

جامعة مولود معمري – تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التكييف القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون اعمال

تحت اشراف:

د/ زايدى حميد

من اعداد الطالبة:

باسى سيليا

لجنة المناقشة:

د/ حدوش وردية

د/ زايدى حميد

ا/ سى محى الدين صليحة

رئيسا.

مشرفا ومقررا.

ممتحنا.

أستاذة محاضرة (أ)

أستاذ محاضر (أ)

أستاذة مساعدة (أ)

تاريخ المناقشة: 2022/11/03

اهداء

إلى والدي الذي لم يبخل بشيء إلى والدتي التي أعطتني كل شيء

تقديرًا ومحبة

إلى أخي نعم العون إلى أختي نعم السند

صلة ومودة

إلى رفيق دربي "ياسين"

إلى "الينا"

إلى زملائي في الدراسة وكل من عرفتهم دون أن أسميهم

وفاء واحتراما

أهدي عملي لهم بنية خالصة

قائمة المختصرات Les abréviations

اولا: باللغة العربية.

ج ر: جريدة رسمية.

د.ب.ن: دون بلد النشر.

د.س.ن: دون سنة النشر.

ص. ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

م ب: معاهدة بروكسل.

د ط: دون طبعة.

مقدمة

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا لاسيما وأن البحار والمحيطات تغطي ثلاثة أرباع المسطح الكلي للكرة الأرضية. ويزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه فما من شك أن توقف حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يعني إفلاسا محققا للعديد من الصناعات فيها، بل وقد يصل الأمر إلى حد التأثير سلبا على اقتصاد تلك الدول .

وقد شعر العاملون في البحر منذ زمن طويل بحاجتهم الملحة إلى وضع تنظيم قانوني للعلاقات الناشئة عن نشاطهم البحري بما يتلاءم مع طبيعة وظروف مسرح الحياة البحرية¹. والقانون البحري كغيره من القوانين الأخرى يتطور بتطور الوسط الذي يحكمه ، فوسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية دائمة التطور و التقدم ، الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة هذا التطور نهضة تشريعية تتلاءم و هذا التقدم ، حيث يأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات²، إذ لا يأتي ، انجاز المبادلات بين مختلف البلدان دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر و بالتالي هو السبيل الرسمي لتنفيذ الصفقات التجارية الدولية ، مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الدولي أو الوطني³.

وقد اعتمدت الجزائر في تسيير أمورها البحرية على التقنين الفرنسي إلى أن صدر الأمر رقم 29 المؤرخ في 07/05/1975 الذي تقرر بموجبه إلغاء القانون رقم 157 لسنة 1962 الذي نص على استمرار العمل بالتقنين الفرنسي. وفي سنة 1976 أصدر المشرع الجزائري قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 23/10/1976،⁴ وهو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي للدولة آنذاك وانعكاسه على نجاعة الاقتصاد الوطني⁵. منذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري وذلك بتعديل أحكام القانون البحري

¹-محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2006، ص 3.

²-يستند النقل إلى فكرة التداول، فهو يرد على عمله وتغيير البضائع أو الأشخاص حتى تتحقق من وراء ذلك مصلحة تجارية، وهو بذلك يحقق تداول البضائع والمنتجات التجارية من يد إلى يد في ميدان التجارة. وهو الذي يحقق غالبية العقود التجارية الأخرى، لأنه لا يمكن تصور أي عملية بيع أو شراء إلا وبعقبها نقل السلعة المبيعة من البائع إلى المشتري. انظر: خطيب سيدي محمد، بلقرصات رشيد، أهمية قطاع النقل في دفع التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والمناجمنت، جامعة تلمسان عدد6، ابريل2007، ص 126 وما بعدها.

³-هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للنشر مصر سنة 1999 ص147

⁴-تأخر نشر القانون البحري الجزائري في الجريدة الرسمية إلى 10 أبريل 1977 مما نجم عنه فراغ قانوني من 1975 إلى 1977، وبصدوره نص في المادة الأخيرة (المادة 887) على أن يسري مفعول هذا القانون ابتداء من 5 جويلية 1975.

⁵- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الطبعة 2002، ص08

بموجب قانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998¹، بعد التحولات الكبرى التي عرفتھا الجزائر وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي، والملاحظة أن هذا التعديل مسى ستة مواد فقط من أصل 78 مادة منظمة للنقل البحري للبضائع.

وبما أن لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها²، وبتطبيق ذلك على عقد النقل البحري للبضائع يقتضي منا الأمر التعريف بهذا العقد وبيان خصائصه الجوهرية. فعقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء اجر معلوم يتعهد به الشاحن وهذا ما تضمنته المادة 738 لقانون البحري، حيث نصت على انه " يتعهد الناقل بعقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"³.

ويتضح مما تقدم أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، غير أن هناك طرفا ثالثا يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه. فالناقل le *transporteur* هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحرا الذي يلتزم بنقل البضاعة التي سلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه. وبالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإذا صدرت وثيقة الشحن خالية من اسم الناقل عد المجهز ناقلا. وإذا ظهر على صدر وثيقة النقل اسم معين فهو الناقل بذاته⁴. والشاحن le *chargeur* هو الطرف الذي يقدم إلى الناقل أو ممثله البضاعة مرفقة بتصريح بكافة بياناتها، مقابل استصدار وثيقة شحن من الناقل. وأما المرسل إليه le *destinataire* فهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع وذلك دون أن يكون طرفا منشأ له، وقد يكون المرسل إليه معروفا عند إبرام العقد، كما يمكن أن يكون مجهولا، ذلك أن عقد النقل ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو للحامل⁵. ويعني هذا أن عقد النقل البحري وان كان بين طرفين هما

¹ قانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل والمتمم للأمر 80/76. الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998
² النقل باعتباره عمل مادي لا يقتصر على أنه عقدا كسائر العقود، وإنما هو قبل ذلك ظاهرة من أخطر وأعمق الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية في كل عصورها.

³ -أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري - الجريدتان الرسميتان رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.

⁴ Patrick Simon, qui est le transporteur maritime, Revue du droit maritime Français, Janvier 1995, page 26.

⁵ - المادة 758 من القانون البحري والتي تنص على انه يمكن وضع وثيقة الشحن:
أباسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

الناقل والشاحن فانه يرتب حقوقا للمرسل إليه¹، بأن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميعاد، وهو يسأله عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد².

ومن هذا المنطلق فانه ونظرا للأهمية البالغة للموضوع، وما يثيره من خلال تحديد الإطار القانوني لعقد النقل البحري على أساس أن الموضوع عملي أكثر مما هو نظري، وسوف نحصر دراستنا هذه في حل الجوانب المتعلقة بعقد النقل البحري، ونوضح الاستفسارات التي تطرح بشأنه وبالتالي فالإشكالية المطروحة تتمحور حول سؤال أساسي سنورده على النحو الآتي: **كيف نظم المشرع الجزائري عقد النقل البحري انطلاقا من شكل العقد ثم اثباته الى غاية الآثار المترتبة عنه؟**

وفي سبيل البحث و حل الإشكالية و الإحاطة بجوانب الموضوع، فإنه و الأجدر بهذه الدراسة الاعتماد على عدد منا لمناهج العلمية في إطار التكامل المنهجي، لذا اعتمدنا و بشكل ضروري على المنهج التحليلي ، والقائم على تحليل النصوص القانونية المتعلقة بعقد النقل البحري، و محاولة شرح التنظيم الخاص به، إلا أن هذا المنهج لا يكفي لوحده للقيام بدراسة معمقة لكل جزئية من جزئيات الموضوع محل البحث مما يتعين معه الاستعانة بمزايا المنهج المقارن و هذا الأخير يسمح لنا بمقارنة المعطيات من خلال أسلوب المقارنة في بعض الأحيان بينما يوجد في القواعد العامة و بينما تضمنه التشريع البحري من قواعد و أحكام خاصة، و بين ما نصت عليها لاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، بهدف انجاز بحث أكثر عمقا و شمولاً.

وسنعمد في دراستنا هذه على مجموعة من الدراسات، وذلك بهدف إثراء الموضوع وتنويع المراجع خاصة وأنا لمسنا من خلال دراستنا هذه قلة المراجع للكتاب الجزائريين مقارنة مع الكتابات الأخرى للتشريعات الأجنبية، وتتطلب الإجابة عن الإشكالية المطروحة تبيان مفهوم عقد

ج-لحاملها،

ب-الأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

إذا لم يعين الشحن في وثيقة الشحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن

¹- علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص 9

²- في الحقيقة عقد النقل البحري لا يرتب على ذمة المرسل إليه حقوق فقط وإنما كذلك التزامات، منها التزام هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة إلى الناقل إذا كانت واجبة الدفع عند الوصول. للمزيد أنظر المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري الذي تناولناه في المبحث الثاني من الفصل الثاني من الباب الأول من هذه الرسالة، الصفحة 203 وما بعدها.

النقل البحري وطرق اثباته (الفصل الاول) ثم اثار عقد النقل البحري وكيفية انقضائه (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

ماهية عقد النقل البحري

للبيضائع

يعتبر النقل البحري للبضائع في الجزائر رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، هذه العملية هي وسيلة مادية ترتبط بتصريف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، الذي يعد من أهم العقود التي يتم إبرامها في مجال التجارة، نظر لأهمية الوسيلة، هذا ما أدى إلى ظهور عدة اتفاقيات دولية التي تنظم النقل البحري للبضائع. فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري. وعليه سوف نتطرق إلى مختلف التعاريف التي وردت بشأن عقد النقل البحري للبضائع وتبيان خصائص هذا العقد في المبحث الأول. كما نخصص إثبات عقد النقل البحري للبضائع إما إثباته بوثيقة الشحن أو بوسائل أخرى في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري:

يعد عقد النقل البحري *Sea by Carriage of Contract* من اهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية بالغة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل السلع وتبادلها بين مختلف الجهات. ذلك أن ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل انعدام أحدهما يعيق الآخر، فال يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري.

حيث تجدر الإشارة الى تحديد معالم هذا المبحث ذلك بإعطاء تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للتشريع الوطني، وكذا طبقا للاتفاقية بروكسل لعام 1924، وتحديد خصائصه الجوهرية (المطلب الأول)، واثبات عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

أن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من انشاء السفينة، وتلك أما بقيام مالکها بنقل البضائع عليها، وبالتالي تتحدد صفة الناقل والشاحن وفي نفس الوقت المرسل اليه، وقد يكون استغلال المالك السفينة بتأجيرها للغير، وصور تأجير السفينة ثلاث: ايجار سفينة غير مجهزة، ايجار سفينة مجهزة بالمدة و ايجار سفينة مجهزة بالرحلة، وهذه كذلك مستبعدة، كون أن عقد تأجير السفينة يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد النقل البحري

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري:

طبقا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري يعر عقد النقل البحري على انه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة اجرة الحمولة" كما أوضحت المادة 739 على انه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليها والي ممثله القانوني.¹

ان التعريف الذي أورده المشرع الجزائري هو تعريف جامع، وحسنا ما فعل عندما نص على ضرورة كل ميناء الشحن والتفريغ بحريين وهذا ما أغفله اغلب التعريفات الفقهية. غير انه يؤخذ على هذا التعريف انه لم يورد تحديد المقصود من البضائع، وهل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع الى الحاويات وهل البضائع في المفهوم التشريع هي كل المنقولات مادية كانت او حية. وللإلمام بمفهوم عقد النقل البحري يجب استعراض جملة العناصر المكونة له والتي أشارت اليها كل من معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة "ب" والمادة 738 من القانون البحري الجزائري والتي تتمثل في الاتي:²

أولاً: عملية النقل تتم بعقد بحيث يعرف العقد وفقا لنص المادة 54 من القانون المدني الجزائري انه "اتفاق يلتزم بموجبه شخص او عدة اشخاص اخرين، يمنح او فعل او عدم فعل شيء ما . "وفي عقد النقل البحري للبضائع يكون الالتزام بفعل النقل التغير المكاني للشيء، أي نقله من مكان الأخر.

ثانياً: موضوع النقل وهي البضائع الممثلة في الأموال والأشياء والبضائع، والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة، وهذا ما حددته نص المادة الأولى فقرة "ج" من معاهدة بروكسل.

¹-أما المشرع الفرنسي فعرفه في المادة 15 من قانون 1966/06/18 بأنه عقد يلزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجره

²- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012، ص 1

ثالثاً: يعتبر النقل بحريا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع وتمت العملية بحرا، وهو النقل البسيط كما قد يكون مختلطا كما لو تم جزء منها بحرا، والجزء الآخر يتم برا او جوا، في هذه الحالة يطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، أما بالنسبة للأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها وهذا ما أورده نص المادة 769 قانون بحري جزائري.

رابعاً: ايصال البضاعة من مكان آخر، بحيث تتم عن طريق البحر مقابل أجره النقل حيث الاتفاق الوارد في العقد بين طرفيه.

الفرع الثاني: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا لاتفاقية بروكسل 1924

نصت المادة الأولى الفقرة الثانية من المعاهدة الخاصة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي انضمت إليها الجزائر سنة 1964 على أن " عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العالقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

تم تفسير مضمون المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية فتقول " ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشترطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار، فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية." نخلص من هذين النصين أن أحكام المعاهدة تطبق فقط على النقل البحري وذلك بموجب وثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة، ومن ثمة يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاءون من شروط في سندات الإيجار.¹

¹-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري) دراسة مقارنة (، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2006، ص248.

الملاحظ أن معاهدة بروكسل للنقل البحري، إنما هي تنطبق على أية وثيقة مماثلة تتعلق بسندات الشحن فقط. تستهدف هذه المعاهدة أساساً، مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمره، لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.¹

مما استوجب إعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات، وحددت مسؤوليته بمبلغ معين، ما نصت عليه المادة الثانية من المعاهدة. وفي حدود هذه المعاهدة فعرفت لنا خمسة مصطلحات وهي: الناقل، عقد النقل للبضائع، السفينة ونقل البضائع.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع:

فعقد النقل البحري للبضائع يعتبر عقد رضائي (أولاً)، وهو من العقود الملزمة للجانبين (ثانياً)، ومن عقود الإذعان (ثالثاً)، كما يعتبر أيضاً عقد تجاري (رابعاً)، وسنصله على النحو التالي:

الفرع الأول: عقد رضائي:

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين وهما الشاحن والناقل، أي أن العقد ينعقد بتلاقي إرادتهما، فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر، والإثبات يكون بسند الشحن، خروجاً عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الإثبات.²

إذ لا بد على الطرفين (الشاحن والناقل) أن يتفقا على جميع المسائل الجوهرية في العقد، خاصة مقدار الأجرة وميعاد النقل والواسطة التي يتم النقل بها³ بمعنى نوعية البضاعة المراد نقلها.

هناك من يرى كذلك أن ركن الرضا يكمن عند تسليم البضاعة، وهذا أمر غير صحيح وذلك لوجود اختلاف بين إنشاء وتنفيذ العقد. تماشياً مع القانون البحري الجزائري.

¹-علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص305.
²- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية حقوق 2005 – 2006، ص 22.
³- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع عمان، 2009، ص 30.

الفرع الثاني: عقد ملزم للجانبين:

عقد النقل البحري ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بمعنى يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للمالحة البحرية ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل وذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ومن جهة أخرى الشاحن يلتزم بشحن البضاعة عند القيام وكذلك دفع أجرة النقل¹ وهذا حسب نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري إذ يتعهد الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول ومن جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة بأجر الحمولة.

من هنا نلاحظ أن الالتزامات تقع عادلة بين أطراف العقد، فعقد النقل البحري للبضائع حتما من العقود الملزمة للجانبين وذلك تماشيا مع القواعد العامة للقانون المدني الجزائري.

الفرع الثالث: عقد من عقود الإذعان:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان في الأصل، وذلك أن تكون شروطا لعقد محل بحث ومناقشة بين أطراف العقد، كما الحال في عقد إيجار السفينة، ولكن فيعقد النقل البحري ليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يرفضها الناقل، فيكون هذا للاحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون، لذلك عقد النقل البحري أصبح من قبيل عقود الإذعان أين يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم وذلك بشروط مقررة، يضعها الناقل ولا يقبل أية مناقشة، هذا ما جعل المشرع البحري الجزائري يتدخل لفرض حماية أكبر للشاحنين من وطأة هذه الشروط.²

¹مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 246.
² - مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 200 و 201.

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري (وثائق عقد النقل البحري):

حقيقة أن سند الشحن¹ Connaissance يلعب دور جوهريا في إثبات العقد، بل أندوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا السند (الوثيقة) إذ يمثل البضائع فيجوز تداولها بتداوله، ويقرر لحامله الشرعي حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

وتعظم أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل ويسمى بالمرسل إليه.

المطلب الأول: الإثبات بوثيقة الشحن

أهم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، هي وثيقة الشحن، التي يتم دراسته بالتفصيل من خلال التعريف) الفرع الأول (احكام سند الشحن) الفرع الثاني.

الفرع الاول: تعريف سند الشحن:

ان هذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك الحاجة اليها لان التجار كانوا يرافقون بضائعهم حتى ميناء الوصول، الا انه وبعد ان تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور. لقد أورد الفقه عدة تعريفات لتبيان المقصود بسند الشحن، فالبعض يعتبره إيصال الذي يوقع عليه الربان بتسلمه البضاعة على

متن السفينة، كما يعتبره البعض الاخر بانه الوثيقة التي تتضمن عقد النقل، او هو وثيقة لإثبات عقد النقل، كما وضعه اخرون كونه وثيقة بتمام الشحن.

سند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة واستلزم الربان لها، كما انه يثبت عقد النقل ذاته ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به .

مما تقدم يفهم بأن سند الشحن أو سند الحمولة هو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو ممثله القانوني للشاحن للدلالة على استلام البضاعة، من هذا الأخير وشحنها على ظهر السفينة وتلك بغية نقلها إلى

¹ - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص182.

جهة محددة، وعند الشحن بهذا الوصف يجب أن يحرر في جميع الحالات سواء كان النقل بمشاركة الإيجار أو يسند الشحن.

كما يجب التمييز بين نوعين من سندات الشحن، مسند الشحن والسند لأجل الشحن، فالأول هو الذي يسلمه الريان للشاحن عندما يتم شحن البضائع على ظهر السفينة، أما السند برسم الشحن فهو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو وكيل الناقل عند استلامه البضاعة، على الرصيف أو في مخازن الناقل، وقبل شحنها على ظهر السفينة.

الفرع الثاني: أحكام سند الشحن:

إن الناقل البحري هو الطرف الذي يقدم خدمة النقل البحري، وبالتالي لا غرابة أن يتولى إصدار سند الشحن على إثر اتفائه مع الشاحن على النقل، إلا أن هناك من البيانات التي يجب ادراجها في هذه الوثيقة لا يستطيع الادلاء بها سوى الشاحن، وذلك مثل: علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو وزنها أو كميتها.

وإذا كان سند الشحن يشمل الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع فلا اقل من اشتراط صدوره من نسختين على الاقل، هذا حتى يتسنى لكال الطرفين، الناقل البحري والشاحن الاحتجاج بما ورد فيه من البيانات، الا ان وجود الاشخاص الذين قد تتعلق لهم الحقوق بالبضائع المنقولة يفضي الى ضرورة صدور سند الشحن بأكثر من نسخة.

ان المشرع الجزائري وادراكا منه لأهمية هذه الوثيقة علميا وقانونيا، فقد خصص الفصل الثاني من الباب الثاني من قانون البحري لوثيقة الشحن وتنظيم الاحكام في أكثر من 20 مادة. اذن نعوض تعريف السند الشحن وبياناته من جانب اول، ثم نعوض بعد ذلك الى التحفظات الواردة عليه.

اولا-بيانات سند الشحن: إن وثيقة الشحن هي وثيقة النقل البحري، وبالتالي تشمل على العناصر الجوهرية للعقد، السفينة، الرحلة البحرية، التاريخ، أطراف العقد، الإمضاءات اللازمة، مبلغ أجرة النقل. إنه ولا شك أن قيمة سند الشحن لكي يقوم بوظائفه ال تظهر إلا فيما يتضمنه من بيانات يقربها من ناحية ويعطي وصفا كاملا للبضاعة تمكن المرسل من التصرف بالبضاعة حتى وهي في

عرض البحر، من ناحية أخرى وهذا الأمر جعل المشرعين ينصون على البيانات التي يتوجب إدراجها في سند الشحن لكي يقوم هذا الأخير بوظائفه.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع البحري الجزائري تعرض لجملة البيانات الواجب أن تتضمن في وثيقة الشحن، وهذا طبقاً لنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

كما تشير نص المادة "3" في فقرتها الثالثة من اتفاقية بروكسل 1127، على الناقل والربان أو وكيل النقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن عند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدي 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 حساب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج-حالة البضائع وشكلها الظاهر: ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو بدون فيها عالمات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعال أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها...

من خلال استقراء النصين الوطني والدولي نخلص إلى أن هذه البيانات لا يستطيع بطلان العقد، فعقد النقل البحري هو عقد رضائي، وأنه ليس هناك أي جزاء على تخلف بيان من هذه البيانات المذكورة، حيث أن هذه البيانات المذكورة على سبيل المثال وليست على سبيل الحصر بمعنى أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى في الوثيقة، كما تجدر الإشارة إلى أن النص

يهدفان إلى هدف مشترك وهو تحديد عناصر عقد النقل، وإعطاء وصف للبضائع المراد نقلها، وتسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصوص البضائع المحزمة والتي لا يعلم محتواها.¹

ثانياً: التحفظات الواردة في سند الشحن:

يجري الناقلون بالسفن على أن يدرجهم مستندات الشحن شروطاً تخلصهم من المسؤولية التي قد تترتب عليهم بسبب حالة البضاعة أو كميتها أو تغليفها، إذ لما كان السند حجة بما ورد فيه من بيانات فإنهم بدون هذه التحفظات يفترض أنهم تسلموا البضاعة بحالة جيدة وبالكمية والتغليف المذكور في السند (وثيقة الشحن)، فإذا ورد بالسند تحفظات في خصوص بيان أو عنصر هذه العناصر فقد حجته فيه ضد الناقل و أصبح على حامل سند الشحن أن يقيم هو الدليل على صدق البيان، أي يصبح المسند عاجزاً عن القيام بدوره في إثبات حالة أو كمية أو تغليف البضاعة عند شحنها و بالتالي لا يصلح ليلاً للشاحن (البائع) على ما يدعيه، من حيث قدر البضاعة المشحونة أو حالتها أو كيفية تغليفها، و يعتبر السند الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو الشروط غير سليم، لأنه ال يطمئن المشتري إلى حسن تنفيذ البائع التزاماته، والغرض أن سند الشحن دليل على حسن تنفيذ البائع ما تعهد به.²

ومن هنا كان السيد الذي يتضمن تحفظاً أو شرطاً بعدم المسؤولية أو يضعف من حقوق المرسل إليه ضد الناقل سندا غير نظيف unclean Dirty، أو مشروطاً Qualified، أو موصوفاً Claused، في من يسمى السند الخالي من ذلك نظيفاً Clean أو unqualified أي تغيير مشروط وبالفرنسية يسمى Net.

¹ - P. Bonnassies, le connaissance. Evolution historique et perspectives, Annales IMTM, 1984, P108.

² - على جمال الدين عبرض، الاعتمادات المستندة، تط، (مصر: دار النهضة العربية، دس من)، 2004 ص 227.

المطلب الثاني: أشكال سند الشحن وطرق تداولها:

أفرزت الهيئة البحرية عدة أشكال السند الشحن فهو إما أن يكون اسمياً أو لأمر أو لحامله كما قد يكون سند الشحن إلكترونياً، وسنعرض ولو بشكل مقتضب (مختصر) لكل شكل من هذه الأشكال كما يلي:

الفرع الأول: أشكال سند الشحن:

أولاً: وثيقة الشحن لأمر: وهو الشكل الذي يقرب سندات الشحن من الأوراق التجارية فبمجرد اشتراط شرط الأمر بالقبول بأن (سند الشحن لأمر)، فإن هذا الشرط يؤدي إلى قابلية انتقال الشحن بالطرق التجارية أي بالتظهير، وهذا الشكل هو الغالب على سند الشحن، فهو الأكثر شيوعاً بين الأشكال الأخرى.¹ ويعود السبب في ذلك أنه أقرب إلى البيئة التجارية من الشكل الإسمي وأكثر أماناً في حالات الضياع والسرقة من الشكل الأخير (الحامل) فهو يعطي القابلية لحامله التصرف به بالسرعة المتناسبة مع هذه البيئة، ويجب أن يكون التظهير في هذا الشكل تظهيراً ناقلاً للملكية هذا كي يؤدي أثره بنقل الملكية أي يتوفر بياناته الشكلية والموضوعية للتظهير.

ثانياً: وثيقة الشحن لحاملها²: قد يكون سند الشحن لحامله وحينئذ تنتقل ملكيته بمجرد التسليم أو المناولة، وتسلم فيها البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول، ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله، وهذا نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة... الخ³.

إن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، ويحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أثناء النقل وفي مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، وقد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن باسمه حتى ال يضطر إلى اتباع

¹ - علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري (دراسة قانونية مقارنة)، ط1، (الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع)، 2008. ص 87.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 300.

³ - علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، تط، مصر: الدار الجامعية للطباعة والنشر، د.س.ن 1998، ص 233.

إجراءات حوالة الحق المدنية وإذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة، ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله.

ثالثاً: وثيقة الشحن الإسمية: وهو ذلك المسند الذي يصدر باسم شخص معين، ولا يستعمل سند الشحن الاسمي، إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً.

وهو غير قابل للتداول بالطرق التجارية إذ يلزم الانتقال ملكية البضاعة التي يمثلها مسند الشحن باتباع إجراءات حوالة الحق المدنية كما هي مقررة في المادة 231 من التقنين المدني الجزائري في الفصل الأول من الباب الرابع (انتقال الالتزام).¹

ولا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المعين في مسند الشحن أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الحق، فإذا حدث أن سلمها للغير نشأة مسؤوليته.

رابعاً: الشحن الإلكتروني: عرف سند الشحن الإلكتروني عدة أنظمة متعلقة بإصداره والتي يمكن ذكرها فيما يلي:

أ-نظام شركة سيدوكس لسند الشحن: تقوم هذه الفكرة التي تبنتها شركة سيدوكس على محاولة منع تأخير تداول وثيقة الشحن من خلال نظام يجمع بين التوثيق الورقي التقليدي، والنظام الإلكتروني الكامل، فيم إيداع وثيقة الشحن التقليدية بسجل مركزي ال يتم نقلها منه بعد ذلك أبداً، ثم يتم الإخطار بنقل الملكية إلى كل مشتري جديد إلكترونياً، ورغم نجاح هذا النظام في الحد نظرياً من التأخيرات في تداول السند إلا أن حظه في النجاح عملياً كان معدوماً، الأمر الذي أدى إلى تركه تماماً سنة 1998.²

ب-سند الشحن الإلكتروني وفقاً لنظام اللجنة البحرية الدولية CMI: جوهر النظام، هو وجوب تشابه البيانات التي يتم إدراجها بسندات الشحن الإلكترونية لتلك الواردة بسند الشحن الورقي (التقليدي)، حيث ترسل البيانات بواسطة النقل إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن، فضال عن

¹ - محمد السيد النقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 323.

² - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية) دراسة مقارنة (، طء، الأردن: دار الثقة للنشر والتوزيع، 2009)، ص 87، ص 233

مفتاح خاص (كلمة سر) نرسل للشاحن لاستخدامها في المعاملات اللاحقة ولا يعرفها أحد سوى الناقل والشاحن، ويقوم الشاحن وأي مالك تال بنقل ما يسمى بحق التحكم والنقل إلى كل مالك جليد وهكذا. وعلى ذلك فهذا النظام متاح لكل من يملك التقنية المطلوبة لتشغيله، فكل ما يتطلبه الإيصال بالناقل وجود اتصال هاتفي باللاسلكي يرتبط مستخدم النظام بالناقل وأن يكون لديه حاسب آلي ووحدة خدمة (مودم)، أو أية طريقة وصول أخرى لشبكة اتصالات السلكية أخرى.

ج-نظام بوليرو Boléro: على إثر الانتقادات الموجهة لنظام GMT السابق الذكر وأهمها عدم الأمان في هذا النظام، اتجهت الجهات المعنية إلى التفكير في نظام جديد لتداول سندات الشحن الإلكترونية و وجدت ذلك في نظام ما يسمى بنظام Boliro، ويعود أصل هذا المشروع إلى سنة 1996، حيث أعد مشروع مشترك بين Swift.C.T.T، وفي عام 1998 حصل نظام Bolino على تصديق Swift.C.T.T و هو على عكس منافسه نظام CMI نظام مغلق ويستلزم تشغيل النظام توفير ما يلي:

- توفير حساب آلي مركزي الذي يتم من خلاله تسجيل كافة الأطراف التجارية كمستخدمين له وتحفظ بياناتهم في سجل مركزي، كما يستطيع هؤلاء الأطراف أن يتصلوا بالحاسب الآلي المركزي من أماكن عملهم.
- يمكن للناقل معرفة هوية المستلم النهائي من ميناء التفريغ (الوصول)، وإن كان ذلك ليس ضروريا أثناء الرحلة البحرية.
- يتم تسجيل جميع العمليات مركزيا في الحاسب المركزي (الرئيسي)، والذي يمكنه أيضا تخزين كافة تفاصيل بواصل الشحن، وكذا تفاصيل عقد النقل إذا رغب الأطراف بذلك¹.

الفرع الثاني: طرق تداول سند الشحن (وظائف وثيقة الشحن البحري)

بعد أن تعرفنا على سند الشحن وأشكاله وبياناته لابد لنا أن نتعرف على ما يقوم به هذا السند بعد أن يتخذ شكلا معيناً ويشتمل على البيانات اللازمة.

للتعريف على هذه الوظائف لأبد من الإشارة ابتداء إلى أن وظيفة مسند الشحن تطورت عبر الزمن، وتتوعد فبعد أن كان دليلاً لإثبات شحن البضاعة على سطح السفينة، تطور به الأمر ليصبح أداة لإثبات عقد نقل البضاعة وسند ملكية، وتمكنه من أن يكون أداة ائتمان وتداول.

أولاً- إثبات استلام البضائع: إن منجد الشحن هو إيصال يتسلم البضاعة، يعترف فيه الناقل بتسلم البضاعة المسلمة إليه فهو إيصال يبين كمية البضاعة المشحونة وحالتها عند الشحن كما يبين عالمتها المميزة ونوعيتها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضاعة كما تسلمها كمية ونوعاً حيث تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع من تلك الواقعة، حيث يسأل الشخص الذي وقع مسند الشحن وسلمه إلى الشاحن عن التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض أنه الذي يثبت في السند.¹

ثانياً: وثيقة الشحنة أداة التمثيل البضاعة **la de représentatif Titre** :

marchandise:

فهو يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في مسند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة.²

وتمثيل سند الشحن للبضاعة هو الذي يسمح أثناء سيرها بحراً بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وغيرها، حيث يقوم بتسليم عند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها.³

ويشترط لكي يعتبر عند الشحن سند ملكية أن يمثل السند البضاعة المنقولة، وأن يكون للحامل الحق بالتصرف بالبضاعة خلال الرحلة البحرية، وأن يكون حامل سند الشحن مخولاً بأن يطالب الناقل بالبضاعة في ميناء التفريغ (الوصول).

ثالثاً- وثيقة الشحن أداة لإثبات عقد نقل البضائع:

¹ - لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، ط2، (الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003)، ص 93.

² - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 25.

³ - لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 93.

يتداخل سند الشحن بعقد النقل، حيث يعتبر في بعض الأحيان أنه عند النقل، لأن أصحاب البضائع الصغيرة لا يسبق عملية شحن بضائعهم وإصدار سند الشحن، إبرام عقد النقل للبضائع، إنما يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة، تتمثل باتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار سند الشحن، ومع ذلك فإن الرأي الراجح إلا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل إنما إثبات إن سند الشحن إثبات جيد لعقد النقل البحري ولكنه ليس العقد نفسه حيث إنه إما أن يحتوي الشروط العقدية أو يشير إليها إذا كانت مطبوعة في نموذج منفصل عن العند نفسه.¹

¹ - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 233

الفصل الثاني: اثار عقد النقل البحري للبضائع

يتضمن عقد النقل البحري للبضائع مجموعة من إلتزامات تقع على عاتق الأطراف، وتكون ذو طابع إلزامي، وبما أن هذا العقد ملزم للجانبين فهو ينشئ إلتزامات متقابلة في ذمة أطرافه أي الناقل من جهة، ومن جهة أخرى يرتب التزمات على أصحاب الحق في البضاعة وهم الشاحن والمرسل إليه، هذا وان كان الفقه والقضاء استقر منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه في الحقيقة ليس من أطراف عقد النقل البحري.

فإن تنفيذ عقد النقل البحري، يبدأ منذ وضع البضاعة، وكل الوثائق المتعلقة بها بين يدي الناقل وينتهي بتسليمها للمرسل إليهم الشرعيين بمعنى الشخص المحدد أو المنوه عنه على وثيقة النقل أو لممثله الشرعي، كما تتداخل العديد من العمليات فيما بينها بين المرحلتين الأساسيتين التي يختص بتنفيذها حسب الأحوال بين الناقل، المرسل والمرسل إليه¹، بالرغم من أن هذا العقد يبرم بين الطرفين الأساسيين وهما الناقل والشاحن، إلا أن أثره قد يمتد إلى شخص ثالث لم يكن طرفا عند إبرامه وهو المرسل إليه.

توضع هذه الإلتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم من خلال عقد النقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى يمكن كذلك لهذا العقد أن ينقضي لوجود أسباب إما تكون عادية أو غير عادية في بعض الحالات.

ومن خلال هذا الفصل سنتعرض إلى آثار عقد النقل البحري للبضائع، ببيان التزمات أطرافه (المبحث الأول)، وكيفية انقضائه (لمبحث الثاني).

المبحث الأول: إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

يرتب عقد النقل البحري للبضائع باعتباره من العقود الملزمة للجانبين، إلتزامات متقابلة في ذمة أطرافه، إذ تقع على كل واحد منهم إلتزامات واجبة القيام بها، وسوف نبين إلتزامات أصحاب

¹- AMAR ZAHI, Droit des transports, Tom 1 (cadre juridique et institutionnels de transport de marchandises), office des publications universitaires, Alger, 1991. P 89.

الحق في البضاعة وهما الشاحن والمرسل إليه (المطلب الأول)، وكذا إلتزامات الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: الشاحن والمرسل إليه

صاحب الحق في البضاعة من المفروض هو الشاحن، لكن حتى المرسل إليه تقع عليه إلتزامات بمجرد انضمامه إلى عقد النقل البحري للبضائع، هذا العقد يرتب إلتزامات تقع على عاتق طرفه الثاني وهو الشاحن الذي قد يكون نفسه المرسل إليه، وقد يكون شخص آخر، ومن ثم شخص ثالث لم يكن طرفاً عند إبرامه وهو أيضاً يتحمل إلتزامات بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وعليه نتطرق للإلتزامات الواقعة على عاتق الشاحن في الفرع الأول، ثم إلى إلتزامات المرسل إليه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: إلتزامات الشاحن

أولاً: تعريفه: يعرف الشاحن بأنه الشخص الذي يتعهد بتقديم البضاعة للنقل، ويمكن أن يرسل هذا الشاحن البضاعة إلى نفسه كما في حالة إرسال محل تجاري بمنتجاته إلى فروع في الخارج، إلا أنه وبالرجوع إلى الواقع العملي نجد بأن الغالب هو أن يتم النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن.

وقد عرفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (معاهدة هامبورغ) في نص المادة الأولى وفي فقرتها الثالثة بقولها: "يقصد بمصطلح 'الشاحن' كل شخص أبرم مع الناقل عقد، 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.¹

¹ - مصطفى كمال طه. القانون البحري. دط. دار الفكر الجامعي: دب. 2009. ص، ص 187, 287

وبالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا للشاحن، إلا أنه يمكن أن نستخرجه من نص المادة 748 من القانون البحري، فالشاحن هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو ممثله مقابل وثيقة شحن.¹

ثانيا: التزاماته:

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل، كما يلتزم أيضا بسداد أجرة النقل وسيتم تقسيم هذا الموضوع كما يلي:

1- الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل:

إن أول خطوة في بدء تنفيذ عقد النقل هو التزام الشاحن بتسليم بضاعته إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما ليقوم بشحنها ونقلها إلى الجهة المتفق عليها، وفي حالة عدم الاتفاق على المكان أو الزمان فإنه يسري العرف السائد في ميناء الشحن،² وقد ألزم المشرع الشاحن أو من ينوبه باحترام المواعيد ذلك أن الإخلال بالأوقات والأماكن يؤدي إلى عرقلة تنفيذ العقد، ويسبب أضرارا اقتصادية للناقل، وهو ما يستفاد من نص المادة 272 من القانون البحري التي تنص على ما يلي: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه تقديم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف، أو حسب العرف " ويتم الاتفاق على زمان التسليم باليوم والساعة، أما فيما يتعلق بمكان التسليم فيمكن أن يتم لدى مكتب الناقل، أو في مخازن الشاحن أو في ميناء الشحن كما هو سائد.³

2- الالتزام بسداد الأجرة:

¹-مستيري فاطمة. عقد النقل البحري للبضائع فيا لقانون البحري الجزائري. " الاجتهاد القضائي للغرفة لتجارية والبحرية". (عدد خاص، 1999. المحكمة العليا). الديوان الوطني للأشغال التربوية: الجزائر. ص 54.
²- جلال وفاء محمدين. القانون البحري الجديد. دط. دار الكتاب الجديد: مصر. 1994. ص 162
³- عباس سامية. إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري. ماجستير. جامعة الجزائر 01. تحت إشراف بوغزالة محمد ناصر. السنة الجامعية 2011.2012. ص ص 33-34

تعرف الأجرة على أنها عبارة عن مبلغ نقدي يدفعه الشاحن للناقل في مقابل نقل البضاعة

بحراً.¹

وتحدد أجرة النقل إما بمبلغ شامل أو على أساس الوزن أو الحجم، كما قد تحدد بالعدد، ومثالهم على التوالي: السوائل أو الخشب أو السيارات أو على أساس التصريح بقيمة البضاعة كما في المجوهرات. ويتم تثبيت الأجرة في العقد وفي حالة انعدامها يتم الرجوع إلى العرف في ميناء الشحن، وبالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع قد نص على التزام الشاحن بدفع الأجرة في نص المادة 738 من القانون البحري بقوله: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."

وبالرجوع إلى القوانين الداخلية، والاتفاقيات الدولية نجد أن الأجرة لم تحظ بتعريف لها إلا في المادة الأولى فقرة 28 من قواعد روتردام والتي عرفتها بأنه: " الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل"، ويتم تحديد مقدار الأجرة وكيفية تحديدها وفقاً لاتفاق الأطراف، وهو ما بينته نص المادة 797 فقرة 01 بقولها: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدار وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".²

الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه:

أولاً: تعريفه:

الأصل أن لعقد النقل البحري طرفان وهما الشاحن والناقل، لأنهما هما المعنيان بإبرام عقد النقل البحري، إلا أنه قد يرسل الشاحن البضاعة إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه، ويكون عادة في صورة البيع البحري الذي يبرم فيها لبائع عقد نقل مع الناقل، ليستلمها المرسل إليه (المشتري) في ميناء الوصول وينبغي على ذلك حقا خاصا للمرسل، رغم أنه ليس طرفا متعاقدًا مع الناقل، فيمكنه هذا الحق من مسألة هذا الأخير والمطالبة بحقه بالبضاعة عند وصولها في الميعاد.³

1- جلال وفاء محمدين. مرجع سابق. ص 262

2- عباس سامية. مرجع سابق. ص 47-48

3- علي البارودي ومحمد العريني وآخرون. القانون البحري والجوي. دط. منشورات الحلبي الحقوقية: لبنان. 2001. ص، ص

311-312.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية نلاحظ أن معاهدة بروكسل لم تعرف المرسل إليه، ولم تعطه مكانا عندها، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978، فقد عرفته في نص المادة الأولى الفقرة الرابعة بقولها: " يقصد بمصطلح 'المرسل إليه' الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع".¹

ثانيا: التزاماته: الأصل أن عقد النقل البحري يترتب التزامات على عاتق أطرافه، وذلك استنادا لمبدأ نسبية العقود إلا أنه هناك من العقود التي تشهد تدخل شخص آخر وهو المرسل إليه،² لذلك يجب ألا يغيب على بالنا دور هذا الأخير في عقد النقل البحري، باعتباره مستفيد من خدمات النقل، لذلك وجب عليه احترام بعض الإجراءات كما تترتب عليه مجموعة من الالتزامات:

1- الإجراءات الواجب احترامها من المرسل إليه لحماية حقوقه في التعويض عن الخسائر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل:

أ- بإمكان المرسل إليه أو من ينوبه التحقق من البضاعة قبل استلامها كما يمكن الاستعانة بخبير، (المادة 788-789 من القانون البحري)

ب- يبلغ المرسل إليه الناقل كتابيا عند تأكده من الأضرار والخسائر وذلك قبل أو بعد تسليم البضاعة وفي حالة امتناعه عن التبليغ اعتبرت البضاعة مسلمة حسب وصفها في وثيقة الشحن، أما إذا كانت الخسائر غير ظاهرة وقت التسليم يبلغ عنها خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم (المادة 790 من القانون البحري)³ وهو ما أقره المجلس الأعلى في جلسته العلنية المنعقدة بمقره الكائن بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر العاصمة بأنه من المقرر قانونا وفي حالة الفساد الظاهر للبضاعة يحدد يوما للمعينة وفي حالة الفساد الخفي تحدد ثلاثة أيام للمعينة وتكون عمليات المعينة والخبرة حضوريا من الأطراف المعنية ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بانعدام الأساس القانوني، وقصور التسبيب غير مؤسس.⁴

2- التزامات المرسل إليه اتجاه الناقل:

1 - مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. مرجع سابق. ص 178.
2 - هاني دويدار. النقل البحري والجوي. ط01. منشورات الحلبي الحقوقية: بيروت. 2008. ص 225.
3 - مستيري فاطمة. مرجع سابق. ص 62
4 - قرار رقم 55663 بتاريخ 1989/04/30. انظر جمال سايس. الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية. ج01. ط01. منشورات كليك: الجزائر. 2003. ص 396

أ-يقع على عاتق المرسل إليه عند استلام البضاعة تسديد أجرة النقل، وذلك في حالة ما إذا ما اتفقا الأطراف على تسديدها عند الوصول، كما يلتزم أيضا بتسديد أي مبلغ مثبت بوثيقة الشحن، أو بوثيقة أخرى، وفي حالة الامتناع يرفض تسليمه البضاعة إلى أن يتم التسديد، وهو ما نصت عليه المادتان 791 و 792 من القانون البحري الجزائري.

ب-يلتزم المرسل إليه بتسديد نفقات إيداع البضائع في المخازن، وذلك في حالة تأخره عن الحضور في الوقت المحدد لاستلام بضاعته، إلا أنه لا يترتب عنه أي تعويض للناقل عن التأخر في الاستلام (المادتين 793 و 794 من القانون البحري).¹

ج-كما يلتزم أيضا بجميع الشروط والأحكام الواردة بسند الشحن، وقد أورد المشرع الإنجليزي نصا صريحا في قانون سندات الشحن، والذي يقضي بأن جميع الحقوق والالتزامات الواردة في العقد الأصلي لنقل البضائع بحرا المبرم بين الشاحن والناقل تنتقل أيضا إلى ذمة المرسل إليه، كما لو كان طرفا في العقد.

إذن نلاحظ مما سبق بأن التزام المرسل إليه كطرف في العقد: يبدأ من الوقت الذي يطالب فيه بتنفيذ العقد لذلك فإن مركزه يكافأ مع مركز الشاحن عندما يطالب بتنفيذ العقد.²

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع:

عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 الناقل في 4 المادة الأولى فقرة (أ) بأنه: " الناقل يشمل مالكا لسفينة ومستأجرها المرتبط معا لشاحن بعقد النقل".³

تترتب إلتزامات على عاتق الناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع، يمكن تصنيفها بحسب ترتيبات عملية النقل، وهذه الإلتزامات لصالح الشاحن أو المرسل إليه حسب الحالة⁴، سواء كانت

1-مستيري فاطمة. مرجع سابق. ص 63.

2- محمد عبد الفتاح ترك. عقود الببوع البحرية الدولية. ط1. دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية. 2007. ص 89

3-عباس سامية. مرجع سابق. ص 7 - 8.

4- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع) دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009، ص 95.

في ميناء الشحن (الفرع الأول) أو أثناء مرحلة الرحلة البحرية (الفرع الثاني)، وأخير التزاماته في ميناء الوصول (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إلتزامات الناقل في ميناء الشحن

إن أهم الإلتزامات التي تقع على الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد النقل البحري، تشمل ثلاثة إلتزامات حددها المشرع الجزائري وهي الإلتزام بجعل السفينة صالحة للمالحة البحرية (أولاً)، وتسلم البضاعة من الشاحن (ثانياً) وكذلك الإلتزام بشحن تلك البضائع في السفينة (ثالثاً) الرص والتحميل (رابعاً)

أولاً - الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للمالحة البحرية:

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للمالحة البحرية والتجارية، والمقصود بصالحية السفينة للمالحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم المالحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، فهذه السفينة لا يكفي لها أن تكون صالحة ملاحياً، إنما يجب أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للمالحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد.¹

ثانياً- استلام البضاعة من الشاحن:

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.²

يتم أصل استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، وكذلك يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كاتفاق على تسليمها

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص.358.
2- أنظر المادة 911 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، هنا يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء وذلك تمهيدا لشحنها في السفينة، بالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري.¹

ثالثاً: الالتزام بشحن البضائع. Embarquement ou Chargement.

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، يحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات، الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضائع المشحونة،² ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات في مجال النقل البحري نظراً للمخاطر البحرية لهذا الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة.³

إن مهمة الشحن يجري الاتفاق على تحديدها من يتولاها في عقد النقل البحري للبضائع إما الشاحن مالك البضاعة أو الناقل، هذا ما تبين من التزامات الشاحن بأن عملية الشحن يقوم بها الناقل وذلك لتوفر كل الوسائل والخبرة للقيام بها، يتفق غالباً الناقل مع شركات متخصصة ولهذا الغرض تقوم بعملية الشحن برافعات السفينة navire du Palans، فإذا تعلق الأمر ببضائع سائلة كالبتترول مثلاً فإن شحنها يكون بأنابيب خاصة canalisation، وكذلك إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب فإن عملية الشحن تقوم بمضخات.⁴

الجدير بالذكر أن شحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع، وفي حالة خلو هذا العقد من تحديد الميعاد، يجب الرجوع إلى العرف الجاري في الميناء

¹- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 2004، ص 703 و 700.

³- يعقوب يوسف صر خوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، السنة 90، العدد الأول والرابع، مارس يونيو 911، كلية الحقوق، جامعة الكويت، ص 99.

⁴- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 118 و 119.

الذي يجرى فيه الشحن، والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.¹

رابعا - الالتزام بالرص (التحريم: Arrimage)

إن عملية الرص تدخل في التزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري، كما تدخل في وظائف الربان لأجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، فهي وظيفة لا تنتهي في ميناء الشحن، بل تستمر أثناء الرحلة البحرية، إذ أن رص البضاعة قد يختل بسبب اهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر.²

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء مرحلة الرحلة البحرية:

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن، واستلم الناقل البحري البضائع، شحنها وحصها في العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية، يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري،³ هذا ما اقتضت به نص المادة 995 الفقرة الثالثة من القانون البحري الجزائري على أنه: " ... تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها"، بحيث يقع على الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية ثلاث التزامات رئيسية متداخلة فيما بينها تتمثل كالاتي: الالتزام بنقل البضاعة أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول (أولا)، والمحافظة على البضائع المنقولة (ثانيا) وأخير الالتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول (ثالثا).

أولا - الالتزام بتنفيذ عملية النقل: Le transport

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أي إلى الجهة المقصودة،⁴ تصبح السفينة

1- محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 595 و596.

2- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 9، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 344.

3- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 258.

4- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة 7، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص 496.

مستعدة للسفر، وذلك لا يتحقق إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها وتستقيها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة ليبدأ تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ،¹ فهو التزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد.²

ثانيا-العناية بالبضاعة:

معناه اتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة، بما أن السفينة أداة نقل للبضائع فهي مخزن آمن لحفظها،³ فالناقل مكلف بالعناية التامة للبضاعة خاصة أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف، فإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، فعلى الشاحن أن يبلغه بذلك وأن يبين ذلك كتابيا إذا أمكن،⁴ أما في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الربان) عن حساسية أو خطورة البضائع وذلك من طرف الشاحن فإذا تضررت البضاعة المشحونة أو حتى تضرر السفينة بسبب هذه البضائع فالشاحن سوف يتحمل جزءا من المسؤولية هذا ما نصت عليه المادة 778 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

ثالثا-الالتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:

يلتزم الناقل أساسا بأن ينقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، فهذا هو مفهوم الميناء الذي يجب على الناقل البحري أن يحمل البضائع منه على ظهر السفينة، وأن ينزل الحمولة إلى الشاطئ فيه، ويجب على الناقل أن يقود

1- تطبيق النص المادة 917 من القانون البحري الجزائري : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"

2- نفس الالتزام الموجود في الاتفاقيات الدولية، المادة الأولى الفقرة ه من معاهدة بروكسل 9173، التي حددت معنى مصطلح " نقل البضائع " بأنه ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها، وكذلك المادة الأولى لفقرة السادسة من اتفاقية هامبورغ 9197 التي نصت على أنه: يقصد بمصطلح " عقد النقل البحري " عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية يعتبر العقد الذي يملكه الناقل بطريق البحر وكذلك الناقل بوسيلة أخرى، عقداً بحرياً، في حدود تعلقها بالنقل بطريق البحر، وبعض مواد من قواعد روتردام 2008.

3- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع) دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، ص 37.

4- هذا ما اقتضت به نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإذا تعذر دخول السفينة لهذا الميناء لسبب أو لآخر قوة قاهرة، كحصار بحري أو إضراب أو بالنظر إلى أبعاد السفينة.¹

الفرع الثالث: إلتزامات الناقل في ميناء التفريغ (عند انتهاء الرحلة):

ينتهي التزام الناقل بالنقل، بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه (ميناء الوصول) تم تفصيلها كالاتي: الإخطار بالوصول المتمثلة في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد وهو ميناء الوصول (أولاً)، تفريغ الحمولة وبنفس العناية التي قام بها أثناء شحنها (ثانياً)، والالتزام الفعلي بتسليم البضائع إلى أصحابها (ثالثاً)

أولاً-الإخطار بوصول البضائع:

على الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة محل عقد النقل البحري إلى الميناء، في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه بالمباشرة على السلعة، وذلك في حالة ما إذا كان اتفاق تفريغ البضائع يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.²

ثانياً-الالتزام بفك وإنزال البضائع:

التقنين البحري الجزائري لم يعرف عملية التفريغ، بل جاءت نص المادة 975 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك *désarrimage* وإنزال البضائع بنفس العناية التامة *soigneuse et façon appropriée*، حسب ما جاء في نص المادة 607 من القانون البحري الجزائري، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ.³

1- عبد القادر حسن العطير، نفس المرجع، ص 356 و357.

2- حياة شتوان، عقدا لنقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-2006. ص 97

3- وذلك حسب المادة 780 من القانون البحري، التي نصت على نفسا لعناية في المادة 773 من نفس القانون، أي العناية التامة.

يتجلى مفهوم هذا النص على أن الناقل بعد وصول السفينة، يبدأ بعملية فك إنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص، فإن القضاء الفرنسي عرف عملية التفريغ على أنها ذلك العمل المادي المتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء، في حالة ما إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه.¹

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله،² والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن، ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري للبضائع، إذ بتحقيقه ينقضي تنفيذ عقد النقل البحري بحيث ترتفع مسؤولية الناقل بالمحافظة على البضاعة

هذا ما نصت عليه المادة 739 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ."³ والمقصود بالتسليم هي تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري أي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول.³

المشرع الجزائري عرف الالتزام بالتسليم في المادة 739 الفقرة الثانية من التقنين البحري الجزائري⁴ بأنه: "تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"، أما اتفاقية هامبورغ فإنه المتعارف بالالتزام بالتسليم.

ان التعريف الذي جاءت به المادة 739 سالفة الذكر هو تعريف قانوني، إلا أنه أغفل عن العنصر المادي الذي اشترطه القضاء الفرنسي من قبل، وحسب المادة المذكورة فإن التسليم يضم

1- أمين خلفي، المرجع السابق، ص 11.

2- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 7595، ص 113.

3- أمين خلفي، المرجع السابق، ص 37.

4 - المعدلة والمتممة بالمادة 30 من قانون 05/98، المتضمن القانون البحري، وكذلك أضافت هذه المادة شرط إبداء المرسل إليه أو ممثله القانوني لقبوله تسلم البضاعة.

شرطين هما تقديم البضاعة من طرف الناقل أو ممثله القانوني للمرسل إليه وقبول هذا الأخير للبضائع.

وهذا الأمر يستدعي تحديد وقت ومكان التسليم، فمن المؤكد أن عملية التفريغ تدخل ضمن عقد النقل البحري للبضائع كون التسليم لا يمكن إلا بعد التفريغ معناه لا يمكن تصور التسليم قبل تفريغ البضائع وهذا في التشريع الجزائري.¹

كما أن الحكم الموجود في القانون الجزائري مخالف لمعاهدة بروكسل بالرغم على انسياق نصوصه مع الأحكام الواردة فيها، ولهذا فالناقل مسؤول من استلام البضائع إلى حين تسلمها إلى المرسل إليه وكما أنه تقع على عاتقه عمليتي الشحن والتفريغ، ويجب عليه تسليم البضائع إلى المرسل إليه القانوني وذلك طبقاً لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري.²

المبحث الثاني: انتهاء عقد النقل البحري للبضائع:

من المقرر قانوناً أن عقد النقل البحري للبضائع يبدأ بمجرد ما يأخذ الناقل البضائع على عاتق هو ينتهي هذا العقد بتسليم تلك البضائع إلى المرسل إليه، فهو كسائر العقود المشابهة له كون له بداية ونهاية كما أنه ينقضي بعدة طرق والتي تؤدي إلى توقف سير إجراءاته³، لذا سوف نبين كيف ينقضي عقد النقل البحري للبضائع إما بالطرق العادية أي تنفيذ الأطراف لكافة الالتزامات التي تقع على عاتقهم (المطلب الأول)، أو أنه قد ينقضي بالطرق غير العادية أي قبل تنفيذه وذلك لسبب القوة القاهرة أو لعدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ الالتزامات الناشئة عنه (المطلب الثاني).

¹-قرار مؤرخ في 02-11-1994 ملف رقم 126146، نشرة القضاة، عدد رقم 6.

²- وفق النص المادة 977 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة."

³-نبيل صقر، القانون البحري نصاً وفقها، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، د. س. ن، ص 125.

المطلب الاول: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية

الملتزم الأصلي بأداء أجرة النقل هو الشاحن الذي أبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الناقل،¹ لذلك فإن هذا العقد ينقضي بتنفيذ الشاحن والناقل كلا لالتزامات التي تقع على عاتق كل واحد منهم فالناقل ملزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، مقابل لالتزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة التي اتفق عليها،² بحيث نرى كيف يتم الشاحن تنفيذ التزاماته (الفرع الأول)، وأيضا تنفيذ الناقل لالتزاماته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزام الشاحن بتنفيذ التزاماته

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل المتفق عليها إلى الناقل وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضائع للمكان المتفق عليه ومعنى ذلك أنه يقع على عاتق الشاحن الالتزام بأداء أجرة النقل البحري، وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه بدفع هذه الأجرة عند تسلمه البضائع في ميناء الوصول، وفيما يخص المسؤولية عند عدم القيام بهذا الالتزام فإن ذمة الشاحن قد أبرئت.³

الفرع الثاني: التزام الناقل بتنفيذ التزاماته

وكما أن الناقل البحري يلتزم هو الآخر بتنفيذ كل التزاماته التي تتمثل في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك بمراعاة سلامة البضائع في كل مرحلة من مراحل الرحلة البحرية بداية من الشحن وصولا إلى التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، هذا ما نصت عليه المادة 739 من القانون البحري الجزائري⁴ يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه " وفي الأخير فإن المرسل إليه قام بكل الالتزامات التي تقع عليه وهو سبب انتهاء العلاقة التعاقدية بينه وبين الطرف الآخر، وذلك لتحقيق النتيجة من عقد النقل البحري للبضائع.

1-مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص320.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة (منشورات الحلبي، د. ب.ن، 2006، ص295.

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص263.

4سخري بوبكر، القانون البحري، الطبعة 5، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2009، ص165

المطلب الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية

ينتهي عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية وذلك قبل أن يتم تنفيذه وأن انقضاء هذا العقد يكون إما لسبب القوة القاهرة والذي نبينه في (الفرع الأول)، وكذلك ينقضي بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ الالتزامات المترتبة عليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع لسبب القوة القاهرة

إن وقوع القوة القاهرة قبل رحلة السفينة وبعد بداية تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع فإن الفسخ يتقرر لقاء التعويض عند الاقتضاء وكذا الأحكام المقدمة محض تطبيق للقواعد العامة.¹

قد يترتب على القوة القاهرة إما تأخير قيام تنفيذ هذا العقد أو استحالة القيام بالنقل أي استحالة تنفيذه فإذا نشأ عن القوة القاهرة تأخير في تنفيذ العقد ومثال ذلك إذا هبت عواصف عاقت سفر السفينة مؤقتاً، حيث أن عقد النقل البحري للبضائع يظل نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن تأخير الان العقد يفسخ بقوة القانون إذا كان هذا التأخير قد يؤدي إلى فسخ الصفقة التجارية التي بها أبرم هذا العقد.²

وأما في حالة إذا تترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ هذا العقد مثل منع تصدير البضائع أو فرض حصار بحري على ميناء الوصول، فالعقد يفسخ بقوة القانون وبالتعويض لكل طرف على الآخر، كما تنص المادة 740 من القانون البحري الجزائري³ على أنه: "يفسخ عقد النقل البحري إذا وقع بناء على حالة القوة القاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به، بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن ودون خطر بالنسبة للناقل في الالتزام بمسؤوليته. وفي هذه الحالة يفسخ العقد دون ضرر بالنسبة لطرفي العقد".

¹نبيل صقر، المرجع السابق، ص152. (المجلة القضائية 1994/3 ملف رقم 112383 قرار بتاريخ 17-10-1994)

²مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص.295

³نبيل صقر، نفس المرجع، ص152.

الفرع الثاني: انقضاء العقد بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ التزاماته

ينتهي عقد النقل البحري للبضائع في حالة عدم قيام الأطراف بتنفيذ الالتزامات الناشئة عنه وذلك بسبب رئيسيين هما عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزاماته (أولاً)، وعدم قيام الناقل البحري بتنفيذ الالتزامات التي تقع عليه (ثانياً)

أولاً- عدم تنفيذ الشاحن لالتزاماته:

جاز للناقل طلب فسخ العقد والتعويض وفقاً للقواعد العامة، إذا لم يحم الشاحن بتنفيذ التزاماته التي تنشأ عن هذا العقد، وتطبيقاً لهذا فإن الشاحن إذا لم يأت بالبضائع المتفق عليها يجوز للناقل طلب فسخ عقد النقل البحري للبضائع مع التزام الشاحن بدفع الأجرة بكاملها، كون أن الناقل إذا شحن بضائع أخرى بدلاً من بضائع الشاحن كان لهذا الأخير ثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة وأما إذا أخرج الشاحن بضاعته من السفينة أثناء السفر أي أثناء الرحلة البحرية هنا يجب عليه أن يدفع الأجرة كلها.¹

ثانياً- عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته:

يجوز للشاحن أن يطلب فسخ عقد النقل البحري للبضائع وأن يطلب كذلك تعويضاً عما لحقه من ضرر في حالة قيام الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد، على أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما تطبيقاً للقواعد العامة هذا ما نصت عليه المادة 741 من القانون البحري الجزائري² على أنه " إذا نتج نفس الأثر بخطأ الناقل، جاز فسخ العقد بطلب الشاحن أو ذو حقه. ويعوض لهذا الأخير عن الضرر الذي أصابه. ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ هذا التعويض حدود مسؤولية الناقل المبنية في المادة 805 أدناه."

¹مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي، د.ب.ن، 2006، ص296.
²من أمر رقم 80/76 المؤرخ في 13-07-1976، المتضمن القانون البحري، جر عدد 29، مؤرخة في 10-04-1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05-98 المؤرخ في 25-06-1998، جر عدد 47 مؤرخة في 27-06-1998

وقد يعتبر عقد الناقل البحري للبضائع مفسوخا من تلقاء نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين، أو أعلنت الحرب من دولة معينة فأحيانا الناقل البحري قد يحتفظ لنفسه بالحق في فسخ هذا العقد دون تعويض وذلك إذا لم تستوف السفينة حمولتها من البضائع في زمن معين.

الخاتمة

نستخلص من موضوعنا هذا ان عقد النقل البحري هو عقد زمني يربط التزامات الأطراف الثالثة وهما لشاحن والناقل البحري وكذا صاحب الحق في تسلم البضائع أيا كانت، ويعتبر كذلك هذا العقد ملزم للجانبين، لذا نجد إلتزامات الناقل البحري بالاستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل وكذا المحافظة على البضائع ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن.

حيث ان أهمية عقد النقل البحري تتأكد يوما بعد يوم، وخاصة فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا باعتبار أنا لجزائر دولة شاحنة، وهو الأمر الذي جعل المشرع الجزائري يصادق على أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، وذلك في عام 1964 وجعل من أحكامه اسندا بيني عليه نصوص القانون البحري الجزائري، مع إبداء بعض الاختلافات الطفيفة عليه في بعض الوسائل، وقد ساير المشرع تطور السوق والتجارة لتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور لهذه الأحكام، ويتجلى ذلك من خلال تعديله للتقنين البحري مرتين، الأولى في سنة 1998 والثانية في سنة 2010، وما محاولات المراجعة والتعديل الإدللال على الرغبة في الوصول إلى أعلى مستوى من الكمال وذلك عبر محاولة تكييف النص القانوني مع الواقع الاقتصادي.

لكن رغم تدارك المشرع الجزائري هذا النقص من خلال وضع قوانين تتماشى والحركة الاقتصادية التي تسايرها البلاد ويجب الأخذ بعين الاعتبار إحداث توازن بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع وهما الشاحن والناقل، وكذلك عدم تغليب مصلحة أي طرف على الآخر وذلك للوصول إلى حركة اقتصادية مميزة، ويجب عليه وضع حد لمختلف الممارسات غير الشرعية التي تناسب النشاط إما بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وأيضا سدا لمشاكل والنقائص التي تشوبه، دون الأخذ في ذلك موقف أو رأي الدول الأخرى عن هذا الأمر وذلك عن طريق الأخذ بإيجابيات هذه الاتفاقيات لوضع قواعد قانونية في المجال البحري تخدم بصفة متوازنة أطراف العقد.

لهذا كله نأمل أن يتدخل المشرع الجزائري بصفة استعجالية لتعديل نصوص القانون البحري المنظمة لعقد النقل البحري بما يتفق والأحكام الدولية التي أعادت التوازن العقدي إلى الحد المعقول وكذلك خففت من آثار المسؤولية المحددة للناقل البحري، خاصة وأنا لتطور المذهل في ميدان نقل التجارة الدولية بحرا يحتاج إلى أن يصاحبه تطور مماثل في التشريع البحري وذلك لتنظيم العالقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع وهم الشاحنون والناقلون بشكل متوازن وعادل دون

الإفراط في زيادة أعباء الناقلين أو التفريط في حماية الشاحنين، لذلك يجب وضع تشريع بحري عصري للنقل البحري لمواكبة الثورة المتجددة للحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات وظهور التجارة الإلكترونية ناهيك عن ازدهار فنون بناء السفن.

وتتمثل أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هاته الدراسة فيما يلي:

1- أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي زمني يجمع بين التزامات أطراف ثلاثة وهم :

الشاحن والناقل البحري والمرسل إليه، كما أنه يعتبر من العقود الملزمة لجانبين لأن التزامات الناقل بالاستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل والمحافظة والاهتمام ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن، وهو يعد دائما عقد تجاري بالنسبة للناقل و مدني بالنسبة للشاحن ما لم يكن الشاحن تاجرا.

2- رغم رضائية عقد النقل البحري إلا أنه يفرد باشتراط إثباته بالكتابة، فهو يثبت بتذكرة

السفر في عقد نقل الأشخاص، وبسند الشحن في عقد نقل البضائع، وقد اشترط المشرع أن يتضمن هذا السند مجموعة من البيانات تكون حجة قانونية فيما بين طرفيه أو الغير الذي يصل إليه هذا السند بطرق مشروعة وقانونية.

3- أن المشرع الجزائري تبنى أحكام معاهدة بروكسل و سار على دربها وصادق عليها ،

ونستشف ذلك من خلال تضمينه لجل أحكامها في التقنين البحري.

4- رغم الحلول التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية وعلى الخصوص الاتفاقية التي صادقت

عليها الجزائر فإنها لم تستطع إلى حد ما الوصول إلى تلك الغاية المرجوة لعدة أسباب منها: تبنى المشرع الجزائري أحكام معاهدة بروكسل بما فيها من حماية للناقل البحري من خلال كثرة الإعفاءات رغم أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة، وهو ما خلف نسبية في التطبيق نتجت عنها نسبية في النتائج.

وفي مواجهة هذه النتائج تم تسجيل مجموعة من النقائص في الأحكام المنظمة لعقد النقل

البحري والتي تستحق مجموعة من الاقتراحات نوردها على النحو الآتي:

1- كان على المشرع أن يقدم تعاريف دقيقة لأطراف العقد، حيث نلاحظ خلو القانون البحري الجزائري من مواد تعرف الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وهو الأمر الذي دفعنا إلى تحليل نصوص بعض المواد من أجل الوصول إلى تعريف دقيق لأطراف العقد.

2- عدم النص على التزامات الشاحن في شكل مواد مرتبة وجامعة، ولذا كان يلزم البحث عنها واستخلاصها من نصوص أخرى، وعلى المشرع أن يعيد ترتيبها وجمعها في القانون البحري.

3- ضرورة مواكبة المشرع الجزائري للتطورات الهائلة والتي تجري على المستوى الدولي والمصادقة على الاتفاقيات الدولية الأخرى الأكثر تطورا، كاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا (معاهدة هامبورغ) لأنه وبالرغم مما حققته معاهدة بروكسل إلا أنها لم تكسب رضا الجميع إضافة إلى أن الجزائر لم تصادق بعد على بروتوكول التعديل لسنة 1987 الخاص بها.

قائمة المراجع

❖ باللغة العربية.

أولا-الكتب:

1. أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع عمان، 2009.
2. العربي بو كعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الطبعة 2002
3. بوبكر سخري، القانون البحري، الطبعة 5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009
4. جلال وفاء محمدين. القانون البحري الجديد. د.ط. دار الكتاب الجديد: مصر. 1994.
5. سخري بوبكر، القانون البحري، الطبعة 5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
6. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
7. عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 9، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
8. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة، ط ٤، الأردن: دار الثقة للنشر والتوزيع، 2009.
9. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.
10. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988.
11. علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، ت ط، مصر: الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1998.
12. علي البارودي ومحمد العريني وآخرون. القانون البحري والجوي. د.ط. منشورات الحلبي الحقوقية: لبنان. 2001.
13. على جمال الدين عبرض، الاعتمادات المستندة، (مصر: دار النهضة العربية، دسمن)، 2004.
14. نبيل صقر، القانون البحري نص اوفقها، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر.
15. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط2، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003.
16. محمد السيد النقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
17. محمد بهجت عبدا هلال امين الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الطبعة 1 الجزء 1 و2 دار النهضة العربية القاهرة 2004 / 2005.

18. محمد فريد العريبي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
19. محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2012.
20. محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيوع البحرية الدولية. طبعة 01. دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية. 2007.
21. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
22. مصطفى كمال طه. القانون البحري. د.ط. دار الفكر الجامعي: د.ب. 2009.
23. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن. 2006.
24. هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للنشر، مصر سنة 1999.

ثانيا : الرسائل والمذكرات الجامعية:

1. الرسائل الجامعية

- امين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو .

2. المذكرات:

- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-2006.
- سامية عباس. إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري. ماجستير. جامعة الجزائر 01. تحت إشراف بوغزالة محمد ناصر. السنة الجامعية 2011.2012.
- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2010.

3. المقالات والمجلات:

- يعقوب يوسف صر خوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، العدد الأول والرابع، مارس يونيو 1991، كلية الحقوق، جامعة الكويت.

هاني دويدار. النقل البحري والجوي. طبعة 01، منشورات الحلبي الحقوقية: بيروت. 2008. 1990.

ثالثا: النصوص القانونية:

1. النصوص التشريعية:

- أمر رقم 80/76 المؤرخ في 13-07-1976، المتضمن القانون البحري، جرد عدد 29، مؤرخة في 10-04-1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05-98 المؤرخ في 25-06-1998، ج ر عدد 47 مؤرخة في 27-06-1998.
 - أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري الجريدتان الرسميتان رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.
 - قانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل المتمم للأمر 80/76. الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998.
- #### 2. القرارات القضائية:
- قرار رقم 55663 بتاريخ 30/04/1989. انظر جمال سايس. الاجتهاد الجزائري فيا لمادة التجارية والبحرية. ج 01. ط 01. منشورات كليك: الجزائر. 2003.

❖ باللغة الفرنسية:

• OUVRAGES

- AMAR ZAHI, Droit des transports, Tom 1 (cadre juridique et institutionnels de transport de marchandises), office des publications universitaires, Alger, 1991.
- Bonnassies. P, le connaissance. Evolution historique et perspectives, Annales IMTM, 1984.
- Patrick Simon, qui est le transporteur maritime, Revue du droit maritime Français, Janvier 1995.

- René Rodière .traité général de droit maritime. tom2 .librairie Dalloz
Paris .1970.

الفهرس

ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. مقدمة

10.....المبحث الاول: مفهوم عقد النقل البحري:

10.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.....

11.....الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري:

12.....الفرع الثاني: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا لاتفاقية بروكسل 1924.....

13.....المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع:.....

13.....الفرع الأول: عقد رضائي:.....

14.....الفرع الثاني: عقد ملزم للجانبين:.....

14.....الفرع الثالث: عقد من عقود الإذعان:

15.....المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري (وثائق عقد النقل البحري):.....

15.....المطلب الأول: الإثبات بوثيقة الشحن

15.....الفرع الاول: تعريف سند الشحن:.....

16.....الفرع الثاني: أحكام سند الشحن:

19.....المطلب الثاني: أشكال سند الشحن وطرق تداولها:.....

19.....الفرع الأول: اشكال سند الشحن:.....

21.....الفرع الثاني: طرق تداول سند الشحن (وظائف وثيقة الشحن البحري)

25.....المبحث الأول: إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

26.....المطلب الأول: الشاحن والمرسل إليه

26.....الفرع الاول: الإلتزامات الشاحن

28.....الفرع الثاني: الإلتزامات المرسل إليه:

30.....المطلب الثاني: الإلتزامات الناقل البحري للبضائع:

31.....الفرع الأول: إلتزامات الناقل في ميناء الشحن.....

33.....الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء مرحلة الرحلة البحرية:

35.....الفرع الثالث: إلتزامات الناقل في ميناء التفريغ (عند انتهاء الرحلة):.....

37.....المبحث الثاني: انتهاء عقد النقل البحري للبضائع:

38.....المطلب الاول:انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية.....

38.....الفرع الأول: التزام الشاحن بتنفيذ التزاماته

- 38..... الفرع الثاني: التزام الناقل بتنفيذ التزاماته
- 39..... المطلب الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير العادية
- 39..... الفرع الاول: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع لسبب القوة القاهرة
- 40..... الفرع الثاني: انقضاء العقد بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ التزاماته
- ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.الخاتمة
- 46..... قائمة المراجع