



جامعة مولود معمري - تيزي وزو



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون - نظام (ن.م.و)

أثار عقد النقل البحري و البيوع البحرية عند

القيام على الشاحن

مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون الخاص

تخصص : قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذ:

من إعداد الطالبة :

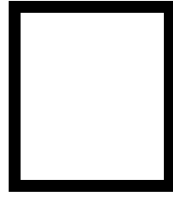
د / بوتوشنت عبد النور

- دوربان حنيفة

د.يسعد حورية، ، أستاذة محاضرة أ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسة

د.بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضراً ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرف و مقررا

أ.لعمامري عصاد، أستاذ مساعد (أ)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما، إلى من لا
يمكن للأرقام أن تحصي فضائلهما، إلى من أنارت وربي
و ربتني أسي الحبيبة أطل الله في عمرها، إلى من علمني
معنى الكفاح و عمل جبرني سبيل تعليمي أبي العزيز
لوالده الله

إلى أختوتي: قاسي أحمد سميرة و الشقية حياة.
إلى خالاتي: مليكة، فائزة، حورية، تسعيرت، و أزواجهن و
أولادهن خاصة: زهرة، سهام، محمد، سارة أناييس
، خيلاس .

إلى خالي الذي أعزه كثيرا مصطفى و خالي فريد و زوجته و
أولاده أسيد و أكلبي.
و لا أنسى بالذکر عمي أحمد و زوجته، و كذا أجدراوي أطل الله
في عمرهم.
إلى

صديقاتي: ليندة، جوهرة، نعيمة، ويزة، سماعة، وليلة، زاهية، فاطمة،

مقدمة:

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع والخدمات، وهذه المبادلات التجارية تعرف رواجاً كبيراً في الآونة الأخيرة ويرجع ذلك إلى إسقاط أغلب الحواجز الجمركية والاقتصادية، وإنتهاج معظم الدول النامية للنظام الرأسمالي وكذا إنضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة وإلتزام عملية التبادل يستلزم الأمر القيام بنقل البضائع من مكان إلى آخر. يتميز وقتنا الحاضر بإزدياد أهمية النقل وذيوعه وإنتشاره تبعاً لنمو العلاقات بين مختلف البلدان والشعوب من الناحية الاقتصادية أو من الناحية الفكرية، ولقد إقترن ذلك بتطور وسائل النقل وأساليبها، فأصبحت تقوم به الطائرات و القطارات ... الخ بعد ما كانت تقوم به العربات التي تجرّها الحيوانات والسفن والمراكب التي تسير بالشرع¹. بالإضافة إلى ما تقدم يعتبر النقل كوسيط من أجل تحقيق التوازن بين إحتياجات الدول، وغالبا ما تتم هذه المبادلات بينها عن طريق البحر الأمر الذي يجعل من النقل البحري يأتي في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، وأداة لازمة ومكملة للتجارة الدولية، ورغم تطور النقل الجوي والبري إلا أن ما ينقل من البضائع عن طريق البحر في التجارة الدولية خاصة يحتل الصدارة²، وربما السبب في ذلك يعود إلى الوسيلة المستعملة في عملية نقل البضائع وهي "السفن" والتي لها قدرة فائقة في نقل الحمولات

¹ - بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الفترة التكوينية، 2001-2004، ص 27

² - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار لاتفاقية الدولية والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003-2004، ص 01.

الضخمة ، كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين يفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضيف عليها ميزة لا تتوفر وسائل النقل البري، ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات التجارية الدولية¹.

تظهر عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع والذي يكون موضوع نقل البضائع من مكان إلى آخر بحرا، يرتبط فيه أطرافه عن طريق سند الشحن، وأطراف هذا العقد هما الشاحن والناقل البحري².

نظراً لأهمية عقد النقل البحري لبضائع سواءً على الحياة الاقتصادية أو التجارية، فقد سارعت مختلف التشريعات إلى الاهتمام به سواء على المستوى الدولي وذلك من خلال مختلف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المبرمة من أجل تنظيم هذا العقد نجد منها:

* إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتنظيم بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، والتي دخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1937 بعدما إستوفت عدد التوقيعات اللازمة، وهي عشرون توقيعاً. ولقد انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964.

* إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 المعروفة بقواعد هامبورغ.

¹ - محمد العربي وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، دار الجامعة الجديدة، د س ن، ص 381
² - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 1996، ص 185.

بالإضافة إلى هذه الاتفاقيات نجد التشريعات الوطنية قد اهتمت هي الأخرى بعقد النقل البحري منها الجزائر حيث قامت بتنظيم أحكام هذا العقد في الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري.

لقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع على أنه اتفاق يتعهد الناقل بموجبه بنقل البضائع عن طريق البحر، و بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة¹.

عرفت إتفاقية بروكسل سنة 1924 عقد النقل البحري على أنه «ينطبق فقط على عقد النقل المثبته بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، كذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار سفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند الشحن»².

نلاحظ بأن هذه التعاريف لم تعطي تعريفا لعقد النقل البحري، فالقانون الجزائري ذكر عناصر العقد أما إتفاقية بروكسل تكلمت عن مجال تنفيذ العقد.

إذا كان عقد النقل البحري لبضائع يربط بصفة أساسية بين الشاحن البحري والناقل البحري، إلا أن الحياة العملية تشير إلى وجود طرف ثالث يعرف بالمرسل إليه، وهو

¹ - المادة 738 من الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23-10-1976 المتعلق بالقانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05 ج ر عدد 47 المؤرخ في 25 يونيو 1998، المتضمن القانون البحري .
² - المادة 1/ ب من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتنظيم بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن.

الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول، ولا شك أن هذا الوضع يستند إلى وجود علاقة سابقة بين الشاحن والمرسل إليه و يحتتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل على أن يستلم المرسل إليه البضاعة في ميناء الوصول، وهذه العلاقة الثلاثية غالبا ما تكون بيوع بحرية والتي يطلق عليها عمليا "الاستيراد التصدير" وتقضي هذه العملية القيام بالعديد من الإجراءات لتحقيق الصفة ومنها إبرام عقد النقل البحري¹.

يعرف الفقيه "برديكاز" البيع البحري على أنه «عقد بيع تجاري يتضمن حقوق التزامات خاصة بالنسبة للمتعاقدين كنتيجة لضرورة النقل البحري لإتمام العقد»².

ظهرت البيوع البحرية نتيجة عدم إقبال الطلب على السلع خارج حدود الدولة وسيادة الاكتفاء الذاتي، مما أدى إلى عدم لجوء البلدان إلى الاستعانة بالدول الأخرى من أجل تلبية حاجياتها والبحث عن السلع في أماكن وجودها، ما دفع بالبائعين إلى عرض سلعهم في مكان وجود طالبيها، ليظهر ما يسمى بالبيوع البحرية عند الوصول³.

يمكن تعريف البيوع البحرية عند الوصول على أنها "البيوع التي يتفق فيها على عدم تسلم البضاعة، إلا في ميناء الوصول، ويكون هلاك البضاعة أثناء النقل على عاتق البائع" أو هي "التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة في ميناء الوصول".

¹- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، 2001، ص 301.
²- عثمانية منى، البيوع البحرية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء إلى دفعة 2007-2010، الجزائر، ص6
³- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، دار الثقافة لنشر، عمان، الطبعة الأولى، 1996، ص 164.

إن تسليم البضاعة ونقل ملكيتها يحدثان في ميناء الوصول، وتكون تبعة هلاك البضاعة أثناء الرحلة البحرية على عاتق البائع، بغض النظر عن مدى انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند ميناء القيام.

يتولى الشاحن أو البائع شحن البضاعة في ميناء القيام التي يتسلمها المشتري فيما بعد في ميناء الوصول، ولكون تسليم البضاعة لا يكون إلا في ميناء الوصول فإن إبرام عقد النقل البحري يقع على عاتق البائع.

تنقسم البيوع البحرية عند الوصول إلى نوعين هما:

- **البيع في سفينة معينة:** هو الذي يتم في الاتفاق بين البائع والمشتري على بيع بضاعة معينة بنوعها وكميتها في سفينة معينة في عقد البيع ذاته، أو يتم تحديد السفينة في وقت لاحق.

- **البيع في سفينة غير معينة:** وهو الذي يلتزم فيه البائع بنقل ملكية بضاعة معينة نوعها خلال مدة معينة على سفينة يختارها البائع دون أن تحدد في عقد البيع البحري¹.

بالإضافة إلى هذه البيوع نجد البيوع البحرية عند القيام والتي ظهرت نتيجة تطور المجتمعات وظهور الدول المتطورة صناعياً، تزايد الطلب على السلع، فأخذ المشتري ينشط في البحث عن مصادرها وبذلك ظهرت هذه البيوع.

¹ - هاني محمد صالح عبد الرحيم الحدثاني، محاضرات في القانون البحري والجوي، عمان، ص 37 المصدر www.wipo-org.

تنقسم البيوع البحرية عند القيام إلى زمرتين أساسيتين هما: البيع البحري كاف والبيع البحري فوب¹.

يعتبر كلا من النقل البحري والبيع البحري عمليتان مرتبطتان بعلاقة تبعية متقابلة، فلا يكفي ليكون بيع بحري نقل البضائع بحرًا، وإنما يجب أن يكون هناك عقد نقل بحري بين الطرفين، وفي حالة ما إذا تم تنفيذ البيع قبل الرحلة البحرية فإنه في هذه الحالة لا نتكلم عن بيع بحري.

إن موضوع دراستنا سيكون حول الآثار التي يترتبها عقد النقل البحري و البيوع البحرية عند القيام على الشاحن البحري، لذلك لنا أن نتساءل عن مدى تأثير هذا العقد على الشاحن البحري؟

للإجابة عن هذه الإشكالية قمنا بتقسيم خطة عملنا إلى فصلين: الفصل الأول قمنا فيه بدراسة أهم الالتزامات التي يترتبها النقل البحري والبضائع والبيوع البحرية عند القيام على عاتق الشاحن البحري، أما في الفصل الثاني من هذا البحث فإننا قمنا فيه بدراسة مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام.

¹ - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 164.

الفصل الأول:

التزامات الشاحن في عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام

يعتبر عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام باعتبارها الأكثر شيوعاً واستعمالاً من قبل التجار، عصب حركة المبادلات التجارية الدولية، فهما يتصلان بكل العمليات الاقتصادية والنشاطات الحيوية للدولة، لذلك فإن هاتين العمليتين حظيت باهتمام كبير من قبل دول العالم. وباعتبار هاتين العمليتين من العقد، فإن الطبيعة القانونية لهذا الأخير تقضي بأنه ما إن تستوفي جميع شروطه القانونية لانعقادها، فإنها ترتب، على عاتق طرفيه جملة من الالتزامات والتي يتوجب عليهم العمل بها وعلى تحقيقها والغرض من وراء ذلك هو إنجاز عملية النقل البحري¹.

نظراً لكون موضوع بحثنا يرتكز على الآثار التي ينتجها عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام على عاتق الشاحن، فإننا سنخصص دراستنا في هذا الفصل على دراسة التزامات الشاحن في عقد النقل البحري (المبحث الأول) والتزامات الشاحن في البيوع البحرية عند القيام (المبحث الثاني).

1- مالك جابر حمدي الخزاعي-البيوع البحرية، محاضرات في القانون البحري، عمان، ص 21، المصدر
www.memoironline.fr

المبحث الأول:

التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر الشاحن طرف من أطراف عقد النقل البحري، وحسب المادة 3/1 من اتفاقية هامبورغ فإن الشاحن «كل شخص أبرم مع الناقل عقدًا، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري».

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه لم يقدم تعريف للشاحن، لكن يمكن أن نفهم من خلال نص المادة 748 من القانون البحري على أن الذي يسلم البضاعة إلى الناقل مقابل حصوله على وثيقة الشحن. والشاحن في عقد النقل البحري قد يكون نفسه المرسل إليه كأن يشتري بضاعة لحسابه و يقوم بإرسالها لنفسه أو لأحد فروع تابعة لشركته.

يلتزم الشاحن في عقد النقل البحري باعتباره طرفا في هذا العقد أن يقوم بتسليم

البضاعة للناقل البحري (المطلب الأول)، والالتزام بدفع أجرة الحمولة (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل.

إن تنفيذ عقد النقل البحري يلقي على عاتق الشاحن الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل. يتوجب على الشاحن أن يحضر البضاعة التي تعود إليه وتسليمها إلى الناقل، على أن يتم ذلك في الزمان والمكان المحددين في العقد، وإن لم يتم الاتفاق على ذلك فإنه يتم العمل بالعرف السائد في ميناء التحميل، وفي حالة إخلال الشاحن بهذا الالتزام فإنه يجوز للناقل المطالبة بالتعويض بقدر الخسائر التي لحقت به، على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها¹.

إن عملية تسليم البضائع تتطلب القيام بالعديد من الأعمال حفاظاً على البضاعة من التلف ورعاية لحقوق الأطراف، وتتمثل هذه العمليات في: تغليف البضاعة (الفرع الأول)، وضع البطاقات (الفرع الثاني) وتقديم تصريحات للناقل عن البضاعة (الفرع الثالث).

¹ - المادة 772 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

الفرع الأول:

التزام الشاحن بتغليف البضاعة.

تنص المادة 43 من القانون التجاري على ما يلي «إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات وغيرها من الأشياء المنقولة».

رغم أن هذه المادة من القانون التجاري إلا أنه يمكن تطبيق محتواها على القانون البحري، إذ أنه في حالة ما إذا كانت طبيعة البضاعة تستلزم تغليفها وجب على الشاحن القيام بذلك.

يجب أن يتم تغليف البضاعة بشكل كافي يسمح لها بتحمل ما سوف تتعرض له أثناء الرحلة البحرية و تحمل عمليات الشحن و الرص التي تتم طبقا للأصول المرعية ، وعادة ما يتم التغليف عن طريق الحاويات و هي عبارة عن أوعية أو صناديق ضخمة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها سائبة أو مغلقة و تكون صالحة للاستعمال مرات عدة وتعتبر من قبيل الطرود لا الوحدات.

يقوم الشاحن بشحن بضاعته في هذه الحاويات و بتستيفها حسب معرفته بالبضاعة المحملة¹. يحق للناقل أن يفتح و يفحص محتويات الحاوية المعبأة بمعرفة الشاحن و يمكنه

نص المادة 43 من الأمر رقم 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، المعدل و المتمم.

¹ بوفنار بديعة، مرجع سابق، ص 68.

أن يرفض نقلها إذا اعتبرت غير آمنة، و أي شاحن أو مرسل إليه يحوز حاوية سوف يكون مسئولاً عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة¹.

الفرع الثاني

التزام الشاحن بوضع البطاقات على البضاعة

يقصد بهذا الالتزام وضع مختلف الرموز والعلامات الضرورية للتعريف بالبضاعة المحملة، و يلزم الشاحن بأن تكون التصريحات التي يقدمها مدغومة و موضوعة بطريقة ظاهرة على البضائع المغلفة أو على الصناديق المعبأة فيها البضائع، بحيث تضل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.² إذا لم يقم الشاحن بتنفيذ التزامه بوضع العلامات بطريقة واضحة فإن للناقل أن يورد تحفض على سند الشحن بمضمون المخالفة التي وقعت من قبل الشاحن مثل: العلامات غير واضحة، العلامات غير مقروءة، العلامات غير موجودة...، و هذا حتى يتمكن من الاستفادة من حالة الإعفاء من المسؤولية إذا هلك البضاعة نتيجة عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات، و يقع على الشاحن عبء إثبات كفاية العلامات.³

1- أحمد محمد حسني، النقل الدولي للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 المعدلة ببروتوكول بروكسل 1967 مع الإشارة إلى القوانين العربية و معاهدة هامبورغ 1967، طبعة ثانية، منشأة المعارف، ص 142.
2- المادة 755/ب من الأمر 80-76 المتضمن القانون البحري السالف الذكر و تقابلها المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل.
3- المادة 2/4 من اتفاقية بروكسل.

الفرع الثالث:

التزام الشاحن بتقديم تصريحات للناقل عن البضاعة

يتعين على الشاحن عند تسليمه البضاعة للناقل أن يقدم كتابة تصريحات تتضمن معلومات حول طبيعة البضاعة، ويعد الشاحن ضامنا لصحة تلك البيانات في مواجهة الناقل، ويتم تقييد هذه التصريحات في سند الشحن التي تثبت انعقاد عقد النقل و تلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها و يعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، و هذا وفقا لما جاء في أحكام المادة 753 قانون بحري.

يشمل التصريح على ما يلي:

1- حجم البضاعة ووزنها، عدد الطرود ،التغليف والعلامات التي يجب أن تبقى واضحة ومقروءة حتى تسليمها لصاحب الحق.

2- طبيعة البضاعة ويتعلق الأمر بالبضائع الخطرة والبضائع القابلة للاشتعال والانفجار¹.

يعتبر الشاحن ضامنا تجاه الناقل لصحة العلامات، العدد، الكمية و وزن البضاعة حسب البيانات التي قدمها، و عليه تقديم تعويض للناقل الناتج عن هلاك و تلف البضاعة و كذا تعويضه عن المصاريف الناشئة عن عدم صحة تلك البيانات، غير ان حجية هذه القاعدة مطلقة تجاه الشاحن فقط، فلا يجوز للناقل الاحتجاج بها تجاه الغير، وهذا حسب ما

1-شتوان حياة- نفس المرجع ص7

جاءت به المادة 5/3 من معاهدة بروكسل و هو نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة 753 قانون بحري.

المطلب الثاني:

التزام الشاحن بدفع أجرة الحمولة

يعتبر النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين إذ يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات معينة، حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة و وضعها في سفينة صالحة للملاحة البحرية، أما الشاحن فهو ملزم بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري و أن يدفع له أجرة الحمولة مقابل الخدمة التي يقدمها له الناقل و هي إيصال البضاعة إلى الجهة المرسلة إليها.

تعرف أجرة الحمولة على أنها المبلغ المالي الذي يلتزم الشاحن بدفعها إلى الناقل في مقابل قيام هذا الأخير بإيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء معين عن طريق البحر.¹

من خلال هذا المطلب سوف نتطرق إلى دراسة كل من تحديد و دفع أجرة الحمولة (الفرع الأول)، أثر الأخطار البحرية على أجرة الحمولة (الفرع الثاني)، و كنقطة أخيرة سندرس ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة (الفرع الثالث).

1- المادة 738 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

الفرع الأول

تحديد و دفع أجرة الحمولة

أولاً-تحديد أجرة الحمولة:

يرجع اختيار الطريقة التي تحدد بها أجرة الحمولة إلى إرادة الطرفين، فلمم مطلق الحرية في ذلك و قد جرت العادة على تقديرها حسب وزن البضاعة أو حجمها، و لكن قد يتم تقديرها على أساس الحجم و الوزن معا كما في نقل الأخشاب، أو على أساس القطعة كالسيارات، أو تقدر على أساس القيمة كالمجوهرات أو يتم تحديدها بناء على الوحدة في حالة ضخامة الشحنة و تباين طبيعة البضاعة.¹

الأصل أن تحسب الأجرة على أساس كمية البضاعة الواردة في سند الشحن، لكن قد يشترط أن تحدد الأجرة حسب كمية البضاعة في ميناء التفريغ، و يمكن تفسير هذا الشرط أن الناقل لا يكون له الوقت الكافي من أجل التحقق من كمية البضاعة عند الشحن، فيحق للناقل المطالبة بوزن البضاعة أو مقاسها أثناء إخراجها، و إذا اتفق على تقدير الأجرة حسب الكمية التي تسلم للمرسل إليه، فإنه لا يدخل في حساب الأجرة ما قد يطرأ على البضاعة من نقص أثناء السفر بسبب طبيعتها الخاصة.²

1- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة دمشق، 1975-1976، ص 195.

2- مصطفى كمال طه-مرجع سابق-ص 226

ثانيا: دفع أجره الحمولة:

يعتبر الالتزام بدفع أجره الحمولة من الالتزامات الرئيسية للشاحن البحري، و يخضع تحديدها إلى اتفاق الطرفين، فإذا لم يتضمن العقد مثل هذا الاتفاق فإن ذلك لا يؤثر على صحة العقد عند إبرامه و الدليل على ذلك أنه في حالة عدم الاتفاق على تحديد أجره الحمولة، يتم العمل بالعرف أو بأجرة المثل وقت إبرام العقد أو يتم اللجوء إلى القضاء من أجل تحديدها¹ و هو نفس ما نضمه المشرع في المادة 1/797 قانون بحري التي تنص على أنه " تترتب على الشاحن أجره الحمولة و التي تحدد مقدارها و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف"، لا أنه قد يتفق الأطراف على أن يقوم المرسل إليه بدفعها، ففي حالة الاتفاق على دفع أجره الحمولة كلها أو بعضها في ميناء القيام، فالشاحن هو الذي يتولى دفعها إلى الناقل البحري، و يترتب على ذلك أن الناقل يقبض الأجرة قبل تقديم خدمة النقل و غالبا ما يتفق على استحقاقها عند القيام إذا كان الشاحن ملتزم تجاه المرسل إليه بأداء أجره الحمولة.

لكن في حالة الاتفاق على أن تدفع كلها أو بعضها في ميناء الوصول يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذي له حق تسلم البضاعة، غير أنه في حالة عدم دفع الأجرة من قبل هذا الأخير جاز للناقل أن يعود على الشاحن، يفترض في حالة عدم تحديد الأجرة المستحقة عند الوصول في وثيقة الشحن أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن و هذه

¹ - هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعة للطباعة و النشر، د س ن، ص 264

الحجية مطلقة تجاه الغير حسن النية كونه لم يكن على علم وقت حصوله على سند الشحن أن جزءا من الأجرة أو كلها لا يزال مستحقا ، و بالتالي فإنه يجب أن يتضمن سند الشحن بيانا كافيا بمقدار الأجرة المستحقة¹.

الفرع الثاني:

أثر الأخطار البحرية على أجرة الحمولة.

يلتزم الناقل بإيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد مقابل حصوله على أجرة الحمولة، و هذه الأخيرة لا تستحق إلا إذا قام الناقل بتنفيذ التزامه، و وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه. غير أن للأخطار البحرية التي تواجه السفينة أثناء الرحلة البحرية أثر على أجرة الحمولة فقد تؤدي إلى انقضائها نهائيا (أولا)، إنقاصها (ثانيا) أو إلى بقائها (ثالثا).

أولا: حالة عدم استحقاق أجرة الحمولة:

تطبيقا لأحكام المادة 798 قانون بحري، فإنه لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة نتيجة الأخطار البحرية، فإذا هلكت البضاعة بقوة قاهرة كالغرق، أعمال الحرب، أعمال السلطة العامة ، أو حالة الحرب ينقضي التزام الشاحن بدفع أجرة الحمولة و على الربان أن يرد الأجرة التي دفعت إليه مسبقا و هذا عملا بما جاء في المادة 1/801 قانون بحري.

¹ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة الإسكندرية، د س ن، ص 172.

تطبيقاً للأحكام العامة ، فإنه إذا استحال على أحد الطرفين في العقود التبادلية تنفيذ التزاماته فإنه ينقضي التزامه و ينقضي في نفس الوقت التزام الطرف الآخر نظراً لتقابل و الارتباط الموجود بين الالتزامين.

إضافة إلى القوة القاهرة ينقضي التزام الشاحن في حالة ما إذا أهمل الناقل التزاماته المذكورة في المواد 770 - 773 - 775 من القانون البحري والمتمثلة في وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، تزويد السفينة بالتسليح والتجهيز، التموين بشكل مناسب، رص البضاعة بشكل ملائم، و نقل البضائع في الطريق المتفق عليه¹.

كذلك لا تستحق أجره الحمولة في حالة ما إذا اضطر الناقل إلى التضحية بالبضاعة من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، أو المحاولة في ذلك، غير أنه يجوز للناقل أن يورد في سند الشحن شرط و هو "استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث" و التي تسمح للناقل أن يستفي أجره الحمولة إذا ضاعت البضاعة بغض النظر عن الأسباب².

ثانياً - حالة استحقاق أجره الحمولة:

ترد على كل قاعدة عامة استثناءات، و القاعدة العامة المعمول بها فيما يخص التزام الشاحن بدفع أجره الحمولة، أنه لا تستحق الأجرة إلا إذا قام الناقل بتنفيذ التزامه و المتمثل

¹ - المادة 800 من الأمر 76-80 متعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم.

²Arnaud montas droit maritime février 2012 page 182-183.

في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه في العقد، و تسليم البضاعة إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه تسليمًا فعليًا.¹

لقد وردت استثناءات على القاعدة المذكورة حيث أنه تستحق أجره الحمولة رغم عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته و ذلك في حالات هي :

1- فقدان البضاعة بسبب عيب ذاتي في الحزم الفاسد، حيث أنه لا يتحمل الناقل أي مسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة نتيجة الحزم الفاسد و الذي قام به الشاحن البحري، في هذه الحالة يلزم الشاحن بدفع أجره الحمولة.

2- إذا كان هلاك البضاعة أو عدم التسليم قد جاء نتيجة لإهمال أو تقصير الشاحن أو من انتقلت إليه الحق كامتناع المرسل إليه من استلام البضاعة ما أدى إلى هلاك البضاعة المادة 798 قانون بحري

3- انقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة المادة 799 قانون بحري

4- إذا هلكت البضاعة لأجل النجاة العامة المادة 2/801 قانون بحري

5- إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاص بها.

6- كما تستحق أجره الحمولة في حالة مسافنة البضائع من سفينة لأخرى حسب

المادة 777 من القانون البحري

الفرع الثالث:

ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة في ميناء الوصول.

قد يتفق الأطراف أن يتم تسديد البضاعة في ميناء القيام وفي هذه الحالة لا يوجد أي إشكال كون الناقل يتلقى الأجرة مسبقاً، ولكن الإشكال يثار في حالة مع إذا تم الاتفاق على أن يتم تسديد هذه الأجرة في ميناء الوصول، ففي هذه الحالة يحتاج الناقل إلى ضمانات تضمن له استفاء حقه في أجرة الحمولة، ففيما تتمثل هذه الضمانات؟

أولاً- حق حبس البضاعة:

يعتبر حق الحبس من الضمانات التي كرسها المشرع للدائن حتى يستفي حقه، لذا خول المشرع البحري الناقل الحق في حبس البضاعة لعدم دفع أجرة الحمولة ، فيحق له رفض تسليم البضاعة والعمل على إيداعها إلى أن يدفع المرسل إليه أو الشاحن ما هو مستحق عليه والمساهمة في الخسائر المشتركة أو إذا قدم ضماناً كافياً¹ ، كما يجوز له أن يقوم بإيداع البضاعة في مستودع آمن، في حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه من أجل استلامها وإن مرّ شهرين ابتداء من يوم وصول البضاعة لميناء التفريغ جاز له أن يبيعهها بعد موافقة الجهات القضائية المختصة و إذا كانت البضاعة قابلة للهلاك أو التلف جاز للناقل أن يقوم ببيعها و يستفي حقه منها².

¹- المادة 792 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.
²- المادة 1 /795 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

ثانيا - حق الإمتياز:

تطبيقا لأحكام المادة 818/ج من القانون البحري فإنه تدخل في باب الإمتياز على البضائع المشحونة،التعويضات عن الضرر الذي لحق البضاعة،الذي يحدث في حالة امتناع المرسل إليه من تسلم البضاعة أو تأخره في تسلمها،قد يحدث أيضا نتيجة الخطأ الذي الشاحن أو أحد تابعيه.يأتي أيضا في باب الامتيازات ديون أجرة الحمولة،حيث يكون للناقل امتياز على ثمن البضاعة و هذا الامتياز مقرر بصريح العبارة في الفقرة د من المادة 818 قانون بحري.

يسقط حق الناقل في الاستفادة من حق الامتياز على البضائع المشحونة إذا لم يقدم إعتراضه لدى الربان قبل عملية التفريغ في ميناء الوصول،أو إذا لم يرفع الدعوى في أجل 15 يوم من يوم التفريغ و قبل أن تصبح البضاعة بيد أصحابها الشرعيين.

المبحث الثاني:**التزامات الشاحن في البيوع البحرية عند القيام**

تعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية، فهي تخضع للقواعد العامة إلا أن لها طابع خاص تستقل به عن غيرها من البيوع،و بما أن البيوع البحرية عند القيام من البيوع البحرية فهي إذن عقد تجاري تنشأ على أطرافها حقوق مقابل أدائه لواجباته و التزاماتهم التعاقدية.

تعرف البيوع البحرية عند القيام على أنها "البيوع التي يتفق فيها البائع على تسليم البضائع للمشتري في ميناء القيام، وينتج عن ذلك نقل ملكية البضاعة إلى المشتري مع تحمله تبعة هلاك البضاعة".²¹ سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة أهم التزامات الشاحن في البيع البحري كاف (المطلب الأول)، و التزامات الشاحن في البيع البحري فوب (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التزامات البائع في البيع البحري كاف

يعتبر البيع كاف من البيوع البحرية عند القيام ويعرف على أنه « اتفاق يتم بين البائع و المشتري، أين يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن، وشحنها على السفينة، مع التزامه بإبرام عقد نقل البضاعة، دفع أجرة الحمولة وكذا التأمين على البضاعة، وفي المقابل يلتزم المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل قيمة البضاعة ، أجرة النقل وقسط التأمين عليها »³.

ويتكون اصطلاح البيع البحري سيف C.I.F من الأحرف الأولى للكلمات الإنجليزية

.COST- Insurance-Freight

وتعني : ثمن البضاعة ، قسط التأمين وأجرة الحمولة.

¹ -Arnaud montas opct page 192-193.

³ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 164 - 165.

وباللغة الفرنسية يطلق عليه "كاف" C.A.F و الذي يتضمن:

"Cout – Assurance et Fret"¹.

يحقق البيع سيف لطرفي العقد مزايا كثيرة ، بحيث لا يلقي على البائع تبعه هلاك البضاعة أو تلفها من وقت شحن البضاعة ، فهو يحصل على ثمن البضاعة منذ تقديمه المستندات التي تحتوي على ملكية البضاعة ، التأمين وكذا نقل البضاعة.

أما بالنسبة للمشتري فإنه يعفى من إبرام عقد النقل ، والتأمين على البضاعة وتنقل إليه الملكية منذ لحظة الشحن ، وانتقال تبعه هلاك البضاعة إليه لا تؤثر عليه كثيرا كون البضاعة مؤمنة من البائع ما سيغطي له مخاطر الطريق وحصوله على مبلغ التأمين في حالة الهلاك².

يرتب عقد البيع البحري كاف التزامات على عاتق الشاحن (البائع) و المتمثلة في التزام الشاحن بإبرام عقد النقل البحري (الفرع الأول)،التزام الشاحن بالتأمين على البضاعة (الفرع الثاني) و التزام الشاحن بتسليم البضاعة و المستندات (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

التزام البائع بإبرام عقد النقل البحري.

يقع على عاتق البائع التزام بإبرام عقد النقل البحري من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول خلال فترة زمنية يحددها الأطراف، أو يتم العمل بالعرف التجاري ، و في نفس

¹- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 292.

²- عثمانية منى، مرجع سابق، ص 14.

الوقت لا يتحمل البائع مخاطر هلاك أو تلف البضاعة، كما أنه لا يتحمل أية مصاريف تستحق بعد الإرسال.

يتوجب على البائع أن يختار سفينة قادرة على نقل البضاعة إلى غاية ميناء الوصول وأن يضعها في خالة صالحة للملاحة و توفير كافة صلاحياتها كشروط المتانة والقدرة على السير أثناء الرحلة البحرية وأن تجهز بكل ما تستوجبه الرحلة بأن يزودها بالتسليح، وضع أقسام السفينة التي ستوضع فيها السفينة بحالة جيدة للحفاظ على البضاعة و نقلها¹.

عادة ما يتم أثناء إبرام عقد النقل البحري ذكر ميناء الوصول كأن يقال مثلاً: ميناء الإسكندرية ، وهذا لا يعني أن يتم تسليم البضاعة في الإسكندرية ولكن مفاده أنه على البائع إبرام عقد نقل بحري والتأمين على البضاعة حتى ميناء الإسكندرية ، وقد يحدث أن يرد البيع على بضاعة سبق شحنها وتسمى في هذه الحالة بضاعة غائمة ، وعندما تباع ينظم سند شحن بشأنها ويثبت بأن البضاعة مشحونة².

إذا ذكر أثناء إبرام عقد النقل البحري طريق الرحلة البحرية وجب على البائع الأخذ به، وفي حالة عدم الاتفاق عليه فإنه يأخذ بالطريق العادي ، وكذا في حالة تضمينه لشرط

1- لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 172.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005، ص 168.

عدم تغيير السفينة فعلى البائع مراعاة ذلك إلا إذا تضمن العقد تخويلا ضمنيا أو صريحا للبايع يسمح له بإبرام عقد نقل يجيز له تغيير السفينة¹

الفرع الثاني:

التزام البائع بالتأمين على البضاعة.

من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق البائع في البيع كاف هو التأمين على البضاعة من أخطار النقل من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ، يقوم البائع بالتأمين على الأخطار العادية والمألوفة التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية . يأخذ بعين الاعتبار أثناء إبرام عقد التأمين طبيعة البضاعة، السفينة وكذا الطريق الذي ستسير عليه السفينة².

يشترط أثناء إبرام عقد التأمين ما يلي:

* أن يغطي التأمين الأخطار البحرية بحسب الشروط المألوفة في عقد التأمين كالهلاك ، التلف ، الحريق أما الأخطار غير العادية وأخطار الحرب فلا يلتزم البائع بتغطيتها إلا إذا إتفق مع المشتري على ذلك صراحة ، أو أن خط الرحلة سيكون ضمن منطقة فيها أعمال حربية ، أو في حالة ما إذا تضمن البائع إشعارا من المشتري قبل الشحن أن يؤمن على البضاعة، على أن يتحمل المشتري نفقة هذا التأمين، و بموجب هذه العملية يلتزم البائع المؤمن بأن يؤدي إلى المشتري

¹- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 172.

²- عادل علي المقدادي، القانون البحري - الطبعة الخامسة-دار الثقافة للنشر و التوزيع 2011، ص 137.

المؤمن له مبلغا ماليا، أو عوض مالي في حالة وقوع الحادث الخطر المبين بالعقد، مقابل أقساط يدفعها المشتري المؤمن له للبائع المؤمن، و هذا حسب ما جاءت به المادة 619 قانون مدني.

* يجب أن يكون مبلغ التأمين يعادل سعر البضاعة في مكان الوصول ما يعني أن يغطي التأمين كل مكان تكون فيه البضاعة أثناء رحلتها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

* أن يجري البائع التأمين على البضاعة مع مؤمن حسن السمعة وأن يكون مؤشراً لكي يفى بالتزامه عند تعرض البضاعة للخطر ودفع مبلغ التأمين ، وإذا تحقق ذلك فإن البائع لا يكون مسؤولاً تجاه المشتري بسبب عجز المؤمن عن تأدية بدل التأمين.

تجدر الإشارة إلى أنه في حالة إخلال البائع بالتزام تأمين البضاعة فإنه تتفي صفة البيع كاف عن العقد¹.

الفرع الثالث:

إلتزام البائع بتسليم البضاعة والمستندات.

يتوجب على البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن ، وفي التاريخ المتفق عليه، وعليه إخطار المشتري بالسفينة التي يتم تسليم البضاعة على متنها، وأن

¹ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 183 - 184.

يزوده بكافة المعلومات والبيانات التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسلم البضاعة عند الوصول.¹ يتم التسليم بمجرد وضع البضاعة ظهر السفينة، وينتج عنه نقل ملكية البضاعة والمخاطر إلى المشتري.

يلتزم البائع باتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة من أجل إيصال البضاعة سالمة إلى المشتري، فيتحمل البائع الأضرار الناتجة عن سوء التغليف، العيوب الناتجة عن بطاقات التعريف بالبضاعة، وعلى البائع أن يضمن العيوب الخفية الموجودة في البضاعة في حالة مخالفة البائع لالتزاماته هذه فإنه يلتزم بدفع تعويض مقدر بحسب الفرق الموجودة بين مبلغ الدفع والتمن الحقيقي للبضاعة، ويقع عبء الإثبات على المشتري.

كما يلتزم البائع أيضا بتسليم البضاعة المتفق عليها سواءا من حيث الكمية أو النوعية، وفي حالة النقصان يجوز للمشتري رفض تسلّم البضاعة، إلا إذا كان هذا النقص راجع إلى قوة قاهرة.²

يلتزم البائع بالإضافة إلى تسليم البضاعة، تسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة وتتمثل أساسا في:

* **سند الشحن:** يجب أن يكون نظيفا، حيث لا يجوز للبائع أن يقدم سند شحن يتضمن تحفظات دونها الناقل، مما يؤدي إلى مواجهة المشتري الصعوبات عند حيازته لسند شحن غير نظيف، وعلى البائع إستبدال السند "برسم الشحن" إلى سند الشحن،

¹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 170.

² - Pierre Brunat, Lamy transport, Tome 2, Paris 1984, pages 204- 205.

لأن المشتري غير ملزم بإستلام سند برسم الشحن الذي لا يتضمن شحن البضاعة فعلا.

* وثيقة التأمين: يلتزم البائع و على نفقته تزويد المشتري بوثيقة تأمين بحري ضد

أخطار نقل البضاعة المتعاقد عليها،و يجب أن تكون صادرة من المؤمن حسن

السمعة ومشملة على الشروط الأساسية المنصوص عليها في الوثيقة الأصلية،

تمكن وثيقة التأمين المشتري من مطالبة المؤمن لضمان الأخطار المؤمن عليها.

بالإضافة إلى هذه المستندات قد يشترط المشتري وثائق أخرى منها: شهادة النوعية،

فاتورة البضاعة، شهادة المنشأ ... إلخ¹.

إن الغرض من وراء تسليم هذه الوثائق هو تمكين المشتري من التصرف في

البضاعة، التأكد من مطابقة البضاعة للشروط المتفق عليها في العقد ، كما تخوله أيضا

الحصول على تعويض من شركة التأمين في حالة هلاك أو تلف البضاعة.

تنتهي مسؤولية البائع في مواجهة المشتري منذ شحن البضاعة والتأمين عليها

وإرسال كافة المستندات المتعلقة بها إلى المشتري ، وبموجب ذلك يستحق البائع إستلام

التمن منذ إرساله لتلك المستندات وشحن البضاعة²

¹- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص 377.

²- عثمانية منى-مرجع سابق-ص 15.

المطلب الثاني:

التزامات البائع في البيع البحري فوب

يعرف البيع البحري فوب على أنه «البيع الذي يتفق فيه البائع على تسليم البضاعة المباعة لمشتري في ميناء القيام على ظهر السفينة التي يحددها المشتري، مقابل دفعه الثمن».

تسمية فوب متأتية من الأحرف الأولى للكلمة الإنجليزية¹ free on board

يرتب البيع فوب في ذمة البائع التزامات، ففيما تتمثل التزامات البائع في البيع فوب؟

هذا ما سنحاول التطرق إليه حيث سنتناول التزام الشاحن بتجهيز البضاعة

(الفرع الأول)، و التزام الشاحن بتسليم البضاعة (الفرع الثاني)، ثم التزام الشاحن

بتسليم المستندات (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

التزام البائع بتجهيز البضاعة.

يلتزم البائع أن يقوم بتجهيز البضاعة المتفق عليها في العقد ، حيث يجب أن تكون

مطابقة لشروط عقد البيع سواءً من حيث الكمية ، النوعية ، الوزن أو الحجم² وفي حالة

¹ - علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحرية، دار الجامعة الجديدة، 2003، ص 250.

² - المادة 35 من إتفاقية فينا المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع لسنة 1980.

إخلال البائع بهذا الالتزام بأن قدم بضاعة غير تلك المتفق عليها جاز للمشتري المطالبة بالتعويض عن أي ضرر يلحقه نتيجة عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد¹.
في حالة وجود مثل هذا الإخلال على المشتري إخطار البائع بذلك ، وعليه تحديد طبيعة العيب أو النقص الذي لحق بالبضاعة في مدة معقولة وإلا فقد حقه في طلب التعويض عن عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد.

الفرع الثاني:

التزام البائع بتسليم البضاعة.

يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي قام المشتري بتعيينها في الميناء المحدد لشحن البضاعة، و بالطريقة المتعارف عليها في هذا الميناء على أن يتم ذلك في التاريخ المحدد في العقد، مع إخطار المشتري بأن البضاعة قد سلمت له على ظهر السفينة، و في مقابل حصول البائع على سند الشحن الذي يعتبر دليلاً على تسليم البائع البضاعة للناقل².

في حالة عدم الاتفاق على زمان التسليم ، فيجب أن يتم ذلك في الوقت الملائم أو حسب العرف السائد في ميناء القيام.

حسب اتفاقية فيينا فإنه في حالة ما إذا قام البائع بتسليم البضاعة قبل الموعد المحدد، جاز للمشتري رفض تسلّم البضاعة أو قبولها. أما في حالة ما إذا لم يسلم البائع البضاعة

¹ - المادة 38 من إتفاقية فيينا.

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 188.

في الفترة المحددة في البيع فوب، للمشتري الحق في مطالبة البائع بالتعويض عن الأضرار التي يتكبدها عن هذا التأخير¹.

الفرع الثالث:

التزام البائع بتسليم المستندات.

يتوجب على البائع أن يسلم للمشتري المستندات المتعلقة بالبضاعة ، وهذا الالتزام لا يختلف عن التزام البائع في البيع "كاف" ومن أهم هذه المستندات:

سند الشحن: كما قلنا سابق هو وسيلة لإثبات تنفيذ البائع لالتزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل ، وعلى البائع أن يتأكد من البيانات المدونة في السند والتأكد مدى صحتها ومطابقتها لشروط العقد ، وإلا كان مسؤولاً اتجاه المشتري عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة خلو سند الشحن من بيان العلامات والكميات².

يتلاقى البيع البحري فوب مع البيع البحري كاف في كونهما من البيوع البحرية عند القيام ، وفي كلا البيعين يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة في ميناء القيام، مع انتقال الملكية إلى المشتري بمجرد شحن البضاعة وكذا تحمله لمخاطر الطريق منذ ذلك الحين، ولكن يبدو الاختلاف واضحاً بينهما أولاً من حيث الشخص الذي يختار السفينة، حيث في البيع سيف يقوم البائع باختيار السفينة التي ستشحن على ظهرها البضاعة، أما في البيع فوب فيتولى المشتري تعيين واختيار السفينة.

¹ - عثمانية منى، مرجع سابق، ص 10.

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 188.

ومن جهة الملتزم بإبرام عقد النقل البحري في البيع كاف يعتبر من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق البائع أما في البيع فوب فيلتزم بإبرام عقد النقل البحري المشتري¹ ولكن تجدر الإشارة إلى أنه يمكن الاتفاق في البيع فوب على أن ينوب البائع المشتري في إبرام عقد النقل البحري وذلك في حالة ما إذا لم يكن المشتري وكيل في ميناء القيام، فيبرم البائع عقد النقل البحري باعتباره وكيلًا عن المشتري مع استقلال هذه الوكالة عن عقد البيع، إذ لا يؤدي إخلال البائع بالتزامه كوكيل إلى فسخ البيع فوب².

¹ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الجليل، 201، ص 380.

² - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 306.

الفصل الثاني:

مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام

يرتب عقد النقل البحري والبيوع البحرية عند القيام في ذمة الشاحن جملة من الالتزامات والتي قمنا بتناولها في الفصل الأول من هذا البحث، فيقع على عاتق الشاحن الامتثال لها ، وتنفيذ العقد طبقا لها إشتمل عليه وبحسن نية¹.

تترتب مسؤولية الإخلال بالالتزام على عاتق المخل به ، فإذا حدث وأخل الشاحن بالتزاماته التعاقدية تجاه الناقل البحري، فإن ذلك سيؤدي إلى ترتيب مسؤولية عليه ، ولكن متى تثار مسؤولية الشاحن البحري؟، هذا ما سنحاول الإجابة عليه من خلال الفصل الثاني، حيث سنتناول مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري (المبحث الأول)، الثاني، ومسؤولية الشاحن في البيوع البحرية عند القيام (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري

إن للخطأ الذي يرتكبه الشاحن البحري أو أحد مندوبيه وعدم تنفيذه لالتزاماته التعاقدية، يؤدي إلى ترتيب مسؤولية الشاحن، وذلك نظرا لما يترتب ذلك من أضرار

¹ - المادة 1/107 من الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم 07-05 المؤرخ في 13 يونيو سنة 2007، الجريدة الرسمية عدد 44.

وخسائر سواء على البضاعة المحملة، أو السفينة أو ما يرتبه من أضرار على عاتق الناقل البحري أو المرسل إليه، وعليه فإن الشاحن يسأل عن هذه الأضرار التي تنتج عن تقصيره أو عن خطأه، وهذا عملاً بما جاء في أحكام القانون البحري، حيث أنه وتطبيقاً لأحكام هذا القانون فإن الشاحن يسأل عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضاعة نتيجة لخطأ أو تقصيره وكذا خطأ من ينوب عنه¹.

من خلال المادة 779 قانون بحري يتضح لنا بأن مسؤولية الشاحن تترتب ما إن يرتكب هو نفسه خطأ أو قصر في أداء التزاماته، كما يسأل أيضاً عن الخطأ الذي يرتكبه أحد مندوبيه، وهذا تطبيقاً للقاعدة العامة وهي "مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه"، لكن في حالة إدعاء الناقل البحري وتأكيده على أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، أو السفينة أو التي لحقت به كانت نتيجة لخطأ الشاحن فعليه أن يثبت ذلك، كون عبء الإثبات يقع على المدعي، فعلى من يدعي إثبات إدعاءه.

إن أساس قيام مسؤولية الشاحن هو الخطأ المثبت، فمسؤولية الشاحن هي مسؤولية تقصيرية ناتجة عن تقصيره في أداء التزامه وعن خطأه أو خطأ مندوبيه².

يسأل الشاحن عن التصريحات الخاصة بالبضاعة (المطلب الأول)، كما تترتب عليه مسؤولية و الناتجة عن التزامه بالتسليم (المطلب الثاني).

¹ - المادة 779 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

² - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 129.

المطلب الأول:

مسؤولية الشاحن عن التصريحات الخاصة بالبضاعة

تفرض المادة 753 قانون بحري التزامات على عاتق الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع المنقولة عند تسليمها إلى الناقل، ويجب أن يكون ذلك كتابيا أين يقوم الناقل بتقييدها في وثيقة الشحن بناءً على طلب الشاحن¹.

بمجرد أن يصرح الشاحن بهذه البيانات يقوم الناقل البحري بتدوينها في وثيقة الشحن، والغرض من وراء التزام الشاحن بتسليم هذا البيان هو تسهيل عملية النقل وصيانة البضاعة، ذلك أن لكل بضاعة خصوصية تجعل منها تحتاج إلى عناية خاصة².

يقوم الناقل البحري بتدوين تصريحات الشاحن البحري، بعد أن يتأكد من صحتها، لأنه سيكون مسئولاً على نقلها وتسليمها بالحالة المذكورة في سند الشحن، ولما كان الناقل لا يجد الوقت الكافي لفحص البضاعة أجاز له القانون إجراء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن، وفي هذه الحالة فإن الناقل يصدر سند شحن غير نظيف³.

يجوز للناقل البحري في حالة تشكيكه في صحة التصريحات أن يرفض تدوينها في

سند الشحن ويتعلق الأمر بـ:

1- المادة 753 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري السالف الذكر.
2- جبار محمد، آثار خطأ الناقل البحري وتابعيه على حق الضحية في طلب التعويض، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص 2010-2011، ص 87
3- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، ص 249-250.

عدد الطرود، الكمية، الوزن، وكذا علامات التعريف المتعلقة بالبضاعة عندما لا تكون مدغومة أو مختومة¹.

إن تقديم الشاحن لتصريحات كاذبة عن البضاعة المحملة، ينتج عنه إلحاق أضرار بالبضاعة المحملة (الفرع الأول)، وقد تؤدي إلى إلحاق أضرار بالسفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة

يعتبر الشاحن البحري ضامناً للناقل صحة البيانات التي صرّح بها والمتعلقة بالبضاعة سواء من حيث الكمية، الوزن، العدد، وكذا العلامات، وفي حالة تقديمه لتصريحات كاذبة، ما أدى إلى إلحاق أضرار بالبضاعة المحملة فإن الشاحن يتحمل المسؤولية عن أي خسارة أو تلف يلحق بها أثناء وجودها في عهدة الناقل نتيجة تقديمه لبيانات غير صحيحة لتضليل الناقل²، و لكون الضرر الذي يلحق بالبضاعة يأتي نتيجة لتقصيره وخطأه أثناء تقديمه معلومات عن البضاعة.

إذا ما رجعنا إلى المادة 779 قانون بحري نجدها تنص على أن الشاحن يسأل عن كل الأضرار التي تلحق بالبضائع من جراء خطأه أو خطأ مندوبيه.

يترتب عن تقديم الشاحن تصريحات كاذبة انتفاء مسؤولية الناقل البحري، إذ أنه لا

يسأل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا كان نتيجة تقديم الشاحن

¹- المادة 755 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

²- المادة 753 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

لتصريحات كاذبة و هو متعمد ذلك عن البضاعة المحملة أو عن قيمتها في سند الشحن¹، غير أن هذه القاعدة لها حجية مطلقة فقط تجاه الشاحن البحري ولا تمتد آثارها إلى الغير إذ يظل الناقل مسؤولاً تجاه الغير².

تتفى مسؤولية الشاحن في حالة وجود سند شحن يحتوي على بيانات صحيحة فيما يخص البضاعة المحملة، وللشاحن حق مطالبة الناقل عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهده³، على أن يخطر الناقل بذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة و في حالة ما اذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فإنه يتم إخطار الناقل في أجل 3 أيام من تاريخ التسليم.

الفرع الثاني:

مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالسفينة

يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضاعة، من جراء خطأ أو خطأ مندوبيه⁴ فالشاحن بالإضافة إلى مساءلته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، يسأل أيضاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة، والتي تنتسب فيها التصريحات الكاذبة التي أدلى بها الشاحن خاصة فيما يتعلق بنوعية وطبيعة البضاعة، فمثلاً إذا قام الشاحن بشحن

¹ - المادة 810 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

¹ - المادة 753 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

² - المادة 753 من الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

³ - جبار محمد، مرجع سابق، ص 87.

بضاعة سريعة الالتهاب أو متفجرة، ولم يخطر الناقل أو الربان بذلك، وأثناء الرحلة البحرية انفجرت البضاعة أو اندلع حريق فيها، ما أدى إلى إصابة السفينة بأضرار، ففي هذه الحالة يجوز للناقل مطالبة الشاحن عن هذه الأضرار وتقديم تعويضات بحسب قيمة الخسائر التي لحقت بالبضاعة.

المطلب الثاني:

مسؤولية الشاحن الناتجة عن الالتزام بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن بأن يسلم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المحددين في العقد¹، كما يلتزم أيضا بتسليم البضاعة المتفق عليها في العقد وبأن يخطر الناقل البحري بطبيعة ونوعية البضاعة المسلمة إليه² بيد أنه في حالة إخلال الشاحن بالتزاماته، فإنه يتحمل المسؤولية عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالناقل البحري. تترتب مسؤولية الشاحن و التي تنتج عن تقصيره في أداء التزامه بالتسليم في حالة تأخره في تسليم البضاعة (الفرع الأول) أو تسليمه لبضائع خطيرة مع عدم التصريح بها للناقل البحري أثناء التسليم (الفرع الثاني).

¹ - المادة 772 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم.

² - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 251.

الفرع الأول:

مسؤولية الشاحن عن التأخير في تسليم البضاعة

يعتبر التسليم عملية قانونية تتمثل في التزام الشاحن بتقديم البضاعة المنقولة إلى الناقل أو ممثله القانوني، وهذه العملية تخضع لمجموعة من الأحكام منها: التقيد بزمان ومكان التسليم المتفق عليها في العقد، كون إخلال الشاحن بالتزامه هذا قد يؤدي إلى إلحاق أضرار مالية بالناقل البحري¹، كما قد يؤدي أيضا إلى تعطيل الرحلة البحرية، وعدم قيام الناقل بالتعاقد مع أشخاص آخرين كانوا أولى بمثل هذا التعاقد، ونتيجة لذلك فإن المشرع قرر أحقية الناقل في المطالبة بتعويض عن التأخر في التسليم².

إن التعويض الذي يقدمه الشاحن للناقل عن الأضرار التي لحقت به نتيجة تأخره عن تسليم البضاعة، بمثابة تعويض عن التأخر في تنفيذ الالتزام، ويمثل هذا التعويض ما لحق الناقل أو المرسل إليه من أضرار، كرسوم الميناء أجور الطاقم، ثمن الوقود، فضلا عما فاتته من ربح بسبب توقف السفينة³، لذلك على الشاحن أن يتحمل المسؤولية الناجمة عن عدم احترامه لالتزامه بتقديم البضاعة في المكان والزمان المحددين، إذا لحق الناقل أضرار، فعندئذ يلتزم الشاحن بتقديم تعويض للناقل، على أن لا يتعدى مبلغ التعويض مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها⁴، وهذا التعويض يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة

1- المادة 753 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

2- عصام حنفي محمود، التجارة الدولية، ص25، المصدر www.pdfactory.com.

3- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 213.

4- المادة 772 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

الدفع عن البضائع المتأخرة ، و لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، و هذا حسب المادة 48 من القانون 98-05 المتعلق بالقانون البحري.

الفرع الثاني:

مسؤولية الشاحن عن تسليم البضائع الخطرة

من المسلم به قانونيا أن الشاحن لا يمكنه أن يقدم للشحن أية بضائع من النوعيات الخطرة دون أن يخطر الناقل كتابتا بطبيعتها، و بأنه مسؤول عن الضمان الذي يقدمه له، هذا تعهد في غاية الأهمية لأن أي هلاك أو تلف أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سوف يتحملة كليا الشاحن ، أو الشخص الذي تقدم بالأخطار نيابة عنه، فيلزم الشاحن بأن يذكر طبيعة البضاعة، ويتعلق الأمر بالبضائع الخطرة، البضائع سريعة الالتهاب والمتفجرات.

يلتزم الشاحن بإخطار الناقل عن مثل هذه البضائع كون لها طبيعة خاصة ونظامها الخاص بها¹. تقديمها على ذلك يجب على الشاحن أن يضع بيان على هذه البضاعة التحذير من خطورتها وبيان آخر بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكن²، لكن إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار بغير علم الناقل، جاز للناقل أو

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 71.

2- محمد السيد الفقى، مرجع سابق، ص 326.

الربان أن يخرجها من السفينة في أي وقت ويتخلص منها، في حين لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه لم يكن ليرضى بشحن تلك البضاعة على السفينة لو علم بطبيعتها، فيعتبر الشاحن عندها مسئولاً عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضاعة في السفينة¹، أما إذا كان الناقل على بينة من نوع البضاعة عند شحنها على السفينة، فإن ليس له أن يقوم بتزيلها أو إتلافها إلا إذا كانت تشكل خطراً على السفينة أو الحمولة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة إذا كان لها محل².

يترتب عن عدم تصريح الشاحن بطبيعة البضائع قبل شحنها وعدم تدوينها في الوثيقة الشحن، دفع تعويض للناقل البحري بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام أصيب بضرر أو خسارة من الوزن الإجمالي³، وفي حالة ما إذا شحنت البضاعة في حاوية فإنه تحدد المسؤولية على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن⁴.

1- المادة 1/778 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.
2- المادة 2/778 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.
3- المادة 1/805 المعدلة والمتممة بموجب المادة 48 من قانون رقم 98-05 المعدل لقانون 76-80 المتضمن القانون البحري.
4- المادة 2/805 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

المبحث الثاني:

مسؤولية البائع في البيوع البحرية عند القيام.

تقضي الطبيعة القانونية للعقد بأنه على كل طرف أن يلتزم بما جاء في العقد، غير أنه في حالة إخلال الأطراف بهذه الالتزامات فإنه تقع مسؤولية المخل بها وهذا تطبيقاً للمبادئ العامة¹.

انطلاقاً من هذه الفكرة فإنه ما إن يخل أحد الأطراف بالتزاماته تقوم مسؤوليته سواء كان هذا الإخلال كلياً أو جزئياً، ومن خلال هذا المبحث فإننا سنقوم بدراسة أهم الحالات التي تثار فيها مسؤولية الشاحن (البائع) في البيوع البحرية عند القيام، باعتباره طرفاً فيها والتي تقوم ما إن تتوفر أركان المسؤولية المدنية والمتمثلة في: الخطأ، الضرر وكذا العلاقة السببية التي تجمع بينهما وما إن تتحقق هذه الأركان يلتزم الشاحن بتعويض المشتري تعويضاً عينياً². لذا سنتطرق إلى كل من مسؤولية البائع في البيع البحري فوب (المطلب الأول)، و مسؤولية البائع في البيع البحري كاف (المطلب الثاني).

1- المادة 119 من الأمر 75- 58 متعلق بالقانون المدني المعدل والمتمم السالف الذكر.
2- أنظر في ذلك نص المادة 164 من الأمر 75- 58 السالف الذكر.

المطلب الأول:

مسؤولية البائع في البيع البحري "فوب".

يعتبر عقد البيع عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن ينقل ملكية شيء أو حق مالي للمشتري في مقابل قيام هذا الأخير بدفع ثمن نقدي¹، لذلك يتوجب على البائع بذل العناية اللازمة من أجل تحقيق ما هو ملزم به، بما في ذلك إيصال البضاعة سالمة إلى المشتري، وتسليمها في الزمان والمكان المحددين في العقد، وأن يسلم له البضاعة المتفق عليها في العقد.

إن إخلال البائع بإحدى التزاماته هذه يؤدي إلى ترتيب مسؤوليته تجاه المشتري، الذي يحق له في هذه الحالة مطالبة البائع بتعويض عن الأضرار التي لحقت به، وعمّا فاتته من كسب، وبذلك يبقى البائع مسئولاً تجاه المشتري في الحالات التالية:

- * حالة عدم مطابقة البضاعة المتفق عليها (الفرع الأول).
- * حالة تأخر البائع في تسليم البضاعة (الفرع الثاني).
- * حالة عدم التصريح ببيانات البضاعة (الفرع الثالث).

1- أنظر في ذلك المادة 351 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم السالف الذكر.

الفرع الأول:

مسؤولية البائع عن عدم مطابقة البضاعة

يلتزم البائع بتسليم الشيء المبيع للمشتري على الحالة التي كان عليها وقت البيع، فالبيع "قوب" يوجب على البائع تجهيز البضاعة حسب ما هو متفق عليه في العقد سواء من حيث الحجم، النوع، الكمية وكذا الوزن، وهذا الالتزام تضمنته المادة 35 من إتفاقية فيينا التي تنص على أنه « على البائع أن يسلم بضائع تكون كميتها، نوعيتها وأوصافها وكذلك تغليفها وتعبئتها مطابقة لأحكام العقد»، غير أنه في حالة ما إذا قام البائع بتجهيز بضاعة غير مطابقة لتلك المتفق عليها في العقد أو قدم بضاعة رديئة، مع عدم تمكن المشتري من كشفها بالفحص العادي عند الشحن، فإنه في هذه الحالة تقوم مسؤولية الشاحن¹.

يسأل البائع حسب المادة 32 من إتفاقية فيينا عن كل عيب في المطابقة يوجد وقت انتقال التبعة إلى المشتري وإن لم يظهر هذا العيب إلا في وقت لاحق.

يتوجب على المشتري في الأحوال التي لا تكون فيها البضاعة مطابقة للشروط المتفق عليها إخطار البائع بذلك محددًا طبيعة وجود العيب أو النقص الذي تختلف فيه

¹ - أحمد محمد حسني، مرجع سابق، ص 446.

البضاعة عن شروط البيع "قوب"، ويجب أن يكون ذلك خلال مدة معقولة وإلا فقد حقه بالتمسك في طلب التعويض عن عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد¹.

يتوجب على المشتري أو ممثلة القانوني أن يكون حاضراً وقت تسليم البضاعة في ميناء الشحن لفحص البضاعة قبل وضعها على ظهر السفينة للتأكد منها، وعلى البائع بناءً على ذلك أن يخطر المشتري بوقت الشحن حتى يتمكن هذا الأخير من الحضور وإجراء الفحوص التي يراها مناسبة ولازمة، وفي حالة عدم إخطار البائع المشتري، جاز لهذا الأخير أن يقوم بفحص البضاعة عند وصولها لميناء الشحن وإذا اكتشف غلط في طبيعة البضاعة المباعة له، وعدم مطابقتها لما تم الاتفاق عليه جاز له مطالبة البائع بدفع تعويض عن الأضرار التي لحقت به، نتيجة عدم مطابقة البضاعة وله أن يطالب بفسخ العقد، ويقع عبء إثبات تسليم بضاعة مطابقة على عاتق البائع².

الفرع الثاني:

مسؤولية البائع عن التأخير في تسليم البضاعة

يلتزم البائع بإعداد البضاعة، و جعلها جاهزة للشحن، غير أن هذا الأخير لا يعتبر منفذاً لالتزامه بمجرد أن يقوم بهذه العملية، وإنما يتوجب عليه أن يقوم بعملية أخرى

¹ -لطيف جبر كومانتي، مرجع سابق، ص172.

² - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 168.

مكاملة للعملية الأولى و هي تسليم البضاعة إلى المشتري، على أن يتم ذلك في الميناء المحدد في عقد الشحن ، وبالطريقة المتعارف عليها في هذا الميناء.

يتوجب على الشاحن أن يقوم بعملية التسليم وفقا للتاريخ المحدد في العقد وعليه إخطار المشتري بدون تأخير بأن البضاعة قد تم تسليمها على ظهر السفينة.

يأخذ بالنسبة لزمان التسليم، بالزمان المتفق عليه في عقد البيع، وعند عدم الاتفاق ففي الوقت الملائم طبقا لبضاعة مماثلة، وكما يجري عليه العمل في ميناء الشحن، وإذا قام بتسليم البضاعة قبل الموعد المحدد جاز للمشتري رفض البضاعة أو قبولها¹.

إذا لم يتمكن البائع من تسليم البضاعة خلال الفترة المحددة في البيع "قوب"، فللمشتري الحق في مطالبته بتعويض عن الأضرار التي تلحقه نتيجة هذا التأخير إضافة إلى المصروفات الناتجة عنه، ومن هذه المصروفات مثلا: المبالغ التي يستحملها نتيجة تأخر السفينة في ميناء الشحن، كذلك تعطيل الرحلة البحرية من شأنه أن يؤدي إلى تعطيل أعمال وتجارة الناقل، لذلك قرر المشرع أحقية الناقل في التعويض عن الضرر الذي أصابه، على أن لا يزيد هذا التعويض عن مقدار الأجرة المتفق عليها².

¹- عصام حنفي محمود، مرجع سابق، ص 29.

²- عصام حنفي محمود، نفس المرجع، ص 29.

الفرع الثالث:

مسؤولية البائع عن عدم التصريح ببيانات البضاعة

لقد أوجب المشرع على الشاحن تقديم بيانات عن البضاعة والتصريح بها للناقل الذي يقوم بتدوينها في سند الشحن، وفي المقابل ألزم الناقل بأن يصدر سند شحن نظيف خال من أي تحفظات وذلك لتسهيل تداوله على أن يحصل الناقل على خطاب ضمان كوسيلة لضمان حقه.

يترتب عن إدلاء الشاحن ببيانات غير صحيحة قيام مسؤوليته مع تعويض الناقل (المشتري) عما يلحقه من أضرار نتيجة تلك التصريحات، كي ينتج عن ذلك أيضا إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها طالما أثبت عدم صحة البيانات و يترتب عنها أيضا تعويض الناقل عما دفعه، ولكن هذا الأثر لا يمتد إلى الغير حسن النية¹.

¹ - René Rodiere, droit maritime, 12^{ème} éditions Dalloz, 1997, p 321- 322.

المطلب الثاني:

مسؤولية البائع في البيع البحري "كاف"

بات من المعمول به في جميع الأنظمة القانونية أن المخل بالتزاماته يكون مسؤولاً في مواجهة الطرف الآخر وعليه فإن إخلال البائع بالتزاماته تجاه المشتري يؤدي إلى تحمله المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة والناشئ عن إخلال البائع بالتزاماته التعاقدية تجاه المشتري والمتفق عليها في عقد البيع.

ينتج عن عدم تنفيذ البائع لالتزاماته ترتيب حق المشتري في تقديم احتجاج بشأن تخلق البائع عن أداء التزاماته، وعن مسؤولية البائع فإنها وبصفة عامة تقوم في حالة ما إذا امتنع البائع عن تسليم البضاعة المتفق عليها (الفرع الأول)، وكذا امتناعه عن تسليم المستندات اللازمة للمشتري والمتعلقة بالبضاعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

مسؤولية البائع عن عدم مطابقة البضاعة

يلتزم البائع بالتعاقد على نفقته ووفق للشروط المعتادة على نقل البضاعة محل البيع إلى ميناء الوصول المتفق عليه، فيلتزم بأن يسلم المشتري البضاعة المتفق عليها في العقد، بالإضافة إلى التزامه بتسليم البضاعة في الزمان والمكان المحددين في العقد¹.

يقوم المشتري عند تسلمه للبضاعة بالتأكد من مدى مطابقتها للعقد، ويجب أن تكون للمشتري مدة كافية من أجل فحص البضاعة، والتأكد من مدى مطابقتها لشروط العقد، فإذا اتضح للمشتري عند فحص البضاعة وجود عيب أو نقص فيها أو اكتشف عدم مطابقتها لشروط العقد المتفق عليها وجب عليه إخطار البائع بذلك محددًا العيب على أن يقوم بذلك خلال فترة معقولة، ومن اللحظة التي اكتشف فيها العيب، وإذا لم يسلم البائع البضاعة في الزمان والمكان المحددين في العقد جاز المشتري أن يطالب بفسخ العقد²، ولكن نظرا للنتائج السلبية التي تنتج عن فسخ العقد، فإنه جرى العرف على عدم مطالبة المشتري بفسخ العقد، وإنما أتت الأعراف بحل بديل، وهو تخفيض الثمن بما يعادل الضرر الذي لحقه نتيجة عدم مطابقة البضاعة، لتلك المتفق عليها في العقد، أو لتأخر البائع في تسليم البضاعة للمشتري، واستثناء على هذه القاعدة فإنه إذا جاء في العقد نص يتضمن بأنه في حالة إخلال البائع بالتزامه في تسليم البضاعة المتفق عليها، وفي الزمان والمكان المحددين

¹- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 179.

²- أحمد محمد حسني، مرجع سابق، ص 260.

في العقد، فإن جزاء ذلك هو فسخ العقد، ويتم هذا الفسخ دون اللجوء إلى الحل البديل، والمتمثل في خفض ثمن البضاعة، خاصة إذا أصبحت البضاعة غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له¹، والسلطة التقديرية تعود للقاضي في الإجابة لطلب المشتري من رفضه.

الفرع الثاني:

مسؤولية البائع عن عدم تسليم مستندات البضاعة

نظرا لأهمية الدور الذي تلعبه المستندات الخاصة بالبضاعة في التجارة البحرية، فإنه ألزمت جميع القوانين والتشريعات البائع بضرورة تسليم المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري، وتتمثل هذه المستندات على وجه الخصوص في سند الشحن، ووثيقة التأمين، والغرض من وراء اشتراط تسليم المستندات هو تمكين المشتري من التصرف في البضاعة وكذا تسليمها عند وصولها إلى الميناء المتفق عليها².

يقوم البائع وعلى نفقته بتزويد المشتري سند شحن نظيف خال من أي تحفظات وقابل للتداول يتضمن تفاصيل عن البضاعة من حيث الكمية، النوع وكذا حجم البضاعة ويقوم بتقديمه للمشتري بتظهيره إليه أو بأي وسيلة أخرى، كما يلتزم أيضا بأن يزود المشتري بوثيقة تأمين بحري ضد أخطار نقل البضاعة المتعاقد عليها³، على أن يغطي مبلغ التأمين الثمن المذكور في البيع "كاف"، ويحدد مبلغ التأمين بالعملة المحددة في عقد

¹ - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، ص 296.

² - عثمانية، مرجع سابق، ص 15.

³ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 179.

البيع كلما أمكن ذلك، في حالة تسلم المشتري المستندات يقوم بالتأكد منها وما مدى إتفاقها مع شروط عقد البيع، وفي حالة عدم مطابقة تلك المستندات فإنه يجوز المشتري رفض تسلم البضاعة مع بيان سبب الرفض¹ يسأل البائع عن العيوب الظاهرة والتي لم يصرح بها في السندات أو إذا صرّح بخلافها.

¹ - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 416.

خاتمة:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع العصب الذي تقوم عليه التجارة الدولية، و يظهر لنا ذلك من خلال المكانة التي يحتلها هذا العقد في التجارة الدولية، إذ أن ثلاثة أرباع هذه التجارة تتم عن طريق البحر.

يعتبر الناقل في عقد النقل البحري أقوى مركزاً من الشاحن، فهو الأقدر على إملاء شروطه، و فرض البنود التي يرغب إفراغها في العقد، و بصفة خاصة ما يتعلق منها بأجرة النقل، أو بإعفائه من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها. لقد أهلكت هذه الشروط عائق الشاحن ما دفعه إلى الكفاح في مختلف الدول في سبيل استصدار تشريعات يتم بمقتضاها إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية، أو على الأقل للحد منها على أن هذه المحاولات باءت بالفشل في أحيان كثيرة لاصطدامها بالمصالح القوية للناقلين.

لقد ظهر أول قانون يسعى للحد من النزاعات القائمة بين الشاحنين و الناقلين في الولايات المتحدة و ذلك في عام 1893 و سمي بقانون هارتر و كان يستهدف حماية الشاحنين ، وفي عام 1921 أثمرت جهود جمعية القانون الدولي في لاهاي حيث قامت بصياغة سند شحن نموذجي يقضي ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء التجارية ، غير أن هذه القواعد لم تكن ملزمة حيث اقتصر أثرها على الحالة التي يتفق فيها الأطراف على الأخذ بها .

نظرا لعدم فعالية قواعد لاهاي ، سعت الدول إلى إيجاد حل بديل فدعيت إلى عقد مؤتمر دبلوماسي في عام 1921 تمت المطالبة فيه بتبني قواعد لاهاي في ثوب معاهدة ملزمة للدول المصادقة عليها، و بالفعل تم التوقيع في 25 أغسطس 1924 على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي حققت بعض أهداف الشاحنين، كما حققت أيضا بعض التقدم فيما يخص حمايتهم.

يعتبر الشاحن البحري طرفا من أطراف عقد النقل البحري، لذلك فهو يلتزم بما جاء في هذا العقد، و من أهم الالتزامات التي ينشئها عقد النقل على عاتق الشاحن الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل مع اتخاذه لكافة الإجراءات اللازمة من أجل إيصال البضاعة سالمة إلى الناقل، بالإضافة إلى هذا الالتزام يقع على عاتق الشاحن التزام لا يقل أهمية عن الالتزام الأول و الناتج عن اعتبار عقد النقل عقد مقايضة و هو التزام الشاحن بدفع أجره المحمولة مع احتفاظ الناقل بكافة الضمانات التي تسمح له بأن يستقى حقه من الشاحن في حالة عدم امتثاله لالتزاماته تجاهه.

نلاحظ من خلال دراستنا بأن الشاحن لا يرتبط بعقد النقل فقط، و إنما يحدث و أن يرتبط بعقد آخر و هو عقد البيع البحري، و هذه البيوع تختلف عن عقد النقل من حيث العلاقة التي تتضمنها، فالبيوع البحرية تحكم العلاقة ما بين الشاحن و المرسل اليه، أما النقل البحري يحكم العلاقة ما بين الشاحن و الناقل.

تعتبر البيوع البحرية عند القيام من أهم البيوع المستخدمة في التجارة البحرية و ذلك نظرا لما تتمتع به هذه البيوع من مزايا، و فيه يلتزم الشاحن باعتباره بائعا مع شخص آخر هو المشتري أو المرسل إليه،¹ و هذه الأخيرة أيضا ترتب على الشاحن جملة من الالتزامات التي يتوجب عليه الامتثال لها و العمل على تحقيقها.

إن تطور المبادلات التجارية، أدى إلى تطور وسائل النقل، و هذا التطور أدى الى ظهور منازعات بين أطراف العقد و التي تنشأ بصفة عامة نتيجة إخلال أحد الأطراف بالتزاماته التعاقدية تجاه الطرف الآخر ما يؤدي إلى ترتيب مسؤولية المخل بالتزامه و على من يدعي اثبات ادعائه، و في هذا الشأن استقر العرف على الاعتماد على وثيقة الشحن و اعتبارها كوسيلة من أجل إثبات عقد النقل البحري، فهي الوسيلة القانونية لتنفيذ عقد النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة و التي يتم بموجبها نقل الجزء الأكبر من البضائع، لذلك فإن الشاحن يستعين بهذه الوسيلة من أجل إثبات قيامه بكافة التزاماته تجاه الناقل البحري و بالطريقة المتفق عليها في العقد.

إن ما يمكن ملاحظته بشأن القوانين المنظمة لعقد النقل البحري بأنها قوانين ناقصة، و هذا فيما يتعلق بالشاحن البحري فهي لم تعره اهتماما كبيرا و لم تتضمن المسائل المتعلقة به، و هذا الأمر نلاحظه على المستوى الداخلي، و كذا الاتفاقيات الدولية المنظمة له، فعلى المستوى الوطني نلاحظ بأن المشرع الجزائري لم يهتم كثيرا بموضوع الشاحن لا في الأمر 75-80 المتعلق بالقانون البحري و لا في تعديل 98-05، فالقانون البحري لم

يضمن الحماية الكافية للشاحن، وهو نفس ما نلاحظه على المستوى الدولي إذ نجد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تضمن هي الأخرى الحماية اللازمة للشاحن، فهذه الأخيرة يعترتها الكثير من النقص هذا ما دفع بالدول خاصة الشاحنة منها الى تبني معاهدة جديدة أكثر انسجاما مع تطلعاتها، وهذه الاتفاقية تمثلت في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، والتي يتم تطبيقها على العمليات التي تتم عن طريق سندات الشحن. لقد سارعت الجزائر إلى العمل بأحكامها بالرغم من عدم مصادقتها عليها، فقامت بأدراجها ضمن أحكام القانون البحري خاصة مع تعديله بموجب قانون 05-98، وهذا تماشيا مع الواقع العملي و انسجاما مع الاتفاقية، فهذه الأخيرة كان لها أثر ايجابي في حل العديد من النزاعات التي عكرت صفو الدول الناقلة و الدول الشاحنة، و أعادت التوازن لهذه العلاقات ما شجع على زيادة الحركة التجارية و ازدهارها.

فيما يخص البيوع البحرية فبرغم من أهميتها الكبيرة في اطار المبادلات التجارية و كذا اتصالها بكل العمليات الاقتصادية التي تقوم عليها كل النشاطات الحيوية في الدولة، ما يضمن تطوير الاقتصاد و توجيهه على أحسن وجه، إلا أن هذه البيوع لم تحض بالاهتمام الكافي من قبل المشرع الجزائري فهو لم يشر إليه لا في الأمر 76-80 و لا في تعديل 05-98 فالنشرع الجزائري يعرف فراغا قانونيا كبيرا في هذا المجال لذا على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في هذا المجال، و أن يعير البيوع البحرية الاهتمام اللازم بها

كونها أداة فعالة لتطوير الاقتصاد و يتوجب عليه أيضا الانضمام إلى المعاهدات الدولية المبرمة في هذا المجال و تبنيها.

و الله ولي التوفيق

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

1- الكتب:

- 1- أحمد محمد حسني، النقل الدولي للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 المعدلة ببروتكول بروكسل 1967 مع الإشارة الى القوانين العربية البحرية و معاهدة هامبورغ 1987، طبعة ثانية، منشأة المعارف.
- 2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف.
- 3- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2007.
- 4- عادل علي القداي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 1998.
- 5- عادل علي القداي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع - 2001
- 6- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 1996.
- 7- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر التوزيع، 1995.
- 8- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.
- 9- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2005.
- 10- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2006.

- 11- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي-القانون البحري-منشورات الجليلد-2001
- 12- محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة
- 13- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع-
1996
- 14- هاني دويدار، علي البارودي، القانون البحري،الدار الجامعية للنشر و التوزيع.
- 15- هاني دويدار، علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة-2003
- 16- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة دمشق، 1976.
- 2-المذكرات:

- 1:شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع،دراسة مقارنة في إطار الاتفاقية و القانون البحري الجزائري،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير،جامعة مولود معمري،تيزي وزو -
2004-2003
- 2:جبار محمد، أثار خطأ الناقل البحري و تابعيه على حق الضحية في طلب التعويض،
مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير،فرع القانون الخاص، 2010-2011
- 3:بوفنار بديعة،عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل
إجازة المعهد الوطني للقضاء، الفترة التكوينية2001-2004
- 4:عثمانية منى،البيوع البحرية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء دفعة18-
2007-2008.

3-النصوص القانونية

الاتفاقيات الدولية:

- 1: إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 المعدل بموجب بروتوكول بروكسل 1928.
- 2- إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1987 و المعروفة بقواعد هامبورغ.
- 3- إتفاقية فينا المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع لسنة 1980.

النصوص التشريعية:

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم جريدة رسمية عدد 29، بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية عدد 49.
- 2- القانون رقم 98-05 المعدل للقانون رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية عدد 47
- 3- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون البحري معدل و متمم إلى غاية قانون رقم 05-02 لسنة 2005
- 4- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يضمن القانون المدني المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية عدد 44، بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007

ثانيا: باللغة الفرنسية

1-Arnaud montas –droit maritime-février 2012.

2-pierre brunat-lamy transport-tome 2-paris-1984

3-Rène rodriere-droit maritime-12 edition-edition dallez-1997

فهرس المحتويات:

01مقدمة:
	الفصل الأول:
07	التزامات الشاحن في عقد النقل البحري و البيوع البحرية عند القيام...
08	المبحث الأول: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري.....
09	المطلب الأول: التزام الشاحن بتسليم البضاعة لناقل.....
10	الفرع الأول: التزام الشاحن بتغليف البضاعة.....
11	الفرع الثاني: التزام الشاحن بوضع البطاقات على البضاعة.....
12	الفرع الثالث: التزام الشاحن بتقديم تصريحات عن البضاعة.....
13	المطلب الثاني: التزام الشاحن بأجرة الحمولة.....
14	الفرع الأول: تحديد و دفع أجرة الحمولة.....
14	أولاً: تحديد أجرة الحمولة.....
15	ثانياً: دفع أجرة الحمولة.....
16	الفرع الثاني: أثر الأخطار البحرية على أجرة الحمولة.....
16	أولاً: حالة عدم إستحقاق أجرة الحمولة.....
17	ثانياً: حالة إستحقاق أجرة الحمولة.....
19	الفرع الثالث: ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة.....
19	أولاً: حق حبس البضاعة.....
20	ثانياً: حق الإمتياز.....
20	المبحث الثاني: التزامات الشاحن في البيوع البحرية عند القيام.....
21	المطلب الأول: التزامات الشاحن (البائع) في البيع البحري كاف.....
22	الفرع الأول: التزام الشاحن بإبرام عقد النقل البحري.....
24	الفرع الثاني: التزام الشاحن بالتأمين على البضاعة.....
25	الفرع الثالث: التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل.....
28	المطلب الثاني: التزام الشاحن (البائع) في البيع البحري فوب.....

28	الفرع الأول:إلتزام الشاحن بتجهيز البضاعة.....
29	الفرع الثاني:إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل.....
30	الفرع الثالث:إلتزام الشاحن بتسليم المستندات للناقل.....
الفصل الثاني:	
32	مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري و البيوع البحرية عند القيام.....
32	المبحث الأول:مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري.....
34	المطلب الأول:مسؤولية الشاحن عن التصريحات الخاصة بالبضاعة.....
35	الفرع الأول:مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.....
36	الفرع الثاني:مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالسفينة.....
37	المطلب الثاني:مسؤولية الشاحن الناتجة عن الإلتزام بتسليم البضاعة.....
38	الفرع الأول:مسؤولية الشاحن عن التأخير في تسليم البضاعة.....
39	الفرع الثاني:مسؤولية الشاحن عن تسليم البضائع الخطيرة.....
41	المبحث الثاني:مسؤولية الشاحن في البيوع البحرية عند القيام.....
42	المطلب الأول:مسؤولية الشاحن في البيع البحري فوب.....
43	الفرع الأول:مسؤولية الشاحن عن عدم مطابقة البضاعة.....
44	الفرع الثاني:مسؤولية الشاحن عن التأخير في تسليم البضاعة.....
46	الفرع الثالث:مسؤولية الشاحن عن عدم تصريح ببيانات البضاعة.....
47	المطلب الثاني:مسؤولية الشاحن في البيع البحري كاف.....
48	الفرع الأول:مسؤولية الشاحن عن عدم مطابقة البضاعة.....
49	الفرع الثاني:مسؤولية الشاحن عن عدم تسليم المستندات البضاعة.....
50	خاتمة:
56	قائمة المراجع:
60	الفهرس: