلين، وأن هذا السند بإمكانه تأدية المهام الأساسية التي تضمنها الوثيقة الورقية بصورة فعّالة، مثل إثبات عقد النقل وتسليم البضائع محل عملية النقل البحري. ويؤكد ذات الفقه أنه ورغم جدية هذا المسعى الذي إبتكره الناقلون، فإن الإشكالية الأساسية فيه تكمن في عدم ضمانه لنطاق كافي للتفاوض⁽²⁾.

ونتيجة للإنتقادات التي وجهت للأنظمة التي حاولت إستبدال وثيقة الشحن الورقية بسند إلكتروني، مثل « سيدوكس » و اللجنة البحرية الدولية، سنة 1990 والمتمثلة في ضعف الأمان، فقد ظهر نظام « بولييرو » ، (BOLERO) سنة 1996 الذي تحصل على

(1) Emmanuel du PONTAVICE « l'informatique et les documents du commerce extérieur » in Revue de jurisprudence commerciale, numéro spécial-1979 page 435- et in Revue française, de comptabilité- novembre et décembre 1979- page 629- Paris .

(2) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op- cit-page 635 « ...la création et l'utilisation du connaissance électronique par certains des plus grands armateurs mondiaux, s'intègrent dans le champ plus vaste du commerce électronique... pour s'en tenir à l'essentiel et à la pratique maritime, il peut être constaté à ce jour que le connaissance électronique est largement utilisé par certains transporteurs maritimes, et que ce type de document peut remplir efficacement les fonctions de base qui sont celles de la L.T.M : preuve du contrat de transport, reçu des marchandises...».

تصديق (T.T.C.SWIFT) على عكس سابقه⁽¹⁾، وقد إستحسن المختصون هذا النظام الجديد بإعتباره قادر على تنظيم العلاقات بين الأطراف الأصلية لعقد النقل البحري مع إمكانية إقحامه واقعة التفاوض، إلا أنه ورغم هذا كله فقد وقف الفقه على عدم قدرة نظام « بوليرو » على تنظيم العلاقات مع الغير، أي الغير حامل وثيقة الشحن، مثل أصحاب البنوك والدائنين، معتبرا أن وثيقة الشحن الإلكترونيّة لم تتخلص بعد من طابعها النظري⁽²⁾.

المطلب الثالث:

حجية وثيقة الشحن في الإثبات في القانون الجزائري

لقد جاء القانون البحري الجزائري واضحا بخصوص حجية وثيقة الشحن في الإثبات، فقد نص المشرّع في المادة 761 بحري قوله: « تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل ، ثابتة بالقرينة ، بالنسبة لإستيلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية».

وبخصوص حجية وثيقة الشحن في الإثبات، فإنه يتعين التفرقة بين حجية الوثيقة بين طرفيه، وهما الناقل والشاحن، إضافة إلى المرسل إليه، إذا كان هو نفسه الشاحن، وحجية الوثيقة بالنسبة للغير، مثل المؤمن على البضائع (l'assureur)، أو المرسل إليه إذا كان شخصا غير الشاحن أو من يمثله.

(1) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 78.

أنظر كذلك : د: حسين شحادة الحسين، « موقف البنك من المستندات المخالفة في الإعتماد المستندي »، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس، الطبعة الأولى، ص 246، 2001، جمهورية مصر العربية.

(2) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 636 « ...un système de type contractuel, tel que BOLERO par exemple, peut organiser les relations entre les parties initiales, et y intégrer la négociabilité, mais il sera toujours impuissant à régir les relations avec les tiers, tiers porteur du connaissance , banquier, créanciers. Le « connaissance électronique » au plein sens du terme, paraît donc toujours procéder, actuellement de » la théorie ... ».

1-حجية وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن:

تعتبر وثيقة الشحن بما تتشكل من بيانات نصت عليها المادة 752 بحري جزائري، وبالشكل المنصوص عليه في المادة 758 من ذات القانون، حجة بين الناقل والشاحن، وذلك بخصوص مسألة إثبات عقد النقل البحري وكل ما تضمنه من بنود وشروط، أو العمليات المادية التي تدخل في تنفيذه، مثل إجراءات الشحن أو تسليم البضائع محل عملية النقل البحري إلى الناقل بالحالة والصورة المذكورة في الوثيقة ، وفي الآجال المبينة فيها (1). ويتفق الفقه على أن حجية و إثبات عكس ما جاء فيها، فيمكن للناقل أن يثبت مثلا أن عمليات شحن البضائع على سفينته لم تتم أصلا، أو كانت حالتها أو أوصافها مختلفة عما ورد في وثيقة الشحن، وللشاحن أيضا صلاحية إثبات عكس ما يصرّح به الناقل عند قيام النزاع (2).

2-حجية وثيقة الشحن بالنسبة للغير:

لا تنحصر حجية وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن فحسب، بل أنها حجة أيضا بالنسبة إلى الغير، وليس في حجية وثيقة الشحن بالنسبة للغير إستثناء من القاعدة العامة التي تقرر بأن العقد يقتصر أثره على المتعاقدين، ذلك أن وثيقة الشحن تثبت أن بضائع معينة قد تم شحنها لنقلها بحرا، وهذا ما يمكن وصفه بالواقعة ذات الطابع المادي والقانوني في آن واحد، وبالتالي يتحمل الغير كل الآثار الناجمة عنها، ولو لم يكن لإرادتهم دخلا في حصولها، فيلتزمون بإحترامها (3).

(1) د: حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص89.

أنظر كذلك: د: علي البارودي، المرجع السابق، ص149.

(2) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص300.

أنظر كذلك: د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 345.

(3) د : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص301.

وعلى خلاف القانون البحري الجزائري، فإن تشريع التجارة البحرية المصري، نص في الفقرة الثانية من المادة 210 منه على عدم الجواز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من الوثيقة، أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويمكن لهذا الغير القيام بذلك، كما إعتبرت الفقرة الثالثة من نفس المادة المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه. وخلاصة ذلك أنه إذا كان إثبات عكس بيانات وثيقة الشحن جائزا وممكنا في العلاقة بين الناقل والشاحن، فإنه لا يمكن للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن تجاه الغير حسن النية (le tiers de bonne foie)، الذي لا علم لديه بعدم صحة بيانات الوثيقة، وهذا الحكم مستنبط من معاهدة بروكسل لسنة 1924، والذي كان الهدف منه تدعيم وثائق الشحن بقدرة إئتمانية تسهل عمليات تداولها، كما يتطابق وما قرره التشريع البحري على الناقل من الإلتزام بالتحقق من صحة ودقة البيانات التي يدلي بها الشاحن⁽¹⁾.

(1) د : محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 92 وما بعدها
أنظر كذلك: د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 98 وما بعدها.
د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 209.

الفصل الثاني :

الآثار القانونية لتنفيذ عقد النقل البحري

للبضائع في القانون الجزائري

الفصل الثاني:

الآثار القانونية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

إذا نشأ عقد النقل البحري للبضائع صحيحاً بأركان إنعقاده وشروط صحته رتبّ إلّاتزامات متبادلة في ذمة طرفيه أي الناقل والشاحن، فيلتزم الناقل بشحن البضائع ورسّتها ونقلها والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية، ثم تفريغها وتسليمها في ميناء الوصول لمن له الحق في ذلك عملاً بوثيقة الشحن، كما يلتزم الشاحن من جهته بتسليم البضائع ودفع أجرة النقل.

وسوف نعالج هذا الموضوع في مبحثين، نخوض في الأول إلّاتزامات الشاحن، أما في المبحث الثاني، فسنتطرق بدراسة إلّاتزامات الناقل طبقاً لما ورد في القانون البحري الجزائري والمقارن.

المبحث الأول:

إلتزامات الشاحن البحري في التشريع الجزائري

يلتزم الشاحن - عملا بعقد النقل البحري- بالالتزامين أساسيين وهما: تسليم البضائع محل عملية النقل للناقل، ودفع أجرة النقل.

المطلب الأول:

الإلتزام بتسليم البضائع للناقل

نص المشرع الجزائري في القانون البحري على هذا الإلتزام في المادة 772 بحري بقوله: « يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأماكن المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف، أو حسب العرف في ميناء التحميل. وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها»، و قد أوردت التشريعات البحرية نفس هذه المقتضيات الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع⁽¹⁾.

يتضح من قراءة نص هذه المادة، أن المشرع الجزائري رتب على الشاحن إلتزاما مصدره عقد النقل البحري للبضائع مضمونه تسليم البضائع محل عملية النقل إلى الطرف الآخر وهو الناقل، وذلك في الآجال والمكان المتفق عليها عند التعاقد أو اللذين تقضي بهما الأعراف المطبقة في ميناء الشحن، إذا لم يورد إتفاق يخالف بذلك. كما رتب المشرع عقوبة على الشاحن الذي يتأخر عن تنفيذ هذا الإلتزام وذلك بإلزامه بدفع التعويض اللازم

⁽¹⁾Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 665 « ... Aux termes de l'article 39 du décret du 31 décembre 1966, le chargeur doit présenter la marchandise pour embarquement à bord du Navire «aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement ». l'article 43 du même texte aménage la sanction : si le chargeur ne « présente pas sa marchandise en temps et lieu », il devra indemniser le transporteur du préjudice qu'il lui aura fait subir, mais cette indemnisation « sera au plus égale au montant du fret convenu ». celui-ci constitue, en effet, la mesure naturelle du préjudice subi par le transporteur ... ».

- أنظر كذلك نص المادة 2/205 من قانون التجارة البحرية المصري.

عن أضرار التأخير التي أصابت الناقل، شريطة أن لا يزيد مبلغ التعويض على مقدار الأجرة.

والتشريع البحري الجزائري- مثله مثل باقي أنظمة النقل البحري الحديثة- لم يقصر إلتزام الشاحن في هذا الإطار على مجرد إتمام مهمة تسليم البضائع للناقل في الأجل والمكان المقرران في عقد النقل، أو اللذين تقضي بهما الأعراف السائدة في ميناء الشحن، بل تعدى ليشمل العديد من الإلتزامات الأخرى التي يستوجب على الشاحن أدائها، مثل إلتزامه بتقديم المعلومات الصحيحة والدقيقة على طبيعة وحال ونوع البضائع ، يتم جردها في وثيقة الشحن، وكل مخالفة لهذا الإلتزام تجعل الشاحن مسؤولا عن تعويض كافة الأضرار التي قد تنشأ عن عدم صحة هذه المعلومات، حتى لو إنتقلت وثيقة الشحن إلى طرف آخر (1).

ويلتزم الشاحن كذلك بتسليم بضائع لا تتطوي على خطر يمكن أن يعرض حياة الربان أو سلامة السفينة والبضائع إلى الخطر، أما إذا كانت هذه البضائع ذات طابع خطر مثل كونها قابلة للإشتعال أو الانفجار، وقع على الشاحن الإلتزام بإخطار الناقل بذلك، وأن يضع على هذه البضائع بيانات مرئية وواضحة تحذر من أخطارها وتوضح سبل الوقاية منها، وهذا ما أكده المشرع الجزائري⁽²⁾، فإذا خالف الشاحن هذا الإلتزام، بأن قام بشحن

(1) تنص المادة 752 بحري جزائري على أنه: « يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه: (أ)- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع ، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان، وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها، (ب)- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة، (ج)- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة » .

(2)- تنص المادة 1/778 بحري جزائري على أنه : « إذا لم يجر إلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للإشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة، وفي أي مكان تنزيلها من السفينة، أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها ... » .

بضائع تنطوي على خطر محتمل دون أن يُعلم الناقل بذلك أو دون موافقته، فإن التشريعات منحت الصلاحية لهذا الأخير بإنزال هذه البضائع من السفينة، أو إتلافها والحد من خطورتها، كما رتبت ذات التشريعات، ومعها القانون البحري الجزائري مسؤولية الشاحن على تعويض الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن شحن هذه البضائع على السفينة⁽¹⁾، وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملت لها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة والربان والحمولة، كما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن ليوافق على شحن هذه البضائع على السفينة، لو كان يعلم علم اليقين بطبيعتها، وهذا الإثبات صعب القيام به. غير أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن المعلومات التي تقدم بها الشاحن كانت ناقصة أو غامضة أو غير قابلة للقراءة، فلم يتمكن من الإطلاع على طبيعة هذه البضائع⁽²⁾، و قد وردت هذه المقتضيات في المادة 13 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

المطلب الثاني :

الإلتزام بدفع أجرة الحمولة

أجرة الحمولة أو النقل هي المبلغ الذي يستوجب على الشاحن أو المرسل إليه أداءه إلى الناقل نظير نقل بضائعه من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتسمى باللغة الفرنسية (le fret)، وباللغة الإنجليزية، (the freight). وقد عالج المشرع الجزائري أجرة الحمولة في

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 666 « ...Une telle sévérité repose sur un double fondement : la méconnaissance de la nature de la marchandise peut être source de danger pour le navire et l'expédition maritime.

Elle peut, d'autre part, être source d'un préjudice économique pour le transporteur. Le péril peut résulter ici de l'embarquement de marchandises dangereuses à bord du navire, sans que les mesures de sécurité nécessaires aient pu être prises, l'obligation de sincérité concernant de telles marchandises » de nature inflammable, explosive ou dangereuse » est d'ailleurs renforcée par des textes spécifiques, l'article 4/6 de la convention de Bruxelles. L'article 44 du décret du 31 décembre 1966 , qui modulent les sanctions selon que la nature de ces marchandises a été déclarée au capitaine , qui les a acceptées en connaissance de cause, ou qu'au contraire elle lui a été dissimulée... ».

(2) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 319.

أنظر كذلك: د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 230.

المواد من 797 إلى 801 بحري جزائري، كما تطرق إليها كذلك في المادة 738 بحري، عندما حاول تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

والأصل في المعاملات التجارية التي يكون موضوعها نقل البضائع بحرا، أن يحدد الطرفان في العقد ، أي الناقل والشاحن مقدار هذه الأجرة، فإذا لم يقوما بتحديد لها لأي سبب كان، ووقع نزاع بخصوص ذلك، جاز الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن (les coutumes dans le port de chargement)⁽¹⁾، ويقع الإلتزام بدفع أجرة الحمولة على عاتق الشاحن، غير أنه إذا تم الاتفاق على أن تدفع الأجرة عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، كان المرسل إليه ملتزما أيضا بدفعها (المادة 2/797 بحري جزائري)، ومفهوم ذلك أن إلتزام المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة لا يعفي الشاحن من إلتزامه، بل يظل للناقل حق الرجوع على هذا الأخير بما لم يستوفه من المرسل إليه.

ويرى الفقه أنه إذا لم يذكر في وثيقة الشحن مبلغ الأجرة المستحقة عند الوصول، قامت قرينة قانونية على أن الناقل قد قبض الأجرة بكاملها عند الشحن. وهذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس في العلاقة بين الناقل والشاحن. ولكنها قاطعة لا يجوز إثبات ما يخالفها في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم وقت حصوله على وثيقة الشحن، أن أجرة الحمولة أو جزءا منها لا يزال مستحقا⁽²⁾.

ويمكن أن تلتحق بأجرة الحمولة مبالغ أخرى تأخذ نفس الحكم، وتسمى بملحقات الأجرة (les annexes du frêt)، مثالها المبالغ التي يقوم قائد الباخرة أو من يمثله بصرفها لصيانة البضائع والمحافظة عليها ، ولما كانت الأجرة هي مقابل إلتزام الناقل بتنفيذ إلتزامه بنقل البضائع، فإنها لا تستحق بحسب الأصل في حالة إخلاله بهذا الإلتزام، وهذا عملا

(1) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 367.

(2) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 172.

بالقواعد العامة في القانون المدني (1). كما أن هذه المبالغ تختلف عن غيرها من المبالغ التي قد تستحق للناقل تجاه الشاحن، ولا علاقة لها بأجرة الحمولة، مثال ذلك دين الناقل على الشاحن مقابل قيامه بالتأمين لحساب الشاحن (2).

1-ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة:

إذا كانت أجرة الحمولة مستحقة الدفع في ميناء الشحن، فلا يحتاج الناقل لأية ضمانات للوفاء بها، إعتباراً أن الشاحن سيدفعها قبل إنطلاق الرحلة البحرية، غير أن إشكالية ضمان تحصيل الناقل لهذه الأجرة تثور حينما تكون واجبة الأداء في ميناء الوصول أو التفريغ، ويجمع الفقه البحري أن للناقل ضمانتين للوفاء وهي حق الحبس (droit de rétention) وحق الإمتياز (Droit de privilège).

أ- حق الحبس :

يجوز لقائد الباخرة أو من يمثله القيام بحبس البضائع المشحونة على السفينة ضماناً للحصول على أجرة الحمولة، وذلك عملاً بالقواعد العامة، وكذا المادة 792 بحري جزائري التي تقضي على أنه: « يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع ، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الإسعاف أو تقديمه ضماناً بذلك» (3).

ولا يمكن للناقل من جهة أخرى أن يحبس البضائع المشحونة على سفينته بسبب عدم تحصيله لأجرة الحمولة إلى ما لا نهاية، لما ينتج عن ذلك من تعطيل نشاطه وحرمانه

(1) تنص المادة 123 من القانون المدني الجزائري على أنه « في العقود الملزمة للجانبين، إذا كانت الإلتزامات المتقابلة مستحقة الوفاء، جاز لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن تنفيذ الإلتزام، إذا لم يقم المتعاقد الآخر بتنفيذ ما إلتزم به » .

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 97.

(3) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 369.

أنظر كذلك: د: علي البارودي، المرجع السابق، ص 162.

د: أحمد محمود حسني ، المرجع السابق ، ص 174.

من الإستفادة من إستغلال السفينة في عمليات نقل بحري جديدة، لذلك قرر المشرع الجزائري في المادة 793 بحري ما يلي: « إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضاعة أو رفض إستيلائها، وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً . ويضيف المشرع الجزائري في حمايته لحق الناقل في إستيفاء حقه من أجرة الحمولة في المادة 795 بحري قوله: « إذا لم تسحب البضائع التي وُضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين إبتداءً من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قُدمت كفالة من صاحب الحق في البضائع. ويمكن كذلك بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل إنقضاء شهرين، إذا كانت قابلة للتلف بسرعة، أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها»، وهي المقتضيات التي قررتها كذلك التشريعات البحرية الحديثة (1).

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 667 « ... Si le destinataire ne retiré pas les marchandises, le transporteur est fondé à sommer le chargeur de la faire. Peut -être même y a -il là pour lui une obligation, pareillement fondée sur les textes généraux cités ci-dessus. En cas de silence ou de refus tant du destinataire dûment avisé que du chargeur, l'article 53 du décret du 13 décembre 1966 donne le droit au transporteur de faire vendre la marchandise, par autorité de justice, pour s'assurer le paiement de son fret, étant ordonné le dépôt de surplus ... ».

- تنص المادة 226 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: « إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلّم البضائع أو حضر و إمتنع عن تسلّمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقئية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة... » .

ب- حق الإمتياز

على غرار التشريعات البحرية الحديثة⁽¹⁾ فقد قرر المشرع الجزائري في الفقرة الخامسة من المادة 818 بحري في حالة بيع البضائع المنقولة، لعدم دفع أجرة الحمولة إمتيازاً على ثمن هذه البضائع في فائدة الناقل لتحصيل هذه الأجرة وغيرها من المبالغ التي تستحق لهذا الأخير بسبب عملية النقل البحري، مثل غرامات التأخير والمصاريف المختلفة وهي الأحكام التي سارت عليها النظم المقارنة الحديثة⁽²⁾. كما أن الملاحظ هنا هو وجود إرتباط بين الإمتياز وحق الحبس، فالإمتياز لا يبقى في حالة تسليم البضائع للمرسل إليه ولو كان لم يدفع أجرة الحمولة أو غيرها، من المبالغ المستحقة للناقل جراء تنفيذ عمليات النقل البحري.

2- تأثير الحوادث البحرية على الإلتزام بدفع أجرة الحمولة:

لكي يستحق الناقل أجرة الحمولة لا بد عليه أن يضمن عملية نقل البضائع سالمة من ميناء الشحن إلى أجل تسليمها لمن له الحق في ذلك، لكن هذا الهدف قد يتحقق وقد لا يتحقق، كما قد يتحقق بصورة غير كاملة، وذلك نتيجة تأثر الرحلة البحرية بحوادث خارجة عن إرادة الناقل و الشاحن (événements ou fortunes de mer imprévisibles)، أو بسبب أفعال الناقل أو الشاحن⁽³⁾.

(1) - تنص المادة 818 بحري جزائري على أنه «تدخل في باب الإمتيازات على البضائع المشحونة. أ)- المصاريف القضائية المستحقة للدولة أو المنفقة لفائدة الدائنين المشترطة لحفظ البضائع، أو لبيع أو توزيع الثمن المحصل عليه ومصاريف التنفيذ والرسوم والتكاليف العمومية، ب)- المكافأة المترتبة على البضاعة عن الإسعاف والإنقاذ، وكذلك المبالغ المستحقة في الخسائر المشتركة، ج)- التعويضات عن الضرر الذي لحق بالبضاعة، د)- ديون أجرة الحمولة أو المكافأة الأخرى ... » .

(2) - المادة 2/226 من قانون التجارة البحرية المصري- المواد 23 و 24 من القانون البحري الفرنسي الصادر سنة 1966.

(3) Rene Rondière- Emmanuel du PONTAVICE - op-cit- page 338: « ... la créance du fret est la contrepartie du service rendu par le transporteur. Le code de commerce édictait divers règles concernant l'incidence de certains événements sur le fret. La loi nouvelle ne les a pas reproduites parce qu'elles se référaient à des faits devenus rares ... ».

وقد رتب المشرع الجزائري للحوادث البحرية أثر على الإلتزام بدفع أجرة الحمولة، فقد جعله ينقضي بصفة نهائية، أو يؤدي إلى إنقاصه، أو إلى بقاءه على الرغم من أن عملية النقل البحري لم تنفذ وفقا لما ورد في عقد النقل، فقد قررت المادة 800 بحري جزائري على أنه: «لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الإلتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه». وهذا الحكم مستنبط من القواعد العامة في القانون المدني (المادة 121 مدني جزائري)، نظرا لتقابل و إرتباط كلا من إلتزامات الناقل و إلتزامات الشاحن، فالشاحن يفقد بضائعه دون أن يتحصل على تعويض عن ذلك، والناقل من جهته يفقد حقه في الحصول على أجرة الحمولة، وذلك لأن الأجرة تقابل الإلتزام بتنفيذ عملية نقل البضائع والتي إستحال تنفيذها بسبب هلاك البضائع. وقد إستثنى المشرع الجزائري مثله مثل باقي التشريعات البحرية من هذا الحكم حالة يمكن فيها أن يستحق الناقل أجرة الحمولة وهي حالة البضائع التي يقرر الناقل إلقاءها في البحر، أو التضحية بها لإنقاذ السفينة أو البضائع، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة (les avarie maritimes communes) المنصوص عليها في المواد من 300 إلى 322 بحري جزائري. كما أضافت بعض التشريعات الأخرى حالة البضائع التي يضطر الناقل إلى بيعها أثناء الرحلة لتمويل السفينة أو إصلاحها، وذلك لأن مالك البضائع يعرض في هذه الحالة أيضا تعويضا كاملا عن ثمنها بحسب سعرها في ميناء التفريغ⁽¹⁾.

وتكشف الأعراف السائدة في نشاطات النقل البحري للبضائع في أوروبا اليوم أن الناقلين إعتادوا على تضمين وثائق الشحن بشرط يسمى بـ: « الأجرة المستحقة في جميع الأحوال » (fret acquis à tout événement) ، ومضمونه أن تكون أجرة الحمولة مستحقة للناقل بأكملها متى إنطلق في تنفيذ بنود عقد النقل البحري للبضائع، فلا تتأثر بأي حادث

(1) - المادة 2/105 من قانون التجارة البحرية المصري.

يؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها أو عدم وصولها إلى ميناء التفريغ⁽¹⁾، وقد إعترف القضاء الفرنسي بشرعية هذا الشرط⁽²⁾.

ويرى الفقه شرعية هذا الشرط ، إعتبارا أن في القوانين البحرية إعتراف به، خاصة ما ورد بخصوص إيجار السفن بالرحلة، فلا غرر إذن أن تنطبق هذه المقتضيات على عقد النقل البحري للبضائع، وهذا إعتبارا أن العقد يتشكل في هذه الحالة من عمليتين قانونيتين هي نقل البضائع ، وتأمين على اجرة الحمولة، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن، نظير تخفيض مقدارها⁽³⁾.

3-تقادم دين أجرة الحمولة:

تقضي المادة 742 بحري جزائري على أنه : « مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه »، والواضح هنا أن التقادم المذكور في هذه المادة، يسري على جميع الدعاوى القضائية بأجرة الحمولة، سواء تعلق الأمر بمسألة دفعها أو تحديدها أو قيمتها، إضافة للدعاوى المتعلقة بملحقات الأجرة كالمبالغ المستحقة عن التأخير في عمليات الشحن أو التفريغ⁽⁴⁾.

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 671 « ... la seconde question est celle du caractère impératif ou supplétif de la règle. En pratique, les transporteurs insèrent presque toujours dans leurs connaissements une clause dite de « fret acquis à tout évènement » , laquelle tend à maintenir leur droit au fret quel que soit le sort de la marchandise. Et traditionnellement, les tribunaux reconnaissent la validité de la clause... Pareillement il est acquis que le fret reste dû même si la marchandise est délivrée en état d'avaries. Car le transporteur a exécuté le transport, contrepartie du fret. Simplement le montant du fret pourra être inclus dans le dommage invoqué par l'ayant droit à la marchandise... ».

(2) - حكم محكمة « أكس أون بروفانس » ، (Birth-Boya)، والمنشور في مجلة القانون البحري الفرنسي (DMF) سنة 1993 ، صفحة 112.

(3) د : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص322.

أنظر كذلك : د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص99 وما بعدها .

(4) - د: محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 381.

المبحث الثاني

إلتزامات الناقل البحري في القانون الجزائري

لقد خصص المشرع الجزائري الفصل الثالث من الباب الثالث من القانون البحري وتحت عنوان تنفيذ العقد، للتطرق إلى الإلتزامات التي تقع على كاهل الناقل البحري والناجئة عن عقد النقل، وذلك في العديد من النصوص وهي المواد 770 و 771 و 773 و 774 و 777 و 781 و 782 ب ج.

وسنقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، نخوض في الأول إلتزام الناقل بتحضير السفينة و شحن البضائع والمحافظة عليها، ونتطرق في المطلب الثاني إلى دراسة الإلتزام الأساسي للناقل وهو نقل البضائع وتفريغها في ميناء الوصول، ثم نحاول في المطلب الثالث والأخير تحليل الإلتزام بتسليم البضائع للمرسل إليه وظروفه.

المطلب الأول:

تحضير السفينة و شحن البضائع والمحافظة عليها

يقع على الناقل عملا بنص المادة عملا بنص المادة 770 بحري جزائري الإلتزام بتحضير السفينة وتجهيزها بما يستوجب لتكون صالحة للملاحة وهذا لتنفيذ عملية النقل محل العقد، والإلتزام بإعداد السفينة للرحلة البحرية يتضمن مهاماً كثيرة، ومتعددة منها تخصيص أجنحة من السفينة لشحن البضائع بصورة آمنة، إضافة إلى توفير كل مستلزمات الحياة كالمياه الصالحة للشرب والمؤونة اللازمة للطاقم، وكذلك الوقود وكل الأدوات التي تضمن رحلة بحرية عادية ودون إشكالات أو صعوبات مهما كان نوعها.

و إلى جانب هذه المهام المادية يستوجب على الناقل تجهيز السفينة بشريا، أي بطاقم من الريان والبحارة المؤهلين ليضمنوا الرحلة البحرية بكل سلامة، وتكون بذلك السفينة صالحة للإنتلاق في البحر وبالتالي تجسيد عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن دون إشكال يذكر. وقد عبّر المشرع الجزائري على هذه المهام الموكلة للناقل بقوله: « يتعين

على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي: (أ) - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، (ب) - تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، (ج) - تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها».

وفضلا على الصلاحية الملاحية التي نص عليها المشرع الجزائري في الفقرة 2 من المادة 770 بحري جزائري، فإنه يستوجب أن تكون هذه الأخيرة صالحة لإستغلالها تجاريا، بمعنى صالحة على نقل البضائع التي إعتادت نقلها، فإذا كانت متخصصة في نقل المواد الإستهلاكية سريعة التلف، كاللحوم أو الخضر والفواكه مثلا، فيجب أن تكون مجهزة بأدوات التبريد والصيانة كالثلاجات وفضاءات التبريد المغلقة، و إذا كانت من سفن حاملة الحاويات (les conteneurs)، فيجب توفير الفضاءات المسطحة والمساحات اللازمة لإستقبال الحاويات ووضعها على السفينة، وذلك لأن إلتزام الناقل لا يتوقف على ضمان عملية نقل البضائع من ميناء إلى آخر، لكنه يتضمن أيضا مهمة المحافظة عليها خلال الرحلة البحرية (الفقرة 4 من المادة 770 بحري جزائري)، وتوصيلها سليمة إلى ميناء التفريغ، كما أجازت المادة 771 بحري جزائري للناقل الحق في تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعنية وصالحة للقيام بعملية النقل المتفق عليه بدون تأخير⁽¹⁾.

ولما كان الناقل ملزم في عملية النقل البحري بتحقيق نتيجة، (une obligation de résultat)، والمتمثلة في توصيل البضائع سليمة إلى ميناء التفريغ، فإن يلتزم بالمحافظة

(1) د : حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 215 يقول «...ولا يهتم الشاحن- في الغالب الأعم- بتحديد السفينة الناقلة، فالمهم بالنسبة له أن تكون السفينة صالحة للملاحة، ومهيأة لإستقبال ونقل البضاعة في أماكن مناسبة(العنابر أو سطح السفينة). وتحديد السفينة ليس ركن في عقد النقل أو عنصرا جوهريا لا يقوم العقد إلا بتوافره (كما هو الحال في عقد إيجار السفن)، و إنما هو شرط في العقد وتحديد للأداة الناقلة. لذلك يجري العمل على منح الناقل- بمقتضى شرط في العقد- حق تغيير السفينة المتفق عليها و إحلال أخرى- لها ذات المواصفات- محلها ، أو حق تعيين السفينة الناقلة في وقت لاحق لإبرام العقد، ولا يتعارض هذا مع النظام العام ونصوص القانون... » .

على صلاحية السفينة طوال عقد النقل و إلى أجل تسليم البضائع، وليس بتحقيق الصلاحية وقت إنطلاق الرحلة البحرية فحسب⁽¹⁾، وهو لا يعفى من المسؤولية في حالة هلاك البضائع، أو تلفها، إلا إذا أثبت وجود السبب الأجنبي⁽²⁾، وهذا خلافا لما جاء في معاهدة بروكسل لسنة 1924، التي جعلت إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة إلتزام يبذل عناية (une obligation de moyens) ، بحيث يعفى الناقل من المسؤولية، إذا أثبت أنه بذل العناية اللازمة في تنفيذ هذا الإلتزام قبل إنطلاق الرحلة البحرية⁽³⁾.

نص المشرع الجزائري في المادة 773 بحري على أنه: « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها، ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. و إذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك، و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن ». مفاد هذه المادة أن الناقل ملزم بتحميل البضائع أي شحنها على ظهر السفينة.

ويقصد بالشحن (le chargement) تلك العملية المادية التي تتضمن وضع البضائع في الأمكنة المخصصة لها على السفينة، وتتم عمليات شحن البضائع بطرق مختلفة حسب

(1) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص102.

(2) الملاحظ في هذا الصدد أن المشرع المصري أورد في نص المادة 229 من قانون التجارة البحرية حكم عدم إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها ، إلا إذا أثبت وجود السبب الأجنبي ، وهذا خلافا للمشرع الجزائري الذي إكتفى بتطبيق ما تضمنته القواعد العامة وخاصة ما ورد في المادة 127 مدني جزائري التي تنص على أنه : « إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لايد له فيه كحادث فجائي أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك . »

(3) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص304 يقول : « ... ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن تفرض في المادة3 فقرة أولى منها على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، وتجهيز السفينة وتطبيقها وتموينها على الوجه المرضي، و إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها، ويؤخذ من ذلك أن إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة طبقا للمعاهدة هو إلتزام يبذل عناية، بحيث يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة، إذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية في تنفيذ إلتزامه قبل البدء في السفر ... » .

طبيعتها وحجمها، فيمكن أن يستعان بعمال يشحنون البضائع بطريقة يدوية، كما يمكن أن يتم الشحن بواسطة آلات ورافعات خاصة مهيئة في الموانئ والأرصفة لهذه العمليات (les grues de chargement)، كما قد يستعان بالصنادل (allèges ou chalands) في حالة رسو السفينة بعيدا عن أرصفة الميناء⁽¹⁾.

والمشرع الجزائري في نص المادة 773 بحري جعل من عملية شحن البضائع إلتزاما خاصا على كاهل الناقل بصريح النص، إلا أنه من الممكن إتفاق الناقل والشاحن على خلاف ذلك، أي أن يضمن الشاحن عملية الشحن دون الناقل. ويلاحظ أنه مهما كان الطرف الذي توكل له مهام الشحن، فإن التعاون بين الناقل والشاحن أمر تفرضه طبيعة عملية الشحن ذاتها، ومن صور ذلك أن كلف المشرع الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف، أو حسب العرف في ميناء التحميل (المادة 1/772 بحري جزائري) .

كما تجدر الملاحظة في هذا الصدد ، إلى أن إلتزام الناقل بالشحن لا يفيد بالضرورة تحميله نفقات الشحن (les frais de chargement)، إذ يُمكنه الإتفاق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير تلك النفقات. أما في حالة وقوع الإلتزام بالشحن على كاهل الشاحن، فإنه من واجب الناقل إرسال السفينة إلى أرصفة الميناء المتفق على إتمام الشحن منها وأن يخطر الشاحن بذلك. والواضح هنا أنه مهما كان الطرف المكلف بالشحن، فإن العملية توكل إلى عمال متخصصون لتنفيذها (Dockers)⁽²⁾.

(1) د: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 118، وما بعدها.

أنظر كذلك : د: محمد السيد الفقي ، المرجع السابق، ص 332 وما بعدها.

د: لطيف جبر كومانني، المرجع السابق، ص 114.

(2) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 349 وما بعدها .

و إلى جانب إلترتم الناقل بشحن البضائع والعناية بها (1)، ألزمت التشريعات الحديثة- بما فيها القانون البحري الجزائري- الناقل بوجوب رصّ البضائع والمحافظة عليها وقد جاء في الفقرة 1 من المادة 773 بحري جزائري قولها : « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل البضاعة وصيانتها... » .

و الرصّ يسمى باللغة الفرنسية(arrimage)، وباللغة الإنجليزية (stowage) ، يعني العملية المادية التي تتضمن وضع البضائع أو تستيفها في المساحة المخصصة لها على السفينة وهذا بصورة تحميها من كافة صور أخطار الهلاك أو التلف، خلال عملية النقل البحري، وتضمن للسفينة سلامتها وتوازنها عند خوض مسار الرحلة(2)، وبمعنى آخر فإن عمليات رصّ البضائع لا يجب أن يضمن فقط العمليات التي تفيد شحنها على السفينة، بل يجب أن تواكب هذه العملية جهود لتنظيم الشحنة وتوزيعها داخل عنابر السفينة (la bonne disposition des marchandises en cale)، وهذا لأن عملية الرصّ المعيبة قد تؤثر على سلامة الرحلة البحرية بجميع عناصرها.

وتتم عملية الرصّ عادة عن طريق العمل اليدوي بواسطة عمال الشحن تحت إشراف خبير، كما يمكن أن يتم عن طريق الرافعات المينائية حينما تتطلب طبيعة البضائع ذلك، كأن تكون ثقيلة الوزن أو ذات حساسية إلخ ، كما يفرق مختصو النقل البحري بين نوعين من الرصّ وهما : الرصّ الذي يخص المحافظة على توازن السفينة خلال الرحلة البحرية والمسمى بالرّصّ الملاحي، (arrimage nautique)، والرّصّ الذي يتعلق بالمحافظة على

(1) Arnaud Montas : op-cit-page179 « ... selon les articles3/2 du même texte et 38 du décret de 1966, le transporteur doit procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ». Cette obligation, qui débute à la « prise en charge » des marchandises selon la loi française commerce avec le « chargement » selon la convention, si la partie en charge de la marchandise correspond à sa réception, à quai, par le transporteur ou son représentant, elle précède son chargement, qui désigne l'opération matérielle consistant à placer la marchandise à bord du navire, sous la responsabilité du transporteur... » .

(2) د: حمدي الغنيمي ، المرجع السابق، ص90.

البضائع أثناء النقل من مخاطر البحر، أو الحريق ويسمى بالرّص التجاري (arrimage commercial)⁽¹⁾، وإذا كان الرّص بمعناه الملاحي يدخل دائما في إختصاص الناقل أو من يمثله، فإن الرّص بمعناه التجاري يمكن الاتفاق على قيام الشاحن به عن طريق مقاول الشحن (Entrepreneur de chargement) .

وفي حالة تكليف هذا الأخير بعملية الرّص التجاري، فإنه يكون مسؤولا عما يلحق البضائع من أضرار محتملة تقع أثناء إتمام العملية، مع إمكانية تقسيم مسؤولية الأضرار الناجمة عن الرّص المعيب بين مقاول الشحن والناقل، إذا كانا مشتركين في ضمان عمليات الرّص (2) .

وقد تعرّضت المحاكم للعديد من النزاعات التي كان موضوعها طلب جبر أضرار الرّص المعيب، وقضت بإلزام الناقلين بتعويض كافة الأضرار اللاحقة بالبضائع التي لم يتم رصّها بطريقة محكمة مثلما تتطلبه التقنيات وفنيات الرّص الجيد والأعراف (3).

(1) د: عبد الفضيل محمد أحمد « القانون الخاص البحري » ، ص400، دار الفكر والقانون، طبعة 2011، المنصورة، جمهورية مصر العربية، يقول « ...والرّص له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية، أهمها معاهدة لندن لسنة 1966 الخاصة بخطوط الشحن... وحكمة وقوع الإلتزام بالرّص على عاتق الناقل لا الشاحن أن عملية الرّص تتصل إتصالا وثيقا ومباشرا بسلامة الرحلة البحرية، ولأن الناقل- بما لديه من وسائل وإمكانيات- أدري من الشاحن بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات... » .

(2) د : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص307.

أنظر كذلك: د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 62 و ما بعدها.

(3) أورد الدكتور أحمد محمود حسني في المرجع السابق، ص129 وما بعدها نزاعين قضائيين بخصوص الرّص المعيب قائلا: « ... وقد تعرضت المحاكم لمسألة التستيف اللائق أو المناسب (proper stowage)، ففي قضية تتعلق برسالة من البطبخ موضوعة في أقباص شحنت من إسبانيا إلى مونتريال، وُجدت تالفة عند الوصول. نفى الناقل مسؤوليته مدعيا أن التلف يرجع إلى العيب الذاتي إذ أن الشحنة ستفتت على نحو لائق. ثبت للمحكمة أن أقباص البطبخ كانت مكدسة بارتفاع 17 صندوقا، و أنه لم يكن هناك فتحات حول قفاص لدوران الهواء، وتمسك أصحاب الشحنة بأن الحالة السيئة للبطبخ ترجع إلى سوء التهوية- قضت المحكمة الكندية التي عرض عليها النزاع بأن البطبخ لم يشحن بعناية وإن التلف لم يكن راجعا إلى العيب الذاتي.

والقاعدة العامة المتفق عليها في التشريعات البحرية الحديثة هي عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة (l'arrimage en ponté)، بل شحنها في العنابر (les cales) وفي المكنة التي تتوافق مع طبيعة كل نوع منها تجنباً لهلاكها أو تلفها أثناء عملية النقل البحري، ولا يحوز للناقل رصّ البضائع على سطح السفينة لإحتمال تعرّضها للعديد من الأخطار البحرية كالتبّلل بمياه الأمطار عند حدوث العواصف، أو السقوط في البحر عند هيجانه، وبفعل ذلك كله يعتبر رصّ البضائع على سطح السفينة خطأً عقدياً من جانب الناقل حتى ولو أثبت هذا الأخير أن السبب الحقيقي لتلف البضائع المشحونة يرجع إلى قوة قاهرة وليس للرّص على سطح السفينة⁽¹⁾.

والمشرّع الجزائري من جانبه لم يُجز رصّ البضائع على سطح السفينة إلا بتوافر شروط معينة، وذلك في المادة 1/774 بحري بقوله: « لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة، إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارفاً عليه بوجه العموم ... »، إلا أنه سمح بذلك في الحالات التي لا يؤثر الرّص على السطح على سلامة عناصر الرحلة البحرية، ويكون قد تم وفق القواعد الفنية والنظامية المعمول بها في النقل البحري للبضائع.

كما أورد المشرّع الجزائري حالة إجازة رصّ البضائع على السطح شريطة إخطار الشاحن بذلك، وقد قرر في الفقرة 2 من المادة 774 بحري بأنه: « ... وفي حالة تحميل

وفي إحدى القضايا رُصّت البضائع بجوار أوعية بلاستيك تحتوي على عصير تفاح مركز موضوعة في أقفاص خشبية، ونتيجة قسوة الطقس تصدّعت اوعية البلاستيك وتسرب عصير التفاح مسبباً تلفاً للبضائع، وقد قالت المحكمة أنه كان على الرّبان ألا يسمح بوضع شحنة التفاح المركز على ظهر السفينة. وأنه كان عليه أن يتخذ خطوات إضافية باستعمال الفواصل الخشبية (dunnage) لفصل الشحنات و أن يلجأ إلى طريقة أخرى لرصّ هذه الشحنة، وأن يضعها في مكان خاص في السفينة بحيث لا يكون هناك أي خطر من تحريكها... » .
(1) د : محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص354 وما بعدها .
أنظر كذلك : د: هاني دويدار، المرجع السابق، ص257.

البضائع على سطح السفينة، يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك، ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن » .

ومعنى الأخطار الوارد بنص المادة سالفة الذكر، إنما هو الحصول على إذن من الشاحن، ويستوجب الفقه والقضاء أن يكون هذا الإذن مكتوباً، فلا يكفي مجرد الرضا الشفوي للشاحن، والكتابة في هذا الصدد شرط لإثبات الإذن وليس لصحته، فيجوز إنتفائها إثبات الإذن بالإقرار أو اليمين. كما جرت الأعراف هنا أن تتضمن وثيقة الشحن صراحة أن الناقل مُفوض من الشاحن برّص البضائع على سطح السفينة⁽¹⁾.

المطلب الثاني

نقل البضائع وتفريغها في الميناء

ينفق الفقه البحري بأن نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، يعتبر الإلتزام الرئيسي للناقل في عقود النقل البحري للبضائع⁽²⁾، وهذا ما يتجلى واضحاً في بنود المادة 738 بحري جزائري التي قرر فيها المشرّع أن مهمة الناقل في هذا العقد هي إيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ولذلك يتعين على هذا الأخير تنفيذ هذا الإلتزام

¹ Arnaud Montas : op-cit-page181 « ... l'arrimage en pontée,, qui consiste à fixer la marchandise sur le pont du navire plutôt qu'en cale, est une opération technique et commerciale risquée qui fait débat...la loi française n'exclut pas ce type de transport, mais soumet sa régularité à l'existence de dispositions réglementaires l'imposant(C. transport, art : L .5422-7), ou au consentement écrit du chargeur mentionné sur le connaissement, ce connaissement est présumé avoir été donné en cas de chargement d'un conteneur non ouvert à bord d'un navire muni d'installations appropriées. La dernière exception concerne le petit cabotage... ».

والملاحظ في هذا الصدد أن قواعد هامبورغ لم تستبعد من نطاق تطبيقها النقل البحري برّص البضائع على سطح السفن، و إعتبرته جائزاً بعد موافقة الشاحن عليه، وكذلك إذا كان نمط النقل هذا قد تم تنفيذه وفق المعايير الفنية و أعراف تجارة النقل البحري للبضائع (المادة 1/9). و إعتبرت في المادة 4/9 أن لجوء الناقل إلى الرعونة وعدم إحترام القواعد الفنية المتعارف عليها في مجال رّص البضائع على أسطح السفن المؤدي إلى أضرار بالبضائع المشحونة، تجعله مسؤولاً عن خطأ غير مغتفر يحرمه مباشرة من الإستفادة من قاعدة تحديد مسؤوليته.

(²) د:عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص63.

أنظر كذلك: د: محمد بهجت عبد الله أمير قايد، المرجع السابق، ص106.

كذلك: د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص335.

بالصورة التي وردت في وثيقة الشحن، فإذا لم يتم بتنفيذه جاز للشاحن مطالبته بالتعويض بعد إعداره تطبيقاً للقواعد العامة.

ولا يكفي لتنفيذ هذا الإلتزام مجرد إيصال البضائع إلى ميناء التفريغ بل يستوجب أن يكون ذلك في الآجال الواردة في بنود العقد، أو في المدة المعقولة وهي المقتضيات التي أوردها المشرع الجزائري في المادة 775 بحري بقوله: « يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة... ». والملاحظ أن التشريعات البحرية الحديثة لم تقرر آجالاً محددة للناقل لإيصال البضائع، كما أن عقود النقل البحري للبضائع قلماً تتضمن مثل هذا الشرط، نظراً للطابع المميز لعملية النقل التي تتم بالبحر وما تتضمنه من أخطار وحوادث غير متوقعة قد تعطل سير السفينة وتضاعف بالتالي من زمن الرحلة (1).

إلا أن الفقه البحري يرى في مجموعه أن التأخير المبالغ فيه (le retard excessif) في توصيل البضائع من ميناء لآخر، قد يفتح الباب أمام الشاحن أو المرسل إليه لطلب التعويض عن الأضرار الناتجة عن ذلك (2)، وهذا ما قرره القضاء كذلك (3). ويجب على الناقل أيضاً أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه في العقد، أو الذي دأبت العادات والأعراف البحرية على إتباعه، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً بحرياً آخر، أو أن يوقف السفينة في

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 656 « ... là aussi, la loi n'impose au transporteur aucun délai précis pour l'accomplissement du voyage, et ce n'est qu'assez exceptionnellement que le contrat de transport maritime prévoit une date de livraison que le transporteur doit alors respecter. Mais même en dehors de tout délai contractuel, il doit effectuer le voyage dans un délai raisonnable. Certes, l'accord est unanime, pour considérer que la notion de délai doit être envisagée en matière maritime de façon particulièrement compréhensive... cela ne revient pas à considérer que le transporteur est dispensé de toute contrainte ... ».

(2) J.B.Racine : « le retard dans le transport maritime de marchandises », RTD com, 2003, page 223-ed spéciale n°42, « ... En cas de retard excessif et non justifiable, il engage sa responsabilité et devra indemniser l'ayant droit des dommages qui résultent du délai anormal d'accomplissement du voyage. A été considéré comme anormal un délai de neuf jours acheminer une marchandise de Marseille à Alger, ou un délai de six mois, pour effectuer un transport du Havre à Vera Crus ... ».

(3) حكم محكمة « إكس أون بروفانس » الفرنسية، الصادر في 2 ديسمبر 1999، المنشور في مجلة « Scapel » سنة 2000، ص 9، كذلك قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 25 أكتوبر 1982، المنشور في مجلة « النشرة البحرية » BM، لسنة 1983، ص 13.

موانئ لم يُتفق عليها، أو لم تجر العادات بالتوقف فيها، كما يجب عليه أن ينفذ عملية الرحلة المقررة مباشرة وعلى خط مستقيم (la traversé maritime en droiture)، فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد، إلا إذا كان للانحراف ما يبرره كما إذا وقع بسبب سوء الأحوال الجوية أو بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر⁽¹⁾.

والإلتزام الواقع على كاهل الناقل بإحترام خط السير المعتاد الذي حدده العقد، يعتبر إلتزاما ذا أهمية كبيرة في عمليات النقل البحري، إعتبارا أن هذا الأخير لا يمكنه الإنحراف عن هذا الخط إلى طريق آخر، حتى ولو كان أقصر مسافة من المسار الأصلي، وفي حالة قيامه بذلك فإنه سيكون مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب البضائع بسبب تغيير الطريق⁽²⁾. وقد شدّد المشرع الجزائري على وجوب تنفيذ هذا الإلتزام وذلك في المادة 1/775 بحري بقوله « يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ، أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديدها فبالطريق العادي ... ». أما إذا كان الإنحراف عن خط السير المتفق عليه، أو خط السير المعتاد له ما يبرره كإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، فإنه يجوز في هذه الحالة للناقل أن يوجه السفينة على طريق إستثنائي، وهذا ما أورده المشرع الجزائري في المادة 2/775 بحري بقوله: « ... ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الموال في البحر، أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك » .

والملاحظ في هذا الصدد أن الأعراف البحرية جرت على السماح لأطراف العقد، بتضمين وثائق الشحن سلطة السماح للناقلين بالإنحراف على خط السير المعتاد لأسباب

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص308.

(2) د: حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص90.

أنظر كذلك : د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص131.

كذلك: د: لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص115.

ودوافع موضوعية، مثل إنقاذ أرواح طواقم السفن وكذلك حفاظا على الأموال المنقولة، وفي هذا تسهيل لمهام الناقلين البحريين الذين يواجهون أخطار البحر و أعمال القرصنة في غالب الأحيان⁽¹⁾.

الأصل في عقود النقل البحري للبضائع هو أن يقوم الناقل بأداء إلتزامه بنقل البضائع على ظهر السفينة المنفق عليها والوارد إسمها في وثيقة الشحن، فلا يجوز للناقل إستبدال السفينة الأصلية بأخرى دون سبب جدي، ودون علم الشاحن وموافقته، فقد تكون السفينة الأصلية محل إعتبار في العقد، لأسباب معينة مثل حادثة بناءها أو صلابتها وقوة محرركاتها، أو ملاءمتها لنقل البضائع التي قام الشاحن بتحميلها عليها، أي صلاحيتها التجارية. وقد لورد المشرّع الجزائري سببا جديا وموضوعيا يسمح من خلاله للناقل بتنفيذ ما سماه القانون البحري الجزائري بـ« المسافنة » (le transbordement) ، أي إستبدال السفينة وهو العطب وتوقف الرحلة فنص في المادة 776 بحري بما يلي : « في حالة توقف الرحلة لسبب ما ، يجب على الناقل، تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر » ، و أضاف في المادة 777 بحري بقوله « في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل، إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف . وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة ».

و إذا كان حق الناقل بموجب المادتين 776 و 777 بحري جزائري بإستبدال السفينة الأصلية في الطريق لأي سبب كان ثابتا، فإنه من المستوجب أن تكون السفينة الثانية

(1) Rene Rodière – E du Pontavice : op –cit- page 331 : « ...l'armateur doit transporter la marchandise au lieu de destination indiqué par le connaissance. Le Capitaine y parvient «en droiture », c'est à dire suivant la route habituellement suivie. Mais les connaissances, ici , assouplissent la règle et laissent au capitaine et à l'armateur toute liberté... il n'y a donc pas d'itinéraire imposé... » .

صالحة من الناحيتين الملاحية والتجارية، ويجب على الناقل أن يتخذ كافة الإحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضائع والعناية بها أثناء عمليات تفريغها و إعادة شحنها على السفينة الثانية⁽¹⁾. ولم ينص المشرع الجزائري في المادتين السالفتي الذكر، شرط إخطار الشاحن في حالة المسافنة، صراحة إلا أن إلزام الناقل بإخطار الشاحن بهذه الظروف يبقى واجبا ملحا، تضاف له مهمة تمكين هذا الأخير من نسخة من وثيقة الشحن الصادر عن الناقل في السفينة الثانية، وذلك حتى يتمكن الشاحن من تسلم البضائع عند وصولها لميناء التفريغ، ويتمكن كذلك من التأمين عليها من المخاطر المحتملة على السفينة الثانية⁽²⁾.

أما إذا لم يتمكن الناقل من توفير سفينة أخرى لنقل البضائع عليها، وجب عليه المحافظة على البضائع لحين تسليمها لأصحابها، وتعين على الشاحن الإجتهد على إيجاد سفينة أخرى لتوصيل البضائع إلى ميناء التفريغ، مع الإحفاظ بحقه في إسترداد جزء من أجرة الحمولة يساوي المسافة التي لم تقم السفينة بقطعها⁽³⁾. والملاحظ هنا أنه إذا كان توقف السفينة راجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل فيه كقوة قاهرة فتكون المصاريف على عاتق الشاحن (المادة 1/777 بحري جزائري)، وفي جميع الأحوال إذا وصلت البضائع إلى ميناء

(1) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص358 وما بعدها .

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص106 وما بعدها .

(3) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص308.

أنظر كذلك :

Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 657 « ...le voyage peut se trouver empêché du fait de l'une ou l'autre des parties ou du fait des événements. Les textes français envisagent les diverses hypothèses. « Si , par cas de force majeure le départ du Navire au devait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur , et sans risques d'engager sa responsabilité pour le transporteur », l'article 31 du décret du 31 décembre 1966 déclare le contrat résolu « sans dommages et intérêts de part ni d'autre ». Si , au contraire, le départ du navire est empêché par la faute du transporteur, le chargeur ou son ayant droit peut en obtenir résolution et prétendre à des dommages – intérêts. L'article 32 du décret fait toutefois bénéficier le transporteur, en pareille hypothèse, de la limitation légale de responsabilité dont il jouit pour les pertes ou dommages subis par la marchandise... ».

المتفق عليه، فإن الناقل يستحق أجرة الحمولة عن الرحلة كاملة (المادة 2/777 بحري جزائري).

تنص المادة 780 بحري جزائري على أنه: « بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فكّ و إنزال البضائع بنفس العناية، حسب ما جاء في المادة 763 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ ». والتفريغ الوارد في هذا النص (le déchargement) يفيد إنزال البضائع من السفينة ووضعها على أرصفة الميناء، أو على الصنادل (les allèges) تمهيدا لنقلها إلى الرصيفة، إذا رسّت السفينة بعيدا عنها⁽¹⁾.

وعملية التفريغ - مثلما هو معروف - واقعة مادية⁽²⁾ (le déchargement est un fait matériel) مثلها مثل الشحن، يمكن إثباتها في حالة قيام النزاع بكافة الطرق، كما يثبت الجزء المفرغ كذلك بكل دليل ممكن⁽³⁾.

و إذا كان التفريغ بالأصل إلترام أقرته المادة 780 بحري جزائري على الناقل، إلا أنه من الجائز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية، كما أن إلترام الناقل بالتفريغ لا يتعارض مع تحمل الشاحن أو المرسل إليه بالتكاليف المادية له، إعتبارا أن إلترام الناقل بتفريغ البضائع في ميناء الوصول ليس من النظام العام، وبالتالي يمكن الاتفاق على

(1) Rene Rodière - E. du Pontavice : op -cit- page 332 : « ...A l'arrivé , la marchandise est désarrimée et déchargée suivant les mêmes processus matériels et juridiques que ceux qui ont été reconnus au départ pour le chargement et l'arrimage. Si pour un voyage donné, les procédés sont dissemblables cela teindra à ce que les usages des ports sont différents ou à ce que l'aménagement des services de l'armateur est différent dans l'un et l'autre des ports... » .

(2) والملاحظ هنا أن إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذا المادة 38 من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966 في فرنسا، تضعان الإلتزام بتفريغ البضائع على كاهل الناقل.

(3) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص133 وما بعدها .

أنظر كذلك: د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص64 وما بعدها.

مخالفته⁽¹⁾، وفي الحالة التي تكون عملية تفريغ البضائع على كاهل الشاحن أو المرسل إليه، فإنه من واجب الناقل إخطار المرسل إليه إخطارا صحيحا بواقعة رسوا السفينة، ليتقدم لتفريغها من البضاعة وتسلمها، فإذا لم يتقدم لتنفيذ عمليات التفريغ جاز للناقل القيام بها بنفسه وعلى نفقة المكلف بها. ولذلك سارت الأعراف أن تتضمن وثائق الشحن شرطا يُعرف بشرط التفريغ التلقائي، وعلى الناقل في حالة التفريغ التلقائي أن يودع البضائع بعد تفريغها لدى طرف يؤتمن به لحساب المرسل إليه، إذ أن إلتزامه بالمحافظة على البضائع يظل قائما حتى تسليمها إلى المرسل إليه⁽²⁾.

ومن الممكن أن تتضمن وثيقة الشحن النص على منح وكالة خاصة للناقل يقوم بموجبها بإختيار مقاول للتفريغ (Entrepreneur de déchargement)، يكلف بعملية التفريغ على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، ويعد بذلك المقاول متعاقد مع المرسل إليه⁽³⁾.

المطلب الثالث

تسليم البضائع للمرسل إليه

تقضي المادة 782 بحري جزائري على أنه: « يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة . وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة » .

يعتبر تسليم البضائع إلى من له الحق في إستلامها بعد تفريغها على أرصفة ميناء الوصول، يعتبر من أهم الإلتزامات الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع الواقعة على

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 309 وما بعدها.

(2) د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 337.

(3) د: محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 360 وما بعدها.

كاهل الناقل بعد الإلتزام بالنقل⁽¹⁾. والتسليم باللغة الفرنسية، (la livraison)، وباللغة الإنجليزية (the Delivery)، يختلف في مفهومه وفي أثره على واقعة التفريغ (le déchargement)، فبينما التفريغ يُعد تصرف مادي (un acte matériel) يتم بموجبه وضع كافة البضائع تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول، بحيث يتمكن هذا الأخير من إستلامها ماديا وحيازتها بعد معاينة حالتها سواء بنفسه أو بالاستعانة بأهل المعرفة والخبرة، فإن عملية التسليم تعتبر عملا قانونيا (un acte juridique)، ينهي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾.

فعملية تفريغ البضائع على أرصفة ميناء الوصول في الآجال التي قرّرها العقد، ولو بعلم المرسل إليه، لا يفيد أن عملية التسليم قد تمت فعليا، إعتبارا أن عملية التسليم تسبقها إجراءات معاينة وفحص ومراقبة البضائع والتحقق من وصولها سليمة بنحو يترتب عليه إنقضاء عقد النقل، ومعه إنقضاء مسؤولية الناقل عن أية أضرار أو تلف محتمل يكون قد أصاب هذه البضائع خلال الرحلة البحرية أو خلال عملية إفراغها. فالمقصود بالتسليم بمعناه القانوني، هو تسليم البضائع محل عقد النقل إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه تسليما فعليا (une livraison effective)⁽³⁾.

(1) د:حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق،ص 223.

أنظر كذلك: د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 410 وما بعدها.

(2) Rene Rodière – E du Pontavice : op –cit- page 333 : « ...c'est l'opération juridique par laquelle le transporteur remet à l'ayant droit qui accepte, la marchandise qu'il a transportée. Elle marque la fin du contrat de transport (art 15 L. de 1966)... » .

كذلك :

-Arnaud Montas : op-cit-page 180 « .. Bien que désignant un acte juridique, la livraison est conçue par la jurisprudence comme une opération par laquelle le transporteur remet « matériellement » la marchandise à son ayant droit. « de telle manière que, mis en demeure de les recevoir, il puisse en prendre connaissance, en vérifier l'état et, le cas échéant émettre toutes réserves ». Cette remise librement fixée par les parties quant à ses lieu et moment, dépendra de la nature de la marchandise et des installation portuaires disponible... » .

(3) د : علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 205.

أنظر كذلك: د: عادل علي المقدادي ، المرجع السابق، ص 123 وما بعدها.

ويتم إثبات عملية تسليم البضائع إلى من له الحق في إستلامها بتمكين الناقل من وصل يفيد ذلك، غير أن الأعراف في موانئ التفريغ جرى على التأشير بالتسليم على وثيقة الشحن ثم تقديمها إلى الناقل أو من ينوب عنه (1).

وعملية التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه، أو من ينوبه التي قصدها المشرع في المادة 782 بحري جزائري، تفيد تمكين من له الحق في إستلامها إستلاماً مادياً وشخصياً، سواء لحامل وثيقة الشحن، أو من يحوز وثيقة نقل صحيحة (un autre document de transport valablement établi) فلا أثر قانوني لعملية التسليم إذا ترك الناقل البضائع على الأرصفة وغادر الأمكنة، أو قام بإيداعها تحت حراسة طرف آخر، كمصالح الميناء و إدارة الجمارك مثلاً، إذ لا تعتبر هذه الأطراف نائبة عن المرسل إليه في إستلام البضائع، وبذلك لا ينقضي عقد النقل بهذه العملية المادية، ولا تبرأ بالتالي ذمة الناقل تجاه المرسل إليه أو من ينوبه.

ويبقى إلتزام الناقل بالتسليم قائماً ولا ينقضي إلا بعد أن يُمكن صاحب الحق في تسلّم البضائع منه، وصاحب الحق في تسلّم البضاعة هو المرسل إليه القانوني أو من يمثله، وفي هذه الحالة إستوجببت التفرقة بين ما إذا كانت وثيقة الشحن باسم شخص معين، أو لأمر أو لحاملة، فإذا كانت وثيقة الشحن باسم شخص معين، إلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى الشخص الذي حرر إسمه في الوثيقة، أو من ينوبه قانوناً، أو إلى الشخص الذي إنتقلت إليه هذه الوثيقة عملاً بمقتضيات حوالة الحق، الأمر الذي يتحتم معه من الناقل التحقق من شخصية من يطالب بالحصول على البضائع عند إفراغها.

أما إذا كانت وثيقة الشحن إذنية، فلا يحق للناقل أن يسلم البضائع إلا للمظهر له الأخير عملاً بالتظهير (l'endossement) الثابت على ظهر الوثيقة. أما إذا كانت الوثيقة

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 311.

لحاملها (au porteur) فإنه يقع على الناقل تسليم البضائع لأي طرف يتقدم للحصول عليها ويحوز وثيقة شحن عند الوصول (un connaissance à l'arrivée) (1).

وعلى غرار ما أورده المادة 783 بحري جزائري من عدم إمكانية حصول حامل نسخة من وثيقة الشحن على البضائع خارج مكان وصولها، إلا بعد إرجاع جميع النسخ الأخرى لوثيقة الشحن والصادرة تأميناً للمطالبات التي يمكن أن يتمسك بها حاملو نسخ وثيقة الشحن المتداولة تجاه الناقل، فإن هذا الأخير لا يستطيع أيضاً تسليم البضائع لأي ممن تقدم إليه من حاملي وثيقة شحن إن تعددوا، بل يقع عليه إيداع هذه البضائع على حساب المرسل إليه القانوني، في مكان أمين و أن يخبر بذلك الطالبين بها والشاحن فوراً (المادة 785 بحري جزائري).

وقد يحدث أن يمتنع من له الحق في الحصول على البضائع بعد تفريغها على إستيلاهما، أو ينعدم أي مطالب به (2)، فقد تطرق المشرع الجزائري لهذه الحالة، في المادة 793 بحري جزائري بقوله: « إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضاعة أو رفض إستلامها، و إذا كان غير معروف، يُودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً ». فمضمون هذا النص يفيد أنه إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضائع أو رفض تسلّمها، أو إذا كان صاحب هذا الحق مجهولاً، جاز للناقل إيداع البضائع في مستودع في مكان آمن، وهذا على نفقة وتبعة المرسل إليه، ويقع عليه واجب إعلام الشاحن بذلك والمرسل

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 662 « ...Reste à déterminer le bénéficiaire de la livraison. seul celui qui est titulaire du connaissance et qui se trouve en mesure de le remettre au transporteur peut prétendre à la livraison, l'article 49 du décret du 31 décembre 1966 dispose ainsi que la marchandise doit être livrée au destinataire ou à son représentant, et énumère précisément ceux qui ont cette qualité, celui dont le nom est indiqué dans le connaissance, lorsque le connaissance est à personne, dénommée, celui qui présente le connaissance à l'arrivée, lorsque le connaissance est au porteur, le dernier endossaire lorsque le connaissance est à ordre... ».

(2) د : حمدي الغنيمي ، المرجع السابق، ص 92.

أنظر كذلك: د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 414.

إليه إذا كان معروفاً، ويستحق الناقل في هذا الظروف التعويضات المناسبة عما لحقه من أضرار جراء تأخر المرسل إليه في تسلم البضائع دون سبب جدي.

و إذا لم يتم أخذ البضائع التي وضعها الناقل في المستودعات، ولم يتحصل هذا الأخير على أجرة الحمولة ومصاريف التخزين من المرسل إليه خلال أجل شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، جاز للناقل بيع البضائع بإذن من المحكمة المختصة إقليمياً، إلا إذا قدم صاحب الحق في البضائع كفالة كافية. و إذا كانت البضائع غير المطالب بها قابلة للتلف بسرعة ، أو كانت مصاريف إيداعها و المحافظة عليها تزيد عن قيمتها، فإنه يمكن بيعها بإذن من العدالة حتى قبل إيداعها في المستودع، وقبل إنقضاء الآجال المنصوص عليها في المادة 2/795 بحري جزائري. كما أنه إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل، ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها أعتبر الشاحن مسؤولاً عن الباقي، عملاً بما أوردته المادة 796 بحري جزائري.

لقد ثار في أوساط الفقه البحري عند مناقشة التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، تساؤلاً عما إذا كان هذا الأخير ملزم بإخطار صاحب الحق في تسلم البضاعة بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ، أم أنه غير ملزم بذلك⁽¹⁾ ، فقد أورد مجموع الفقه العربي ما ذهب إليه محكمة النقض المصرية، من وجوب التزام المرسل إليه، أو حامل وثيقة الشحن بالتقدم إلى الناقل أو من يمثله من أجل تسلم البضائع دون حاجة إلى إخطاره بذلك حسب الظروف⁽²⁾، في حين أن البعض يميل أن الناقل من واجبه إخطار صاحب الحق في تسلم البضاعة يوم تفريغها، وذلك لأن هذا الإجراء - حسبهم - يدخل ضمن مستلزمات تنفيذ عقد النقل، إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذي لم تنص عليه

(1) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 137.

(2) قرار محكمة النقض المصرية، الغرفة المدنية، الصادر في 25 يناير 1988، المنشور في مجموعة أحكام النقض، ص 139 ، جمهورية مصر العربية.

التشريعات- بما فيها القانون البحري الجزائري- وبذلك إذا لم تتضمن وثيقة الشحن صراحة إلتزام الناقل بالإخطار، فإن هذا الأخير لا يكون ملزما به، إلا إذا كان أجل وصول السفينة غير معلوم في وثيقة الشحن⁽¹⁾.

- حقوق المرسل إليه تجاه الناقل :

من المعروف أن المرسل إليه (Le destinataire) ليس طرفا في عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾ غير أن آراء رجال القانون قد اختلفت حول طبيعة هذا الحق و أساسه القانوني، فذهب البعض إلى أن الشاحن عند تعاقدته مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه نيابة ناقصة (la délégation incomplète) بحيث يعتبر المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقرر بإنصراف آثار العقد إلى الأصيل، بينما يرى البعض الآخر، أن عقد النقل البحري للبضائع إنما يتضمن إشتراطا لمصلحة المرسل إليه (la stipulation pour autrui)، ويترتب على هذا الإشتراط أن يكسب المرسل إليه حقا مباشرا تجاه المتعهد الناقل بتنفيذ الإشتراط، بينما يتجه البعض أن حقوق المرسل إليه و إلتزاماته، إنما تستند على وثيقة الشحن وحدها، فقعد النقل ينشئ رابطة بين الشاحن والناقل و لكنه لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه و الناقل، بل تحكمها وثيقة الشحن وحدها.

وذهب فريق آخر إلى إعتبار عقد النقل البحري للبضائع، إنما هو عقد ثلاثي الأطراف (un contrat tripartite)، يضم الناقل و الشاحن و المرسل إليه، و أن المرسل إليه يعتبر طرفا في هذا العقد منذ إبرامه، إستثناء من القاعدة في نسبية أثر العقد، و هو إستثناء تبرره الوظيفة الإقتصادية (le fonction économique du contrat) لعقد النقل، وقد

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 68 وما بعدها.

(2) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 317.

أعيب على هذا الرأي أنه يقوم على أساس إقتصادي بحت لا على أساس قانوني، غير أنه و مهما كان الأساس الذي يراد من خلاله ضمان حق المرسل إليه في تسلم البضائع في مواجهة الناقل، فإن للمرسل إليه التمسك بعقد النقل البحري للبضائع في مواجهة الناقل، والعكس صحيح⁽¹⁾.

⁽¹⁾ René Rodiere -E- du Pontavice : op-cit-page 336 « ... le destinataire a un droit direct contre le transporteur, ou son représentant. La même solution est admise en droit terrestre. On a cherché à expliquer comment le destinataire qui ne figure pas au contrat de transport, peut en invoquer les clauses. On l'explique couramment par l'idée de stipulation pour autrui. Le chargeur aurait stipulé en faveur du destinataire et le transporteur ferait office de promettant. la jurisprudence reçoit cette explication et l'invoque expressément. Elle est pourtant douteuse pour plusieurs raisons, dont la plus décisive est que le contrat de transport est normalement noué pour amener la marchandise chez le destinataire ; ce serait donc un contre-sens que de ne pas y voir naturellement un contrat à trois personnages.

Dès le début, le destinataire s'y trouve associé par une exception au principe générale de l'article 1165 du code civile, exception sans danger, étant donnée la fonction économique du contrat de transport, Quelle que soit l'explication, le résultat n'est pas contesté : le destinataire est associé au contrat; il y est partie; il peut donc l'invoquer, de même , à l'inverse, le transporteur peut en faire valoir toutes les clauses contre lui, du moins si le destinataire accepte la marchandise ».

الفصل الثالث :

المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
والإعفاء منها وتحديدها في القانون الجزائري

الفصل الثالث

المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع والإعفاء منها وتحديدها في القانون الجزائري

يُجمع شراح القانون البحري على أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تعتبر من أهم المواضيع التي يثيرها القانون البحري وأكثرها صعوبة، لما تثيره من نزاعات بين أصحاب المصلحة في العقد، بين الشاحنين والناقلين من جهة وبين هؤلاء والمؤمنين (les assureurs) الذين يلجأ إليهم الشاحنون عادة لصيانة حقوقهم تجاه الناقلين من جهة أخرى. وعلى غرار التشريعات البحرية الحديثة، فقد تناول المشرع الجزائري موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالتفصيل، وذلك في الفصل الرابع من الباب الثالث في المواد من 802 إلى 816 من القانون البحري.

وتنقسم الدراسة في هذا الفصل، إلى مبحثين، نتناول في الأول تحليل طبيعة مسؤولية الناقل وأساسها التشريعي والحالات التي تقوم فيها، أما في المبحث الثاني فسننتظر لموضوع إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية والحدود التي وضعتها التشريعات لها.

المبحث الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها

والحالات التي تقوم فيها

سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نخوض في الأول الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و أساسها القانوني، أما في المطلب الثاني فسندرس حالات قيام مسؤولية الناقل في القانون البحري الجزائري.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و أساسها

سبقت الإشارة إلى أن الالتزام الرئيسي الذي يقع على كاهل الناقل البحري و الناتج عن العقد المبرم بينه و بين الشاحن، هو نقل البضائع ضمن بنود الإتفاق و تسليمها لمن له الحق في ذلك في الآجال المعقولة في ميناء التفريغ⁽¹⁾. و هذا الالتزام هو إلتزام بتحقيق نتيجة (une obligation de résultat)،⁽²⁾ إذ يمكن مسائلة الناقل و يُعتبر مخلا بالتزامه الناتج عن عقد النقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت البضائع أو أصابها تلف، أو وصلت متأخرة عن الآجال المتفق عليها، فمسؤولية الناقل تجاه الشاحن أو المرسل إليه تعتبر مسؤولية عقدية⁽³⁾ (Une responsabilité contractuelle)، مصدرها عقد النقل و يكون فيها الخطأ مفترضا⁽⁴⁾ (la faute présumée).

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 63.

أنظر كذلك: د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 130 و ما بعدها.

(2) Pierre Bonassies - Christian Scapel : op-cit-page 674 « la règle est conforme à l'histoire. En droit français, il a toujours été admis que le transporteur était tenu d'une obligation de résultat, ce qu'entraînait inéluctablement une responsabilité de plein droit... » .

(3) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 120.

أنظر كذلك: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 127.

(4) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 326.

و لهذا حدد المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للبضائع و نطاقها الزمني، في المادة 802 بحري بقوله: « يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية». و الواضح بقراءة هذه المادة، أن المشرع الجزائري جعل الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضائع منذ أجل شحنها إلى ميعاد تسليمها للمرسل إليه، فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع هلاكاً كلياً، (Le dommage totale)، أو جزئياً (Le dommage partiel) ، أو إذا وُجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في وثيقة الشحن.

غير أن الأعراف جرت على عدم تحميل الناقل مسؤولية تعويض النقص القليل والطبيعي الذي يمكن للبضائع أن تتعرض له أثناء الرحلة البحرية وفي عمليات الشحن والتفريغ، و هو ما يسمى بـ «عجز الطريق» (La freinte de route) ، لاسيما فيما يخص البضائع ذات الطبيعة السائلة التي يصيبها التبخر، أو البضائع الأخرى مثل الحبوب وأعلاف الحيوانات التي تتسرب لصغر مكوناتها⁽¹⁾. كما لا يفوت تحميل الناقل في هذا الصدد مسؤولية التلف الذي يتم إكتشافه عند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، إذ يُفترض أن الناقل قد تسلمها من الشاحن في حالة جيدة، إضافة إلى الأضرار الناتجة عن التأخر في تسليم البضائع عن الآجال المتفق عليها، أو التي جرت به العادة (المادة 772 بحري جزائر). ومن جهتها تقيم قواعد هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها، أو التأخير في التسليم على أساس الخطأ المفترض، و قد قررت المادة الخامسة في فقرتها الأولى ما يلي : « يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في

(1) د : عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 72.

الهلاك أو التلف أو التأخير، قد وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على النحو المشار إليه في المادة الرابعة، ما لم يثبت الناقل أنه قد إتخذ هو و تابعوه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر». وفقا للمادة 4 من إتفاقية هامبورغ تعتبر البضائع في عهدة الناقل إعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن، و حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بميناء التفريغ⁽¹⁾.

و بعد تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع و نطاقها الزمني، أورد المشرع الجزائري حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في نصوص عديدة منها المادة 803 بحري التي قرر فيها أنه « يُعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي : أ)-حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 أعلاه، ب)- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد، أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل، ج)-الحريق، إلا إذا كان مسببا في فعل أو خطأ الناقل، د)- أخطاء و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، ه)-القوة القاهرة، و)- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب، ز)- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر، ص)- أخطاء الشاحن، و لا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع، ط)-عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي، ي)- إنقاذ حياه الأشخاص أو الأموال في البحر، أو المحاولة في ذلك، ك)-الأفعال المسببة لحدث لا ينسب للناقل، ل)-أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدم الناقل الدليل

(1) Vialard: « transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandises » Juris - classeur-civil-art 1382 à 1386, page 465 - 1981-Paris.

بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً، أو بسبب مندوبه، و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر».

القاعدة أن الناقل يكون مسؤولاً عند عدم قيامه بتسليم البضائع كاملة و سليمة إلى المرسل إليه في الآجال المحددة في وثيقة الشحن أو المعتادة، غير أن الناقل بإمكانه دحض هذه المسؤولية إذا تمكن من الإثبات أن عدم التنفيذ، أو التأخر فيه كان سببه أجنبي لا يد له فيه، مثل أخطاء الشاحن، أو العيب الذاتي في البضائع، أو خطأ صدر من الغير، أو القوة القاهرة و هذا تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري⁽¹⁾. ومفاد ذلك أنه إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مجهولاً بقي الناقل مسؤولاً.

فلا مجال لقيام مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضائع، سببه خطأ إرتكبه الشاحن (la faute du chargeur)، مثاله عدم قيام هذا الأخير بإحكام عمليات تحريم أو التكييف أو تعليم البضائع (المادة 9/803 بحري جزائري)، كما لا يسأل الناقل أيضاً إذا كان الضرر راجع إلى عيب ذاتي أو طبيعة خاصة أو عيب خفي، أو نقص في البضائع أثناء الرحلة البحرية (المادة 8/803 بحري جزائري)، كما تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الغير، أي من شخص أجنبي لا يسأل عنه الناقل، كما إذا كان الضرر نتيجة تصادم وقع بخطأ من ربان سفينة أخرى، وإذا كان الضرر ناتجاً من فعل بضاعة أخرى ذات طبيعة خطيرة، ولم يخطر صاحبها بذلك، ولم يكن في وسع الناقل أن يعلم بخطورها⁽²⁾.

(1) د : هاني دويدار، المرجع السابق، ص 273 و ما بعدها.

أنظر كذلك : د: محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 347 و ما بعدها.

(2) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 329.

وتتنفي من جهة أخرى مسؤولية الناقل، إذا كان الضرر اللاحق بالبضائع سببه القوة القاهرة⁽¹⁾ (la force majeure) . والقوة القاهرة مثلما هو معروف في القواعد العامة في القانون المدني هي الحادث الذي لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه⁽²⁾، ومن أمثلة ذلك العواصف البحرية الشديدة وحوادث الحروب وغيرها. كما ألقى المشرع الجزائري الناقل في نص المادة 803 السالفة الذكر من مسؤولية عدم صلاحية السفينة للملاحة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته، إضافة إلى الأضرار الناتجة عن الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً، مهما كانت الأسباب والعيوب الخفية في السفينة التي لم تظهر بالرغم من الاهتمام الكافي، إلى جانب الأضرار التي يكون مردّها لأفعال المؤدية إلى حوادث لا تنسب إلى الناقل، أو لأي سبب آخر لا يمكن أن يكون للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه، وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً، أو بسبب مندوبه، و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر، إضافة إلى الحريق (l'incendie) الذي يمكن أن يصيب البضائع المشحونة، إلا إذا كان سببه راجع لفعل الناقل أو بخطأه⁽³⁾.

المطلب الثاني

حالات خاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون الجزائري

فضلا عن الحالات العامة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، التي أوردها المشرع في المادة 803 بحري، فإن التشريع الجزائري، وعلى غرار النظم البحرية الحديثة ذكر حالات أخرى يُعنى فيها الناقل من المسؤولية، مراعيًا في ذلك الظروف الخاصة بالنقل

(1) د: حمدي الغنيمي ، المرجع السابق، ص93.

(2) د: أنظر المادة 3/107 من القانون المدني الجزائري.

(3) د: محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص376 وما بعدها.

البحري(les conditions spécifiques au transport maritime de marchandises) ، وهي

حالات أوردتها على سبيل الحصر وهي :

1-حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن:

تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن نص عليها المشرع الجزائري في المادة 810 بحري بقوله:« لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن، أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل . » .

يتضح من قراءة هذا النص أنه إذا بادر الشاحن إلى تضمين وثيقة الشحن معلومات أو معطيات أو بيانات غير صحيحة، أي تتعارض والطبيعة الحقيقية للبضائع أو قيمتها، فإن نتيجة ذلك هو الإعفاء الكلي للناقل من المسؤولية، أيا كان سبب الهلاك أو التلف الذي يكون قد أصاب البضائع المشحونة. ويعتبر الفقه البحري هذا الجزاء بمثابة العقوبة المدنية⁽¹⁾ (une sanction civile) حتى لو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر ما في تحقق الضرر، ولو كان هذا البيان غير الصحيح قد أدرج في وثيقة الشحن ليس بهدف غش الناقل، وإنما لأسباب أخرى⁽²⁾ . و قد إشتراط القضاء لتطبيق الجزاء السالف الذكر، أن تكون البيانات غير الصحيحة قد كانت متعمدة. أي بعلم من الشاحن، فإذا كانت هذه المعلومات غير الصحيحة قد أدرجت في وثيقة الشحن عن حسن نية، فلا يمكن

(1)René Rodiere -E- du Pontavice : op-cit-page 317 « ... la loi fait aux chargeurs le devoir stricte d'être sincères dans leurs déclarations et ce devoir est lourdement sanctionné, l'article 19 précise que toute inexactitude engage la responsabilité du chargeur à l'égard du transporteur, d'autre part d'après l'article, en cas de déclaration sciemment inexacte , le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus aux marchandises, il y a là une véritable peine privée, car la sanction opère même quand il n'y a pas de rapport entre le mensonge et le dommage, ce rapport peut exister... ».

(2) د : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص331.

تطبيق الجزاء المقرر، ويقع على عاتق الناقل الإلتزام بإثبات عدم صحة البيانات ،
وسوء نية الشاحن(1).

ويرى البعض أن معاهدة بوركسل لسنة 1924 قد فرضت جزاء شديدا و غير مقبول
على الشاحن الذي تعمّد تدوين بيانات غير صحيحة عن نوع البضائع أو قيمتها في وثيقة
الشحن، وتبدو صرامة هذا الجزاء - حسبهم - في كونه جاء مطلقا، حيث يعفى الناقل من
المسؤولية، ولو لم تتوافر علاقة سببية بين البيانات غير الصحيحة التي أوردها الشاحن في
وثيقة الشحن، وبين الضرر الثابت بالبضائع (المادة 5/4 من الإتفاقية)، معتبرين أن ذلك
بمثابة تحييز واضح لمركز الناقل البحري(2).

2- حالة نقل البضائع على سطح السفينة:

تنص المادة 774 بحري جزائري على أنه: « لا يجوز تحميل البضائع على سطح
السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، وعندما يكون التحميل في هذه
الحالة نظاميا ومتعارف عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح
السفينة، يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد
تم بالإتفاق مع الشاحن ». والملاحظ من هذا النص أن المشرع الجزائري لم يمنع كأصل
عام نقل البضائع على سطح السفينة(3) (le transport en pontée)، لكنه إشتراط توافر
عوامل أمن الرحلة، أي أن هذا النمط من النقل لا يهدد سلامة السفينة والبضائع والطاقم
الملاحي، و إستوجب أن يكون التحميل على سطح السفينة نظاميا (le chargement

(1) د: محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 387 وما بعدها.

أنظر كذلك: د : لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 128 وما بعدها.

(2) د: حمد الله محمد حمد الله ، المرجع السابق، ص 242 وما بعدها.

(3) - الملاحظ في هذا الصدد، أن معاهدة سندات الشحن إستبعدت النقل على سطح السفينة من نطاق تطبيقها نظرا
للأخطار المتعددة التي من المحتمل أن تتعرض لها البضائع المشحونة في هذا النوع من النقل. لكن الإنتشار الواسع
والسريع في إستخدام نظام الحاويات (transport par conteneurs) جعل هذا الإستبعاد لا يجد مبررات له .

(1) dans des conditions réglementaires ou d'usage général) ومتعارف عليه بوجه عام، فإذا لم يلتزم الناقل بهذه التعليمات القانونية، كان مسؤولاً عن الأضرار أو التلف التي يمكن أن تصيب البضائع المشحونة بفعل التحميل على سطح السفينة الذي يهدد أمن وسلامة الرحلة، أو أن التحميل غير نظامي أو غير متعارف عليه على العموم.

ومتى كان الناقل مرخصاً له بهذا النوع من النقل، وتم تضمين وثيقة الشحن بملاحظة أن البضائع ستشحن على سطح السفينة، ويعلم من الشاحن وبموافقته، (المادة 1/774 بحري جزائري)، فإنه لا يكون مسؤولاً عن هلاك هذه البضائع، أو تلفها. إذ أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كأن يثبت أن الهلاك الذي أصاب البضائع سببه حرارة الشمس، أو الرطوبة أو الأمطار أو العواصف، أو بسبب إنتزاعها من طرف الأمواج العاتية، ولكن هذا لا يعفي الناقل من المسؤولية عن عدم إتخاذ الإحتياطات المعتادة في الرّص(2).

3- حالة نقل الحيوانات الحيّة:

تطرق المشرّع الجزائري إلى مسألة نقل الحيوانات الحيّة عن الطريق البحري، في المادة 812 بحري جزائري بقوله: « خلافا للمادة السابقة، يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد

(1) Arnaud Montas : op-cit-page 181 « .. l'arrimage en pontée, qui consiste à fixer la marchandise sur le pont du navire plutôt qu'en cale, est une opération technique et commerciale risquée, qui fait débat. De ce point de vue, le droit positif distingue entre le chargement en pontée régulier, c'est-à-dire opéré conformément aux prescriptions légales, et le chargement en pontée irrégulier, qui ne s'y conforme pas... la loi française n'exclut pas ce type de transport, mais soumet sa régularité à l'existence de dispositions réglementaires l'imposant (C. trasp, art L5422/7) et au consentement écrit du chargeur mentionné sur le connaissement...le transporteur qui charge en pontée au mépris de ces conditions commet une faute, dont la gradation fait débat même si la jurisprudence l'assimile parfois à une faute inexcusable de nature à le priver de son droit à limitation.. ».

(2) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 87.

أنظر كذلك د: عادل المقدادي، المرجع السابق، ص 147 وما بعدها .

المسؤولية أو التعويض كما يلي: أ)- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها (ب)- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة⁽¹⁾. والملاحظ بقراءة هذه المادة أن المشرع الجزائري إستبعد واقعة نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامه، ويعود السبب الراجح لهذا الموقف هو المخاطر الكبيرة التي تحوم حول هذه العملية، مما جعله يترك مضامينها لأحكام القواعد العامة، وبالتالي سمح للناقل والشاحن بالإتفاق حول ما يرونه مناسباً حول شروط عملية النقل والمسؤولية المحتملة للأضرار التي قد تلحق بهذه الحيوانات.

وعلى خلاف معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 التي إستبعدت نقل الحيوانات من نطاق أحكامها، فإن بعض التشريعات سايرت ما ذهب إلىه قواعد هامبروغ لسنة 1978 و أخضعت هذا النوع لأحكامها، وبالتالي قررت بالتالي إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نفوق الحيوانات أو إصابتها بضرر، شريطة أن يثبت الناقل أن هذا الهلاك أو الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كموت الحيوانات بسبب تأثرها بدوران البحر⁽²⁾. وقد قدّر المشرعون صعوبة هذا الإثبات الملقى على الناقل،

(1) لقد كان على المشرع الجزائري تصحيح ما وقع فيه من سهو في صياغة الفقرة الثانية من المادة 812 بحري جزائري، وذلك بإضافة كلمة « حية » لتصبح الفقرة على النحو التالي: « في نقل الحيوانات الحية » وهذا على إعتبار أن عملية نقل الحيوانات الحية- بخلاف الحيوانات غير الحية- هي التي تثير إشكالات في المسؤولية عند عملية النقل- والملاحظ أن الفقرة المصاغة باللغة الفرنسية جاءت صحيحة إذ وردت بالصيغة التالية: « ... dans les transports d'animaux vivants »

(2) أنظر المادة 5/5 من معاهدة لسنة 1978.

- تنص المادة 232 من قانون التجارة البحرية المصري الصادر عام 1990 بما يلي: لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها، أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، و إذا نَفَد الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، إفترض أن هلاكها، أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه، أو من أحد تابعيه .

فقرروا إفتراض أن نفوق الحيوانات أو الضرر مردّه المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، إذا قام الناقل بتنفيذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، على أنه بإمكان الشاحن دحّض هذه القرينة، و إثبات خطأ أو تقصير من الناقل أو تابعه أدى إلى وقوع الضرر⁽¹⁾.

4- حالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر:

نص المشرّع الجزائري في المادة 11/803 بحري جزائري على أنه: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ... إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، أو المحاولة في ذلك » .

والملاحظة هنا أن المشرع الجزائري سار على نهج ما ذهب إليه معاهدة سندات الشحن، وهذا بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي يكون سببها الإنقاذ (le sauvetage en mer)، سواء كان هذا الإنقاذ يخص الأشخاص، أم الإنقاذ الذي يتعلق بالأموال في البحر، وهذا خلافا لما إتجهت إليه قواعد هامبورغ التي ميّزت بين إنقاذ الأشخاص و إنقاذ الأموال⁽²⁾، فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأشخاص، فإن الناقل يستفيد من الإعفاء من المسؤولية أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو المحاولة في ذلك⁽³⁾، و مثال ذلك إنحراف السفينة عن خط سيرها لإتمام عملية إنقاذ ربان مركبة على وشك الغرق. وذلك لأن إنقاذ الأرواح إلترام قانوني (l'acte de sauvetage de

(1) - د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 87.

أنظر كذلك: د: عادل المقدادي، المرجع السابق، ص 147 وما بعدها.

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، « مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ (دراسة مقارنة مع إتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990)، مقال منشور بمجلة بدار النهضة العربية، ص 81، طبعة 1992، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

(3) - أنظر المادة 6/5 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

(personnes est une obligation juridique) يقع على عاتق الريان يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه.

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، فلا يستفيد الناقل من حالة الإعفاء من المسؤولية، إلا بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر، وذلك لأن إنقاذ الأموال أمر إختياري، (le sauvetage des biens est un procédé facultatif) لا إلزام على الريان القيام به. وبذلك لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنها-في معاهدة هامبورغ-إلا إذا كانت التدابير التي إتخذها الريان معقولة⁽¹⁾.

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص334.
أنظر كذلك: د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص436.

المبحث الثاني

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وبطلان شروط الإعفاء منها

(la limitation de la responsabilité du transporteur de marchandise)
التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (la limitation de la responsabilité du transporteur de marchandise)، تعني وجود نص في القانون يحدد مبالغ مالية معينة يستوجب دفعها للشاحن أو المرسل إليه سبب هلاك البضائع أو تلفها، أو التأخير في وصولها. وتشكل هذه المبالغ حدود قصوى لمسؤولية الناقل لا يمكن الحكم عليه في القضاء بأكثر منها، مهما وصلت حدود وحجم الأضرار التي لحقت بالبضائع المنقولة، أو التي أصابت المضرور من جراء إخلال الناقل بالتزاماته⁽¹⁾.

المطلب الأول

تدخل القانون في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

على الرغم من أن المبدأ الذي تقوم عليه فكرة تحديد مسؤولية الناقل البحري معروف في أنماط أخرى، مثل النقل الجوي، إلا أنه يتعارض صراحة مع أحكام التعويض عن المسؤولية في القواعد العامة⁽²⁾ التي تقضي بأن المتسبب في الضرر ملزم بتمكين المضرور من المبلغ الكلي الذي يغطي الأضرار اللاحقة به⁽³⁾، هذا إلى جانب الإنتقاد الذي وجهه الفقه لتسمية « تحديد المسؤولية » ، معتبرا إياها غير دقيقة رغم تبني الأعراف البحرية لها، وهذا إعتبارا أن التحديد المقصود يخص التعويض وليس المسؤولية⁽⁴⁾.

(1) J. Bonnaud : « la limite d'indemnisation du transporteur maritime », Annales – IMTM-page 181- Edition 1986-Paris.

(2) René Rodière – E – du PONTAVICE : op-cit-page 356 « ...ici encore la loi maritime substitue un régime rigide à la liberté des conventions antérieures. Si l'on appliquait le droit commun , le transporteur devrait réparer le dommage lorsque aucune cause d'exonération prévue par la loi ne peut être établie par lui ; cette réparation se calculerait suivant les règles des articles 1150 et 1151 du Code civil, mais le transporteur pourrait par convention fixer le plafond de sa responsabilité . Ces règles sont écartées ; aux termes de l'article 28 de la loi de 1966 modifiée en 1986, la responsabilité du transporteur est limitée ... ».

(3) – أنظر المواد 124 و 182 و 182 مكرر من القانون المدني الجزائري.

(4) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 709« ...la formule, « limitation de responsabilité », est inexacte. Ce n'est pas la responsabilité qui est limitée- le transporteur est responsable ou il est exonéré- mais la réparation du dommage. Cependant cette formulation est fixée par l'usage... ».

وعلى أي حال، فإن المبتغى من التحديد القانوني للمسؤولية، إنما هو محاولة تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن معا (la limitation de responsabilité tend à créer un équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur) ، مصلحة الناقل دفع تعويض معقول لا ينفّره من مخاطر الإستثمار البحري، ومصلحة الشاحن في الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل بالتزاماته دون إجحاف من الناقل⁽¹⁾ .

وقد تناولت المادة 805 بحري جزائري حدود مسؤولية الناقل سواء في حالة الهلاك أو التلف، أو حالة التأخير بقولها: « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أيه وثيقة شحن أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها، مبلغ 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 ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

في حالة إستخدام حاوية أو أية وسيلة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. و إذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى، يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين مليغراما ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الآلاف

(1) د:محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص136.

في النهاية، ويُمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكور بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم⁽¹⁾ .»

و أضافت المادة 806 بحري جزائري في هذا الصدد أنه: « تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، أما التعويض عن الخسائر البحرية للبضائع، فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة. ويحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ، طبقا للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها. وإذا لم توضع قيمة للبضائع على أساس السعر الجاري في الأسواق، فيمكن تحديدها على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس النوع أو الجودة.

يستفاد من مضمون نص المادة 805 بحري جزائري، أن المشرّع قرر إخضاع مسؤولية الناقل البحري للتحديد القانوني مهما كان نوع هذه المسؤولية، سواء كانت مسؤولية عقدية (une responsabilité contractuelle)، يكون مرجعها عقد النقل البحري للبضائع، أو كانت مسؤولية تقصيرية (Une responsabilité délictuelle) يكون أساسها القانون، وكان هدفه من وراء ذلك، تمكين الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية إذا رجع عليه صاحب البضائع وطالبه بالتعويض سواء على أساس المسؤولية العقدية، أو المسؤولية التقصيرية، إلى جانب ذلك جعل تابعي الناقل يستفيدون من هذا التحديد، إذا كانوا محل مقاضاة من المضرور عملا بقواعد المسؤولية التقصيرية كما كان، توجه المشرّع في هذا النطاق هو تنفيذ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مهما كان سبب الدعوى القضائية

(1) المادة 805 بحري جزائري، تقابلها المادة 233 من قانون التجارة البحري رقم 08، الصادر في مصر سنة 1990، والمادة 28 من قانون 18 جوان 1966 الفرنسي.

المرفوعة على هذا الأخير، سواء هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في إيصالها إلى ميناء التفريغ.

كما يتضح أيضا من مقتضيات المادة السابقة، أن القانون البحري الجزائري قرر تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بما لا يفوق عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد (le colis)، أو وحدة شحن (unité de chargement) أو 30 وحدة حسابية (unité de calcul) عن كل كيلوغرام يُصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق. أما بخصوص الأضرار الناجمة عن التأخر في إيصال البضائع إلى ميناء التفريغ، فإن مقدار التحديد يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع، ولا يمكن أن تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

والواضح في هذا السياق أن المشرع الجزائري سار في نفس النهج الذي إتجهت إليه معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، التي لم تشأ تحميل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ عقد النقل كاملة نظرا للظروف الخاصة التي تحيط بعمليات النقل البحري، والتي وضعت تحديدا قانونيا لمسؤولية الناقل يقابل تعويضا وسط عن الضرر الذي لحق الشاحن⁽¹⁾. وبعد تعديل هذا الحكم عن طريق بروتوكول سنة 1968، تم إلغاء النص الوارد في المعاهدة ووضع بدله نص جديد يقضي بعدم إلزام الناقل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك، أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك (ذهب) عن كل طرد، أو وحدة، أو ثلاثين فرنكا عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي أصابها الهلاك أو التلف أيهما أكبر، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضائع وقيمتها قبل

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 710 « ...Et l'avantage consenti au transporteur est autant plus sensible que le montant de la limitation est fixée à un seuil relativement bas. Ce seuil était très bas en 1924, descendant dans certains cas jusqu'à des montants dérisoires. Le protocole de 1968 en modifiant le mode de calcul, a revalorisé assez fortement la limitation, notamment pour ce qui est des conteneurs, si toutefois chaque colis, contenu dans un tel engin est « individualisé ». Mais la limitation maritime demeure la plus basse de tous les modes de transport... ».

الشحن و أثبت ذلك في وثيقة الشحن. ونفس الأحكام سارت عليها قواعد هامبورغ لسنة 1978 مع تغيير طفيف شمل إضافة مبلغ التحديد بسنبة 20 بالمائة.

سبقت الإشارة إلى أن المادة 1/805 بحري جزائري حددت مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمبلغ لا يفوق 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. ويتفق الفقه البحري هنا أن كلمة « طرد » (le colis) لا تثير أي لبس أو شك في مفهومها، فهي تفيد أن البضائع قد تم شحنها بعد عمليات التغليف (l’emballage) في علب أو صناديق أو أكياس أو براميل تحمل كلها علامات واضحة ومميزة، وهذه الطرود يذكر عددها بدقة في وثيقة الشحن و على أساس ذلك، تحدد مسؤولية الناقل عنها⁽¹⁾.

وقد إستعملت كذلك المادة السالفة كلمة « وحدة » (unité)، والمدلول بها في هذا الصدد هي البضائع التي يتم صبّها متفرقة دون خضوعها للتغليف، والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها مثل الخضر والفواكه والفحم والخشب ومواد الطاقة، ويقصد المشرّع هنا بالوحدة إلى وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم في وثيقة (les unités de poids et mesures) الشحن التي يتم إعتبارها وسيلة لتحديد أجرة الحمولة، وبذلك إذا لم تأخذ البضائع المشحونة صفة الطرد أو الوحدة بمفهوم المادة 805 بحري جزائري،

(1)د: لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 136 وما بعدها.

أنظر كذلك: د: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص357 وما بعدها.

فلا يمكن للناقل أن يستفيد من أحكام تحديد مسؤولية عند وقوع الضرر والتلف، ويلتزم نتيجة لذلك بدفع التعويض كاملاً لمستحقه⁽¹⁾.

1- حالة نقل البضائع بالحاويات:

(conteneur) بالفرنسية و (cantainers) بالإنجليزية هي وعاء للنقل عبارة عن علبة حديدية كبرى ذات مواصفات و أحجام دولية تستخدم في وضع البضائع داخلها مغلقة أو بدون تغليف، يمكن إستعمالها لمرات متتالية، وهي أداة حديثة تستهدف الحفاظ على البضائع من التلف من العوامل المناخية والبحرية خلال الرحلات، كما تعتبر وسيلة عملية واقتصادية خاصة في عمليات الشحن والتفريغ⁽²⁾. وقد نصت المادة 2/805 بحري جزائري على أنه: «... في حالة إستخدام حاوية أو أية وسيلة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية، هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري...»، ومثال ذلك إذ ذكر في وثيقة الشحن أن الحاوية،

(1) د: أحمد محمد حسني، المرجع السابق، ص208 يقول: «... وقد أصدرت محكمة الإسكندرية بتاريخ 21 فيفري 1954 حكماً قالت فيه أن السيارة المشحونة، يجب ألا تشبه بالطرد الذي يفترض معه أن البضاعة موضوعة في صندوق أو تغليف على نحو لا يمكن معه تمييزها من الخارج دون فتح الصندوق أو فضّ التغليف. كما لا يمكن إعتباره وحدة، إذ أن هذه الكلمة لا تنطبق إلا على البضائع التي تشحن صلباً. و إنتهت المحكمة إلى أن مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة لا تحدد بمبلغ 100 جنيه إنجليزي (طبقاً لمعاداة بروكسل لسنة 1924) فقط و إنما يجب أن تتفق مع القيمة الحقيقية للسيارة...» .

(2) <https://Fr.Wikipedia.org/wiki/transport-Maritime-20.12.2019> «...depuis le milieu des années soixante , un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des conteneurs maritimes, d'un format standardisé : 20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final transport routier ferroviaire ou même aérien, se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise une fois emportée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le conteneur uniquement, minimisant ainsi les ruptures de charges, le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- Moins d'avaries et casse.
- Moins de pertes et de vols (n'étant pas visible la marchandise ; ne suscite plus autant la tentation).
- Une réduction des coûts par une amélioration de la productivité au chargement ; les navires chargent et déchargent plus vite donc passent moins de temps aux ports».

تحتوي على مائة طرد، ثم هلكت الحاوية كما لو سقطت في البحر، فإن التعويض يكون على أساس 100 طرد × 10.000 وحدة.

أما إذا لم يذكر في وثيقة الشحن عدد الطرود الموجودة بداخل الحاوية، فإن الحاوية تعتبر كلها بمثابة طرد واحد، ويُعوض مالکها عند هلاكها عن طرد واحد. وعلى خلاف على بعض التشريعات الحديثة التي عاملت مسألة التأخير في التسليم معاملة الهالك والتلف عند تحديد مسؤولية الناقل، فإن المشرع الجزائري ساير ما إتجهت إليه إتفاقية هامبورغ التي ربطت بين تحديد مبلغ التعويض المستحق عن التأخير، والأجرة المستحقة عن البضائع المنقولة.

تنص المادة 814 بحري جزائري على أنه: « إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحددات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالإستناد لأحكام هذا الفصل ». مضمون هذا النص هو تمكين تابعي الناقل من حق التمسك بالإعفاء من المسؤولية أو تحديدها، إذا توافرت شروط ذلك، وهذا الحكم إستلهمه القانون البحري الجزائري من بروتوكول سنة 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل في المادة الثالثة منه ⁽¹⁾، وكذلك من مقتضيات المادة 2/8 من قواعد هامبورغ التي جاءت لحماية تابعي الناقل من الدعاوى القضائية التي يمكن أن يكونوا هدفا لها من طرف الشاحن أو المرسل إليه إستنادا إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، وما قد ينجر عن هذه الدعاوى من إحتمال دفع تعويضات كبيرة يتحملها الناقل في النهاية بإعتباره متبوعا، وذلك في حالة عدم الإستفادة من حكم تحديد المسؤولية. لذلك سمح المشرع

⁽¹⁾Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 714 et 715 « ...s'agissant des personnes protégées par la limitation, ni la convention de 1924 dans son texte originaire, ni la loi du 2 avril 1936, ni même la loi de 1966 ne prévoyaient que d'autres personnes que le transporteur puissent bénéficier de la limitation de responsabilité... les tribunaux considérant en général que la limitation bénéficiant au transporteur ne pouvait leurs être appliquée. Le législateur international a réagi, et le protocole de 1986 insérant dans la convention de 1924 un article 4 bis, prévoit que si une action pour pertes ou dommages à des marchandises et intentée contre un préposé du transporteur, « ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité, que le transporteur peut invoquer ». Ce sauf en cas de faute volontaire ou « inexcusable »... ».

الجزائري، وعلى غرار التشريعات البحرية الحديثة⁽¹⁾ لتابعي الناقل بالإستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية الوارد في نص المادة 805 بحري، إذا ما كانوا محل متابعة من الشاحن أو الناقل موضوعها هلاك البضائع أو تلفها ، أو التأخير في إيصالها إلى ميناء التفريغ بسبب أخطائهم، وذلك شرط إثبات هؤلاء أن الخطأ الذي إرتكبه وقع حال تأديتهم لوظائفهم أو بسببها.

والجدير بالذكر أنه من غير الجائز للمضروب أن يجمع بين تعويضين (le cumul d'indemnisations) عن نفس الضرر بطريقة تتعدى النطاق المقرر قانوناً، مثاله أن يقاضي المضروب الناقل على أساس المسؤولية العقدية، ويطلب تابعي هذا الأخير بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية⁽²⁾. لذلك قررت المادة 815 بحري جزائري ما يلي: « لا يمكن أن تتعدى مجموع مبالغ التعويضات التي تكون على عاتق الناقل ومنديبيه، الحدود المنصوص عليها في المادة 617 أعلاه.»

وعلى غرار ما ورد في المادة 809 بحري جزائري من عدم إمكانية الناقل الإستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 بحري إذا تبين بأن الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضائع ناتجة عن عمل أو إهمال منه، سواء كان تعمد لإحداث الأضرار أو المجازفة مع التيقن من حدود أضرار على الأرجح، فإن تابعي الناقل لا يمكنهم على هذا المنوال التمسك بتحديد المسؤولية، إذ ثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضائع نشأت عن فعل أو إمتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر، أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك بأن أضرار سوف تلحق بالبضائع المشحونة على الأرجح.

(1) - أنظر المواد : 233 و 240 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 ، المادة : 13-5422-L من القانون البحري الفرنسي.

(2) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 141.

أنظر كذلك: د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 387 وما بعدها.

والملاحظ في هذا الصدد أنه بإمكان الناقل الشاحن الإتفاق على تحديد تعويض يكون أعلى من الحد القانوني المنصوص عليه في المادة 805 بحري جزائري كأن يتفق الطرفان مثلا على أن يلتزم الناقل في حالة الهلاك أو التلف بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد كأن يكون 20.000 وحدة مثلا، وفي حالة التأخير أن يساوي التعويض أربع مرات أجره الحمولة المستحقة بدلا من مرتين ونصف المنصوص عليها، إلا أنه لا يمكن الإتفاق على خفض مبالغ التعويض عن الحدود المقررة قانونا⁽¹⁾، ويتضح ذلك جليا ، فيما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 811 بحري بقوله: « 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 و780 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 880... » .

المطلب الثاني

بطلان الشروط العقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

بعد أن حدّد القانون الإلتزامات التي يتحملها الناقل وطبيعة مسؤوليته وتحديدتها أورد نصا أبطل به كل إتفاق من شأنه أن يعفي الناقل من هذه الإلتزامات ، أو من هذه المسؤولية أو يجعل حدود المسؤولية أقل مما هو منصوص عليه في القانون، فقد نصت المادة 811 بحري جزائري على أنه: « بعد 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 و802 و803 و804 من هذا الكتاب، ب)- تحديد المسؤولية

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص341 وما بعدها.

بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808، ج)- منح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع « .

طبقا لنص هذه المادة يكون باطلا أي شرط يُدرج في وثيقة الشحن، يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقا للقانون، سواء كان هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً. وسنتطرق في هذا المطلب إلى تحليل الشروط التعاقدية الباطلة ثم للشروط التعاقدية الصحيحة⁽¹⁾.

أولاً: الشروط التعاقدية الباطلة بطلانا مطلقاً:

1- شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع وتلفها، ويقصد بهذا بالشرط الباطل، الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية في غير الأحوال المنصوص عليها في القانون، مثاله أن يتضمن الشرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها تابعوه سواء الملاحيين أو التجاربيين⁽²⁾.

2- شرط تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، فهذا الأخير مسؤول أمام القانون عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في إيصالها إلى ميناء التفريغ، فلا يجوز له التملص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، فكل شرط يتم الاتفاق بموجبه على إبعاد عبء الإثبات عن الناقل، وجعله على عاتق المضرور مثلاً، أو السماح للناقل بدحض المسؤولية عنه وعن من يتبعه عن طريق الإثبات أنه إتخذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، هو شرط ينطوي على محاولة لتخفيف مسؤولية الناقل، ومن ثم يكون باطلاً.

3- شرط تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن الحد الأدنى القانوني.

(1) د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 431 وما بعدها.

أنظر كذلك: د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 251 وما بعدها .

(2) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 86.

4- شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذي أبرمه الشاحن مع المؤمن، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه أو أخطاء تابعيه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن إلى شركة التأمين.

5- شرط « الجهل بالوزن » وما مثله من التحفظات المتعلقة بالبضائع، إذا لم تكن لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن، أو لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

6- شرط التحكيم (la condition d'arbitrage) الذي يدون في وثيقة الشحن مع تفويض المحكمين بالصلح، إذ أن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيد بأحكام القانون، وتبعاً يكون من أثر هذا الشرط عدم تقيد المحكمين بأحكام القانون وهي أمرٌ تتعلق بالنظام العام⁽¹⁾.

وخلاصة القول في هذا الصدد، أنه يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر، إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن عدم صلاحية السفينة⁽²⁾ (المادة 770 بحري جزائري)، أو عن عملية رصّ البضائع (المادة 773 بحري جزائري)، أو عدم العناية عند إنزال البضائع (المادة 780 بحري جزائري)، أو عدم تسليم البضائع في المكان المتفق عليه (المادة 782 بحري جزائري)، أو تسليم البضائع لشخص لا يستحقها (المواد 883 و 884 بحري جزائري).

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 344 وما بعدها.

(2) والملاحظ في هذا الصدد أن معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 أبطلت الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها، ومن جهتها أبقّت قواعد هامبورغ لسنة 1978 عند مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، فقررت في المادة 1/23 منها بطلان كل شرط يرد في عقد النقل البحري، أو في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد في حدود مخالفتها لها.

ثانيا : الشروط التعاقدية الصحيحة:

وخلافا لما ورد سابقا من شروط باطلة، فعلى العكس يُعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون، أو إلى التخفيف من هذه المسؤولية، وبذلك تكون الشروط التالية صحيحة طبقا للنصوص التشريعية:

1- شرط تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤوليته و إلتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في وثيقة الشحن (المادة 811 بحري جزائري)، كما لو إشتراط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانوني.

2- الشرط المتعلق بتسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري (المواد من 323 إلى 331 بحري جزائري، أو قانون آخر، أو عملا بما قرره قواعد معاهدة « يورك و أنفرس » .

3- شرط إستحقاق أجرة الحمولة في جميع الأحوال، فهذا الشرط ليس شرطا للإعفاء من المسؤولية، لأنه لا يمنع المرسل إليه من المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بميناء التفريغ.

4- شرط التفريغ التلقائي للبضائع على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، إذا لم يتقدم لتفريغ البضائع وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة (1).

(1) د: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 218 وما بعدها.

انظر كذلك د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص88.

المطلب الثالث :

مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

الأصل أن يقوم الناقل الأصلي أو المتعاقد (le transporteur contractuel) و هو الذي تعاقد مع الشاحن بتنفيذ عملية النقل البحري للبضائع من ميناء التحميل حتى ميناء التفريغ، غير أنه من الممكن- و لأسباب وظروف عديدة و متنوعة- لا يتمكن الناقل من إجراء عملية النقل، فيعهد بها إلى شخص آخر يسمى الناقل البديل، او الناقل الفعلي⁽¹⁾ (le transporteur de fait)، فيقوم هذا الأخير بتنفيذ عملية النقل كلها أو بجزء محدد منها فقط، وعندئذ يسمى الناقل الأصلي الذي يتعاقد مع الشاحن، بالناقل المتعاقد، ويسمى الناقل الآخر الذي قام من الباطن بتنفيذ جزء من عملية النقل، بالناقل البديل أو الناقل الفعلي.

والمشرع الجزائري وعلى خلاف بعض التشريعات البحرية، لم يضع في القانون البحري تنظيمًا خاصًا بعملية النقل البحري للبضائع من الباطن، بل ترك أحكامها لقواعد القانون المدني، التي إعتبرها على الأرجح كافية لحل إشكالاتها⁽²⁾. أما قواعد هامبورغ فقد نظمت هذه المسألة في المادة 10/1 منها مقررًا مسؤولية كلا من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، فقررت مساءلة الناقل المتعاقد في مواجهة الشاحن عن كافة الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل، رغم قيام ناقل آخر بديل عنه (le transporteur de substitution)، بتنفيذ عملية

(1) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص144 وما بعدها.

(2) -تنص المادة 1/243 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 على أنه: « يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل، أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي)، ما لم يتفق على ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولًا قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الفترة الذي يقوم بتنفيذه من النقل، ويكون مسؤولًا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتزامن مع الناقل المتعاقد... » .

النقل كلها أو جزء منها، ولا يستطيع الناقل المتعاقد التملص من مسؤوليته بحجة أن النقل كله أو جزء منه نفذه ناقلون آخرون.

وقد إستعانت قواعد هامبورغ في هذا الصدد بميكانيزمات التضامن السلبي⁽¹⁾ (la solidarité passive)، المنصوص عليها في النظم المدنية، فجعلت كلا من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد مسؤولان بالتضامن في مواجهة الشاحن عن كافة الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل من طرف الناقل الفعلي. أما الجزء الذي نفذه الناقل المتعاقد وحده فلا تضامن بخصوصه. كما إتجهت قواعد هامبورغ كذلك إلى منح لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي حق التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 805 بحري جزائري، مع مراعاة عدم جواز زيادة ما يحصل عليه المضرور من تعويض من الناقلين الإثنين معا، عن الحد الأقصى المنصوص عليه قانونا، وتنطبق الأحكام السابقة في حالة عدم علم الشاحن بإمكانية تنفيذ عقد النقل من ناقلين آخرين بدل الناقل المتعاقد. وجواز تنفيذ النقل البحري للبضائع من ناقلين آخرين بدل الناقل المتعاقد، إنما تعدد رخصة شرعها القانون للناقل الأصلي يمكن اللجوء إليها ، إذا لم يعارضها الشاحن⁽²⁾، أما إذا كان الناقل قد أحاط الشاحن علما بأنه لن يستطيع تنفيذ عملية النقل بمفرده، وأنه سوف يستعين بناقل أو ناقلين آخرين ، سواء لتنفيذ عملية النقل كلها، أو جزء منها فقط وهو ما يسمى بالنقل بوثيقة الشحن المباشرة، وفي هذه الحالة الأخيرة تسري الأحكام السابقة أيضا، بحيث يحق للشاحن الرجوع على الناقل المتعاقد عن أي ضرر يلحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء كان قام هو بتنفيذ عملية النقل أو قام بها الناقل الفعلي، وذلك مع حق طالب التعويض في الرجوع على الناقلين الفعليين مباشرة. ولكن يحق للناقل المتعاقد في هذه الحالة أن يتخلص من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضائع، إذا أثبت أن هذه

(1) أنظر المواد 222 و 223 من القانون المدني الجزائري.

(2) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 145.

الأضرار نشأت عن حادث وقع أثناء وجود البضائع تحت حراسة الناقل الفعلي، وعلّة إختلاف هذا الحكم أن الشاحن يعلم منذ البداية من قيام ناقلين متعددين بعملية النقل، فوثيقة الشحن المباشرة، صدرت بالإتفاق مع الشاحن (1).

ولا يختلف الحكم كذلك في حالة تنفيذ عملية النقل بواسطة وثيقة شحن مباشرة، فيما يتعلق بحق الناقلين المتعاقد والفعلي في التمسك بإجراء التحديد من المسؤولية (la limitation de responsabilité السالف الذكر، وذلك لأن مسؤولية الناقل سواء كان متعاقدا أو فعليا، تخضع للقواعد العامة المنظمة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وهذا ما أكدته أيضا قواعد هامبروغ في المادة 2/10 منها (2).

المطلب الرابع

الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

وتقادمها في القانون الجزائري

تنص المادة 1/107 مدني جزائري على أنه: « يجب تنفيذ العقد طبقا لما إشتمل عليه وبحسن نية ... »، فعملا بذلك إستوجب على الناقل أن ينفذ عقد النقل البحري للبضائع وفق لما إشتمل عليه من بنود ، تطبيقا لما تقرر من إلتزامات أوردها المشرع الجزائري خاصة في المواد 770 و772 و773 و775 و776 و780 و782 بحري جزائري، فإذا لم ينفذ الناقل هذه الإلتزامات أو أخل بها ، فإنه يصبح مسؤولا تعاقديا تجاه الشاحن طبقا لأحكام المسؤولية العقدية.

والإخلال بالإلتزام التعاقدية طبقا للقواعد العامة، يفتح الباب للدائن بأن يتقاضى المدين فيطالبه بالتعويض عما لحقه من ضرر وما فاتته من كسب، ومثل هذه الحكام تنطبق

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص347.

(2) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص146.

على الناقل الذي لم يبادر إلى ضمان عمليات نقل البضائع بحرا، أو المحافظة عليها خلال الرحلة، أو تسليمها لمن له المصلحة في إستيلائها في المكان المتفق علي وفي الآجال المعقولة، وأدى ذلك إلى حدوث أضرار ثابتة للطرف المتعاقد (1).

والمعروف فقها وقضاء أن دعوى المسؤولية على الناقل (2)، (l'action en responsabilité contre le transporteur)، ترفع من صاحب المصلحة في إستلام البضائع، والذي لحقته أضرار ثابتة بفعل هلاك البضائع، أو تلفها، أو وصولها متأخرة إلى ميناء التفريغ، ويمكن أن يكون المضرور هو الشاحن، بإعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل، وقد يكون المرسل إليه إذا كان غير الشاحن، كما يمكن أن يكون الحامل الشرعي لوثيقة الشحن، سواء كانت هذه الوثيقة إسمية (connaissance nominatif)، أو للأمر (connaissance à ordre)، أو للحامل الذي قام بإستلام البضائع (connaissance au porteur). ويحدث أن يقوم المؤمن برفع الدعوى (Action de l'assureur)، إذا كانت البضائع المنقولة مؤمن عليها وقام المؤمن بتعويض المؤمن له عما لحق البضائع من أضرار تجسيدا لحق الحلول، أي حلول المؤمن محل المؤمن له في المطالبة بحقوقه تجاه الناقل طبقا للقانون (3).

(1) نص المادة 1/119 مدني جزائري على أنه : « في العقود الملزمة للجانبين ، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا إقتضى الحال ذلك... » .

(2) René Rodière -E- Du Pontavice: op-cit - page362« ... l'action en responsabilité, dans le cadre de la loi de 1966, est une action contractuelle. Seul peut l'intenter le créancier de l'obligation contractuelle mal exécutée, c'est le cas du chargeur ou du destinataire associé au contrat. En revanche, le propriétaire de la marchandise en tant que tel ne peut pas (ex. dans Aix, 9 décembre 1985, DMF 1959.735). Quand un connaissance est dressé, des difficultés se présentent concernant la détermination du destinataire, habilité à agir contractuellement contre le transporteur.) 1- dans les connaissances au porteur ou à ordre, le porteur régulier du titre peut agir comme réceptionnaire de la marchandise. 2) dans les connaissances à personne dénommée, le titulaire de la créance est celui dont le nom figure sur le titre...» .

(3) - تنص المادة 118 من القانون رقم 04/06 المؤرخ في فبراير 2006 والمتضمن قانون التأمينات الجزائري على أنه « يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه، ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى إستيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة » .

ودعاوى الحلول⁽¹⁾، (les actions subrogatoires) عادة ما تؤكد عليها وثائق التأمين، لكنه يجوز للمؤمن له إقامة دعوى المسؤولية على الناقل إذا كان التأمين جزائيا (une assurance partielle)، ولم يغط سوى نسبة محدودة من الأضرار، فيمكنه أن يحصل من الناقل على ما لم يحصل عليه من المؤمن من تعويضات لهذه الأضرار التي لحقت بمصالحه، إنما إذا كان حصل حقه على التعويض كاملا من المؤمن فلا يجوز له مقاضاة الناقل بعد ذلك، لأن في ذلك ما يتناقض والصفة التأمينية لعقد التأمين، والتي تنص على عدم تجاوز قيمة الأضرار اللاحقة بالبضائع.

والمعروف في دعوى المسؤولية أن المدعى عليه هو الناقل الذي أوكلت له مهام نقل البضائع والمحافظة عليها من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ، وتقوم هذه المسؤولية سواء كان المتسبب في الأضرار هو الناقل المتعاقد مع الشاحن، (le transporteur contractuel)، أو كان الناقل الفعلي (le transporteur effectif) أو حتى الريان بإعتبارهم وكلاء عن الناقل، كما يمكن أيضا رفع دعوى المسؤولية على أمين السفينة لكونه بمثابة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه، كما يمكن رفع دعوى المسؤولية على أي من تابعي الناقل، إذا كان سبب هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى خطائهم الشخصي⁽²⁾. وتقضي المادة 745 بحري جزائري على أنه: « ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام » ، كما تنص المادة 2 من القانون التجاري على اعتبار العقود المتعلقة بالتجارة والرحلات البحرية من

(1) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 731 « ...les marchandises transportées par mer font habituellement l'objet d'une assurance facultés. Ainsi lorsqu'un sinistre résultant de risques transport se produit, c'est normalement l'assureur- facultés qui va indemniser l'ayant droit aux marchandises. Il bénéficiera, en contrepartie de la transmission du droit d'agir par le mécanisme de la subrogation ... lorsque l'assureur-facultés indemnise l'assuré dans le cadre de l'exécution du contrat d'assurance, il « acquiert, à concurrence de son paiement tous les droits de l'assuré ... » aux termes de la loi régissant les assurances maritimes... ».

(2) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 147.

الأعمال التجارية بحسب الموضوع، لذلك إستوجب إجرائيا رفع دعوى المسؤولية عن أضرار اللاحقة بالبضائع أو التلف أمام المحكمة التجارية التي يقع بدائرة إختصاصها موطن المدعى عليه، أو تلك التي يقع في دائرة إختصاصها ميناء التفريغ، وهذا ما سار عليه أيضا القانون الفرنسي⁽¹⁾.

ولما كان النقل البحري لا يعتبر دائما عقدا وطنيا، وإنما يمكن أن يكون دوليا أيضا، فلم تكف التشريعات البحرية بإمكانية رفع الدعوى القضائية من المضرور أمام محكمة موطن المدعى عليه، لما قد يحدث ذلك من متاعب وصعوبات بالنسبة لصاحب الدعوى، إذا كان الناقل ذي جنسية أجنبية، لذلك تيسيرا من هذه التشريعات على المتقاضين في النقل البحري، فقد منحت الصلاحية للمضرور للإختيار برفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ، أو الميناء الذي تم فيه حجز السفينة⁽²⁾. وتحديد الإختصاص المحلي لمحاكم ميناء الشحن أو التفريغ، أو الحجز على السفينة يعد في الحقيقة والواقع تطبيقا لفكرة المحطات الرئيسية التي أرساها القضاء الفرنسي من قبل بالنسبة للدعوى المقامة على شركات التأمين في فرنسا، مراعاة لإعتبارات عملية وللتيسير على المرسل إليهم⁽³⁾.

(1) F. SAUVAGE : « Manuel pratique du transport de marchandises en mer », édit: LGDJ, 1955, page 325-Paris: «...quant aux règles françaises de compétence, on les trouve d'abord dans l'article 54 du décret du 31 décembre 1966, aux termes duquel « les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun». par application des articles 42 et suivant du NCPC, sont donc compétents, le tribunal du domicile du défendeur (art 42), ainsi que, parce que l'on est ici en matière contractuelle, «la juridiction du lieu de livraison effective de la chose, ou du lieu de l'exécution de la prestation de service»(art46)... ».

(2) - تنص المادة 245 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: « ترفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضا حسب إختيار المدعى أن ترفع الدعوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو الميناء الذي حجز فيه السفينة، ويقع باطلا على إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي سلب المدعى الحق في هذا الإختيار أو تقييده».

(3) د: محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 148.

تقادم دعوى المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع:

تنص المادة 742 بحري جزائري على أنه: «مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه». كما نص ذات القانون في المادة 743 بحري جزائري على أنه «تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد. بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين بإتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى».

يبدو واضحا من خلال بنود المادة 742 بحري جزائري، أن المشرع أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بطريق البحر لتقادم قصير⁽¹⁾ (la prescription courte) مدته سنتان، وكان هدفه في ذلك هو التسريع في البت في عمليات التقاضي الناتجة عن عقد النقل البحري، خوفا من إندثار معالم الإثبات. وتخضع لهذا التقادم كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، فهو لا يطبق على دعاوى المسؤولية (les actions en responsabilité) وحدها فقط، بل يسري على الدعاوى القضائية الأخرى الموجهة ضد الناقل، وكذلك الدعاوى المرفوعة من الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بتحصيل أجرة الحمولة (le fret)، أو التعويض عن الضرر الذي أحدثته البضائع بالسفينة أو البضائع الأخرى.

وركزت المادة 742 بحري جزائري على أن التقادم يسري من تاريخ تسليم البضائع، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، والمقصود بالتسليم الذي يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلي (la livraison effective) للمرسل إليه، بحيث يتمكن من الإطلاع على بضائعه وفحصها، أما التسليم الرمزي الذي يقوم بتسليم المرسل إليه إذن تسلم (autorisation de livraison)، ليتمكن بموجبه من تسلم البضائع من مخازن الجمارك، فلا

(1) - الملاحظ أن التقادم القصير الذي سار إليه المشرع البحري الجزائري في دعاوى المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع، إنما هو ذاته التقادم القصير للقواعد العامة، المنصوص عليه في القانون المدني الجزائري المتعلقة بوقف التقادم و إنقطاعه.

يعتد به في هذا الشأن. وإذا تواصلت عمليات التسليم لوقت طويل، فإن التقادم يسري ابتداءً من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات، وتمكين المرسل إليه من البضائع بأكملها ووضعها تحت حيازته. وإذا لم يتم التسليم في حالة الهلاك الكلي (avarie totale)، فإن التقادم يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضائع (1).

وعلى خلاف ما تضمنته المادة السالفة، فإن المشرع الجزائري أخضع الدعاوى القضائية التي يرفعها المضرور ضد الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع محل عملية النقل البحري بموجب وثيقة الشحن إلى سنة واحدة، غير أن القانون البحري أجاز في المادة 743 منه إمكانية تمديد هذه المدة إلى سنتين، إذا ما اتفق طرفي عقد النقل بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى، وقد إستلهم المشرع الجزائري هذه المقتضيات من التشريع البحري الفرنسي (2).

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 353 وما بعدها.

أنظر كذلك: د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 451 وما بعدها.

(2) Pierre Bonassies- Christian Scapel: op-cit-page 761 « ...le domaine d'application de la prescription d'un est très large. En effet elle s'applique, pour les transports régis par la convention de 1924 aux « pertes ou dommages » (art.3, al6), et pour les transports soumis à la loi de 1966 à « toute action en responsabilité contre le transporteur » (art 32) . Elle concerne donc, non seulement les dommages matériels, mais aussi les dommages d'ordre financier, tel le préjudice subi par le destinataire du fait de la livraison de la marchandise sans connaissance ... ».

الفصل الرابع

عقد النقل البحري للمسافرين في التشريع الجزائري

الفصل الرابع:

عقد النقل البحري للمسافرين في التشريع الجزائري

لا يخفى على أحد الأهمية الاقتصادية البالغة لعمليات نقل الأشخاص عن طريق البحر منذ أمد بعيد، و قد سجل القرن التاسع عشر زيادة مضطردة في نقل الأشخاص بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط و العالم، و ذلك بفضل الطفرة العلمية والتكنولوجية التي عرفتها صناعة سفن نقل الأشخاص، إضافة إلى الإزدياد المكثف للعلاقات التجارية بين الدول، وانتشار ظاهرة الهجرة والسياحة، فضلا عن إستقرار وانتظام المواصلات البحرية و سيادة الأمن و الطمأنينة في البحار و المحيطات.

وعلى الرغم من المنافسة الكبيرة التي أحدثها النقل الجوي للأشخاص فإن النقل البحري للأشخاص في الجزائر لا يزال يحظى بأهمية بالغة وإهتمام كبير، وذلك بفعل الدور الحيوي الذي يلعبه في نقل المسافرين من و إلى أوروبا على الخصوص، كما يضمن تواسلا ميدانيا دائما للجالية الجزائرية المتواجدة بفرنسا، هذا ما جعل الدولة الجزائرية تؤطر عمليات النقل البحري للأشخاص، و تدعمها بالأدوات الحديثة، إذ تحوز الشركة الوطنية للنقل البحري للأشخاص على أسطول يحتوي على بواخر تضمن السفر الممتع و المريح للمسافرين⁽¹⁾.

وقد نظم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري عقد النقل البحري للأشخاص في الفصل الأول من الباب الخامس تحت عنوان نقل المسافرين وأمتعتهم، وذلك في المواد من 821 إلى 859 منه، و سوف نقسم الدراسة في هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، نخوض في المبحث الأول ماهية عقد النقل البحري للأشخاص و تكوينه، و في المبحث الثاني سنتطرق بالتحليل لخصائص عقد النقل البحري للأشخاص و إثباته و آثاره، أما المبحث الثالث فسنخصصه لعقد النقل البحري للأشخاص في معاهدة بروكسل.

(1) د: كريم مخالفة» الإغفاء النسبي و السببي من الضمان في الخسارات الكبرى و أثره في التأمين البحري في القانون الجزائري». رسالة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر-1- باتنة، « ج » 2016 .

المبحث الأول :

ماهية عقد النقل البحري للمسافرين و تكوينه

سننطلق بالدراسة في هذا المبحث إلى محورين أساسيين في هذا الموضوع، نخصص المحور الأول إلى تحليل المفهوم القانوني لعقد النقل البحري للأشخاص في التشريع البحري الجزائري و المقارن، و في المحور الثاني سنتناول كيفية تكوين هذا العقد من الناحية القانونية.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري

يعرف الفقه البحري عقد نقل الأشخاص بحرا، بأنه العقد (le contrat) الذي يتعهد بمقتضاه أحد طرفيه و هو الناقل (le transporteur maritime de personnes) بنقل شخص وأمتعته بالبحر و يسمى بالمسافر و ذلك لمسافة معينة مقابل أجرة (le fret). ولم يعرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للأشخاص، بل إستلهم مفهومه من الإلتزام الذي يقع على كاهل الناقل و ذلك في المادة 821 بحري جزائري بقوله « يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين، بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر، و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر»، وهو المفهوم الذي أوردته بعض التشريعات⁽¹⁾.

و يعتبر عقد نقل الأشخاص بحرا عملا تجاريا بحسب موضوعه بحسب الفقرة الأخيرة من المادة 2 من القانون التجاري الجزائري، غير أن الأمر يختلف بالنسبة للمسافر، إذ يعتبر العقد تجاريا بالنسبة له، إذا كان المسافر يقوم بالرحلة بغرض التجارة أو بمناسبةها،

(1) Arnaud Montas : op-cit-page 187 « ... En Vertu d'un contrat de passage, un armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage (c. trans, art.L5421-1)... le contrat de transport maritime de passagers est réglementé en droit français par les articles L5421-1 à L5421-12 du code de transport issu de loi du 18 juin 1966 et du décret du 31 décembre 1966, ces dispositions sont impératives et donc insusceptibles d'êtres écartées au préjudice des passagers..... ».

- تنص المادة 196 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 على أنه : « عقد النقل عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة » .

أما إذا كان السفر لأغراض إجتماعية بحتة كالسفر من أجل السياحة أو العلاج أو اتمام مراسيم الحج أو العمرة مثلا، فإن عقد النقل يكون ذي طبيعة مدنية، حتى ولو كان المسافر يحوز صفة التاجر طبقا لنص المادة الأولى من القانون التجاري.

المطلب الثاني

تكوين عقد النقل البحري للمسافرين و خصائصه

مثله مثل باقي العقود الرضائية فإن النقل البحري للأشخاص ينشأ بمجرد تطابق إرادتي الطرفين الناقل و المسافرين عن طريق الإيجاب و القبول دون حاجة إلى أية إجراءات شكلية⁽¹⁾ (le contrat de transport maritime de personnes est un contrat consensuel) ، فعنصر الرضا مستوجب لقيام العقد، فلا يكون من الجائز قيام شخص برحلة بحرية على السفينة، دون علم و رضا الناقل، فإذا تسلل أجد الركاب إلى السفينة دون علم من الناقل، جاز لهذا الأخير إخراجه منها و منعه من السفر على متنها، أو إنزاله منها في أول ميناء تصل إليه السفينة⁽²⁾ فضلا على إلزامه بدفع التعويض المناسب⁽³⁾ .

(1) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 227.

(2) - تنص المادة 857 بحري جزائري على أنه: « إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفيفة خلال الرحلة، يستطيع ريان السفينة تسليم هذا الراكب الخفي إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة، بعد إكتشاف الراكب الخفي، أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر ».

- كما تنص المادة 858 بحري جزائري على أنه: « عندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة، يجب على الريان أن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعا منه، و يتضمن جميع المعلومات التي لديه و المتعلقة بالراكب الخفي، بما في ذلك جنسيته و ميناء ركوبه و تاريخ و ساعة العثور عليه، و موقع السفينة الجغرافية في ذلك الوقت و التاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة، و موانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول و المغادرة ».

(3) و الملاحظ في هذا السياق أن معاهدة بروكسل الصادرة في أكتوبر سنة 1957، نظمت وضعية الركاب المتسللين إلى السفن و المراكب البحرية التجارية، و قد سمحت بنودها لريان السفن من إخراج هؤلاء و إنزالهم في أول ميناء تصل إليه السفينة، و أن يقوم الريان بتسليمهم إلى السلطات الأمنية أو المنايئة (المادة 2 من المعاهدة).

و يشترط في هذا الصدد أن لا يكون المسافر من بين تابعي الناقل على متن السفينة كالريان أو البحارة أو العاملين على السفينة، فأقامة هؤلاء على ظهرها تكون تنفيذا لعقد عمل بحري، و ليس بسبب عقد النقل. و الأصل في عقد النقل البحري للمسافرين أن تكون السفينة مخصصة -بحسب طريقة بناءها- لنقل الأشخاص، لكن الأعراف جرت على السماح بنقل الركاب على متن سفن نقل البضائع شريطة إتفاق كلا من الناقل والمسافر على ذلك⁽¹⁾.

ويجمع الفقه البحري أن محل العقد في هذا الإطار هو نقل المسافر (l'objet du contrat est le transport du voyageur) ، و ليس محله السفينة التي تقوم بالنقل أو المكان الذي يشغله المسافر، رغم أن التعاقد يتم على أساس السفر على سفينة معينة، وفي مقعد معين فيها، لأن هذا التعيين لا يعدو أن يكون تحديدا لكيفية تنفيذ العقد، و لأن الناقل لا يلتزم فقط بتمكين المسافر من الإنتفاع بالمكان المعد له على السفينة، بل يلتزم أساسا بنقله، و أن يقوم على خدمته أثناء فترة النقل⁽²⁾.

سبقت الإشارة إلى أن عقد النقل البحري للأشخاص هو في الأصل من العقود الرضائية، أي يتم توقيعه بعد مرحلة تفاوض متبادلة بين الناقل و المسافر (l'étape de négociation) ، ألا أن الحقيقة و الواقع يعكسان هذا الحكم، فهذا العقد يأخذ في الغالب صورة عقد الإذعان⁽³⁾ (le contrat d'adhésion) الذي يقوم فيه أحد الطرفين - و هو الناقل في هذا الصدد- بفرض شروطه - شروط عملية النقل- على الطرف الآخر و هو المسافر، بحيث لا يملك هذا الأخير سوى قبولها كلها و بالتالي إبرام عقد النقل، أو على النقيض

(1) د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 264.

(2) د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 455.

(3) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 209.

رفضها جميعاً، فلا يقوم العقد⁽¹⁾، و المعروف في عقود الإذعان أن للقاضي أن يتدخل لتعديل الشروط التعسفية و إعفاء الطرف المذعن منها⁽²⁾.

و عقد النقل البحري للأشخاص هو عقد معاوضة (un contrat à titre onéreux) و هذا لأن الناقل يتلقى فيه عوضاً عما قدمه من خدمة إلى المسافر، و هذا العوض هو مقابل مادي سمته المادة 826 بحري جزائري بـ «أجرة السفر» (le prix du passage)، فالنقل المجاني (le transport gratuit de personnes)، لا يخضع لأحكام عقد النقل للأشخاص. وذلك لعدم وجود عقد بالمفهوم القانوني الصحيح بين الناقل و المسافر، وعملاً بذلك لا يجوز للمسافر الذي إستفاد من رحلة مجانية في البحر أن يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار المحتملة التي تكون قد أصابته خلال عملية النقل، إلا في حالة إثباته لخطأ أحدثه الناقل، فضلاً على إثبات الضرر وعلاقة السببية، إستناداً إلى القواعد العامة في الإثبات.

و لا يعتبر عقد نقل الأشخاص بحراً من قبيل إجارة الأشياء (la location des choses)، فالناقل يلتزم بنقل المسافر وخدمته أثناء الرحلة، و ليس فقط بتمكين المسافر من الإنتفاع بغرفته أو مقعده المعد على سطح السفينة، لذا يقع نقل الأشخاص على سبيل المقاوله (le contrat d'entreprise) كما هو الشأن في عقد نقل البضائع بحراً⁽³⁾.

(1) - تنص المادة 830 بحري جزائري على أنه: « يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ».

(2) - تنص المادة 110 من القانون المدني الجزائري على أنه: « إذا تم العقد بطريقة الإذعان و كان قد تضمن شروطاً تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط، أو أن يعفي الطرف المذعن منها، و ذلك وفقاً لما تقضي به العدالة، و يقع باطلاً كل إتفاق على خلاف ذلك ».

(3) د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 264.

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البحري للمسافرين و آثاره القانونية

سنعمل في هذا المبحث على دراسة طرق إثبات عقد النقل البحري للأشخاص في المطالب الأول، ثم نتطرق في المطالب الثاني لبحت الآثار القانونية لهذا العقد.

المطلب الأول

طرق إثبات عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري

تنص المادة 826 بحري جزائري على أنه: « يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت إلتزامات الطرفين، و تكون تذكرة السفر الصادرة الدليل إلى إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر»، و تضيف المادة 827 بحري جزائري مايلي: « يجب أن تتضمن تذكرة السفر البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد و مكان و تاريخ إصدار التذكرة و إسم و صنف السفينة و مسافة النقل و تاريخ و مكان التحميل، و ميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت وأجرة السفر والدرجة و رقم الحجرة»⁽¹⁾.

يفهم مما سبق أن عقد نقل الأشخاص بحرا إنما يثبت بمحرر يسمى تذكرة السفر (le billet de passage)، و تكون شروط التذكرة مطبوعة عادة، إلا أنه يمكن للناقل والمسافر والإتفاق على إضافة شروط أخرى يتم كتابتها بخط اليد على هامش الشروط الأصلية⁽²⁾.
والواضح هنا أن إشتراط الكتابة إنما يكون فقط لإثبات العقد، فالكتابة ليست شرطا لصحة العقد، و يكون العقد صحيحا حتى مع غياب تذكرة السفر، إلا أنه في حالة النزاع يقع على المدعي عبء إثبات مضمون العقد و الإلتزامات الناتجة عنه، وفقا للطرق المعتادة

(1) لقد كان الأجدد على المشرع الجزائري عند صياغته للمادة 827 بحري، أن يستعمل مفردات غير تلك التي ذهب إليها بقوله « مكان التحميل » و « مكان التفريغ »، إعتبارا أن موضوع هذه المادة هو عقد نقل الأشخاص و ليس البضائع، فكان من الأصح إستعمال كلمات « ميناء الركوب » و ميناء « الوصول أو النزول ».
(2) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 474 و ما بعدها.

في الإثبات⁽¹⁾، و يجب أن تتضمن تذكرة السفر العديد من البيانات إستوجبها التشريع البحري الجزائري في المادة 827 منه، من بينها هوية طرفي العقد وتاريخ إصدار التذكرة، و إسم وصنف السفينة، ومسافة النقل وتاريخ و مكان الركوب وميناء الوصول، وكذا موانئ التوقف إن وجدت و أجرة السفر والدرجة و رقم الحجرة ، وهي بيانات واردة على سبيل المثال لا الحصر.

وفي المادة 828 بحري جزائري قرر المشرع مايلي :« يمكن أن تكون تذكرة السفر إسمية أو لحاملها، ولا يمكن نقل التذكرة الإسمية لإسم شخص آخر، إذا لم يوافق الناقل عليها، و كذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة». فمن المعتاد أن تكون تذكرة السفر إسمية (un billet de passage nominatif) ، لهذا لا يجوز للمسافر المدون إسمه عليها أن يتنازل عنها لفائدة شخص آخر، إلا إذا وافق الناقل على ذلك ليكون هذا الأخير على علم دائم بالأشخاص الذين يسافرون معه.

غير أن المشرع الجزائري جاء في نص المادة 842 بحري، و منح الصلاحية بإستبدال تذكرة السفر بسند آخر سماه «قسيمة السفر» (un ticket) ، يبين فيها إسم الناقل وعنوانه الرئيسي و الخدمة الواجب تنفيذها و أجرة السفر، و ذلك إذا كانت السفينة لا تقل حمولتها عن 10 وحدات، أو سفينة النقل الداخلي، أو السفينة التي تعمل في إطار مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية و المحددة⁽²⁾.

(1) د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 266.

(2) تنص المادة 829 بحري جزائري على أنه: « لا يمكن إستبدال تذكرة السفر بقسيمة سفر عند نقل المسافرين على السفن التي تقل عن 10 وحدات حمولة، و ذلك بالنسبة للسفن القائمة بالنقل الداخلي أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية و المحددة من قبل السلطات البحرية، و يبين على القسيمة، إسم الناقل و عنوانه الرئيسي و الخدمة الواجب تنفيذها و أجرة السفر ».

المطلب الثاني

الآثار القانونية لعقد النقل البحري للمسافرين

إذا نشأ عقد النقل البحري للأشخاص صحيحا بأركان إنعقاده و شروط صحته، ترتب على ذلك التزامات متبادلة تقوم في ذمتي كل من الناقل والمسافر، فيقع على كاهل المسافر الإلتزام بدفع أجرة السفر وبتنفيذ تعليمات الناقل، كما يلتزم الناقل من جهته بضمان عملية نقل المسافر بالشروط التي حددها العقد، و ذلك من ميناء الركوب إلى ميناء الوصول⁽¹⁾.

أولا : إلتزامات المسافر:

يلتزم المسافر الذي يستفيد من عملية نقل بحري بأن يدفع المقابل المالي لهذه العملية و المسمى أجرة السفر⁽²⁾، و قد أشار المشرع الجزائري لهذا الإلتزام في القانون البحري من خلال المادة 821 منه بالقول: «...مقابل دفع المسافر أجرة السفر ». و الأجرة تختلف من حيث مقدارها باختلاف الدرجة التي يتم السفر فيها، و تقسم الدرجات في أعرف النقل عموما إلى درجة إقتصادية (classe économique)، و درجة أولى (première classe)، كما تدفع أجرة السفر عادة عند إستلام التذكرة قبل إنطلاق الرحلة، و لا يلتزم الناقل بإنتظار المسافر بعد الأجل المحدد للرحلة، فإذا لم يحضر المسافر أو تأخر عن ميعاد إنطلاق السفينة يبقى ملزما بدفع أجرة السفر كاملة⁽³⁾، و هذا ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 830 بحري جزائري بقولها: «... و يلتزم بأجرة السفر كاملة، كل مسافر لا يحضر على

⁽¹⁾ Arnaud Montas: op-cit-page 188 « ... soumis à la discipline du bord, le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage. En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage. le contrat sera cependant résilié en cas de force majeure ou de décès du passager, mais le quart de prix restera alors dû au transporteur. Après le commencement du voyage, les événements qui surviennent dans la personne du passager, n'ont pas d'influence sur sa dette (décret, art.66 à 68).... ».

⁽²⁾ محمود مختار أحمد بريري « قانون التجارة البحرية » ص 443 و ما بعدها، دار النهضة العربية، 1999، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

⁽³⁾ د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص و ما بعدها

متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر، و كذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف.».

أما إذا كان سبب تخلف المسافر عن السفر هو الوفاة، أو أي مانع قهري آخر حال دون سفره، فيمكن فسخ عقد النقل شريطة قيام المسافر. أو ورثته بإخطار الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر. وفي هذا الصدد فرق المشرع الجزائري بين حالتان ترتبط بالنسبة المثوية التي يمكن للناقل إستردادها من أجرة السفر، الأولى تخص الحالة التي يتم فيها إعلام الناقل بالواقعة قبل خمسة أيام عمل من تاريخ إنطلاق الرحلة، ففي هذا الإحتمال ترد أجرة السفر كاملة إلى المسافر مقابل إرجاع التذكرة، أما الحالة الثانية و هي تسبق عملية فسخ العقد مغادرة السفينة، ففي هذا الصدد يحق للناقل الإحتفاظ بربع أجرة السفر، إلا إذا وجد الناقل مسافرا آخر يحل محل المسافر الأول، ففي هذه الحالة يجوز له الإحتفاظ بعمولة لا تفوق العشرة بالمائة من أجرة السفر⁽¹⁾، و تسري هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان من المقرر أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك (المادة 833 بحري جزائري). أما إذا إنطلقت الرحلة، فلا أثر للظروف المتعلقة بشخص المسافر، على العقد، وبذلك يبقى إلتزام المسافر قائما بدفع الأجرة كاملة، و هذا ما قرره المادة 834 بحري جزائري بقولها : « تعد أجرة السفر مكتسبة بكاملها من الناقل عندما تبدأ الرحلة، حتى إذا طرأ خلال هذه الأخيرة حادث يخص الشخص المسافر، و يعيقه عن متابعة السفر... » ، غير أن المشرع ألزم الناقل بإرجاع جزء من أجرة السفر التي تساوي مبلغ ما كان يجب أن يتم إستهلاكه من طعام يدخل ضمن أجرة السفر إلى المسافر إذا كانت الإعاقة ترجع إلى

(1) تنص المادة 836 بحري جزائري على أنه : « في حالة الوفاة أو المرض، أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر و تحول دون ركوب المسافر، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة، إذا تم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب، ترد أجرة السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة، و إذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة، حق للناقل الإحتفاظ بربع أجرة السفر، إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر، وفي هذه الحالة يحق له الإحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر.».

الوفاة أو المرض، بقوله في الفقرة الثانية من ذات المادة : « ... و إذا كانت الإعاقة بسبب مرض أو وفاة، يمكن في هذه الحالة إرجاع جزء من أجرة السفر التي تمثل كلفة الغداء التي يكون إنتفع بها، على أن تكون كلفة الغداء داخلة في أجرة السفر ».

و قد منح التشريع البحري الجزائري الصلاحية لكل من طرفي عقد النقل البحري للأشخاص فسخ العقد بدون تعويض، إذا لم تغادر السفينة ميناء الركوب أو حدث تأخر كبير عن ميعاد إنطلاق الرحلة لا ينسب للناقل ففي هذه الحالة يقع على كاهل الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة (المادة 835 بحري جزائري). أما إذا كان المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل، كخطأ أو إهمال منه، جاز للمسافر إلتماس فسخ عقد النقل و إسترداد الأجرة التي دفعها، و مبلغا للتعويض من الأضرار الثابتة اللاحقة به⁽¹⁾.

و إلتزام المسافر بدفع أجرة السفر، هو إلتزامه الرئيسي الذي تنتج عنه إلتزامات ثانوية أخرى، و بهذا إذا لم يدفع المسافر الذي إستفاد من خدمة النقل كاملة مثلما وردت شروطها في عقد النقل، جاز للناقل إتخاذ التدابير اللازمة لصيانة حقوقه، و من هذه التدابير ما قرره المشرع من صلاحية هذا الأخير من إحتجاز أمتعة المسافر إذا وجدت إلى حين الحصول على مقابل النقل، فإذا لم يستجب المسافر لذلك جاز للناقل بيع هذه الأمتعة وتحصيل حقوقه من ثمنها. و قد عبرت المادة 840 بحري جزائري على ذلك بقولها: « يجوز للناقل أو من يمثله إحتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة و مسؤولية المسافر، حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر، أو تقديم الضمانات المناسبة، وإذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل لمدة شهر، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني، أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه و نفقاته المترتبة على المسافر ».

⁽¹⁾تنص المادة 836 جزائري على أنه : « إذا كانت الظروف المذكورة في المادة السابقة ناشئة أو ناتجة عن خطأ أو إهمال من الناقل أو مندوبيه، جاز للمسافر فسخ العقد و طلب إسترجاع أجرة السفر و كذلك تعويض الضرر إن وجد».

إلى جانب الإلتزام بدفع أجرة السفر، حملّ المشرع الجزائري المسافر في عقد نقل الأشخاص بحرا بواجب آخر لا يقل أهمية عن الأول، وهو الإلتزام بتنفيذ تعليمات الناقل، بدءا من حضوره في الميعاد و المكان الموضحين في تذكرة السفر (المادة 830 بحري جزائري)، ثم الركوب في الأمكنة المعدة ل صعود الركاب، و الجلوس و الإقامة في الأماكن الموضحة في تذكرة السفر، هذا فضلا عن الإلتزام بكافة التعليمات الصادرة عن الريان خلال الرحلة، و خاصة تلك المتعلقة منها بالمحافظة على النظام و الأمن داخل السفينة، و يظل هذا الإلتزام قائما في كاهل المسافر حتى نزوله بميناء الوصول⁽¹⁾، هذا ما أورده التشريع البحري الجزائري في المادة 838 منه قائلا:«يتراعى على المسافر أن يراعى بوجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام و الآداب على متن السفينة».

ثانيا : إلتزامات الناقل

يلتزم الناقل تنفيذا لعقد النقل البحري للأشخاص بنقل المسافر من ميناء الركوب إلى ميناء الوصول، و تتطلب هذه المهمة منه إعداد السفينة و تجهيزها، بما يستوجب لتكون صالحة للملاحة لتنفيذ شروط الرحلة المتفق عليها و يتحتم على الناقل بالإبقاء على الحالة الملاحية الجيدة للسفينة، طوال مراحل السفر، وهذا ما قرره المادة 841 بحري جزائري بقولها: « يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب ».

(1) د : علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 375، يقول : «... توجب المادة 133 بحري على المسافر مراعاة جميع أحكام الريان المتعلقة بالمحافظة على النظام في السفينة، و تقضي المادة الأولى و ما بعدها من القانون رقم 167 لسنة 1960 الخاص بالنظام و التأديب على السفن، بإعطاء الريان سلطة واسعة، يتمكن بها من حفظ النظام على سفينته، كما أعطته السلطة توقيع عقوبات على من يخالف أوامره، و يلاحظ أنه إذا تسبب إخلال المسافر في الإضرار بالغير، لزمه تعويض هذا الضرر طبقا للقواعد العامة » .

و تحليلا لهذا الإلتزام، يتضح أنه لا يجوز للناقل إتمام الرحلة على سفينة أقل درجة أو جودة من السفينة المتفق على نقله فيها أو أن تكون أقل تجهيز، أو لا تتوافق مع درجة السفر المتعاقد عليها، كما يلتزم الناقل بإطعام المسافر حسب درجة السفرة، إلا إذا خلى العقد من ذلك، و يبقى على كاهل الناقل أيضا تقديم الإسعاف و العلاج الضروريين للمسافر حتى نزوله بميناء الوصول، كما يتفرع عن هذا الإلتزام أيضا إلتزام الناقل بسلوك خط السير البحري المتفق عليه أو خط السير المتعارف عليه أو المعتاد، وعدم إجراء أي تعديل جوهري يمس خط السير أو آجال الرحلة، و إلا جاز للمسافر طلب فسخ العقد، مع التعويض أن لزم الأمر ذلك⁽¹⁾.

و إضافة إلى الإلتزام الرئيسي بنقل المسافر، أوجب القانون الناقل أيضا، بنقل أمتعة المسافرين في الحدود التي يعينها العقد، و لا يلتزم المسافر بدفع أجرة عن نقلها بشرط ألا تزيد عن الحد الذي يعينه العقد أو الأعراف⁽²⁾، و قد جسد المشرع الجزائري هذا الحكم في نص المادة 839 بحري بقوله : «يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر و كذلك المركبات التي ترافقه، و أن يسلمه إيصالا بها » .

المطلب الثالث :

مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في التشريع الجزائري

تقضي معالجة موضوع مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري، بالتطرق أولا إلى الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية و حالاتها، ثم تحديد مسؤولية الناقل و بطلان شروط الإعفاء منها، وأخيرا معالجة الأحكام الخاصة التي أوردها التشريع البحري الجزائري بخصوص دعوى المسؤولية.

(1) د : محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 441.

أنظر كذلك: د: محمد سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 476.

(2) د: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 269.

أولاً : الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين و حالاتها

لقد وضع التقنين البحري الجزائري تنظيماً لمسؤولية الناقل البحري لمسافرين و ذلك في المواد 841 و ما بعدها، و قد أقرت هذه النصوص ما إستقر عليه القضاء الفرنسي من إعتبار مسؤولية ناقل المسافرين عن طريق البحر، مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ إلتزامه الأساسي في عقد النقل، وهو توصيل المسافر سليماً إلى ميناء الوصول⁽¹⁾، على خلاف القرارات والأحكام الصادرة عن القضاء قديماً و التي كانت تأخذ بمسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تصيب المسافر أثناء عملية النقل، ويلزم مدعي التعويض بإثبات خطأ الناقل⁽²⁾ .

و لما كان إلتزام الناقل بنقل المسافر وتوصيله إلى ميناء الوصول هو إلتزام، بتحقيق نتيجة (une obligation de résultat) ، فإن الناقل لا يستطيع التملص من المسؤولية عند عدم تنفيذ هذا الإلتزام، إلا بإثبات وجود سبب أجنبي حال دون تحقيق النتيجة المتفق عليها ، مثل القوة القاهرة أو خطأ لمضروب أو الغير⁽³⁾. و قد نصت المادة 842 بحري جزائري

(1) القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية، بتاريخ 21 نوفمبر 1911 ، و المنشور في دورية (DALLOZ) لسنة 1913- الجزء I ، ص 249.

(2) د: علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 387 يقول : «... و قد ذهب القضاء الفرنسي و الفقه من قديم إلى تطبيق النصوص الخاصة بنقل البضائع، و التي تفرض على الناقل إلتزاماً بسلامتها، على ناقل الأشخاص، على أساس أن مضمون العقد واحد، و لكن قضاء محكمة النقض الفرنسية ظل مستقراً على أن الناقل لا يلتزم بضمان سلامة المسافرين على أساس أن للناقل سلطة كاملة على البضاعة ليس لناقل الأشخاص مثلها على المسافر، و لذلك وجبت مساءلة الأول عن سلامة البضاعة، دون إمكان معاملة الثاني بالمثل، و لذلك فإن عقد نقل الأشخاص لا يلزم الناقل بسلامة المسافرين، و معنى ذلك أنه يجب عليهم إقامة الدليل على خطأ الناقل إن أرادوا مساءلته عما أصابهم، حتى أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكماً شهيراً في 1911 خاصاً بعقد نقل بحري، و قررت فيه أن عقد نقل الأشخاص يتضمن بطبيعته إلتزاماً بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول سالماً معافى (sain et sauf) ، و تأكيد هذا المعنى بأحكام أخرى لاحقة حتى أصبح المبدأ مستقراً ... ».

(3) Arnaud Montas: op-cit-page 189 «... s'agissant d'un régime de responsabilité pour faute prouvée, la charge de la preuve pèse sur la victime d'un tel dommage, qui devra établir que le transporteur n'a pas respecté ses obligations ou qu'une faute été commise par lui-même, ou part un de ses préposés (art L.5421/4). la preuve portera notamment sur le défaut de diligence manifesté par le transporteur, ce qui implique que pèse sur lui une obligation de moyens, le contrat d'un telle obligation, consacré par la jurisprudence, pose sérieusement

على أنه : «يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب و كذلك الضرر المسبب لأمتعته، إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل، و له علاقة بالملاحة أو إستغلال السفينة، أو جراً خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم»، هذا ما سارت عليه التشريعات الحديثة⁽¹⁾.

و أضافت المادة 843 بحري جزائري قولها : «يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه، والمشار إليهما في المادة السابقة، إلا إذا ثبت العكس، و كانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراً غرق أو إصطدام أو جنوح أو إنفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث». . يستفاد من نص المادة 842 بحري جزائري أن الناقل البحري للمسافرين، يبقى مسؤولاً عن الضرر الذي يؤدي إلى وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال عملية تنفيذ العقد، و يعتبر الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل، إذا وقع أثناء السفر، أو عند صعود المسافر، أو نزوله من السفينة، أو من جراً خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم، غير أن المشرع الجزائري جاء في المادة 843 بحري و أعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت هذا الأخير أن وفاة الراكب أو إصابته، أو الضرر اللاحق بأمتعته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه⁽²⁾.

و الأصل أن يسأل الناقل عما يصيب أمتعة المسافر، تماماً كما يسأل عما يصيب المسافرين نفسه (المادة 842 بحري جزائري)، غير أن المشرع الجزائري فرق بين الأمتعة

question tant il est inédit qu'une du cocontractant de son débiteur, ne soit pas qualifiée d'obligation de résultat. En cas de sinistre majeur (naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie) liste non limitative , c'est une présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur . Celui-ci est en effet dit responsable de la mort ou des blessures causées par un tel sinistre sauf la preuve, « à sa charge». que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés (art L.5421/4) ».

(1) أنظر المادة 256 من قانون التجارة البحرية المصري - المادة L.5421/2 من قانون النقل البحري الفرنسي، كذلك المادة 69 من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966.

(2) د: محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 448.

المسجلة و الموضوعة بالعنبر (les bagages en cale enregistrés) و كذلك المركبات التي ترافق المسافرين، و التي حصل بموجبها هذا الأخير على إيصالا من الناقل (المادة 839 بحري)⁽¹⁾، و التي تعتبر تحت رعاية الناقل الذي يلتزم بالمحافظة عليها و تسليمها لصاحبها بحالة جيدة عند الوصول، و بين الأمتعة و الممتلكات التي يحتفظ بها المسافر معه في غرفته، ففي الحالة الأولى يكون الناقل مسؤولا عن تعويض الأضرار التي لحقت هذه الأمتعة بصريح العبارة الواردة بنص المادة 842 بحري جزائري، أما في الحالة الثانية فإن المشرع أعفى الناقل من المسؤولية بقوله في المادة 846 بحري جزائري : « لا يعد الناقل مسؤولا عن فقدان النقود والسندات، والأشياء الأخرى ذات القيمة، كالذهب والفضة والساعات و المجوهرات و الآثار الفنية ، ماعدا الإتفاق الصريح و الكتابي ».

يسأل الناقل من جهة أخرى عن الأضرار التي تلحق المسافرين بسبب التأخير في الوصول عن الميعاد المتفق عليه، أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد للوصول ، ولا يمكن للناقل أن يتملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، و في هذا الصدد قررت المادة 836 بحري جزائري أنه: «إذا كانت الظروف المذكورة في المادة السابقة ناشئة أو ناتجة عن خطأ أو إهمال من قبل الناقل أو مندوبيه، جاز للمسافر فسخ العقد و طلب إسترجاع أجرة السفر، و كذلك تعويض الضرر إن وجد».

و إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل يتم فسخ عقد النقل دون تعويض⁽²⁾، أما إذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل، يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمسافر جراء عدم إستفادة هذا الأخير من الرحلة، كما يستطيع

(1) تنص المادة 839 بحري جزائري على أنه : « يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر، و كذلك المركبات التي ترافقه و أن يسلمه إيصالا بها » .

(2) تنص المادة 835 بحري جزائري على أنه : «إذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة، أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين، و في هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر، بعد أن يرد المسافر التذكرة »

الناقل دحض مسؤوليته بإثباته أن تعذر السفر لم يرجع إلى خطأه ، بل يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وقد يحدث أن تنطلق الرحلة في آجالها، لكنه ولكن لظروف معينة تتوقف بعد ذلك، و حينئذ نكون بصدد عدم تنفيذ جزئي لعقد النقل، و قد تصدى المشرع الجزائري لهذا الإحتمال و قرر حكما له في المادة 837 بحري جزائري التي قضت بأنه: «إذا طرأ خلال الرحلة حادث ما لا يسمح بمواصلة السفر، أو الوصول إلى مكان الوصول في وقت معقول، يتعين على الناقل بطلب من المسافر، و حسب إختياره، أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول، أو ميناء آخر يتفق عليه، و ذلك في أول سفينة ملائمة ، أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين».

ثانيا : تحديد مسؤولية الناقل و بطلان شروط الإعفاء منها

على غرار المادة 805 بحري جزائري التي سارت إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع فإن المشرع الجزائري مثل باقي التشريعات⁽¹⁾؛ قرر أيضا في مجال عقود نقل المسافرين بحرا تحديد النطاق الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل البحري، في حالة وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، أو ضياع أمتعته، فنص في المادة 848 بحري على أنه: « تكون مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية لأحد المسافرين، أو في حالة ضياع الأمتعة محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الإتفاقيات الدولية، و التي تكون الجزائر طرفا فيها ». و الواضح من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يحدد بنفسه مبلغا معيناً لا يمكن للمضروب أن تستفيد أكثر منه، بل

(1) Arnaud Montas: op-cit-page 189 «... l'originalité du système tient notamment dans le droit accordé au transporteur, maritime de passagers d'invoquer la limitation de responsabilité prévue par la convention de Londres du 19 novembre 1976, il pourra opposer la limitation aux créances résultant d'un retard ainsi qu'à celles résultant de la mort ou de lésions corporelles souffertes par les passagers, ce qui n'est pas sans poser question. Elle lui sera cependant plus profitable si le dommage résulte de sa faute intentionnelle ou inexcusable (C.transp,art L.5421/5) ».

ربط ذلك بالمبالغ التي تقررها الإتفاقيات الدولية التي تصادق عليها الجزائر⁽¹⁾. و من جهة أخرى لم يورد القانون البحري الجزائري، تحديدا للمسؤولية في حالة التأخير في الوصول، مما يرجح إخضاع التعويض، في هذه الحالة إلى القواعد العامة. وقد منعت المادة 849 بحري جزائري على الناقل إمكانية التمسك بتحديد المسؤولية، إذا ثبت أن الأضرار التي لحقت بالمسافر كان سببها فعل أو إهمال إقترفه الناقل بصورة متعمدة، أو كان يعلم علم اليقين من احتمال حدوثها، بقولها: «يسقط حق الناقل من الإستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة، إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل أو إهمال الناقل بتعمد لإحداث الضرر. أو إذا كان متيقنا من إمكانية حدوثه».

وعلى خلاف ما أكد عليه المشرع الجزائري في المادة 811 بحري عندما قرر بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية للناقل البحري للبضائع، وعلى خلاف بعض التشريعات البحرية، فإنه لم ينص صراحة على بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين⁽²⁾، و الراجح في هذا الموقف أن المشرع إعتد مبدأ القياس بما أورده في المادة 811 السالفة الذكر.

(1) الواضح في هذا الصدد أن المشرع الجزائري يشير في المادة 848 بحري إلى إتفاقية بروكسل الصادرة في 29 أبريل لسنة 1961، و التي تحدد المادة 1/6 منها مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، عن وفاة الراكب أو إصابته في جميع الأحوال بمبلغ 250 ألف فرنك ذهبي عن كل مسافر، و يتم تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاء بالتعويض.

(2) تنص المادة 260 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه « يقع باطلا كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، و يكون موضوعه أحد الأمور التالية : أ)- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو وراثته، أو من يعولهم، ب)- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه، ج)- تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة 258 من هذا القانون ، د)- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر » .

ثالثا : دعوى المسؤولية و تقادمها في القانون الجزائري

نعني بدعوى المسؤولية في هذا الصدد المرافعة القضائية التي يرفعها المسافر ضد الناقل أو تابعيه بسبب الأضرار الجسمانية أو تلك التي لحقت بأمتمته خلال عملية النقل البحري وفي جميع مراحلها، و تلزم المادة 851 بحري جزائري المسافر المضرور بوجود إخطار الناقل أو نائبه، كتابيا بقولها: «يجب على المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله: أ)- في حالة الإصابات الجسمانية : خلال خمسة عشر يوما من يوم نزوله من الباخرة، ب)- في حالة الضرر الظاهر بالأمتمعة - فيما يخص أمتمعة الحجره، قبل أو عند إنزالها- فيما يخص كل متاع آخر، قبل أو حين التسليم، ج)- في حالة الفقدان أو الضرر الخفي للأمتمعة، خلال خمسة عشر يوم من الإنزال أو التسليم، أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم». و الملاحظ أن هذه المادة تقيم قرينة لصالح الناقل في حالة عدم قيام المضرور بإيفاد التبليغ الكتابي، أو إرساله بعد الآجال المحددة بها، على أن المسافر قد غادر الباخرة سليما معافى (sain et sauf) دون أضرار تذكر. غير أن الفقه⁽¹⁾ يعتبر أنه بإمكان المضرور دحض هذه القرينة و إثبات العكس، ومثال ذلك إثبات المسافر أضرار جسمانية لحقت به خلال الرحلة عن طريق شهادة طبية مسلمة له من الجهات المختصة.

أما ما يتعلق بالإختصاص القضائي، فإن المادة 855 بحري جزائري تنص على أنه: « ترفع الدعوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين و أمتمتهم أمام الجهات القضائية المختصة، وفقا لقواعد القانون العام، ووعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الإتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها»، والواضح أن هذا النص يردد ما سبق معالجته من المادة 745 بحري جزائري، والتي تحدد المحكمة المختصة بالدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وبذلك يمكن للمسافر المتضرر أو ورثته، أن يرفع دعوى

(1) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 219.

أنظر كذلك : د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 482.

التعويض أمام المحكمة التي يوجد بها مقر المدعى عليه و هو الناقل أو أحد تابعيه، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها ميناء الركوب أو النزول. أما إذا كان عقد النقل البحري للمسافرين ذي طابع دولي، فإن النزاع يرفع أمام المحكمة التي تقرها الإتفاقيات الدولية التي تصادق عليها الجزائر.

وبخصوص تقادم دعوى التعويض عن الضرر الناشئ عن عقد النقل البحري للمسافرين، فإن المشرع الجزائري ساير ما ورد في التشريعات البحرية الحديثة (1)، بأن أخضع هذه الدعوى لتقادم مدته سنتان (2)، إلا أن آجال بدء سريانه تختلف حسب حالات الوفاة أو الأضرار الجسمانية، أو فقدان الأمتعة أو تضررها، فقرر في المادة 854 بحري ما يلي: « يسري مفعول التقادم كما يلي : أ)- في حالة الإصابات الجسمانية، إبتداء من تاريخ نزول الراكب، ب)- في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، إبتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب، ج)- في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل، والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة، إبتداء من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات، إعتبارا من يوم نزوله من السفينة، د)- في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر، إعتبارا من يوم التفريغ. وفي حالة الفقدان الكلي للسفينة ، إعتبارا من اليوم المفترض للتفريغ».

والملاحظ بقراءة المادة السالفة أن المشرع لم ينص على تقادم دعاوى التعويض الناتجة عن التأخير في توصيل المسافرين إلى ميناء النزول، وهذا خلافا للمشرع المصري الذي نص في المادة 263 فقرة 2 على إنقضاء دعوى التعويض عن الضرر المترتب عن تأخير الوصول، بمضي ستة أشهر من اليوم التالي لمغادرة السفينة(3). وتجدر الإشارة إلى

(1)Arnaud Montas: op-cit-page 190 «... les actions en responsabilité contre le transporteur se prescrivent par deux ans(C. transp, art L.5421/6) à partir du jour où le passager à débarqué ou aurait dû le faire. En cas de décès postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès , sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement(décret , art 74)...».

(2)- تنص المادة 853 بحري جزائري على أنه: « تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر، والناتجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها ، لتقادم مدته سنتان».

(3) - أنظر المادة 2/263 من قانون التجارة البحرية المصري الصادر سنة 1990.

أن المشرع المصري لم يشترط إخطار الناقل في حالة التأخير، لأن مهمة الإخطار، هي في الحقيقة إنشاء قرينة لصالح الناقل في حالة الإصابة البدنية، أو الأضرار التي تلحق الأمتعة، أما في حالة التأخير، فهو أمر ثابت في الأوراق الرسمية التي تحملها السفينة، وسجلات الموانئ فلا حاجة لأي إخطار، ولا يتصور القول بوجود قرينة على الوصول في الأجل المحدد⁽¹⁾.

(1) د: محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 453 وما بعدها.

المبحث الثالث :

النقل البحري للمسافرين في معاهدة بروكسل لسنة 1961

لم تحض عمليات النقل البحري للأشخاص بنفس الأهمية التي أولاها التشريع الدولي لعقود النقل البحري للبضائع التي خصصت لها إتفاقية بروكسل لسنة 1924 أحكاما واضحة، وبقي النشاط الملاحي لنقل المسافرين مهملا، إلى أن شعر المجتمع الدولي إلى الحاجة إلى معاهدة دولية خاصة بنقل الركاب عن طريق البحر، خاصة بعد وقوع كوارث غرق لسفن لنقل الركاب، ولهذا عمدت اللجنة البحرية الدولية (le comité maritime internationale) إلى إعداد مشروع لمعاهدة في هذا الشأن، إنتهى بإنعقاد إجتماع دولي جمع مختصي النقل البحري تمخض عنه التوقيع على إتفاقية بروكسل في 29 أبريل سنة 1961⁽¹⁾.

وسوف نتناول دراسة أحكام معاهدة بروكسل لنقل المسافرين في مطلبين: نخصص المطلب الأول لتحليل نطاق تطبيق هذه المعاهدة، أما في المطلب الثاني فسنعالج موضوع مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

المطلب الأول:

نطاق تطبيق معاهدة بروكسل لنقل المسافرين

يتفق الفقه البحري أن معاهدة بروكسل لنقل الأشخاص تستوجب لسريانها العديد من الشروط وهي: وجود عقد نقل بحري للأشخاص يكون ذي طابع دولي وصبغة تجارية، إضافة إلى وقوع الحادث المسبب للضرر أثناء عملية النقل، أي خلال تنفيذ العقد، وأخيرا

(¹) Trappe Johannes: « quelques remarques sur la convention internationale pour l'unification de certaines règles, en matière de transport de passagers par mer », J.T.M, 1961, Bruxelles.

أنظر كذلك :

- C. LEGENDRE: « la convention de Bruxelles du 29 Avril 1961 », D.M.F, 1962, page 387, Paris.

ألا يتعارض تطبيق الإتفاقية مع أحكام الإتفاقيات الدولية الأخرى⁽¹⁾، وسنفصل ذلك فيما يلي:

أولاً: وجود عقد نقل

فالإتفاقية تسري بنودها على العقود التي يبرمها الناقلون البحريون، والتي يتعهدون من خلالها نقل المسافرين من ميناء إلى ميناء آخر، فإذا تعلق الأمر بإستتجار المسافر للسفينة مثلاً فلا تسري أحكام الإتفاقية، أما إذا وجد عقد نقل، فيستوي أن يكون الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها، أو مستغلها. وإذا كان الراكب لا يحوز تذكرة سفر كأن يكون متسللاً، فلا وجود لعقد نقل، وبالتالي لا سريان لنصوص الإتفاقية على هذه الحالة، لوجود إتفاقية أخرى⁽²⁾.

ثانياً: الطابع الدولي لعملية النقل:

يقصد بالنقل الدولي وفقاً للفقرة (و) من المادة الأولى من الإتفاقية، أي نقل يكون فيه مكان الركوب ومكان الوصول طبقاً لعقد النقل واقعتين إما في دولة واحدة، إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة أجنبية، كأن تنطلق الرحلة من ميناء عنابة متجهة إلى وهران، مروراً بميناء مرسيليا الفرنسي، أو في دولتين مختلفتين، مثلها رحلة تنطلق من ميناء الجزائر، ليكون ميناء الوصول في أنفيس بيلجيكيا، ثم تنص المادة من الإتفاقية على أن تطبق أحكامها على أي نقل دولي بالمعنى السالف ذكره، إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة، أو إذا كان مكان الركوب أو الوصول لعقد النقل واقعا في دولة متعاقدة.

وعلى ذلك تسري أحكام الإتفاقية على نقل الأشخاص الذي تقوم به سفينة تحمل علم دولة متعاقدة أو سفينة لا تحمل علم دولة متعاقدة، متى كان ميناء الركوب أو ميناء الوصول

(1) F. Pierronnet : « responsabilité civile et passages maritimes » thèse, PUAM, 2004, page 317, Paris .

(2) لقد تم بتاريخ 10 أكتوبر 1957، إبرام معاهدة بروكسل التي تعالج الأحكام الخاصة بالركاب المتسللين.

المحددتين في عقد النقل واقعا في دولة متعاقدة، على أن يقع هذان الميناءان في دولتين مختلفتين، أو في دولة واحدة إذا وقعت السفينة في ميناء متوسط يقع في دولة أخرى لا يشترط أن تكون متعاقدة. ويقصد بالدولة المتعاقدة في مضمون الإتفاقية، الدولة التي أصبح تصديقها أو إنضمامها لهذه الإتفاقية ساري المفعول، ولم يصبح إنسحابها منها نافذ المفعول (المادة الأولى فقرة « ز »). وقد تضمن بروتوكول توقيع الإتفاقية تحفظين (des réserves) مضمونهما، عدم سريان الإتفاقية بالنسبة للنقل الذي لا يعتبر نقلا دوليا طبقا (le transport international de passagers par mer) للقانون الوطني للدولة المنضمة إلى هذا التحفظ. و إلا تسري الإتفاقية متى كان كل من المسافرين والناقل من رعايا الطرف المتعاقد⁽¹⁾.

ثالثا : الصبغة التجارية لعقد النقل:

الواضح أن إتفاقية بروكسل لسنة 1961 لم تنص على هذا الشرط، ولكن إستلزم وجود عقد نقل يتضمن أن يكون هناك مقابل، بإعتبار أجرة النقل أحد أركان عقد النقل الذي يعني المشرع بتنظيمه، وهي إعتبارات لا يمكن توافرها لدى الناقل المحترف. وعلاوة على ذلك، فإن الإتفاقية لا تسري على المسافر المتسلل (le passager clandestin) لوجود إتفاقية دولية تنظم هذه الحالة، كما أن الإتفاقية الصريحة في سريانها على النقل الذي تباشره الدولة أو السلطات العامة بشرط أن يكون تجاريا (un transport à caractère commercial)، مما لا يتصور معه سريان الإتفاقية على النقل الذي يباشره الناقل المحترف رغم كونه نقلا غير تجاري⁽²⁾.

(1) د: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 488.

أنظر كذلك : د: دعبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 469.

(2) د: محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 460.

رابعاً وقوع الحادث المؤدي إلى ضرر خلال تنفيذ العقد

معنى ذلك أن بنود الإتفاقية لا يمكن تطبيقها إلا خلال الفترة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل، وبمفهوم آخر لا تسري أحكام الإتفاقية، إلا على الفترة التي تمتد بين صعود المسافر إلى السفينة إلى أجل نزوله منها، فهي لا تطبق على الحوادث أو الأضرار التي تقع أثناء وجود المسافر في محطة الميناء أو حتى على أرصفته أو في مكان آخر غير السفينة. غير أنه إذا كانت السفينة غير راسية على جانب الرصيف، ويادر الناقل أو من ينوبه بتوفير وسيلة لنقل المسافر إلى السفينة، مثل الزوارق أو الصنادل المخصصة لنقل المسافرين (allèges ou chalands pour passagers)، فإن أحكام الإتفاقية تسري، والأمـر ذاته إذا كان هذا النقل قد أخذ في الإعتبار عند تحديد الأجرة، هذا ما قرره الفقرة (هـ) من المادة الأولى من الإتفاقية⁽¹⁾.

خامساً : عدم التعارض مع أحكام المعاهدات الدولية الأخرى

لا يخلّ تطبيق الإتفاقية بأحكام المعاهدات التي تواجه الإصابات النووية، ولذلك تكون الأولوية في التطبيق لمعاهدة سنة 1962 المتعلقة، بمسؤولية مستغل السفن الذرية (la responsabilité des exploitant de navires nucléaires). ولا تسري أحكام تحديد المسؤولية الواردة في الإتفاقية، إذا تمسك الناقل بتحديد مسؤوليته بوصفه مالكا للسفينة، وطلب تطبيق المعاهدة الخاصة بمسؤولية المالك أو تمسك بتطبيق أحكام قانونه الوطني⁽²⁾.

(1)د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 121.

(2)د: محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 461.

المطلب الثاني :

مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وفقا لأحكام المعاهدة

تلزم إتفاقية بروكسل لسنة 1961 الناقل البحري للأشخاص بأن يبذل الجهد اللازم من جانبه، وكذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد والعناية اللازمين لتحضير السفينة وإبقائها صالحة للملاحة ومجهزة على النحو السليم بالعمال والعتاد والتموين خلال كامل الرحلة، منذ إنطلاقها حتى وصولها إلى ميناء نزول المسافرين (1).

ويسأل الناقل عن الأضرار التي يمكن أن تصيب المسافر، مثل وفاته أو إصابته الجسمانية، إذا كان الحادث قد وقع خلال تنفيذ عملية النقل، بسبب خطأ أو إهمال سواء من الناقل نفسه، أو من مستخدميه أو وكلائه وهم في تنفيذ مهامهم. وعلى المضرور الذي يدعي قضائيا أن يثبت أن الخطأ، أو الإهمال صادر من الناقل أو ممثليه، ومع ذلك يعتبر الخطأ أو الإهمال مفترضان (la faute présumée) ، ما لم يثبت الناقل العكس إذا نتجت الوفاة أو الإصابة الجسمانية عن أو بسبب أحد الحوادث التالية:

أ- غرق السفينة، ب- تصادمها ، ج- جنوحها، د- إنفجارها ، هـ- حريقها، هذا ما أكدته المادة الرابعة من الإتفاقية (2).

فالخطأ في الحوادث الأخيرة مفترض من جانب الناقل، لا يحتاج لإثباته من طرف المضرور، لكنه يجوز للناقل التملص من المسؤولية إذا أثبت أن وفاة المسافر، أو إصابته الجسمانية لم تنشأ عن هذه الحوادث، وإنما نشأت عن أسباب أخرى كخطأ الراكب نفسه، أو خطأ صادر من الغير. وحينئذ يجوز للمحكمة إستبعاد مسؤولية الناقل

(1) أنظر المادة 3 من إتفاقية بروكسل لسنة 1961.

(2) محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 491.

أنظر كذلك : د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 226.

أو التخفيف منها، إذا أثبت الناقل أو الوفاة أو الإصابة لم تكن نتيجة خطأه، أو أحد الحوادث الإستثنائية فحسب، و إنما شارك في وقوعها خطأ المسافر أو إهماله⁽¹⁾. و من جهة أخرى حددت الفقرة الأولى من المادة السادسة من إتفاقية بروكسل لنقل الأشخاص مسؤولية الناقل البحري عن حالات وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية في جميع الأحوال بمبلغ مائتين وخمسون ألف فرنك من الذهب عن كل مسافر. وقد قررت إتفاقية فارسوفيا من قبل نفس الأحكام بالنسبة لتحديد مسؤولية الناقل الجوي (la limitation de la responsabilité du transporteur aérien)، ويجوز تحويل المبلغ المذكور إلى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاء بالتعويض، وهذا التحديد يعد حد أدنى لما يمكن الاتفاق عليه بين الناقل والمسافر، فيجوز الاتفاق مع المسافر على حد للتعويض أعلى من المبلغ المذكور في الإتفاقية⁽²⁾. ومعلوم أن الناقل يفقد كل حق في المطالبة بتحديد مسؤوليته، إذا ثبت أن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية سببها إهمال أو خطأ من الناقل، أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو بالرعونة أو الإستهتار مع العلم أن الضرر كان محتمل الوقوع⁽³⁾. وتطبيقاً للمادة الثامنة من الإتفاقية، فإنه يحق للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته وفقاً لهذه الإتفاقية، أو وفقاً للمعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن⁽⁴⁾، أو وفقاً لأي قانون وطني يتضمن هذا التحديد.

(1) أنظر المادة 5 من إتفاقية بروكسل لسنة 1961.

(2) د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 484.

أنظر كذلك: د: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 472.

(3) أنظر المادة 7 من غتفاقية بروكسل لسنة 1961.

(4) المعاهدة الدولية الخاصة بمسؤولية مالكي السفن، الموقعة في لندن سنة 1976.

أولا : بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

تنفيذا لمقتضيات المادة التاسعة من معاهدة بروكسل لنقل الأشخاص، فإنه يعتبر باطلا كل شرط وارد في عقد النقل قبل وقوع الحادث بسبب الوفاة أو الإصابة الجسمانية يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية تجاه المسافر أو ورثته أو من يعولهم، أو يقرر حدا أقل من الحد المقرر لمسؤولية الناقل، أو من شأنه تعديل عبء الإثبات الواقع على الناقل، أو يقضي بإخضاع المنازعات للتحكيم، أو محكمة معينة. فأحكام الإتفاقية تتعلق بالنظام العام (les dispositions de la convention de Bruxelles 1961 sont de l'ordre public). لا يجوز الإتفاق على مخالفتها قبل وقوع الحادث المنشئ للضرر ولكن يجوز مخالفتها بعد ذلك. والمبتغى من ذلك هو منع الناقل من إستغلال حاجة المسافر قبل السفر و فرض شروط تضر بمصلحته عند التعاقد، ولكن بعد وقوع الحادث تنتفي هذه الحاجة، ويجوز الإتفاق على خلاف ما ورد في الإتفاقية⁽¹⁾.

ثانيا: دعوى المسؤولية وفقا لأحكام الإتفاقية:

نظمت إتفاقية بروكسل لنقل الأشخاص لسنة 1961 في المادتين العاشرة والحادية عشر أحكام دعوى المسؤولية على النحو التالي:

1- في حالة إصابة المسافر بدنيا، عليه إخطار الناقل كتابيا، بما أصابه خلال 15 يوما من تاريخ مغادرته السفينة، وإلا قامت قرينة على أنه غادر السفينة سليما معافى (sain et sauf). ويمكن للمسافر إثبات عكس ذلك في حالة عدم قيامه بالإخطار الكتابي، بمعنى لأنه لا يترتب على عدم الإخطار سقوط حق المسافر في رفع الدعوى أو عدم سماع دعواه، وترفع الدعوى من المسافر نفسه أو في حالة

(1) د: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 124 وما بعدها.

أنظر كذلك د: محمود مختار أحمد بربري، المرجع السابق، ص 462.

إصابته الجسمانية، أو من طرف ورثته أو من يعولهم في حالة وفاته، إذا كان لديهم الحق في رفع الدعوى وفقا لإختصاص المحكمة التي ترفع أمامها.

2- تتقدم الدعوى الخاصة بالتعويض الناتج عن وفاة المسافر، أو إصابته الجسمانية على النحو التالي:

بالنسبة للإصابات الجسمانية تتقدم الدعوى بمضي سنتين تحسب من تاريخ مغادرة السفينة. وإذا كانت الإصابة الجسمانية أثناء تنفيذ عقد النقل أدت إلى الوفاة، فالدعوى تتقدم إعتبارا من تاريخ الوفاة، بشرط ألا تزيد عن ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة. أما بالنسبة لحالات الوفاة، فتتقدم الدعوى بمضي سنتين تحسب من الأجل الذي كان من المفروض أن يغادر المسافر وسيلة السفر⁽¹⁾.

(1) د: محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص492.
أنظر كذلك: د: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص384 وما بعدها .

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا : المراجع باللغة العربية

1. د: أحمد محمود حسني، «عقد النقل البحري»، منشأة المعارف، طبعة 1998، الإسكندرية، مصر.
2. د: أسيل باقر جاسم، «المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع» دار قنديل للنشر والتوزيع، طبعة 2009، عمان، الأردن.
3. د: أكثم الخولي، «دروس في القانون البحري»، مطابع الجامعة، طبعة 1971، القاهرة مصر.
4. د: باسم محمد صالح، «القانون التجاري»، القسم الأول، دار الحرية للطباعة والنشر، طبعة 1992، بغداد، العراق.
5. د: توفيق حسن فرج، «عقد الإيجار»، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الطبعة الثانية 1984، بيروت، لبنان.
6. د: ثروت عبد الرحيم، «شرح القانون البحري السعودي»، مطابع جامعة سعود الفيصل، طبعة 1986، الرياض، المملكة العربية السعودية.
7. د: حسين شحاده حسين، «موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي»، مطابع جامعة عين شمس، الطبعة الأولى 2001، القاهرة، مصر.
8. د: حمد الله محمد حمد الله، «القانون البحري»، دار النهضة العربية، طبعة 2008، القاهرة، مصر.
9. د: حمدي الغنيمي، «محاضرات في القانون البحري الجزائري»، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 1983، الجزائر.

10. د: زهدي يكن، « عقد الإيجار»، الدار الجامعية للطباعة والنشر، طبعة 1994، بيروت، لبنان.
11. د: طالب حسن موسى، « القانون البحري»، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2007، عمان الأردن.
12. د: عدلي أمير خالد، « عقد النقل البحري»، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2006، الإسكندرية، مصر.
13. د: علي حسن يونس، « القانون البحري»، دار الفكر العربي، بدون تاريخ طبع، القاهرة، مصر.
14. د: علي جمال الدين عوض، « القانون البحري»، دار النهضة العربية، طبعة 1962، القاهرة، مصر.
15. د: عبد الفضيل محمد أحمد، « القانون الخاص البحري»، دار الفكر والقانون، طبعة 2011، المنصورة، مصر.
16. د: علي عادل المقدادي، « القانون البحري»، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2000، عمان، الأردن.
17. د: علي البارودي، « مبادئ القانون البحري»، منشأة المعارف، طبعة 1983، الإسكندرية، مصر.
18. د: عبد الرزاق أحمد السنهوري، « الوسيط في شرح القانون المدني الجديد»، المجلد الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 2000، بيروت، لبنان.
19. د: عباس حسن الصراف، « شرح عقدي البيع والإيجار»، مطبعة الأهالي، طبعة 1956، بغداد، العراق.
20. د: عزيز العيكلي، « دور سند الشحن في تنفيذ البيع كاف أو سيف»، دار النهضة العربية، طبعة 1971، القاهرة، مصر.

21. د: فؤاد العلواني، « صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار»، دار الحرية للطباعة والنشر، طبعة 1992، بغداد، العراق.
22. د: لطيف جبر كوماني، «القانون البحري»، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2003، عمان، الأردن.
23. د: محمود شحماط، « الموجز في القانون البحري الجزائري»، دار بلقيس، طبعة 2014، الجزائر.
24. محمد بهجت أمين قايد، « الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية» ، دار النهضة العربية، طبعة 2005، القاهرة، مصر.
25. د: محمود سمير الشرقاوي، «القانون البحري»، دار النهضة العربية، طبعة 2008، القاهرة، مصر.
26. د: مصطفى كمال طه، « القانون البحري»، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 2006، الإسكندرية، مصر.
27. د: محمود مختار أحمد بريري، « قانون التجارة البحرية»، دار النهضة العربية، طبعة 1999، القاهرة، مصر.
28. د: محمد فريد العريني، « القانون التجاري»، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 1987، الإسكندرية، مصر.
29. د: محمد حسين إسماعيل، « القانون التجاري الأردني»، دار عمار للطباعة والنشر، طبعة 1985، عمان، الأردن.
30. د: محمد يحي مطر، «عقد الإيجار»، الدار الجامعية للطباعة والنشر، طبعة 1994، بيروت، لبنان.
31. د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، « مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ»، دار النهضة العربية، طبعة 1992، القاهرة، مصر.

32. د: يعقوب يوسف صرخوه، «الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي»، مطابع جامعة الكويت، طبعة 1985، الكويت.

33. د: هاني دويدار، «القانون البحري»، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2004، الإسكندرية مصر.

34. د: محمد السيد الفقي، «القانون البحري»، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2007، الإسكندرية، مصر.

35. د: نبيل صقر، «القانون البحري نسا وتطبيقا»، دار الهدى، طبعة 2008، عين أمليلة، الجزائر.

36. د: كريم مخالفة، «الإعفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري»، رسالة دكتوراه نوقشت بجامعة الحاج الأخضر-1-2017، باتنة، الجزائر.

ثانيا: المقالات العلمية بالعربية

1. د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، «مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ (دراسة مقارنة مع إتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990)»، مقال منشور بدار النهضة العربية، ص81، سنة 1992، القاهرة، مصر.
2. د: محمود سمير الشرقاوي، «عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، المنشور في مجلة قضايا الحكومة، العدد الثالث، السنة التاسعة عشر، 1975، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

ثالثا: المراجع باللغة الفرنسية:

1. ARNAUD MONTAS : «Droit Maritime» édition Vuibert. EMD, S.A.S-2011-Paris- FRANCE.
2. George Ripert : «Traité élémentaire de droit commercial», Tome II - édition DOLLOZ DELTA, 1976, Paris, France.

3. RENE RODIERE: «Traité général de Droit Maritime», édition DALLOZ - TOME II «Affrètement et transport», 1968, Paris- France.
4. PIERRE BONASSIES- Christian Scapel: « traité de Droit Maritime», édition, L.G.D.J-2006, Paris, France.
5. Michel POURCELET : «Le transport Maritime sous connaissance» Droit Canadien américain et Anglais, Presse de l'Université de Montréal, 1988, CANADA.
6. RENE RODIERE- Emmanuel Du PONTAVICE : «Droit Maritime»12ème édition - DALLOZ DELTA, 2007- Paris, France.
7. J-BONNAUD : «La Limite d'Indemnisation du Transporteur Maritime», ANNALES. IMTM EDITION, 1986, Pais - France.
8. F- SAUVAGE : «Manuel Pratique du Transport de Marchandises En mer», Edition - L.G.D.J, 1955, Paris, France.
9. F-PIERRONNET : «Responsabilité Civile et passagers Maritimes», THESE, PAUAM, 2004, Paris, France.

رابعاً: المقالات العلمية باللغة الفرنسية

1. Emmanuel Du Pontavice: «L'informatique et les Documents Du commerce Extérieur», In Revue de Jurisprudence Commerciale, Numéro Spécial, 1979, Paris, France.
2. J-B- RACINE: «Le Retard dans le transport maritime de marchandises», R.T.D, commercial , N° spécial 42, 2003, Paris, France.
3. J- TRAPPE: «Quelques remarques sur la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers en mer», J.T.M, 1961, Bruxelles, Belgique.
4. E- LEGENDRE : «La convention de Bruxelles du 29 avril 1961», Edition D.M.F, 1962, Paris, France.
5. A-VIALLARD: «Transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandises», Juris- classeur, civil, 1981, Paris, France.
6. Yves Tassel : «Les documents Maritimes autres que le connaissance», In études en l'honneur du professeur HENRI BLAISE, Economica, 1995, Paris, France.

خامساً : مواقع الأنترنت:

1. <https://fr.wikipedia.org/wiki/transport-maritime-20.12.2019>.
2. <http://unctad.org/en/publicationsLibrary/rmt2012-en.pdf>.

3. Jean- Marie, «Le transport maritime et les rivages de la mer ». (<https://visionscarto.net/transport-maritime-rivages-de-la-mer>), sur <https://visionscarto.net>. 1^{er} septembre 2014.

سادسا :القوانين والمعاهدات الدولية:

1. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل والمتمم بالقانون 98-5 المؤرخ في 25 جوان 1988، المتضمن القانون البحري الجزائري.
2. القانون رقم 66/420، الصادر في 18 جوان 1966، المتضمن قانون النقل البحري الفرنسي، مع المرسوم رقم 66/1078 المكمل له.
3. قانون التجارة البحرية المصري رقم 08، الصادر سنة 1990.
4. قانون التجارة البحري الأردني رقم 12، الصادر سنة 1972.
5. المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بوثائق الشحن ، المبرمة في بروكسل سنة 1924 والبروتوكول المعدل لها الموقع سنة 1968.
6. إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعروفة بقواعد هامبورغ الموقعة بتاريخ 21 مارس 1978، والتي حلت محل معاهدة بروكسل لوثائق الشحن لسنة 1924.
7. المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد نقل الركاب بطريق البحر، الموقعة سنة 1961، ومعاهدة بروكسل لتوحيد القواعد القانونية الخاصة، بنقل أمتعة الركاب بحرا الصادرة سنة 1967.
8. المعاهدة الخاصة بالركاب المتسللين الموقعة في بروكسل سنة 1975.

الملاحق

- نموذج لوثيقة شحن
- نموذج لعقد حلول
- معاهدة بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بسندات الشحن.
- معجم بمصطلحات القانون البحري

- نموذج لوثيقة شحن:

CODE NAME "CONGENBILL", EDITION 1994

Shipper
C. J. PETROW INTERNATIONAL LIMITED
DELNIESMUIR, DELNIES, NAIRN, IV12 5NT, SCOTLAND
TEL/FAX: +44(0)667454501

BILL OF LADING B/L No. 2
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee
TO ORDER OF
NATIXIS ALGERIE

Notify address
EURL IMPORT EXPORT
MAGRA M'SILA
ALGERIA

Vessel Port of loading
MV "MILET" CATANIA, ITALY

Port of discharge
BEJAIA PORT, ALGERIA

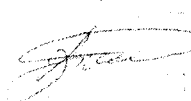
Shipper's description of goods Packing Gross weight Net weight

2,391.24 TM ROND A BETON CRENELE
SALES TERMS: CFR BEJAIA PORT (ALGERIA)

LOT 2

DIA 8 MM	146 FARDEAUX	297.32 TM
DIA 10 MM	107 FARDEAUX	238.60 TM
DIA 12 MM	598 FARDEAUX	1,372.92 TM
DIA 14 MM	208 FARDEAUX	482.40 TM
TOTAL	1,059 FARDEAUX	2,391.24 TM

MARKS: YELLOW

 CLEAN ON BOARD 26/04/09
FREIGHT PREPAID
CREDOC REF (CDI 0900391)

(of which on deck at Shipper's risk:
the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

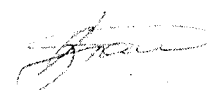
Freight payable as per CIP
Dated 17/04/2009

FREIGHT ADVANCE,
Received on account of freight:

Time used for loading: days hours

SHIPPED At the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown to the SHIPPER whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight PREPAID *	Place and date of issue CATANIA, 28 th April 2009
Number of original Bs/L 3/THREE	Signature AS MASTER OF M/V "MILET" Mr. VLASENKO VYACHESLAV



نموذج لعقد حلول:



الشركة الجزائرية لتأمينات النقل
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES TRANSPORTS
Siège social : 7, Rue Hamani - Alger

Succursale :

Agence :

ACTE DE SUBROGATION

Réf. : Sinistre n° :
Navire : ^{04700 04001 00900/2009}
NATURE DES FACILITÉS :
NATURE DES AVARIES :
Voyage :

... soussigné, ...
reconnais ... avoir reçu de la COMPAGNIE ALGERIENNE DES
ASSURANCES TRANSPORTS, la somme de :
Un Million Treize Mille Cent Cinquante Cinq Dinars, 54 Centimes.
... 1.013.159 D.A. ...
représentant le montant de l'indemnité d'assurance due à la suite de l'avarie
citée en référence.

En conséquence, ... vous subroge ... ladite Compagnie dans
tous nos-mes droits de recours contre les transporteurs et/ou autres tiers
responsables.

Fait à ... le ...

Réf. : AS/02

409 CAAT REP



SARL ALMASE
 « NOTE DE RENSEIGNEMENTS POUR EXPERTISE »
 - GENERAL INFORMATION ON SHIP -

- NAVIRE / SHIP :
 - PAVILLION / FLAG : NOM DU CAPITAINE
 - PORT D'ATTACHE / HOME PORT :
 - ARMATEUR / OWNERS :
 - TELEX N° FAX
 - ADRESSE :

 - P. AND I CLUB :
 - CONSTRUIT / BULTHE THE
 - GROSS TONNAGE NET TONNAGE D.W.
 - NAVIRE INSCRIT AU REGISTRE DE CLASSE LE N°
 - (REGISTER IN THE OF)
 - CHARGEUR / SHIPPER
 - RECEPTIONNAIRE / RECIVERS :
 - AFFRETEUR / CHARTERS :
 - B / L N° THE FROM
 - QUANTITE / QUANTITY
 : GROSS WEIGHT NET WEIGHT
 - NOTIFY
 - DEPART / DEPARTURE FROM THE AT
 - MODE DE FERMETURE / NATURE OF CLOSING HOLDS :
 - HATCHES INSPECTED THE AT
 - ARRIVE / ARRIVED ON ROADS SKIKDA THE AT
 - ACCOSTE / BERTHED, POSTE N° THE AT
 - DEBARQUEMENT COMMENCE / STARTEHED THE AT
 - DEBARQUEMENT TERMINE / COMPLETED DICHARGING THE 22.05.2008 AT
 - CONSIGNATAIRE :

- CAPTAIN / MASTER :

AT SKIKDA THE



معاهدة بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بسندات الشحن:

القواعد المتعلقة بسندات الشحن (13)

(بروكسل في 25 أغسطس سنة 1924)

أنظمت الجزائر لاتفاقية بروكسل لسنة 1924

بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 1964/12/02

(المادة 1)

في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي:

(أ) " ناقل " يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل.

(ب) " عقد نقل " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل البضائع بحراً ، و كذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركته إبحار السفينة ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن.

(ج) " بضائع " تشمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة.

(د) " سفينة " يراد بها كل مركبة مستعملة في نقل البضائع بحراً.

(هـ) " نقل البضائع " ينسحب إلى وقت الذي ينقضي بين الشحن البضائع في السفينة و بين

تفريغها منها.

(المادة 2)

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسئوليات و يخضع للالتزامات و يتمتع بالحقوق و الإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد ذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع و تشوينها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها.

(المادة 3)

أولاً- على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر و عند بدء فيه للأغراض الآتية:

(أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.

(ب) تجهيز السفينة و تطعيمها و تموينها على الوجه المرضي.

(ج) إعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها و نقلها و حفظها.

ثانياً - مع عدم إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة.

ثالثاً- على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضاعة و أخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعنادة البيانات التالية:

(أ) العلامات الرئيسية اللازمة لتحقيق من نوع البضائع، و ذلك لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر (ب)- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن ، على حسب الأحوال ، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة،

(ج) حالة البضاعة و شكلها الظاهر.

و مع ذلك فليس الناقل أو الربران أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً لتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

رابعاً- يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضائع تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3 أو ب و ج من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.

خامساً- يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات و العدد و الكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها و على الشاحن أن يعرض الناقل عن هلاك و التلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات ، و حق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر بحال على مسؤولياته و تعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

سادساً- إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف ، و بماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة و وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل ، فإن هذا التسليم يعتبر ، إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.

و إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

و لا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم لها. و في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل و السفينة كل المسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من تاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه. و على الناقل و مستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق و المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم التسهيلات المستطاعة للتحقيق على البضاعة و التحقق من عدد الطرود.

سابعاً- إذا لم يتم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الربران أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يؤثر عليه بالكلمة (مشحون) متى طلب الشاحن ذلك على شرط أنه إذا كان الشاحن سبق أن تسلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون) . و للناقل أو الربران أو الوكيل الحق في الإشارة في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها باسم أو أسماء السفينة أو السفن التي

شحنت عليها البضائع بتاريخ الشحن ، و متى تأثر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة (الثالثة) .

ثامناً- كل شرط أو تعاقداً أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسئوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الوجبات أو الالتزامات المنصوص عليه في هذه المادة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً ، و لا يترتب عليه أثر ما . و يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل إعفاء للناقل من المسؤولية.

(المادة 4)

أولاً- لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، إلا إذا كان عدم الصلاحية عانداً إلى عدم بذل الناقل المهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرضى أو الإعداد العنابر و لغرف الباردة و المبردة و جميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع حيث تصلح لوضع البضائع بها و نقلها و حفظها ، و ذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة، و في جميع الحالات التي تنشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل المهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

ثانياً- لا يسأل الناقل أو السفينة عن هلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن:

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو المرشد أو البحارة أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

(ج) مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.

(د) القضاء و القدر.

- (ه) حوادث الحرب.
- (و) أعمال الأعداء العموميين.
- (ز) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.
- (ح) قيود الحجر الصحي.
- (ط) عمل أو سهو من طرف الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله .
- (ي) الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان و سواء أكان السبب كلياً أم جزئياً.
- (ك) الفتن و الاضطرابات الأهلية.
- (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
- (م) العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها .
- (ن) عدم كفاية التغليف.
- (س) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات
- (ع) العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة.
- (ف) أي سبب آخر غير ناشئ عن الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء و يحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي و لا لفعل الناقل و لا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف.
- ثالثاً- لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو السفينة، و الذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهماله أو عمل وكيله أو مستخدميه أو خطئهم.

رابعاً- لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة أو لعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول و لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

خامساً- لا يلزم الناقل أو السفينة ، في أي حال من الأحوال ، بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بمبلغ يزيد على مئة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل الشحن و أن يكون هذا البيان قد دون في سند الشحن.

و يعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها و لكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

و يجوز لناقل أو الربان أو الوكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يخلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.

سادساً- البضاعة القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها يجوز في أي وقت قبل التفريغ إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، و يكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار و المصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة، و إذا شحنت بضائع من هذا القبيل يعلم الناقل و رضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو على شحنها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء.

(المادة 5)

للسفينة أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة كلها أو بعضها ، كما يجوز له أن يزيد من مسؤولياته و التزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية وارداً في سند الشحن المسلم إلى الشاحن . و لا يسري أي حكم من الأحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشارطه إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على السندات.

و لا يمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية.

(المادة 6)

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يخص بضائع معينة مهما كان نوعها أي عقد يكون مشتملاً على أي شرط بصدد مسؤوليات الناقل و التزاماته بالنسبة لهذه البضائع و كذلك بصدد حقوق الناقل و إعفاءاته بالنسبة لنفس هذه البضائع أو بصدد التزاماته الخاصة بكفالة صلاحية السفينة للسفر على ألا يكون هذا الاتفاق مخالفاً للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكيله أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن و التشوين و الرص و النقل و الحفظ و العناية بالبضائع المنقولة بحراً و تفرغها، على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن و أن يدون الشرط المتفق عليه في إيصال و يصبح وثيقة غير قابلة للتحويل و يوشر عليه بما يفيد ذلك . و كل اتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل.

غير أنه قد أتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية، و إنما تطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها و حالتها و ظروف شحنها و الظروف و المواعيد و الشروط التي يجب أن يتم النقل فيها من شأنها أن تبرر اتفاقاً خاصاً.

(المادة 7)

لا يمنع أي حكم من الأحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن أو من يدون في العقد اتفاقات مشروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات و مسنوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً.

(المادة 8)

لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق أو التزامات الناقل كما تنتج من كل قانون معمول به الآن و خاص بتقيد مسنولية أصحاب السفن البحرية.

(المادة 9)

يراد بالوحدات النقدية الواردة في هذه المعاهدة القيمة الذهبية.
تحتفظ الدول المتعاقدة و التي لا يستعمل فيها الجنيه الإسترليني كوحدة نقدية بحق تحويل المبالغ بالجنيه الإنجليزي في هذا الاتفاق إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي.
و يمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً لسعر اليوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المقصود.

(المادة 10)

تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة.

(المادة 11)

بعد فترة سنتين على الأكثر من تاريخ توقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت استعداداتها للتصديق على المعاهدة لكي تقرر إذا كان هناك محل لوضع المعاهدة موضع التنفيذ و توديع التصديقات بمدينة بروكسل في التاريخ الذي تعينه الحكومات المذكورة باتفاقها، و يثبت أول إيداع للتصديق بمحضر يوقع عليه من

ممثلي الدول التي اشتركت فيه و من وزير الخارجية البلجيكي و تتم الإيداعات اللاحقة بإعلان كتابي مصحوب بوثيقة التصديق و يرسل إلى الحكومة البلجيكية.

(المادة 12)

تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم إليها سواء أكانت قد مثلت أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل و على الدولة التي ترغب في هذا الانضمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة إلى الحكومة البلجيكية فترسل إليها وثيقة الانضمام لتودع في محفوظات الحكومة الموكأ إليها.

و تبلغ الحكومة البلجيكية مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة إليها صورة مطابقة للإعلان و لوثيقة الانضمام مبينا فيها التاريخ الذي وصل فيه الإعلان.

(المادة 13)

تستطيع الجهات العليا المتعاقدة وقت التوقيع على إيداع التصديقات أو وقت الانضمام أن تصرح بأن قبولها للمعاهدة الحالية لا يسري إما على بعض أو على جميع أقطار الدومنيون المستقلة أو مستعمراتها أو ممتلكاتها أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيطرتها أو لسلطانها، و بالتالي تستطيع هذه الجهات العليا المتعاقدة أن تنضم فيما بعد مفردة باسم الواحدة تلوى الأخرى من هذه الدومنيون المستقلة أو المستعمرات أو الممتلكات أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار التي كانت قد استبعدت في التصريح الأصلي، و تستطيع أيضا هذه الجهات العليا، طبقا لهذه الأحكام ، نقض المعاهدة الحالية على حدة بالنسبة لواحدة أو أكثر من الدومنيون المستقلة و الممتلكات و البلاد المشمولة بحمايتها و الأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو سلطاتها.

(المادة 14)

تسوى المعاهدة الحالية بالنسبة للدول التي اشتركت في الإيداع الأول للتصديقات بعد عام من تاريخ محضر الإيداع المذكور، أما بالنسبة للدول التي ستصدق عليها أو ستضم إليها فيما بعد ، و كذلك في الأحوال التي سيحصل فيها التنفيذ فيما بعد طبقا لنص المادة 13 فتسري

الاتفاقية المذكورة بعد ستة أشهر من تاريخ وصول الإعلانات إلى الحكومة البلجيكية تبعاً لما جاء بالمادة 11 فقرة 2 و بالمادة 12 فقرة

(المادة 15)

إذا حدث إن رغبت إحدى الدول المتعاقدة نقض هذه الاتفاقية فيجب إعلان النقض كتابة إلى الحكومة البلجيكية، و يتعين على هذه الحكومة أن تبعث بصورة مطابقة منه إلى جميع الدول الأخرى مع إخطارها بتاريخ وصول النقض إليها.
يسرى هذا النقض بالنسبة للدولة التي أعلنته فقط بعد سنة واحدة من تاريخ إعلان الحكومة البلجيكية.

(المادة 16)

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات على هذه المعاهدة.
و على الدولة التي يريد استعمال هذا الحق أن تعلق رغبتها هذه قبل سنة إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوة المؤتمر.

الملحق الرابع

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع

" قواعد هامبورغ لعام 1978 "

نُرسى هذه الاتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 مارس 1978 نظاماً قانونياً موخداً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحراً. وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992 .

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.

الدباجة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتحقيقاً لذلك اتفقت على ما يلي :

الجزء الأول

أحكام عامة

المادة 1 تعاريف

في هذه الاتفاقية :

1. يقصد بمصطلح ، الناقل ، كل شخص أبرم عقداً ، أو أبرم باسمه عقد ، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .
2. يقصد بمصطلح ، الناقل الفعلي ، كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ .

3. يقصد بمصطلح الشاحن ، كل شخص أبرم مع الناقل عقدا ، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

4. يقصد بمصطلح المرسل إليه ، الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.

5. يشمل مصطلح البضائع ، الحيوانات الحية ، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلقة تشمل البضائع ، أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.

6. يقصد بمصطلح عقد النقل البحري. عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحري ، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.

7. يقصد بمصطلح سند الشحن ، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الإذن ، أو لحاملها.

8. يشمل مصطلح ، كتابة ، فيما يشمل ، البرقية والتلكس.

المادة 2 نطاق التطبيق

1. تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين ، إذا:

أ- كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو

ب- كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو

ج- كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء

الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، أو

د- كان صدور سند الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، قد تم في دولة متعاقدة ، أو

هـ- كان منصوصاً في سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لانفاذ هذه الأحكام.

2. تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.

3. لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار ، على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار ، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، إن لم يكن هو المستأجر.

4. إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة منفق عليها ، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار ، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة.

المادة 3 تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

الجزء الثاني

مسؤولية الناقل

المادة 4 مدة المسؤولية

1. مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

2. لأغراض الفقرة [من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من

1. الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو
 2. سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.
- ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1. بتسليمها إلى المرسل إليه ، وبوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة المطبق بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، وبتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.
2. في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه ، فضلا عن الناقل أو المرسل إليه ، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

المادة 5 أساس المسؤولية

1. يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.
2. يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو ، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة.
3. للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 في خلال ستين يوما متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المادة .

4. يسأل الناقل

1. عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق ، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.
2. عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.
 - أ- في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع ، يجب أن تجرى ، إن شاء المطالب أو الناقل معاينة وفقا للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته ، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو المطالب.
5. فيما يتعلق بالحيوانات الحية. لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر ، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.
6. فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات في البحر.
7. إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال

المادة 6 حدود المسؤولية

1. أ. تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 5.2 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع بهلك أو يتلف ، أيهما أكبر.

ب. تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مطلق ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.
ج. لا يجوز في أي حال من الأحوال ان يتعدى مجموع مسؤولية الناقل ، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذي سينتظر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2. لحساب أي المبلغين أكبر وفقا للفقرة 1 أ من هذه المادة ، تسري القواعد التالية

أ. في حالة استخدام حاوية ، أو منصة نقالة ، أو أداة نقل مستقلة ، لتجميع البضائع ، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب. في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها ، تعد أداة النقل المذكورة ، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3. يكسد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 2.6.

4. يجوز بالاتفاق بين الناقل والساحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص

عليها في الفقرة 1.

المادة 7 سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد

1. تسري الدفوع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.
2. إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل ، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل ، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته ، بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.
3. باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8 لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 8 سقوط الحق في تحديد المسؤولية

1. لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.
2. خلافا لأحكام الفقرة 2 من المادة 7 ، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

المادة 9 البضائع المشحونة على سطح السفينة

1. لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.
2. إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى. فإذا لم يدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.
3. إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسؤولا ، خلافا لأحكام الفقرة 1 من المادة 5 ، عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك التأخير في التسليم ، الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقا لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة.
4. يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

المادة 10 مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

1. عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقرررة في عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا ، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله. ويكون الناقل مسؤولا. فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير.
2. جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه ، وتسري أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.

3. أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، او يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.

4. بالتكافل والتضامن.

5. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

6. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر.

المادة 11 النقل المتتابع

1. خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 10 ، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21. ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث.

2. يسأل الناقل الفعلي ، وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10 ، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده.

الجزء الثالث
مسؤولية الشاحن

المادة 12 قاعدة عامة

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة ، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

المادة 13 قواعد خاصة للبضائع الخطرة

1. على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.
2. إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي ، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع ، وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع :
أ- يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.
ب- ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض.
3. لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع في عهده وهو عالم بصفقتها الخطرة.
4. في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز ، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة ، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولا وفقا لأحكام المادة 5.

الجزء الرابع

وثائق النقل

المادة 14 إصدار سند الشحن

1. متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده ، وجب على الناقل أن يقوم ، بناء على طلب الشاحن ، بإصدار سند شحن إلى الشاحن.
2. يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل. ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سندا موقعا من قبل الناقل.
3. يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتتقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى ، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

المادة 15 محتويات سند الشحن

1. يجب أن يتضمن سند الشحن ، فيما يتضمن ، التفاصيل التالية:
 - أ- الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، إن كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن.
 - ب- الحالة الظاهرة للبضائع ،
 - ج- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله ،
 - د- اسم الشاحن ،
 - هـ- اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه ،
 - و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن ،
 - ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري ،

- ح- عدد السلع الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية ،
 ط- مكان إصدار سند الشحن ،
 ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر بنوب عنه ،
 لد- ما يستحق على المرسل إليه من اجرة النقل ، أو الثمارة الأخرى تدل على أن اجرة النقل
 مسحقة عليه ،
 ل- البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23 ،
 م- بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو بجوزر شحنها على هذا النحو ، إذا كان
 الأمر كذلك ،
 ن- تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة
 بين الطرفين ،
 س- أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك صراحة بالفقرة 4 من المادة 6
 2. على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة ، أن يصدر إلى الشاحن ، متى طلب الشاحن
 ذلك ، سند شحن مؤشرا عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه ، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص
 عليها في الفقرة 1 من هذه المادة ، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها ، وتاريخ
 أو تواريخ الشحن ، وإذا كان قد سبق للناقل أن أصدر إلى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما
 يتعلق بأي من هذه البضائع ، يقوم الشاحن ، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه
 سند الشحن المؤشر عليه بكلمة "مشحون" وللناقل أن يُلبي طلب الشاحن الحصول على سند
 شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة ،
 بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم إدرجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون".
 3. لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على
 الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون ، مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص
 عليها في الفقرة 7 من المادة 1

المادة 16 سندات الشحن : التحفظات وحجبتها

1. إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عدد الطرود أو القطع ، أو وزنها أو كميتها ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نية عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا ، أو للبضائع المسحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة لحمله على الاشتباه في ذلك ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه ، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

2. إذا لم يعلم الناقل ، أو أي شخص آخر بصدر سند الشحن نية عنه ، بثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن ، اعتبر أنه قد ألتفت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة .

3. باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وهي حدود هذا التحفظ :

أ- يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" ،

ب- لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند .

4. سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجره النقل ، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15 ، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجره النقل مستحقة على المرسل إليه أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر ، قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجره النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه ، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان .

المادة 17 الضمانات من قبل الشاحن

1. يعتبر الشاحن ضامنا للناقل لصحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاقتها وعددها ووزنها وكميتها التي شتمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. وبظن الشاحن مسؤولا وإن قام بتحويل سند الشحن. وحتى الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

2. كل كتاب ضمان أو اتفاق بتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص ينصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن ، دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لأدراجها في سند الشحن ، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد حول إليه سند الشحن.

3. يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه ساريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي ينصرف نيابة عنه قد لوى ، بعدم إدراجه التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة ، على طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قصد نصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفي الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن ، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة.

4. في حالة العطل المتعمد المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه ، لأنه قد نصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

المادة 18 الوثائق الأخرى غير سندات الشحن

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقى الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة

الجزء الخامس المطالبات والدعاوى

المادة 19 الإخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير

1. ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العنمة لهذا الهلاك أو التلف ، ونلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

2. إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالفرد نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

3. إذا كتبت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

4. في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها

5. لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

6. إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأي إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل ، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.

7. ما لم يتم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 4 ، أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

8. لأغراض هذه المادة ، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها ، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن ، حسب الحالة .

المادة (2) تقادم الدعوى

1. تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.

2. تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3. لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4. يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5. الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أثبتت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة 2 | الاختصاص

1. في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعي ، حسب اختياره ، ان يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل في نطاق ولايتها احد الأماكن التالية:

أ- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه ، أو

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد من طريق أي منها ، أو

ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

د- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري

2. (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي ، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى حسب اختياره ، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة ، لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعى ،

ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفالة الكفالة أو عدم كفالتها

3. لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة.

ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4. (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التي قيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة ،

(ج) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر ، وفقاً للفقرة 2 (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة

5. خلافاً لأحكام الفقرات السابقة ، يكفل بقاء أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

المادة 22 التحكيم

1. مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابية ، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية.

2. إذا تضمنت مشاركة الإبحار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشاركة الإبحار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية.

3. تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي:

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها:

(1) المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه ، أو

(2) مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة ، إبرام العقد عن طريق أي منها ، أو

3) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

4. يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية.

5. تعتبر أحكام الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ،

ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام.

6. ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه

الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الجزء السادس

أحكام تكميلية

المادة 23 الشروط التعالدية

1. كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبته لعقد

النقل البحري يكون مخالفا ، بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلا

ولاغيا في حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى

الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة

من التأمين على البضائع لتسليح الناقل ، أو أي شرط مماثل ، يعتبر باطلا ولاغيا.

2. خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب

هذه الاتفاقية.

3. متى أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبته لعقد النقل البحري ، تعين تضمن السند

أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تنطوي أي شرط مخالف لها

يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.

4. إذا لحقت بمساحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا إلى هذه المادة أو

نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض

إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو

تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التاخير في التسليم. ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه ، بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور اعلاه وفقا لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

المادة 24 العوارية العامة

1. ليس هي أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عند النقل البحري أو القوارب الوطنية من أحكام متعلقة بنسوية العوارية العامة.
2. باستثناء المادة(2) ، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الإشتراك في العوارية العامة ، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف إنقاذ يتم أدائها.

المادة 25 الاتفاقيات الأخرى

1. لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميها ووكلاهما المتخصص عليها في الاتفاقية الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية.
2. لا تحول أحكام المادتين 21 و22 من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون واردا في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من أحكام الزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان ، شريطة أن يكون النزاع مقصورا على أطراف تقع مجال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى ، إلا أن هذه الفقرة لا تمنع تطبيق الفقرة 4 من المادة 22 من هذه الاتفاقية.
3. لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك إما:

أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/يوليو 1960 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار/مايو 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو

ب) استنادا إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار ، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

4. لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمتعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

5. ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية الراسخ على عقود نقل البضائع الذي تم أساساً بواسطة من وسائط النقل خلافاً لنقل بطريق البحر. ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

المادة 26 الوحدة الحسابية

أ. الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي.

تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً للطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في تلك التاريخ على عملياته ومعاملاته وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

2. ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي ، والتي لا يبيع فوائدها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، أن تعلن ، في وقت التوقيع ، أو في وقت التصديق أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام ، أو في أي وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي:

2.500 وحدة نقدية عن كل طنرد أو وحدة شحن أخرى أو S،37 وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع.

3. الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف مليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف. ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

4. يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1 ، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معجراً عنها بالوحدات الحسابية وعلى الدول المتعاقدة أن توافق الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1 أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك في وقت التوقيع ، أو عند إيداعها وتوقيع التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ، أو عند استنفادها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

الجزء السابع الأحكام الختامية

المادة 27 الوديع

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعاً لهذه الاتفاقية

المادة 28 التوقيع والتصديق ، القبول ، الإقرار ، الانضمام

1. تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى 30 نيسان/أبريل 1979 في مقر الأمم

المتحدة بنيويورك.

2. تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة

3. بعد 30 نيسان/أبريل 1979 ، يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.

4. تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة 29 الشفقات

لا يجوز إبداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية.

المادة 30 بدء النفاذ

1. يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام.
2. وفيما يخص الدول التي تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الإقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على إيداع الوثيقة اللازمة باسمها.
3. على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.

المادة 31 الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

1. يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة في بروكسيل في 25 آب/أغسطس 1924 (اتفاقية 1924) ، أن تقوم ، حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية ، بإخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 ، بتبنيها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة ، معنية ، أن الانسحاب يسرى اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها.

2. يقوم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 1 من المادة 30 ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها.

3. تنطبق أحكام الفقرة 1 و2 من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في لبروتوكول الموقع في 23 شباط/فبراير 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسيل في 25 أيار/أغسطس 1924.

4. على الرغم من أحكام المادة 2 من هذه الاتفاقية ، ولأغراض الفقرة 1 من هذه المادة يجوز للدولة المتعاقدة أن ترحى ، إذا استصوبت ذلك إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام 1924 ومن اتفاقية عام 1924 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1968 الفترة القصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا ببيتها. وعليها أثناء هذه الفترة الاستثنائية أن تلتزم هذه الاتفاقية ، دون أية اتفاقية سواها تجاه الدول المتعاقدة فيها.

المادة 32 إعادة النظر والتعديل

1. بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها.

2. أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يتم إيداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 33 إعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية

1. خلافا لأحكام المادة 32 يدعو الوديع ، وفقا للفقرة 2 من هذه المادة مؤتمرا إلى الاعتقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة 6 والفقرة 26 من المادة 26 أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعينتين في الفقرتين 1 و3 من المادة 26 أو عن كليهما ، بوحدة أخرى. ولا يجري تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقية تغيرا ذا شأن.

2. يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعلقة.

3. يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول ، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.

4. كل تعديل يعتمد يبدأ نفاذه في اليوم من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة. ويتم القبول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.

5. بعد بدء نفاذ أي تعديل يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون سنة أشهر بعد اعتماد التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.

6. أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 34 الانسحاب من هذه الاتفاقية

1. يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.

2. يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تسلم الوديع للإشعار. وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار ، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة أطول في الإشعار ، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.

حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار/ مارس سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين ، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية وأثبتنا لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه ، بناء على تفويض صحيح من حكوماتهم بتوقيع هذه الاتفاقية.

2. يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يتطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول

المتعاقدة

3. يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى

جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول ، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.

4. كل تعديل يعتمد يبدأ نفاذه في اليوم من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي

الدول المتعاقدة. ويتم القول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.

5. بعد بدء نفاذ أي تعديل يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية

بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون سنة أشهر بعد اعتماد

التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.

6. أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ،

تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة

المادة 34 الانسحاب من هذه الاتفاقية

1. يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت

بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.

2. يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة

على تسلم الوديع للإشعار. وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار ، يصبح

الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة أطول في الإشعار ، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء

هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.

حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار/ مارس سنة ألف وتسعمائة

وثمانيه وسبعين ، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الإيمانية والإنكليزية

والروسية والصينية والعربية والفرنسية وإثباتاً لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه ، بناء على

تفويض صريح من حكوماتهم بتوقيع هذه الاتفاقية.

ملحق 1

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، 1978 (النظر نص الاتفاقية)

المرفق الثاني

تفاهم عام اعتده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. ويؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الإثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الاتفاقية تحل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

المرفق الثالث

قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

إن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع ،

بنوه بالدعوة الكريمة التي وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر في هامبورغ.

وإذ يترك أن التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدته نحو المشاركين فيه أمر كان له فضل كبير في نجاح المؤتمر.

يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها وهو:

إذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتهما البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع. ويقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم:

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978.

ويوصى بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم "قواعد هامبورغ".

معجم بمصطلحات القانون البحري :

A

Abandon	Abandonment	الترك (التخلي) / التنازل
A bord	Onboard	على متن السفينة
A flôt	Afloat	على ظهر - ظاهري
Abordage	Collision/ Boarding	تصادم
Abusif	Improper / wrongful / excessive	تعسفي
Accepter en aliment		قبل كموضوع للتأمين
Accessoires	Accessories	الملحقات
Acconage	Lighterage/ stevedoring	شحن و التفريغ
Acconier	Stevedore	مساعد الشحن/مقاول الشحن و التفريغ
Acquitter	To pay	مطلوبة
Acte de vente	Bill of sale	سند البيع
Actes	Acts of	أعمال
- d'assistance ou de sauvetage	- salvage	- مساعدة أو إنقاذ
- de sabotage	- sabotage	- التخريب
- de terrorisme	- frighten/ terrorism	- إرهاب
- de contrebande	- contraband/ smuggling	- تهريب
- de commerce prohibé	- prohibitory trade	- تجارة ممنوعة
Acte d'avarie commune	General average act	العزل الذي يسبب في الخسارة المتفرقة
Acte de nationalité	Nationality certificate	رسم الجنسية
Actions	Action	الدعوى
- d'avaries	- average/ damage	- الخسارة البحرية
- en délaissement	- abandonment/ desertion	- التخلي
- de disposition	- arrangement	- التفاوض
Acte d'avocat à avocat		ترقية من محام إلى محام
Actes frauduleux	Act of fraud	الأعمال الغير المشروعة
Actes de procédures	Proceeding acts	الوثائق المتعلقة بالإجراءات
Actes translatif de propriété		سند ناقل للملكية
Action récursoire	Recovery action	دعوى الرجوع
Action résolutoire	Cancelling action	دعوى الفسخ
Adapter	To suit	تكييف
Admis en avaries communes		أعثر من الخسائر المتفرقة
Adverse	Adverse - opposing	مفرض معاكس ضد
Aération	Air / ventilate	تهوية
Affaires non déclarées	Failure to disclose business	عمليات غير معلنة
Affirmer	Assert/ maintain	تأكيد
Affranchir	To be free of... / liberate	الحر
Affrètement	Affreighting / chartering	استئجار سفينة
Affrètement à temps	Time charter	مشاركة إيجار لمدة معينة
Affrètement coque nue	Naked hull freight	مشاركة إيجار سفينة غير مجهزة
Affrètement par charte partie	Affreightment by charter party	مشاركة إيجار سفينة مجهزة
Affréter	To charter	استئجار
Affréteur	Charterer/ Shipper	مستأجر السفينة
Agence / succursale	Branch	وكالة

A

فرنسي	انجليزي	العربي
Agent de change	Stockbroker	تصرف
Agent de douane	Cleaning agent/ customs agent	تصرف الجمارك
Agent exclusif	Sole agent	وكيل حصص مؤسسة واحدة
Agent maritime	Shipping agent	وكيل بحري
Agence maritime	Maritime Agency	وكالة بحرية
Aggraver	Aggravate / worsen	شدد - اقل
Agréage de marchandise	Goods approval	قبول البضاعة
Agrès du navire		معدات السفينة
Ajustement de la police	Adjustment of policy	تعديل وثيقة التأمين
Ajournement	Postponement	تأخير - تأجيل
Ajourner	Postpone / Adjourn	أجل - أرجأ
Ajuster	Adjust	اصحح - عدل
Alarme	Alarm	تنبيه
Aliénation	Alienation	الإعلاء بالقطر
Aliénateur		المفوت
Alleges	Barge / chaland	سفينة
Alléger	To lighten	خفف
Allonger		مدد - اطال
Altérer		شور - القصد - تلف
Amarrer	To moor	ربط
Amende	Fine	غرامة
Amerrage	Moorage	مرسى
Amitiables compositeurs	Amicably composer	المصالحين المتصلحين
Amovible	Removable	يمكن نقله / عزله
Ampleur	Scale / size	مقياس - مدى
Ancrage	Anchorage	أرساء
Ancres	Anchor	مراسي
Anéantir	Destroy / annihilate	هلك - باد
Année d'assurance	Insurance year	سنة التأمين
Année de souscription	Subscription year	سنة الاشتراك
Annuel	Annual / yearly	سوي
Annulation d'un contrat	Avoidance of a contract	الغاء العقد
Annulation prématurée		الغاء خلال مدة سريان العقد
Annuler une commande	To cancel an order	
Antérieur	Previous	سابق - تقدم
Antidater	To antedate	تقدم التاريخ
Appareils moteurs	Motor Apparatus	الات المحركة
Apparent	Apparent	ظاهر
Appareil	Appliance / device	جهاز
Appareux du navire	Gear	ابوات السفينة
Appendice	Appendix	مرفق
Applicable	Applicable	قابل للتطبيق
Apport	Contribution	مساهم
Apporteur d'affaires	Business getter .	وكيل حصص أعمال

A

فرنسي	إنجليزي	العربي
Apposer sa signature	To append one's signature	وضع على، وقع
Appréhension des marchandises	Arrest of the goods	وضع اليد على البضائع
Approuver	Approve	وافق، صافق
Approvisionnement	Victualling/ supplies	المعون
Arbitrage	Arbitration	تحكيم
Armateur	Shipowner	مستأجر السفينة
Armement	Shipping	التجهيز
Arraisonner un navire à la mer	To board for inspection	تفتيش السفينة بالبحر
Arrangement	Arrangement	تسوية
Arrêt	Arrest	حبس / غطلة
- de puissance	- detainment	مصار السفينة
Arrimage	Stowage	ترصيف البضائع بالسفينة
Arrivée	Arrival, destination	وصول
Article	Item	بند، فصل، مادة
Article défectueux	Defective item	مادة معيبة
Assistance maritime	Marine aid / assistance	عصا غرة بحرية
Assignation	Summons	دعوى للمنون أمام القضاء
Assimilation	Assimilated	تشبيه، تعويل
Assujettissement	Liability to	إخضاع / مسئول عن
Assumer	Assume	تكفل، اضطلع
Assurable	Insurable	قابل للتأمين - معان التأمين عليه
Assurabilité	Insurability	القدرة للتأمين
Assurance	Insurance	التأمين
- au voyage	- for a voyage	- بأرحلة
- à temps	- time	- لمدة معينة
- bateau de plaisance	- yacht	- زورق الترفيه
- complémentaire	- complementary	- تكميلية
- de corps de navire	- hull insurance	- هيكل السفينة
- de bout en bout	- warehouse to warehouse	- من المستودع إلى المستودع
des frais d'arrimage de voyage		- تكاليف التلحاة عن الغاء السفر
- marine	- marine	- البحري
- pour une durée déterminée	- for a limit duration	- لمدة معينة
- sur facultés	- cargo insurance	- على البضائع (السفر)
- sur fret	- freight	- أجر النقل
- sur bonnes ou mauvaises nouvelles	Lost or not lost basis	- هلاك محل التأمين أو عدم هلاكه
pour compte de quel appartenant	As well as for account of whom it may concern	- لصالح من يجب
Attentat	Attempt / attack	اعتداء
Attestation d'assurance	Certificate of insurance	شهادة تأمين
Attribution		تخصيص
Attribution d'un navire		تخصيص سفينة
Audience	Audience	جلسة
Au prorata	Prorata	نسبياً

A

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Authentique	Authentic / genuine	حقيقي - صحيح
Autoassurance	Self-insurance	تأمين ذاتي
Auto-financement	Ploughing in back of profits	تمويل ذاتي
Automatique	Automatic	تلقائيا
Autorisation	Authorisation	ترخيص - إذن
Autorité maritime	Marine authority	سلطة البحرية
Autorité de contrôle	Authority contról	سلطة المراقبة
Autrui	Third party / others	الغير
Auxiliaire	Auxiliary	إضافي - لرعوي
Avaliser une traite	To back a draft / to endorse	ضامن - تغطى كمضادة (استدراجة)
Avaliste	Surety	ضامن
Avarier	To damage	التلف - تخطب
Avaries	Average	الخسائر (العوية)
- communes	- general	- المشتركة
- particulières	- particular	- الخاصة
- causés par l'explosion	- explosion damage by	- تلف نتيجة للإفجار
- causés par intempéries	- heavy weather loss	من سوء الجو
Avarie payable sans égard à la franchise	Average irrespective percentage	وفاء الخسارة بالكامل
Aventures	Marine adventure	مغامرة بحرية
Avis d'arrivée	Notice	إشعار بالوصول
Avis de résiliation	Notice of cancellation	إشعار إلغاء
Avis de sinistre	Notice of loss	إشعار بالحادثة
Avis favorable		رأي موافق
Avoirs (les)		الموجودات
Ayant-droit	Assigns-assigness-beneficiary	صاحب الحق

فرنسي	انجليزي	العربي
Bac	Ferry boat	زورق عبور
Bagage	Baggage	متاع
Baie territoriale	Territorial bay	خليج إقليمي
Bail	Lease	ايجار
Balise	Beacon	علامة لإرشاد السفن
Baraterie	Barratry	خيانة الربان أو الطاقم
Baril	Barrel	برميل
Barque	Boat (small)	قارب
Bateau	Ship, vessel	سفينة، مركب
Bateau de plaisance	Pleasure craft (boat)	مركب للترفيه
Battre pavillon	To fly a flag	رفع العلم
Bassin	Dock	حوض لإصلاح السفن
Belligérance		حالة حرب
Bénéficiaire de l'assurance	Beneficiary	المستفيد من التأمين
Billet à ordre	Promissory note	تسعة
Blocus	Blockage	الحصار
Bon de livraison à ordre	Delivery bond / delivery order	وصل الأمر في التسليم
Bonne arrivée	Safe Arrival / increased value	الوصول بسلامة
Bord à	On board	من مركبة سفينة
Bord (le long du)	A long side	بجانب السفينة
Bornage(navigation...au)	Local shipping(coastal)	ملاحة ساحلية
Bordereau de remboursement	Withdrawal slip	
Bordereau de versement	Deposit Slip	
Bo dereau d'expédition	Consignment note	
Bouées d'armarrage	Buoy	عوامات إرساء
Boulversement		الغلاب
Boussole	Compass	بوصلة
Brisement	Break	ارتداد البحر
Bureau de douane	Custom house	مكتب الجمارك

الفرنسي	الانجليزي	العربي
C.A.F. (Coût, Assurance, Frêt)	C.I.F. (Cost, Insurance, Freight)	بدفعها التاجر و اعادة النقل و رسوم التأمين
Cabotage	Coasting/ coastal navigation	ملاحة ساحلية
Caboteur	Coaster	مراكب ساحلي
Cahier des charges	Book of specifications	القرص الشروط
Chargement	Loading	شحن
Cale sèche	Dock, dry	حوض بناء السفن
- chantier naval	- yard	ورشة بناء بحرية
Calendrier	Calendar	إزمنة
Camouflage		تخويه
Canot	Dinghy	القوارب الصغيرة
Capitaine	Captain, sea captain	قائد الباخرة
Capture	Capture	ضبط
Carence	Deficiency	عدم الإحاطة
Caréner	To careen	التقليد زعم السفينة
Cargaison	Load, Cargo	حمولة البضائع، السلع
Caution	Customs bond	كفالة
Cargaison primitive		الحمولة الاصلية
Certificat sanitaire	Bill of health	شهادة صحية
Certificat d'avarie	Average certificate	شهادة التمسرة
Certificat de jaugeage	Gauging certificate	شهادة الحمولة
Certificat d'origine	Certificate of origin	شهادة اصل
Certifier	Certify	أثبت
Cas de force majeure	Act of God	حادثة قوة قاهرة
Cessation	Cessation of	انتهاء
- de garantie	- warranty/ guarantee	- الضمان
Chaland	Barge / lighter	المراتب
Chaloupe	Long boat	القوارب الشراعية
Changement forcé	Forced change of	التغيير الجبري
- de route	- route/ way	خط طريق
- de voyage	- voyage	طريقة
Chalutier	Fishing vessel / trawler	سفينة صيد
Charge en poste		شحن على سطح السفينة
Chargement	Loading	شحن
Chargement de sécurité		شحن امني تطواري
Charger	To load (décharger=to unload)	شحن
Chargeur	Shipper	شاحن
Charte-partie	Charter party	بشروطه اجاز السفن
Chaudière de navire	Boiler	مراجل السفينة
Chavirer	To capsize	انقلب
Choc	Shock / impact	تصادم اصطدم صدمة
Chômage	Unemployment/ Rest	بطالة، التوقف عن العمل
Chômage du navire	Unemployment ship	توقف السفينة عن العمل
Chute	Fall	سقوط
Circonscrire	To bring	حدد احاط
Circuit	Circuit / system	مسلك

فرنسي	الإنجليزي	العربي
Citerne	Tank	صهريج
Clause bénéficiaire		شرط تعيين المستفيد
Clause de cession / de transfert	Assignment clause	شرط التنازل
Clause d'arbitrage	Arbitration clause	شرط التحكيم
Clause de stabilité		شرط الاستقرار - التوازن
Clause de valeur agréée	Agreed value clause	شرط القيمة المتفق عليها
Clause	Clause	الشرط
- à ordre	- order	للامر
- au porteur	- bearer	للحامل
Code	Code	قانون - مجموعة قوانين
Codification		تدوين
Codifier	Codify	يؤيد - صنف
Collis	Parcels	طريق
Collision	Collision	اصطدام - تصادم
Combustible	Fuel	الوقود - المحرق
Commandement du navire	Command of ship	قيادة السفينة
Commerce	Trade	تجارة
- prohibé	- prohibit	- المنوعة
- clandestin	- clandestine	- الخفية
Committant	Principal	مستأجر البحر
Commissaire d'avaries	Average commissary	مراقب الخسائر البحرية
Communauté d'intérêts		اتحاد المصالح
Comparaitre devant les tribunaux	To appear in court	سأل أمام المحكمة
Compensation de risque	to offset the risk	مقاصة المخاطر
Compromis d'avarie	Average bond	اتفاق في التمسرة
Confiscation	Confiscation	استيلاء
Connaissance	Bill of lading	وثيقة الشحن
Conserver	to preserve	حفظ
- au profit	- profit	للفائدة
Concentration		تركيز - تركز
Concession	Concession	امتياز
Concessionnaire		مستأجر الإمتياز
Condition de paiement	Payment conditions	شروط الدفع أو التسديد
Conduite du navire	Steering	قيادة السفينة
Confidentiel	Confidential	سري
Confier	Entrust	التعمن - اودع - عهد إلى
Conforme	In accordance with	مطابق
Congé	Leave / holiday	الإجازة
Congé de police	Clearing certificate	الإجازة التنظيمية
Congédier		الرحيل
Conjointement	Jointly	بالإتقان - معا
Connaissance embarqué	Bill of lading loaded	وثيقة "تم الشحن"
Connaissance chef	Bill of lading chief	وثيقة الشحن الرئيسية
Connaissance à ordre	Bill of lading to order	وثيقة الشحن للأمر
Connaissance au porteur	Bill of lading bearer	وثيقة الشحن للحامل

الفرنسي	الإنجليزي	العربي
Connaissance à personne dénommée	Straight B/L	وثيقة الشحن المخصص
Conservation du navire	To keep the vessel in good repair	صيانة السفينة
Consignataire	Consignee	المودع لديه
Consignataire de la cargaison	Depository / consignees	أمين الحمولة
Consignataire du navire	Consigner	أمين السفينة
Consignation	Consignation	إيداع وثيقة
Conteneur	Container	حاوية
Contestation (mauvaise)	Contestation	التصام غير الجدي
Contrat d'armement		عقد التجهيز
Contrat primitif		العقد الأصلي
Contrainte	Constraint/ arrest	حبس
Contrefaçon	Counterfeiting	تزييف
Contribution	Contribution	مساهمة
- des objets assurés	- insured object	الأشياء المؤمنة عليها
- aux avaries communes	- cargo proportion of GA	في الخسارة المشتركة
Convention	Agreement	اتفاقية
Convocation	Notification	استدعاء
Copropriété	Co-ownership	ملكية مشتركة
Coque du navire	Skiff	قيلب السفينة
Coque nue du navire		سفينة بدون تجهيز
Corps	Hull	جسم / هيكل
- de navire	- of vessel/ship	السفينة
- fixe	- fixed	ثابتة
- mobile	- mobile	متحركة
- flottant	- floating	سائم
Corrosion	Corrosion	تآكل
Cotation	Quotation	تحديد السعر
Coulage / Fuite	Leakage	تسرب
Coût et Frais (C.F.R.)	Cost and Freight	بدفع لمن التامين بمرئاه الوصول
Coût, assurance et fret	Cost, insurance and freight	التكلفة لتأمين الشحن
Côtes	Coasts	السواحل
Côte escarpée	Steep coast	منحدر / شاطئ وعرة
Créance exigible	Payable debt	الدين الواجب الأداء
Créanciers de l'armement		دائسي التجهيز
Créancier hypothécaire	Mortgagee debt	الدين المرهون
Créancier opposant		الدين المعارض
Crédit maritime	Maritime credit	القرض البحري
Criminel	Criminal	مجرم
Croiser	Cross / intersect	لاقي - قابل
Croissance	Growth	نمو
Cycle	Cycle	دورة
Cyclone	Cyclone	التصحر

فرنسي	الإنجليزي	العربي
Danger	Danger	خطر
Date butoir	Time-limit	التاريخ الأقصى
Date d'émission	Issue date	تاريخ الاصدار
De gré à gré	By agreement	بالتراضي
Débarquement	Discharging	نزول البضائع - تفريغ
Débours	Outlays / disbursements	مصاريف
- pour rémunérations d'assistance	- of assistance and	- الأجرور
- ou de sauvetage	- salvage remuneration	- عن المساعدة أو الإنقاذ
- d'avarie commune	general average disbursements	- التمسار المشتركة
- de navire		- نظام السفينة
Début	Beginning	مطلع - بداية - بدء
Déchets du navire	Ship fragment	نظام السفينة
Déchargement	Discharge / unloading	تفريغ
Déchets de route	Transit allowance	التفصيص المخصص أثناء السفر
Déclaration en douane	Customs entry	التصريح بالتبويب
Déclaration d'aliment	Bill of goods	التصريح بالتبويب
Déclassement		تفريغ
Décomposition	To break down into	التفصيل - تحليل
Décompte de dommage	Claim statement	لائحة التعويض
Dédouaner les marchandises	To clear goods	تخليص جمركي للبضائع
Déduction	Deduction	خصم
Défaut d'emballage	Lack in packing	نقص في التغليف
Défaut de nouvelles	Lack in news	انقطاع الأخبار
Définition	Definition	تعريف - تعريف
Déformation	Distortion	تشويه
Délai de livraison	Time of delivery	مدة الإستلام
Délai de résiliation		فترة الإنهاء
Délai de validité	Availability period	فترة الصيرورة
Délaissement des biens à l'assureur	To abandon property to the insurer	التخلي عن الأشياء المؤمن عليها
Délaissement	Abandonment	التخلي
- du navire	- of the vessel/ ship	- عن السفينة
- conditionnel	- conditional	- المشروط
- partiel	- partial	- الجزئي
Délit	Offence	جرم - جنحة
Délivrer	Deliver	سلم - خلىص
Demande	Application / request	طلب
Demande de garantie	Application of cover	طلب التغطية
Demande en contribution	Contribution propraal	- دعوى المساهمة
Demande en nullité	Nullity demand	- دعوى البطلان
Demande en revendication	Claim demand	- دعوى الإستحقاق
Demande en subrogation	Subrogation demand	مطلب الخلو
Démarrer (navire)	To weigh anchor	تفكيك رباط السفينة
Dépannage	Recovery	الإصلاح المستعمل
Départ du navire	Departure	الإطلاق - سفينة

D

الفرنسي	الإنجليزي	العربي
Dépendances (bâtiments)	Outbuildings	التوابيع
Dépositaire	Bailee	أمين الممتلكات
Dépréciation	Depreciation	نقص القيمة
Détournement d'un navire	High-jacking	تخريب وجوه السفينة
Détérioration des marchandises	Deterioration	تلف البضائع
Désarrimage	Unstowed	لقد أُرصدت بشكل سيئ
Désinfection	Disinfection	تطهير
Destinataire	Consignee	مرسل إليه
Destinataire définitif		المرسل إليه النهائي
Destinataire réel		المرسل إليه الحقيقي أو الفعلي
Destination	Destination	الوجهة
Destinataire apparent	Apparent addressee	المرسل إليه الظاهر
Destinataire définitif		المرسل إليه النهائي
Destinataire réel		المرسل إليه الحقيقي أو الفعلي
Destruction totale	Total destruction	التلف الكلي
Déroutement		الحرف غير متوقع في السير
Désistement	Waiver	تخلي
Détermination primitive		المكان المقصود أول مرة
Détérioration	Deterioration	تلف، تدهور
Créance hypothécaire		دين الموثق برهن
Créance privilégiée		دين المفضل
Déviation	Deviation	احرف
Différence de cours		التفوق في الأسعار
Différence du vieux au neuf	Deduction "new for old"	التفوق بين القديم و الجديد
Diligence raisonnable	With due diligence	العناية المعقولة
Dimension du navire		قياس السفينة
Dispache	Average statement	تقرير في المتوسط المتوسطة
Dispacheur d'avaries communes	Average adjuster	خبير في المتوسط المتوسطة
Dissolution	Dissolution	الفسخ، انحلال
Divergence		خلاف
Docks	Dock	هوازي
Documents sanitaires	Sanitary documents	أوراق الصحية
Dommages-intérêts	Damages	تلف الضرر
Domiciliation		تعيين المقر
Douteux	Doubious / doubtful	مشكوك، مشكوك فيه
Douane	Customs house	الجمركية
Douanier	Customs officer	موظف الجمركية
Dragage	Dredging	محافظة بحرية
Droit d'ancrage	Anchorage due	مصاريف الرسو
Droits de phare		اداءات المنارة
Droits de port	Dock dues	اداءات الميناء
Droit préférentiel		حق التفضيل - حق الأثرية
Droit de rétention		حق الاحتفاظ
Droit de tonnage		الاداءات على حمولة السفينة
Droit de gage maritime	Maritime lien	حق الاحتفاظ بحري

D

فرنسي	انجليزي	العربي
Droit de douane	Customs duties	المعاليم الدوائية
Drossé sur les rochers (navire)		اصطدامات السفينة بالصخور

فرنسي	انجليزي	العربي
Eaux territoriales	Territorial waters	المياه الإقليمية
Echouer	To strand	غرق - رسا
Echouement	Aground / Stranding	التمطلي / قاع البحر / جنوح
Ecoutilles ouvertes		التور المفتوحة
Élément	Element	عنصر
Élémentaire	Basic	أساسي - مبدئي
Emargement		توقيع
Emballage	Packing	تعب الضائع
Embarcation	Craft	مركب / زورق
Embargo	Embargo	حصار
Embarquement		التحميل - شحن
Émeute	Riots	اضطراب
Émission	Sending	إرسال
Emmagasinage	Warehousing	تخزين
Empaquetage		تعبئة بالعب
Empêchement	Coming up obstacle	عراقلة
Emprunter la voie maritime	To use the sea route	المرور - تبحر
En vrac	Bulk	بضاعة صلبة
Encaissement	Collection	استلام المال - قبض
Encaissement de prime	Collection of premiums	تحصيل الأقساط
Endommager	Damage	تلف - أضرار - ضرر
Endroit	Place / spot	موقع - مكان - موقع
Engagé	To promise	ملتزم
Engagement	Commitment	تعهد - التزام
Engins	Machine	معدات
- de guerre	- war	- حربية
- flottant	- floater	- عائمة
Enquête	Survey	تحقيق - تبحر
Entrée en vigueur	Commencement	بدء تسريان
Entrepôt de douane	Bonded warehouses	مستودع الجمرك
Entreposage	Warehousing	تخزين - تخزين
Entretien du navire	Ship maintain	صيانة السفينة
Épave	Wreck, shipwreck	خطاب
Époque	Wreak	الزمان / الفترة
Équipage	Crew	الطاقم
Équipement du navire		معدات السفينة
Escale	Port of call	ممرسى
Estimation	Estimation	تقدير
Espars		متناثر / الملقاة
Etat d'avarie	Average state	بداية تعيب
Evaluation des dommages	Damage evaluation	تقييم الأضرار
Evaluation des risques	Risk assessment	تقييم المخاطر
Evenement	Event	الحدث - الأمر
Ex dépôt	Ex warehouse	تسليم المخزن
Exempt		مُعفى

الفرنسي	الإنجليزي	العربي
Eaux territoriales	Territorial waters	المياه الإقليمية
Echouer	To strand	شحول - رسب
Echouement	Aground / Stranding	شحول في قاع البحر / جنوح
Ecoutilles ouvertes		الكلب المفتوحة
Élément	Element	عاصر
Élémentaire	Basic	أساسي - مبني
Emargement		أوقية
Emballage	Packing	الحق التغليف
Embarcation	Craft	مركب / زورق
Embargo	Embargo	حصار
Embarquement		التحميل - شحن
Émeute	Riots	الثقب
Émission	Sending	إصدار
Emmagasinage	Warehousing	تخزين
Empaquetage		تهبة بالشعب
Empêchement	Coming up obstacle	عراقيل
Emprunter la voie maritime	To use the sea route	المرش - لين
En vrac	Bulk	بضاعة صلبة
Encaissement	Collection	استلام لصال - قبض
Encaissement de prime	Collection of premiums	تحصيل الأقساط
Endommager	Damage	التلف - اضر - ضرر
Endroit	Place / spot	موضع - مكان - موقع
Engagé	To promise	ملتزم
Engagement	Commitment	تعهد - التزام
Engins	Machine	معدات
de guerre	- war	- حربية
flottant	- floating	- عائمات
Enquête	Survey	تحقيق - تفر
Entrée en vigueur	Commencement	بدء التبرين
Entrepôt de douane	Bonded warehouses	مستودع التبرالة
Entreposage	Warehousing	تخزين - تخزين
Entretien du navire	Ship maintain	صيانة السفينة
Épave	Wreck, shipwreck	حطام
Époque	Wreak	الزمان الفترة
Équipage	Crew	الطاقم
Équipement du navire		معدات السفينة
Escale	Port of call	مرسى
Estimation	Estimation	تقدير
Espars		سوارف السفينة
État d'avarie	Average state	محللة تعيب
Évaluation des dommages	Damage evaluation	تقديم الأضرار
Évaluation des risques	Risk assessment	تقديم المخاطر
Evenement	Event	الحادث - الأمر
Ex dépôt	Ex warehouse	تسليم المخزون
Exempt		مطلق

E

فرنسي	انجليزي	العربي
Exiger	Require	رأى اشتراط
Exonération	Exemption	الإعفاء
Expéditeur	Shipper, sender	المرسل
Expédition	Sending / forwarding	وسق - أرسل
- des marchandises	- goods	- البضائع
Expedition maritime	Marine expedition	الرحلة البحرية
Expert	Expert / surveyor	خبير
Expertise de dommage	Damage surveying	تقرير الأضرار
Exploitation maritime	Marine working	الاستغلال البحري
Explosifs	Explosive	متفجرات
Exportation	Export	تصدير
Extention	Extention	امتداد

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Facilité	Facility	تسهيل، يسر، سهولة
Facteur de réduction	Factor of reduction	عامل تخفيض
Faculté	Cargo	سلعة، بضاعة، حمولة
Facture	Invoice	فاتورة
Failli	Bankrupt	مفلس
Fait	Fact	فعل
Falsifier	To tamper	زيف، غش، زور
Fascicule		سلسلة، قراسة
Faute	Fault / Mistake	خطأ
- commune	- common	- مشترك
- grave	- serious	- جسيم
Ferme (prix)	Fixed price	سعر ثابت
Feuillelet matricule		ورقة التسمي
Fichier	Card-index	بطاقات المعلومات - مدونة
Fictif	Fictitious	مفترض - صوري
Filets	Fishing net	الشباك
Filiale	Subsidiary	فرع شركة
Filiation		الخط النسبي الصليبي - بؤة
Financement	Financing	تمويل
Flagrant / Délit	To be caught red handed	جرم مشهود
Flexible	Flexible	مرن
Flot (navire à...)	Afloat	سفينة عائمة
Flotte	Fleet	اسطول
Fluctuation (prix)	Fluctuation	تقلبات الأسعار، تغير
Fluvial	Fluvial	نهرى
Fleuve	River	مجرى المياه - نهر
F.O.B.	F.O.B.	سليم على ظهر السفينة
Foi	Faith	إيمانية
- bonne	- good	- حسنة
- mauvaise	- bad	- سيئة
Folle enchère		التكول
Foncier		عقاري
Fond de roulement	Fund	سبل متداول
Forfaitaire	Fall rate / all-in	التفاسي تعاقدي
Force de la machine motrice	Driving force	قوة الآلة المحرك
Force majeure	Act of god	القوة القاهرة
Formulation / Formule	Formula	صيغة
Fournisseur	Supplies	مورد - مورد
Fortuit	Fortuifses	عرضي / عقاري
- cas ...	- case	- حالة عرضية / عقارية
- événement	- event	- حدث / فوجي

F

فرنسي	انجليزي	العربي
Fortune de mer	Perils of sea	أخطار بحرية
Fractionne	To stagger / to break	جزأ
Frais	Charges-costs-expenses	المصاريف
- exposés	- exposed	- المبدولة
- de quarantaine	- quarantine	- المحجر الصحي
- d'hivernage	- winterpause	- العشي
- de surestaires	- delay	- الانتظار الإضافي
- de magasinage	- warehousing, storing	- الوضع بالمخازن
- de rapatriement	- repatriation	- الإعادة إلى الأوطان
- d'entretien	- up keeping	- الحفظ
- de recouvrement	- recovery	- التحصيل
- de règlement	- settlement	- التعويض
- sauvetage	- of salvage	الإزالة
- généraux	- overheads	- عامة
- transport	- freight	→ النقل
- spéciaux		- خاصة
Franc d'avaries	Free of average / damage	سقى من الخسائر
- particulières sauf	- particular... only	- الخاصة إلا
- absolument	- absolutment	- بصفة مطلقة
Franco à bord	Free on board (FOB)	تسليم البضاعة عذوثها السفينة
Franco à quai	Free a longside ship	تسليم البضاعة على الرصيف
Franco transporteur	Free carrier (RFC)	
Franchise	Deductible / excess	اعفاء
Freinte de route	Trade / transit allowance	نقص لوزن أثناء السفر
Frêt maritime	Marine freight	أجرة النقل البحري
AFFRÈTEUR	Freighter	مؤجر السفينة
AFFRÈTER	To freight	استأجر السفينة
Frontière	Border	حدود

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Garantie financière	Financial security	ضمان مالي
Gare d'arrivée	Receiving station	محطة الوصول
Gaspillage	Waste	تبذير - إسراف
Générateur	Generator	مولد
Genre	Kind / sort	صنف
Les Gens de mer	People's sea	رجال البحار
Gestion nautique	Nautical administratif	إدارة الملاحة
Grand magasin	Department store	مخزن رئيسي
Gravité	Gravity	خطورة
Grèves	Strike	إضرابات العملة
Groupe	Group	جماعة
Guerre	War	الحرب
- civile	- civil	- الأهلية
- étrangère	- foreign	- الخارجية
Guérilla	Guerilla	حرب عصابات

فرنسي	انجليزي	العربي
Hangar	Shed	مرآب - مخزن
Havre	Harbour	مرسى
Heureuse (bonne) arrivée		الوصول إلى بر السلامة
Heurt	Impact	ارتطام
Hostilité	Hostilities	عداء
- acte d'hostilités	- Hostility act	- اعمال عدائية
Haute mer	Ligh seas's	أعالي البحار
Homologation	Certification	مصادقة
Homologuer	Probate	وافق على - صادق
Hivernage	Laying up	المشني
Huissier De Justice	Bailiff	محضر قضاة

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Iceberg	Iceberg	جبل ثلج علم
Identification du risque	Risk identification	التعرف على الخطر
Identifier	Identify	التحقق من الهوية، اثبات الهوية
Illegal	Illegal	غير قانوني
Illegitimise	Illegitimate	غير شرعي
Illicite	Unlawful	ممنوعاً قانوناً محرم
Illimité	Unlimited	غير محدود - غير منته
Immatriculation	Registration	تسجيل - تقييد
Immatriculation du navire	Ship registration	تسجيل السفينة
Immobiliser le navire	To halt a ship	إيقاف حركة السفينة
Impayé	Unpaid / outstanding	غير مستدد - غير مدفوع
Importateur	Importer / importing firm	مورد
Importation	Import	استيراد
Imprimé	Form	بطاقة
Impropre à sa destination	Inappropriate / inaccurate	غير صالح للاستعمال
Indisponible (navire)	Unavailable	سفينة غير قابلة للتطويق
Individualiser la marchandise	Separate the goods	تفويض البضاعة
Influence	Influence	تأثير
- de la température	- temperature	- الحرارة
Innavigabilité du navire	Unseaworthy	عدم صلاحية السفينة للملاحة
Insaisissable	Not distrainable	لا يمكن
Insuffisance	Lack	نقص - عدم كفاية
- des soins	- unseaworthy	- في السفينة
- des emballages	- packing	- في التغليف
Intempestive		مفاجئ
Intermédiaire	Middleman	وسيط
International	International	أجنبي
Interruption	Interruption	انقطاع
Intransmissible	Intransmissible	لا يمكن نقله
Invalidité temporaire	Temporary invalid	غير مؤقت
Invendu		غير مباع
Inventaire	To take stock	جرد - بيان الموجودات
inventorier		جرد
Involontaire	Involuntary	غير متعمد، غير ارادي
Irradiation	Irradiation	اشعاع
Irrégularité	Irregularity	عدم انتظام
Irreparable	Irreparable	مستحيل الإصلاح
Itinéraire	Route / Itinerary	خط رحلة (مسار)

فرنسي	انجليزي	العربي
Jauge	Gauge	قياس سعة السفينة
Jaugeage du navire	Tonnage of vessel	تقدير حمولة السفينة
Jauge brute	Gross tonnage	حمولة قائمة أو إجمالية
Jauge nette	Net tonnage	حمولة صافية
Jauger	To gauge	تقدير حمولة
Jetée	Jetty	رصيف - مرفأ
Jet de la cargaison	To jettison the cargo	إلقاء الحمولة في البحر
Jet à la mer	Jettison	رمي - إلقاء في البحر
Jeter l'ancre	to anchor	إلقاء المرساة
Jour	Day	يوم - نهار
- d'échéance	- due date	- تاريخ الاستحقاق
- de grâce	- of grace	- أيام المهلة الممنوحة
- chômé	- public holiday / public day	- التوقف
- férié	- legal holiday	عيد
- franc	- clear	- كامل
- ouvrable	- working	- عمل
Journal de bord	Log book	سجل السفينة
Journal de la machine	Engine log book	دفتر الآلة
Judiciaire	Judicial	قضائي
- hypothèque	- mortgage	- رهن
- séquestré		- حارس
Juriste	lawyer	رجل قانون

فرنسي	انجليزي	العربي
Jauge	Gauge	قياس سعة السفينة
Jaugeage du navire	Tonnage of vessel	تقدير حمولة السفينة
Jauge brute	Gross tonnage	حمولة فائقة أو اجمالية
Jauge nette	Net tonnage	حمولة صافية
Jauger	To gauge	تقدير حمولة
Jetée	Jetty	رصيف - مرفأ
Jet de la cargaison	To jettison the cargo	إلقاء الحمولة في البحر
Jet à la mer	Jettison	رمى - إلقاء في البحر
Jeter l'ancre	to anchor	إلقاء المرساة
Jour	Day	يوم - نهار
- d'échéance	- due date	- تاريخ الاستحقاق
- de grâce	- of grace	- أيام المهلة الممنوحة
- chômé	- public holiday / public day	- التوقف
- férié	- legal holiday	عيد
- franc	- clear	- كامل
- ouvrable	- working	- عمل
Journal de bord	Log book	سجل السفينة
Journal de la machine	Engine log book	دفتر الآلة
Judiciaire	Judicial	قضائي
- hypothèque	- mortgage	- رهن
- séquestré		- حارس
Juriste	lawyer	رجل قانون

فرنسي	انجليزي	العربي
Lac	Lake	بحيرة
Lacune		ثغرة - فجوة - نقص
Langue	Language	لغة
Large	Broad	عرض البحر
Larguer	Let go / release	أنقى - أسقط
Lever l'ancre	To sail	رفع المرساة
Liaison	Connection / link	ربط
Licitation du navire		بيع السفينة صفقة
Limiter	To limit	خفف
Limites	Limits	حدود
- du voyage	- of voyage	- الرحلة
- de navigation	- of navigation	- الملاحة
Litige	Dispute	نزاع / خلاف
liste de tarifs	Priceliste	قائمة الأسعار
Livraison de la cargaison	Delivery of cargo	تسليم البضاعة
Livre de bord	Log book	يومية السفينة
Livre de la machine	Log book engine	يومية الآلة المحركة
Location transport/ affrètement au voyage	Trip charter	مشاركة الإيجار بالسفينة
Lock-out	Dispute / lock out	إضرابات الأعراف
Long-cours	Sea going trade	ملاحة بعيدة المدى
Louer	Rent	إستأجر - أجر
Lourd, important	Hefty	ثقل - ذي أهمية

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Machina	Machine	آلة
Machina motrice		آلة محرك
Magasin general de douane	Bonded warehouse	مستودع مخزن العادم للديوانة
Main levée	Release	رفع اليد
Maintenance	Maintenance	صيانة
Majeure (force)	Act of God	قوة قاهرة
Magasinier	Storekeeper	مخازن
Mandat	Agency contract	تفويض - توكيل وكالة
Mandataire	Agent	الوكيل
Maniement des marchandises	Handel of goods	تداول البضائع
Manifeste de chargement	Manifest	قائمة الشحن
Manquants	Short	النفص
- au déchargement	- landing	- عند التفريغ
- à l'embarquement	- shipment	- عند الشحن
Manquement	Breach of duty	الخلل
Manutention (marchandise)	Handling goods	تقل و تفريغ البضائع
Marchandise	Cargo / Goods	البضائع والسلع
Marchandises exemptes de droits	Duty- free goods	بضاعة غير خاضعة لمعالم الديوانة
Marin	Sailor, seafarer	بحري
Marine	Navy	سلاحه بحرية
Matière	Material	مادة
Maturité	Maturity	نضج
Mettre un navire à la côte		نزع السفينة على الساحل
Mesures	Measures	تدابير
- sanitaires	- sanitary	- صحية
- conservatoire	- Conservatory act	- تحفظية
Meuble	Furniture	مفروشات
Mines	Mine	الغام
Mise en gage		رهن
Mise en vigueur	Enforcement	سريان القانون
Mises sous séquestres		الوضع تحت الإعتاق
Molestations	Molestation	إزعاج
Montage	Mounting / assembly	تركيب
Montant	Amount	مبلغ
- de la garantie	- cover ; coverage	- الضمان
- de l'indemnité	- indemnity	- التعويض
Mouillage (navire en ...)	Ship at her moorings	سفنينة راسية
Mouvements populaires	Civil commotion	الإضطرابات / الحركات الشعبية
Moyens de transport	Means of conveyance	معدات النقل

فرنسي	انجليزي	العربي
Nantir		رهان
Nature	Nature	طبيعة
Naturalisation		الجنسية
Naufrage	Shipwreck	غرق
Navigable (en bon état de navigabilité)	Seaworthy	صالح للملاحة
Naviguant		القيام للملاحة
Navigation	Navigation, shipping	ملاحة
- côtière		- ساحلية
- fluviale		- نهريّة
- maritime	- maritime	- بحريّة
Navire	Vessel	سفينة
- de pêche	- fishing	- صيد
- de commerce	- of trade	- تجاريّة
- de plaisance	- yachting	- لؤلؤة
- ancoré ou amarré	- at anchor	- راسية
- à flot	- in float	- عائمة
- en cale sèche	- in dry dock	- با لأحوال الجافة
- à vapeur	- steam	- بالبخار
- en relâche	- refueled	- راسية مؤقتا
- désigné		- معيّنة
- à désigner		- متعين كما بعد
Négligence	Negligence	إهمال - تقصير
Nomenclature		مجموعة مصطلحات قسمة
Non arrivé	Overdue (vessel)	سقيفة تأخر وصولها
Non-embarquement		نقص عدد الشحن
Non-protégé		غير محمي
Nouvelle	News	نبا - أخبار
- bonne	- good	- سار
- mauvaise	- bad	- سيء
No cure no pay	No cure no pay	لا تستحق المكافأة إلا إذا أسفرت المساعدة عن نتيجة
Non livraison	Non-delivery	عدم التسليم
Note	Note	إشعار حساب - إشعار - مذكرة
- de consignation		- سند الشحن
Notification	Notice	إشعار - تنبيه - إخطار - إبلاغ
Notifier	Notify	أشعر - إخطر - بلغ - أقم
Nul	Worthless	باطل - لاغ
Numéro matricule du navire	Vessel registration number	رقم تسجيل السفينة

فرنسي	انجليزي	العربي
-------	---------	--------

Objets de valeurs	Valuables	أشياء ثمينة
Officier de la machine	Engineering officer	ضابط الآلة المحركة
Officier du pont	Deck officer	ضابط سطح السفينة
Officier du bord		ضابط السفينة
Opposable	To be invoked	قابل المعارضة فيه
Orage	Storm	عاصفة
Ordre	Order	إذن
- d'assurance	- insurance	- التامين
- d'expédition	- ship...	- الشحن
- chronologique	- chronologic	- أسبقية التواريخ
- de livraison	- delivery	- التسليم
- de chargement	- landing book	- التفريغ
- de préférence		- الأولوية
Orientation	Orientation	توجيه - إتجاه - توجه
Ouragan	Hurricane	إعصار
Ouvrage d'art des ports	Engineering work	المنشآت الفنية في الموانئ
Ouvrier qualifié	Skilled worker	عامل مؤهل

Papier de bord	Vessel document	الورق السفينة
Paquebot	Passenger liner	باخرة، سفينة ركاب
Paquette	Packages (of goods)	طرد، بضائع
Parapher un document	To initial a document	التوقيع الموجز - وقع بالحروف الأولى
Passagers	Passenger	مسافرون، ركاب
Pavillon	Flag	علم
Perforer	Perforate	نقب
Perils de mer	Sea danger / peril	أخطار البحر
Perissable	Perishable	هالك، يالذ
Perte	Arranged (loss)	التلف / الخسارة
- matérielle	- material	- المادي
- totale	- total	- الكلي
Phare	Lighthouse	العنارة
Pillage	Pillage / Plunder	التهب
Pilotage	Pilotage	إرشاد
Pilote	Pilot	مرشد السفينة
Piquage des liquides en fût	Fermentation of liquids in barrels	تغير طعم السوائل في البراميل
Piraterie	Piracy	القرصنة
Plate-forme pétrolière	Oil rig	مسطحة بترولية
Poid d'atterrissage	Landing weight	الوزن عند التفرغ
Pointage	Tally	تسجيل التسليم من السفينة
Police	Policy	عقد التأمين
- spéciale	- special	- خاصة
- flottante	- floating	- بالاشتراك
- d'abonnement	- open cover	- بالاشتراك
- à alimenter	- floating	- بالتقوية
- ajustable	- adjustable	- قابلة للتعديل
Pollution	Pollution	تلوث
Pollution d'eau	Pollution sea	تلوث المياه
Pont Du Navire	Bridge / deck	سطح السفينة
Pontée	Deck load (on deck)	حمولة على ظهر السفينة
Pontón-grues	Pantoom crane	الرافعات
Port	Harbour / port	ميناء / مرفأ
- d'attache	- home	- مريبط
- de chargement	- of shipment	- الشحن
- de détresse	- of distress	- الإغاثة
- de destination	- of discharge	- المقصود
- d'immatriculation	- of registration	- التسجيل
- de refuge	- of refuge	- الإغاثة
- de reste		- التفرية

P

الفرنسي	الإنجليزي	العربي
- d'embarquement	- of loading	- الإقلاع
Porteur		الناقلات

Poupe	Poop	موخر السفينة
Prendre à sa charge	To undertake	تعهدية / تحمله
Préjudice	Prejudice	ضرر
Préposés	Servants	المستخدمون - الخدم
- terrestres		- البريون
Prévention	Prevention	إجراءات احتياطية - وقائية
Préserver	To preserv	حافظ
Prêt à la grosse	Bottomry	القرض البحري
Privilèges maritimes	Maritime liens	الإمتيازات البحرية
Prix	Price	السعر
- d'achat		- الشراء
- courant	- current price	- لرائج
- de passage		- سعر الركاب
Procédure	Procedure	إجراءات
- d'arbitrage	- arbitration	- التحكيم
- amiable	- amicable	- ودية
- judiciaire	- legal	- قضائية
- d'agrément		- القبول
Procès	Lawsuit	قضية - دعوى
Procuration	Procuration	توكيل - تفويض
Production	Production	النتاج
Producteur	Producer	منتج
Profit espéré	Expected income	الربح المتوقع
Prohibé	Prohibited	محظور - محرم - ممنوع
Projet	Project / plan	مشروع
Prolongation	Prolongation	تمديد
Prolongation de longévité		ازدياد توقعات الحياة
Proportion	Ratio / proportion	نسبة
Propre (auto) assurance		تأمين ذاتي
Propulsion mécanique (navire à...)		دفع ميكانيكي ذات محرك
Prorogation		تعميد - إرجاء - تأجيل
Profestation		التفويض - احتياج
Provisions de bord		المؤن
Prudence	Caution / prudence	حذر
Puis en mer		أصناف البعير
Puissance motrice		قوة محرك
La purge des créances sur le navire		تطهير السفينة من ديون المترتبة عليها

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Quai	Quay	رصيف
Qualité	Quality	جودة

Quarantaine	Quarantine	الحجر الصحي
-------------	------------	-------------

R

فرنسي	انجليزي	العربي
Rade	Roads	المرافق
Raisonnable	Reasonable	معقول

soins		
Rapatriement	Repatriation	إعادة مطفولة
Ravage	Devastation	الإعداد إلى الأوطان
Ravitaillement	Supplies	الذخائر - تخريبه
Ratifier l'engagement		تمويل
Raz-de-marée	Tidal wave	صاعق على التعهد
Recevable		تيار بحري شديد
Réception	Reception	يمكن القول
Réceptionnaire de marchandise	Cargo receiver	أبول
Recevoir	Receive / get	استلم البضاعة
Recommande		استلم - استلم
Réconciliation	Reconciliation	مضمون - مسجل
Reconduction (tacite...)	Renewal by tacit agreement	مصالحة
Reçu pour être embarquer		تمهيد ضمني
Récupérable		وصول نقد الشحن
Récupérer	Recover / get back	قابل للتحويل
Réduction de valeur	Value decrease	استرجع - استرد - استعاد
Réduire	To reduce	تخفيض القيمة
Référence	Reference	خلف
Refuge	Refuge	مرفأ
Régional		مكان إلتواء
Registre	Register	القبطي - جهوي
- d'immatriculation	- registration	سجل
- d'équipage	- crew	- السفن
- matricule		- الطاقم
- des procès-verbaux de visite		- التسجيل
- disciplinaire		- التفتد
Régime juridique des navires		- التأديب
Régime de la navigation maritime		النظام القانوني للسفن
Règles de LAHAYE	Hague rules	نظام الملاحة البحرية
Règlement	Adjustment	لوائح لاهاي
- en avarie	- average	المسوية
- en délaissement	- abandonment	- بحير الضرر
- en perte totale sans transfert de propriété	- total loss settlement without transfer of property	- بالتخلي
Régression	Regression	- بالتعويض الكامل بدون نقل الملكية
Régulier	Regular	تدفق
Rejet	Rejection / dismissal	منتظم
Relâche (port)	Port of call	رد - رفض - عدم قبول
		الإرساء المؤقت

R

فرنسي	انجليزي	العربي
Relâche forcée		الإرساء الجبري
Rembarquement	Re-shipment	إعادة الشحن
Remorquage		جر - سحب

Remorque	Trailer	مقطورة
Remorqueuse	Tug	سفينة قاطرة
Renonciation	Waiver	التنازل عن / العول عن
Renflouer le navire	To right up the ship	عوم السفينة
Rénovation	Renovation	اصلاح - تجديد
Rénover		اصلاح - جدد
Rembarquement	Re-shipment	اعادة الشحن
Répartiteur		موزع
Représailles	Reprisal	اصال ثارية
Retard	Delay	تاخير
Réquisitions	Commandeering / requisition	التسخير
Réserves de style		التحفظات المأوفة
Risque	Risk	خطر
- atomique	- atomic	- اري
- nucléaire	- nuclear	- اري
- de guerre	- War	- اري
- de navigation		- الملاحة البحرية
- spécial	- special	- خاص
Rompre	Break	المس
Rompre le voyage	To breach of a trip	عزل عن السفر
Rouille	Rust	صدأ
Rupture	Rupture	انقطع - تمسح

S

فرنسي	الانجليزي	العربي
Saborder	Scuttle	اغرق السفينة
Sabotage	Sabotage	لتخريب مقصود
Sacrifice dans l'intérêt commun	Sacrifice for the common	التضحية لاجل السلامة العامة

Saisie	safety	حفظ
Salut commun	Confiscation	السلامة العامة
Sans délai	Common safety	حالا
Sauvegarde	Without delay / forthwith	حماية - وقاية
Sauvetage	Backup	نقل
Sauveteur	Salvage / rescue	منقذ
Secousse	Rescuer	رجة - هزة
Secteur	Jolt / jerk	قطاع
Seing	Sector	امضاء
Séjour		الإقامة
- dans le port		في المناء
- dans les rades		في المرفأ
Semi-remorque		نصف مقطورة
Séparation	Separation	الفصل - فصل
Service des expéditions	Shipping department	مصلحة الإرسالات
Sincère	Sincere / candid	صديق - مخلص
Sine-die		لأجل غير مسمى
Sine qua non		لا بد منه - واجب
Soins	Care / treatment	عناية
Sommaire	Brief / summary	ملخص - موجز
Soupçon	Suspicion	ريبة - شك
Sous douane	In bond	الميناء الجاف
Sous-reserve	Provided that	بشرط
Sous-seing		توقيع رسمي
Soussigné		موقع الأمضاء
Soustraire	Subtract	طرح
Spécimen	By type	عينة - نموذج
Standard		موحد - نموذج - مقياس
Stagnation		تساقط - ركود
Sous -facturé	To be undercharged	سعر يفتقر
Staries		مدة الانتظار
Submerger le navire		غرق السفينة
Surestaries	Demurrage	الانتظار الإضافي
Système	System / device	نظام - منهج - نظام

T

الفرنسي	الانجليزي	العربي
Tarder	Late	أبطأ
Fare		وزن الوعاء الفارغ
Témoin	Witness	شاهد

Tempête	Storm	عاصفة
Temps (mauvais)	Rough, heavy (weather)	طقس ردي
Télégramme	Telegram / cable	برقية
Terre (à)	On shore	أعلى الأرض
Territoire	Territory	مقاطعة
Territorial	Territorial	التي
Thonaires		الترادف المتضمنة للتصاريح بما في ذلك
Tonnage	Tonnage (of ship)	حمولة السفينة
Tramp	Tramp	سفينة غير منتظمة رحلات
Transbordement	Transshipment	التحويل
Transbordement de la cargaison		تحويل البضاعة على السفينة الأخرى
Transporteur	Carrier	النقل
Tonnage (de jauge)	Tonnage (of gauge)	حمولة سفينة
Tonne	Ton	طن
Tonneau (de jauge)	Gross tonnage	طن مجسم لتقدير الحمولة
Toxique	Toxic	سام
Trajet	Journey / trip	مسافة
Transgresser		انتهاك - خالف
Transit	Transit	عبور
Transport	Freight / Transport	نقل
- maritime	- sea / maritime	- بحري
- fluviale		- نهري
Transporteur maritime	Maritime carrier	النقل البحري
Traversée		رحلة - عبور
Tribord		يمين السفينة
Trombe		انعصار

V

فرنسي	الإنجليزي	العربي
Valeur	Amount / value	القيمة
- contributif	- contributive	- المساهم بها
- réelle	- real / actual	- الحقيقية
- de la chose assurée	- subject matter / property insured	- الشيء المؤمن عليه

- agréer	- accept / approve	- المرخصة
Valoriser		أقوم
Variable	Variable	متغير
Vente	Sale	بيع
- forcée	- forcible	- قهري
- à l'embarquement		- بيع
- au débarquement		- اجباري
- à l'heureuse arrivée		- عند الشحن
- sur expropriation du navire		- عند الوصول إلى بر السلامة
Verbaliser		حذر محضراً
Vers et vermine	Grubs and vermin	الذرة و الحشرات
Vigueur (mise en...)	Enforcement	سريان المفعول
Violation de blocus	Blockade running	خرق الحصار
Violence	Violence	عنفاً
Visibilité	Visibility	رؤية
Voie	Route	التفريق
- terrestre	- terrestrial	- البري
- maritime	- sea	- بحري
- aérienne	- aerial	- لبحري
- navigables	- waterway	- طريق الملاحة
Voiles		أشرعة
Voilier	Sailing ship	مركب شراعي
Voyage	Voyage, journey	رحلة
- maritime	- marine	- بحرية
- sur lest		- السفر بدون شحنة
- primitif	- Primitive	- الأول

W

فرنسي	إنجليزي	العربي
Wharf		رصيف المرطأ - التحميل : رسيق داخل في البحر إلى الأماكن العميقة لرسو السفن الكبيرة
Warrant	Warrant	إصدار / إنتاج سلع - سند التخزين
Warrantage (garantie, engagement)	Warranty	إقرار

Warantir	Warranty	رهن
With average		العوارية مضمونة (التسارعة)

Z

فرنسي	انجليزي	العربي
Zone franche	Free zone	منطقة حرة
Zone géographique	Geographical zone, area	منطقة جغرافية

2	..... مقدمة
	الفصل الأول : المضمون القانوني لعقد النقل البحري للبضائع وطبيعته في
5	..... القانون الجزائري والمقارن
11	.....المبحث الأول :ماهية عقد النقل البحري للبضائع في النظم الحديثة.
12	.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري في التشريع الجزائري.
	المطلب الثاني: المميزات القانونية لعقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري
17	.....والمقارن.
24	.....المطلب الثالث: تفرقة عقد النقل البحري للبضائع عن النظم القانونية المشابهة له..
30	.....المبحث الثاني : أطراف عقد النقل البحري للبضائع وطرق إثباته.
30	.....المطلب الأول:أطراف عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.
38	.....المطلب الثاني :إثبات عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.
	المبحث الثالث: وثيقة الشحن في عقد النقل البحري للبضائع في التشريعات
41	.....المقارنة.
42	.....المطلب الأول:تعريف وثيقة الشحن، بياناتها والتحفظات الواردة عليها.
56	.....المطلب الثاني:أنماط وثنائق الشحن وطرق تداولها
61	.....المطلب الثالث:حجية وثيقة الشحن في الإثبات في القانون الجزائري.
	الفصل الثاني : الآثار القانونية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون
65	.....الجزائري
66	.....المبحث الأول: إلتزامات الشاحن في التشريع الجزائري.
66	.....المطلب الأول: الإلتزامات بتسليم البضائع للناقل.

68	المطلب الثاني : الإلتزام بدفع أجرة الحمولة.....
75	المبحث الثاني : إلتزامات الناقل البحري في القانون الجزائري
75	المطلب الأول: تحضير السفينة و شحن البضائع والمحافظة عليها
82	المطلب الثاني:نقل البضائع وتفريغها في الميناء.....
88	المطلب الثالث : تسليم البضائع للمرسل إليه.....
96	الفصل الثالث : المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، والإعفاء منها وتحديدها في القانون الجزائري
97	المبحث الأول : طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع و أساسها والحالات التي تقوم بها
97	المطلب الأول : الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وطبيعتها.....
101	المطلب الثاني : حالات خاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون الجزائري.....
108	المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وبطلان شروط الإعفاء منها
108	المطلب الأول : تدخل القانون في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
116	المطلب الثاني: بطلان الشروط العقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
120	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل والناقل الفعلي
122	المطلب الرابع : الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع وتقدمها في القانون البحري.....
129	الفصل الرابع: عقد النقل البحري للمسافرين في التشريع الجزائري
130	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وتكوينه.....

130	المطلب الأول : تعريف عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري
131	المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البحري للمسافرين وخصائصه.....
134	المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للمسافرين وآثاره القانونية.....
134	المطلب الأول: طرق إثبات عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري.....
136	المطلب الثاني : الآثار القانونية لعقد النقل البحري للمسافرين
140	المطلب الثالث : مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في التشريع الجزائري
149	المبحث الثالث : النقل البحري للمسافرين في معاهدة بروكسل لسنة 1961.....
149	المطلب الأول: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل لنقل المسافرين.....
153	المطلب الثاني :مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وفقا لأحكام المعاهدة
158	قائمة المراجع.....
164	الملاحق
205	معجم مصطلحات القانون البحري
	الفهرس