



جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية

النظام القانوني لعقد نقل البضائع

بحرا "دراسة مقارنة"

رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: قانون

تحت إشراف الأستاذة:

د/ يسعد حورية

من إعداد الطالبة:

أعراب كميلة

لجنة المناقشة:

- أ- د/ صبايحي ربيعة ، أستاذة، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو..... رئيسة
- أ- د/ يسعد حورية، أستاذة، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... مشرفة ومقررة
- د- جبارة نورة، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، بومرداس..... ممتحنة
- د- حامي حياة، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر..... ممتحنة
- د- ولد بوخيطين عبد القادر، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.. ممتحنا
- د- قتال حمزة، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة البويرة، البويرة..... ممتحنا

تاريخ المناقشة: -07-07-2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى روح أُمِّي الطاهرة رحمها الله وأسلكنها فسيح جناته كثيرا ما تعبت مثل
هذا اليوم

إلى أُمِّي حفظه الله لي
ورعاه وأطال في عمره

إلى أخي حنين

إلى أخواتي صبرينة ويسمين

إلى جميع أفراد العائلة
أهدي ثمرة جهري هذا

أعربكم
أعربكم كميلة

كلمة شكر

أُتقِرِم بِخَالِص الشُّكْرِ وَعَظِيم الْإِئْتِنَانِ

لِلْأَسْتَاذَتِي الْفَاضِلَةِ،

"يسعد حورية"

لِقَبُولِهَا الْإِشْرَافَ عَلَى هَذَا الْعَمَلِ

وَالِى لَجْنَةِ الْمُنَاقَشَةِ الَّتِي قَبِلَتْ مُنَاقَشَةَ هَذِهِ الرِّسَالَةِ

كَمِ أَعْرَابِ كَمِيلَةٍ.

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية:

- ت.ب.ج: تقنين بحري جزائري.
- ق.ت.ب.م: قانون التجارة البحرية المصري.
- ج.ر: جريدة رسمية.
- ص: الصفحة.
- ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.
- د.ت.ن: دون تاريخ النشر.
- د.م.ن: دون مكان النشر.
- ق.إ.م.إ.ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.
- ق.ت.م: قانون التحكيم المصري.
- د.د.ن: دون دار النشر.
- د.ب.ن: دون بلد النشر.
- ج.ر.ج: الجريدة الرسمية الجزائرية.
- ج.ر.م: الجريدة الرسمية المصرية.

ثانياً: باللغة الأجنبية

LTM : Lettre de transport maritime.

CMI : Comité Maritime International.

UNICTRAL : Commission on international trade law.

EDI : Echange de données informatisé.

FOB : Free On Board

CIF : Cost Insurance and Freight.

Ro Ro : Roll-On Roll-Of.

P: Page.

PP: De la page... à la page.

ISM : International Safety Management.

Code ISPS: code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

N° : Numéro.

IMO : Organisation Maritime Internationale

CCI : Chambre de commerce internationale.

SOLAS :Safety Of Life At Sea

IMDG : International Maritime Dangerous Goods.

MARPOL : Marine pollution

L.G.D.J: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

UNCTAD :United Nations Conference on Trade and Development.

EDI: Electronic Data Interchange Messages.

CDMO :Centre de Droit Maritime et océanique.

.

مقدمة:

ترتبط صيغ النقل عموماً بالوسيلة التي يتم من خلالها تنفيذ عملية النقل، فقد يكون النقل جويًا إذا تم بواسطة الطائرات، وقد يكون بريًا إذا تم بواسطة السيارات أو العربات، وقد يكون نهريًا إذا تم بواسطة المراكب وأخيرًا يكون النقل بحريًا إذا تم بواسطة السفن، والنقل البحري يكون إما لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع وهذا الأخير هو الذي يهتما في دراستنا. يقاس رقي الشعوب بما لديها من شبكة الطرق التي يتم بواسطتها النقل البري، كما أصبح يقاس هذا الرقي بتطور النقل الجوي وانتشار خطوطه المنتظمة على كل بقعة من بقاع العالم، كما أن رقي الشعوب أصبح يقاس كذلك بتطور النقل البحري بصفة عامة ونقل البضائع بحرا بصفة خاصة إذ يعتبر من أهم وسائل النقل المرتبطة بالتجارة الدولية والمؤثرة فيها إلى حد كبير.

يعتبر نقل البضائع بحرا أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية التي تعرف بالبيوع الدولية البحرية، أي تلك البيوع التي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحرا، وهذه البيوع يطلق عليها عمليات التصدير والاستيراد وتقتضي القيام بعدة إجراءات والعديد من الأعمال لكي تتحقق من بينها إبرام عقد نقل البضائع بحرا، فيمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأكمله ويرجع السبب في ذلك ليس لكونه فقط وسيلة جوهريّة للتعرف والاتصال بين الشعوب، وإنما أيضا جسرا ضخما للتجارة الدولية، إذ تتم عبره معظم المبادلات التجارية التي يتم نقلها بواسطة السفن.

يساهم النقل البحري في نمو وتطور المجتمعات ويعتبر معيارا من المعايير التي يقاس عليها مدى تقدم الدول وازدهارها، ومع وجود البحار وتطور صناعة السفن أصبح الطلب على نقل البضائع بحرا يتم بنسب كبيرة ولمسافات طويلة مما يوفر الجهد على الإنسان، وازدادت أهمية نقل البضائع بحرا ليس فقط لما تحققه السفينة من نقل كميات كبيرة من

البضائع ولمسافات طويلة، بل أيضا للانخفاض الملموس في نسبة تعرض البضائع للخطر نظرا للتقدم الهائل واستعمال أحدث التكنولوجيا في صناعة السفن فأصبحت أكثر أمنا.

تتمثل أهمية نقل البضائع بحرا أيضا في أن هناك الكثير من البضائع يصعب نقلها بوسائل أخرى غير النقل بطريق البحر، وذلك يرجع إلى طبيعة هذه البضائع أو إلى ضخامتها أو إلى صعوبة نقلها بالطرق الأخرى سواء البرية أو الجوية أو النهرية، كما أن السفن تسمح بالربط بين أماكن تفصل بينها البحار والمحيطات مما يضيف عليها ميزة لا تتوفر في وسائل النقل البري، كما تزداد أهمية نقل البضائع بحرا في اعتبار أجرة نقلها أقل تكلفة من نقلها برا أو جوا.

يختلف إذا دور نقل البضائع بحرا عن مختلف أنواع النقل الأخرى نظرا لما يتمتع به من مواصفات مختلفة، تتمثل فيما يلي:

- يمكن في نقل البضائع بحرا الوصول إلى مختلف أنحاء العالم التي تفصل بينها البحار، رغم اتخاذ السفينة البحر طريقا لها لنقل البضائع وتعرضها لأخطار جسيمة أثناء اجتيازها هذا الطريق مثل العواصف والأعاصير، والحوادث البحرية...إلخ.

- يمثل نقل البضائع بحرا عن طريق السفينة الوسيلة أقل تكلفة مقارنة بالنقل الجوي والنقل البري والنقل النهري.

- إمكانية حمل ونقل كميات كبيرة ومختلفة من البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

نظرا لأهمية نقل البضائع بحرا، فقد كانت المعاملات تتم عن طريق أداة قانونية تسمى بعقد نقل البضائع بحرا الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ لحساب شخص آخر يسمى الشاحن لقاء أجر معلوم، ويتم نقل البضائع بحرا بطرق ثلاث، تتمثل فيما يلي:

الطريقة الأولى: هي التي يكون فيها مالك البضاعة هو مالك السفينة فيقوم بنقل بضاعته على سفينته فلا حاجة في هذه الحالة لإبرام عقد نقل البضائع بحرا طالما أن مالك السفينة هو مالك البضاعة، فلا يثير استغلال المالك لسفينته في نقل بضائعه أية مشكلة من المشاكل التي يثيرها تنفيذ عقد نقل البضائع بحرا، لأن الناقل هنا هو نفسه الشاحن وهو المرسل إليه، ولا محل للحديث عن عقد نقل البضائع بحرا هنا.

الطريقة الثانية: عقد استئجار السفينة: يتم اللجوء إلى عقد إيجار السفينة عندما تكون كمية البضاعة المراد نقلها كبيرة بحيث يحتاج نقلها إلى سفينة كاملة أو جزء كبير من السفينة، حيث يقوم المستأجر باستئجار السفينة مقابل أجرة محددة، ويظهر في هذه الحالة أن عقد إيجار السفينة يكون بين مالك السفينة وشخص آخر هو المجهز "المستأجر"، فيقوم باستئجار السفينة إما بهيكلها أو لرحلة أو لمدة معينة.

تتعدد إذا صور إيجار السفينة بحسب مساهمة مالك السفينة (المؤجر) في إدارتها، ففي بعض الأحيان نجد أن استغلال السفينة وإدارتها يكون من حق المستأجر وحده دون تدخل من المؤجر وفي حالات أخرى يظل المؤجر محتفظا بإدارة السفينة كليا أو جزئيا مع إدارة الجزء الآخر إلى المستأجر ويستعمل عادة عقد إيجار السفينة لنقل البضائع بحرا في النقل على الخطوط الملاحية غير المنتظمة أي الجواله التي تعتمد على العرض والطلب.

الطريقة الثالثة: عقد نقل البضائع بحرا بسند الشحن: يعتبر عقد نقل البضائع بحرا بسند الشحن الوسيلة أكثر شيوعا في العالم في مجال التجارة الدولية، وقد برزت أهميته بعد اتساع نطاق التجارة البحرية بسبب نمو العلاقات التجارية بين الدول نتيجة للتقدم العلمي الكبير الذي طرأ على صناعة النقل البحري.

يعتبر عقد نقل البضائع بحرا بسند الشحن الوسيلة الأحدث الخاصة بنقل البضائع بحرا بالمقارنة مع عقد إيجار السفينة، والذي يعهد فيه الشاحن بالبضاعة للناقل ليقوم بنقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه كما تسلمها من الشاحن مقابل أجرة

محددة، وهو موضوع بحثنا مما يجعلنا نستبعد نقل البضائع بحرا عن طريق عقد إيجار السفينة.

يتم اللجوء إلى عقد نقل البضائع بحرا بسند الشحن غالبا في النقل الذي تباشره السفن ذات الخطوط المنتظمة حيث يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ دون أن يكون للسفينة التي تنقلها اعتبار هام. يمكن ألا تصل البضائع المعهودة للناقل البحري للبضائع من أجل نقلها إلى ميناء الوصول في الموعد المحدد لذلك أو من دون وجود عيب فيها سواء من حيث الكمية أو النوعية التي سلمت بها له في ميناء الشحن.

أدى هذا الوضع إلى كثرة النزاعات والصراعات بين الشاحنين من جهة والناقلين البحريين من جهة أخرى، فدعت الحاجة منذ القدم إلى وضع قواعد قانونية تنظم العلاقة بينهما، خاصة وأن نقل البضائع بحرا يتمتع بالصفة الدولية إذ يتم نقل البضاعة من ميناء الشحن الذي يوجد في بلد معين إلى ميناء تفريغ يوجد في بلد غير بلد ميناء الشحن.

حاولت الدول وضع قواعد قانونية دولية تنظم عقد نقل البضائع بحرا، حيث توصلت بعد صراع طويل بين الشاحنين والناقلين إلى وضع أول اتفاقية دولية في مجال نقل البضائع بحرا بواسطة سند الشحن سميت باتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من أجل وضع توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين البحريين والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964¹، وتم تعديل بعض أحكام هذه الاتفاقية مرتين بموجب بروتوكول 1968 وكذا بروتوكول 1979 المعروفة بقواعد (لاهاي/ فسبي).

¹-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج عدد 28، ل 3 أفريل 1964.

لم تتمكن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبرتوكولها من منح حماية كافية للشاحنين إذ جاءت أحكامها منحازة كثيرا للناقلين البحريين من خلال إدراج العديد من الإعفاءات القانونية من المسؤولية التي يمكن للناقلين البحريين الاستفادة منها.

نادى الشاحنون أمام الإعفاءات القانونية الكثيرة التي منحت للناقلين البحريين باتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بتغيير أحكام هذه الاتفاقية إذ لاقت معارضة شديدة منهم، مما أدى لإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978 والمعروفة بقواعد هامبورغ لسنة 1978 والتي كانت منحازة للشاحنين، وصادقت عليها أربع وعشرين دولة¹، إلا أن الجزائر لم تصادق عليها ولم تتضمن إليها.

توزعت عضوية الدول بين اتفاقيتين دوليتين تنظمان أحكام عقد نقل البضائع بحرا والمتمثلة في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978، هذا ما أدى إلى تنازع القوانين فيما يخص الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا وبالتالي انتفاء صفة التوحيد الدولي للأحكام المنظمة لهذا العقد هذا ما يؤدي إلى عدم استقرار المعاملات التجارية البحرية.

أدت هذه الأوضاع إلى إعداد اتفاقية جديدة تتمثل في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام لسنة

¹-DAKOURI Jean Claude,Doit des transports maritimes,L'harmattan, Paris, 2014, p 12.

وقع على هذه القواعد 28 دولة من بينها مصر، في حين صادقت عليها 24 دولة ومنها خمس دول عربية هي سورية، مصر، لبنان، المغرب، الأردن، ولم توقع عليها أي دولة عربية بدعوى ميولها لمصلحة الشاحنين أكثر من مصلحة الناقلين، وكذلك سميت هذه القواعد بهذا الاسم نسبة إلى مدينة هامبورغ في ألمانيا التي أذن لها بالتوقيع عليها، وأنها دخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992. أنظر، عبد الحي عماد الدين، «التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008»، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 32، عدد 1، سوريا، 2016، ص 112.

2009¹، التي حاولت خلق نوع من التوازن بين مصالح الناقلين البحريين من جهة ومصالح الشاحنين من جهة أخرى.

تعتبر قواعد روتردام أحدث اتفاقية دولية تنظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا، إلا أنها لم تدخل بعد حيز التنفيذ بسبب عدم وصول النصاب القانوني المطلوب لدخولها حيز النفاذ المتمثل في مصادقة 20 دولة لها حسب نص المادة 94 منها.

سعت الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا لتوحيد وتنظيم الأحكام المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا، باعتبار أن نقل البضائع بحرا يتم بين أطراف متعددة تنتمي إلى دول مختلفة.

يحتل نقل البضائع بحرا أهمية خاصة في اقتصاد الدول المطلة على البحر، نظرا لإمكانية إسهامه في تخفيض العجز التجاري، وذلك عن طريق تحقيقه أقصى استفادة ممكنة من عائدات النقل البحري.

إن الموقع الجغرافي الإستراتيجي التي تتمتع به الجزائر باعتبارها مطلة على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يمتد على طول 1200 كلم، وهو ما يعكس أهمية قطاع النقل البحري الذي يحتل مكانة هامة في الاقتصاد الوطني حيث يمثل نسبة 97% من مبادلتها الخارجية².

اهتمت الجزائر بتنظيم عقد نقل البضائع بحرا خصوصا بعد الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر، ويرجع ذلك إلى أن هذا العقد يحتل حيزا كبيرا في العلاقات التجارية مما أدى

¹ -يجب التنبيه إلى أن هناك من الكتاب من يرجع تاريخ قواعد روتردام إلى سنة 2008، وهناك كتاب آخري يرجعون تاريخ قواعد روتردام، إلا أن في دراستنا أيدنا الكتاب الذين يرجعون تاريخ قواعد روتردام لسنة 2009 وهي السنة التي فتحت هذه القواعد للتوقيع في روتردام بهولوندا ابتداء من 23 سبتمبر 2009.

² -HADOUM Kamel , «Les investissements maritime et portuaire n Algérie : La consécration du régime de la concession», revue neptunus, vol 20, n° 1, CDMO, université de nantes, 2014, p1.

بالمشرع الجزائري إلى الاهتمام بهذا النوع من العقد وهو الأمر الذي تفتن إليه وقام بتنظيمه في الباب الثالث من التقنين البحري¹.

اهتمت مصر أيضا بنقل البضائع بحرا باعتبارها دولة ساحلية، إذ تعتبر ملتقى ثلاث قارات وهي: أوروبا وآسيا وإفريقيا ومفرق بحرين هامين يمتد أحدهما وهو البحر الأحمر إلى المحيط الهندي ويمتد الآخر وهو البحر المتوسط إلى المحيط الأطلنطي، وتجري بها قناة السويس لتصل الشرق بالغرب.

نتيجة للموقع الجغرافي المتميز لمصر، أصبحت لموانئها دور عظيم الشأن في مجال المبادلات التجارية البحرية مما أدى بالمشرع المصري إلى تنظيم أحكام عقد نقل البضائع بحرا في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990².

باعتبار عقد نقل البضائع بحرا من أهم عقود التجارة الدولية، ونظرا لأهمية نقل البضائع بحرا والأهمية الذي عرفته صناعة السفن فقد خصته الاتفاقيات الدولية والقانونين الجزائري والمصري بطبيعة قانونية تميزه عن مختلف العقود الأخرى، كما تباينت في تنظيمها للآثار القانونية التي يربتها هذا العقد.

حاولت الاتفاقيات الدولية في مجال عقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي والتشريعات الوطنية (الجزائري والمصري) في تنظيمها لعقد نقل البضائع بحرا التوفيق بين اعتبارين هامين، يتمثل الأول في حماية الشاحنين أصحاب البضائع، والثاني في تشجيع الاستثمار في المجال البحري عن طريق حماية الناقلين البحريين أي حماية مشروعات النقل

¹-الباب الثالث من أمر رقم 76-08، مؤرخ في 28 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر. عدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر. عدد 46، لـ 18 أوت 2010.

²-قانون رقم 8 لسنة 1990، يتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م. عدد 18 لـ 3 ماي 1990.

البحري، وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة" انطلاقا من الإشكالية التالية:

فيما تتمثل خصوصيات عقد نقل البضائع بحرا في كل من الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا العقد والقانونين الجزائري والمصري؟

بالعودة إلى أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا وكذا القانونين الجزائري والمصري نجدها قد خصت تنظيم عقد نقل البضائع بحرا بأحكام قانونية تباينت فيما بينها.

للإجابة عن الإشكالية المطروحة لا بد من دراسة الموضوع كما ورد في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا والقانونين الجزائري والمصري باعتماد المنهج التحليلي والمقارن يتناول أهم المواضيع التي فصلت فيها الاتفاقيات الدولية في مجال نقل البضائع بحرا وكذا القانونين الجزائري والمصري مع عرض بعض الأحكام القضائية في بعض المواضيع من هذا المجال.

سننتبع في هذه الدراسة خطة مقسمة إلى بابين وكل باب إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين، وذلك على المنوال الآتي:

الباب الأول: الطبيعة القانونية لعقد نقل البضائع بحرا

الفصل الأول: ماهية عقد نقل البضائع بحرا

المبحث الأول: الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا

المبحث الثاني: مفهوم عقد نقل البضائع بحرا

الفصل الثاني: وثائق نقل البضائع بحرا

المبحث الأول: سند الشحن البحري

المبحث الثاني: وثائق نقل البضائع بحرا من غير سند الشحن البحري

الباب الثاني: آثار عقد نقل البضائع بحرا

الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: التزامات أصحاب الحق في البضاعة

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: فض منازعات عقد نقل البضائع بحرا

الباب الأول

الطبيعة القانونية لعقد نقل البضائع بحرا

يعتبر نقل البضائع بحرا ظاهرة لا غنى عنها سواء في المجال الاقتصادي أو المجال التجاري للدول المطلة على البحر، فيمثل نقل البضائع بحرا أحد أهم الوسائل في مجال التجارة الدولية خاصة بعد التطور الكبير الذي عرفته صناعة النقل البحري والسفن التي تستعمل لنقل كميات هائلة من البضائع وبأثمان منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى كالنقل الجوي والبري والنهري.

يتمثل نقل البضائع بحرا في ذلك التصرف المادي الذي يأتي العقد ليضفي عليه الصبغة القانونية، فيعد هذا العقد من أهم التصرفات القانونية المعتمدة في التجارة الدولية، كما يعتبر محركا للنشاط الاقتصادي للدول التي تعتمد عليه في اقتصادياتها.

يتأثر عقد نقل البضائع بحرا بالتطورات المختلفة التي تحدث في البيئة المحيطة به وبأطرافه، فهذا العقد تأثر تأثرا بالغا بالتطور المذهل الحاصل في مجال الملاحة البحرية وصناعة السفن.

اهتم المجتمع الدولي أمام هذا الوضع بتنظيم أحكام عقد نقل البضائع بحرا هذا ما أدى إلى إبرام ثلاث اتفاقيات دولية في هذا المجال، كما سعت الدول بدورها إلى وضع تشريعات وطنية تنظم أحكام هذا العقد من بينها الجزائر ومصر.

يتميز عقد نقل البضائع بحرا بطبيعة قانونية خاصة تميزه عن غيره من عقود نقل البضائع الأخرى سواء الجوية أو البرية أو النهرية، وتظهر الطبيعة القانونية الخاصة لهذا العقد في ماهيته الذي يختلف عن عقود نقل البضائع الأخرى (الفصل الأول)، وكذا في الوثائق المستعملة في نقل البضائع بحرا (الفصل الثاني).

الفصل الأول

ماهية عقد نقل البضائع بحرا

يحتل النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا مكانا متميزا في مختلف الأنظمة التشريعية، فهو يعبر عن أهم التصرفات الواردة في الحياة اليومية التي تعيشها الدول، ويعد محورا لنشاطهم الاقتصادي الذي تنشأ عنه أغلب الالتزامات.

تأكيدا على أهمية عقد نقل البضائع بحرا في مجال التجارة الدولية وحركة البضائع تم تنظيم أحكامه القانونية سواء على المستوى الدولي وذلك بإبرام ثلاث اتفاقيات دولية في هذا المجال تتمثل في كل من اتفاقية بوركسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009، وعلى مستوى التشريعات الوطنية منها الجزائري والمصري(المبحث الأول)، يتمثل الهدف من ذلك تنظيم العلاقة بين أطراف العقد وهذا ما يظهر طبيعته القانونية الخاصة به من جهة.

تظهر من جهة أخرى الطبيعة القانونية الخاصة بعقد نقل البضائع بحرا من حيث مفهومه الذي يختلف عن مفهوم عقود نقل البضائع الأخرى(المبحث الثاني).

المبحث الأول

الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا

استخدم نقل البضائع بحرا بموجب سند الشحن في المعاملات التجارية بين الدول المطلّة على البحر، فكان الشاحن هو الطرف الضعيف اقتصاديا من الناقل البحري في العلاقة التعاقدية، الأمر الذي أدى بالناقل فرض شروط اتفاقية يدرجها في سند الشحن تحد من مسؤوليته ولا يمكن للشاحن إلا القبول بها دون مناقشتها، فالشاحن كان بحاجة إلى حماية قانونية عن طريق وضع قواعد إلزامية تحكم عقد نقل البضائع بحرا خاصة القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، وهذا ما تقطن إليه المجتمع الدولي عن طريق وضع أحكام قانونية تنظم هذا العقد على المستوى الدولي (المطلب الأول)، كما تفتنت إليه التشريعات الوطنية منها القانون الجزائري والمصري إذ تم وضع أحكام قانونية منظمة لعقد نقل البضائع بحرا في كلا التشريعين (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي

تم الاهتمام بعقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي نظرا للأهمية الذي يكتسبه هذا العقد في مجال التجارة الدولية وحركة البضائع بين الدول.

تم تنظيم أحكام عقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي، وتعتبر اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وتعديلاتها أول اتفاقية دولية ملزمة في هذا المجال (الفرع الأول)، لتأتي بعدها قواعد هامبورغ لسنة 1978 (الفرع الثاني)، وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009 التي لم تدخل بعد حيز النفاذ (الفرع الثالث).

الفرع الأول

اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وتعديلاتها

تعتبر اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أول اتفاقية دولية تنظم عقد نقل البضائع بحرا (أولا)، وقد تم تعديل أحكام هذه الاتفاقية مرتين (ثانيا).

أولا: اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

تعتبر اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أول اتفاقية تنظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي باعتبار أن هذا العقد يتصف بالصفة الدولية.

1-خلفيات ظهور اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن أو الدوافع

المؤدية لظهور اتفاقية بروكسل

يعود السبب إلى التفكير في إبرام الاتفاقية الدولية حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والتي يطلق عليها اتفاقية بروكسل إلى انتشار شروط الإعفاء من المسؤولية التي درج الناقلون على تدوينها في سندات الشحن بحيث أصبحت مألوفة، ولقد ترتب على إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها وبصفة خاصة شرط الإهمال، أن أهمل الناقلون وتابعوهم بالمحافظة على البضاعة والعناية بها اعتمادا منهم على أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبها حتى ولو كان مرجعها الغش من جانب تابعيه¹.

أدى هذا الوضع إلى غضب الشاحنين وشكواهم منها ونادوا بضرورة تدخل المشرع ووضع قواعد قانونية آمرة تقرر بطلان مثل هذه الشروط، لأن مثل هذه الشروط تجعل من تنفيذ العقد مرهونا على إرادة الناقلين وفقا لمشيئتهم طالما أن الأمر في النهاية يؤدي إلى إعفائهم من

¹-جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة، بن عكنون، الجزائر، 2008، ص 14.

المسؤولية وفقا لشروط يدرجونها في سندات الشحن بمحض إرادتهم دون مناقشتها من طرف الشاحنين، لاسيما وأن التأمين على البضائع لم يكن يرفع عن الشاحنين الضرر الذي يصيبهم جراء هلاك أو تلف أو تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ نظرا لارتفاع أقساط التأمين بسبب وجود شروط الإعفاء من المسؤولية في سند الشحن¹.

لم يكن الشاحنون وحدهم في ميدان الكفاح ضد المجهزين، بل انضم إليهم المؤمنون الذين كان يتعذر عليهم الرجوع على الناقلين بعد قيامهم بتعويض الشاحنين عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بسبب شروط الإعفاء من المسؤولية، كما تضررت البنوك من ضعف القيمة الائتمانية لسندات الشحن، وهي التي تقوم على أساسها الإعتمادات المستندية التي تمنحها البنوك لعملائها بسبب ما يدون في هذه السندات من شروط إعفاء من المسؤولية ومن تحفظات خاصة بالبضاعة المشحونة².

لم تتجح رغم ذلك جهود الشاحنين لتقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، لذلك بادرت بعض الدول الشاحنة إلى إصلاح تشريعها الوطني بما يكفل مصالحها، وجاءت في مقدمة هذه الدول دولة كانت في ذلك الوقت من الدول الشاحنة وهي الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تقدم أحد الكونجرس وهو السناتور Michel D.HARTER إلى المجلس بمشروع قانوني يهدف إلى فعالية سند الشحن كأداة لإثبات تسليم البضاعة إلى الناقل بحالتها الموضحة بالسند وإلى إقامة شيء من التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

صدر نتيجة ذلك قانون في 13 فيفري 1893 حاملا اسم مقترحه Harter Act وساريا في جميع الولايات محققا لأمرين، يتمثل الأول في وضع القانون على عاتق كل مجهز أو ربان سفينة تشتغل بنقل البضائع وتبحر من أحد موانئ الولايات المتحدة إلى ميناء أجنبي التزاما

¹-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 14.

²-طه مصطفى كمال، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993، ص 236.

بتسليم سند شحن مشتملا فيما يتضمنه على عدد الطرود المشحونة والعلامات المميزة لها وبيان عما إذا كان تعيين وزنها قد تم بمعرفة الشاحن أم الناقل ووصف الحالة الظاهرة للبضاعة¹، أما الثاني فجاء الأمر سخيا في تعداد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ولكنه أقام المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض فألقى على الناقل عبئ إثبات سبب الإعفاء، وأبطل شروط الإعفاء من المسؤولية في غير الحالات المذكورة في القانون.

كان لهذا القانون أثر عميق في تشريع النقل البحري، إذ نقلته العديد من التشريعات الوطنية لاسيما في الدول الشاحنة وكان نذيرا لملاك السفن بحتمية التغيير، وحائزا للمنظمات الدولية وأنموذجا اهتدت به فيما أعدته من مشروعات².

لاقى قانون هارتر الأمريكي استحسانا كبيرا، لذلك تأثرت به الكثير من القوانين في أوائل القرن العشرين، فامتد إلى بلاد أنجلوساكسونية أخرى، فوضعت في قوانينها مثل القانون الأسترالي لسنة 1904 والنيوزلندي لسنة 1908 والكندي لسنة 1919، وكان الشاحنون الفرنسيون يعتبرون قانون هارتر الأمريكي منذ صدوره قانونا مثاليا يحمي حقوق الشاحنين دون الإضرار بمصالح المجهزين "أصحاب السفن والناقلين"، ولكن لوحظ أنه لا يمكن حرمان المجهزين الفرنسيين من شروط الإعفاء من المسؤولية إلا بموجب اتفاق دولي حتى لا يضعف الناقلون الفرنسيون أمام الناقلين الأجانب في المنافسة الدولية، ذلك أن الناقل الذي يجد أن مسؤوليته محدودة يستطيع أن يطلب أجرة نقل أقل من تلك التي يطلبها من يعلم أن مسؤوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها، وهكذا تكون أجور الناقلين الفرنسيين أعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف مركزهم، فظهرت ضرورة التوحيد الدولي لمركز الناقلين، كما وجدت

¹-KENGUED Ebénéze, « Le partage équitable du trafic maritime international : Entre conflits d'intérêts et libéralisation des transports en Afrique », revuenepentunus, n° 20, CDMO, université de nante, Paris, 2014, p 6.

²-شفيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، (د.ت.ن)، ص ص7، 8.

بريطانيا نفسها تحت ضغط دول الدومنيون* وهي دول شاحنة وليست ناقلة، إذ طالبت بإدخال نصوص قانون هارتر الأمريكي في القانون الإنجليزي.

اتجه التفكير على إثر ذلك لوضع سند شحن نموذجي ينظم مسؤولية الناقل، وبذلك يؤمن الشاحنون ومعهم المؤمنون وأصحاب المصارف (البنوك) كما يؤمن المجهزون أخطار المنافسة، واحتضنت هذه الفكرة جمعية القانون الدولي فتم عقد مؤتمر لاهاي ضم ممثلي المجهزين والشاحنين والبنوك، انتهى بوضع قواعد لاهاي لسنة 1921، ولم تكن لهذه القواعد صفة ملزمة بل كانت تستمد قوتها من اتفاق الأطراف على الأخذ بها.

كان من المنتظر أن تتوحد شروط عقد النقل البحري نتيجة الاتفاق المذكور على قواعد لاهاي 1921، غير أنه اتضح عدم إجماع شركات الملاحة على الأخذ بها اعتقادا من البعض بأن بقاء العقد حرا أصلح للمعاملات التجارية¹.

لم تشفي قواعد لاهاي لسنة 1921 غليل الشاحنين، إذ قلما كان يقبل الناقلون تطبيق قواعد لاهاي على سندات الشحن التي يبرمونها، لذلك تقدم الشاحنون بشكاوى يطالبون فيها وضع قواعد قانونية ملزمة تنظم مسؤولية الناقل وتحد من تعسفه في وضع شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن.

قامت الدول بتنظيم خطوة أخرى في سبيل وضع قواعد تنظم مسؤولية الناقل البحري وتحد من شروط إعفائه من المسؤولية تكون لها قوة ملزمة في التشريعات الداخلية للدول الموقعة وتكون متعلقة بالنظام العام من أجل هذا فكرت الدول في وضع اتفاقية دولية توفق بين أصحاب المصالح الحقيقية في سندات الشحن، وهم الشاحنين والمؤمنين وشركات البنوك من جهة والناقلين من جهة أخرى، وتكون قواعد هذه الاتفاقية ملزمة لهم تتعلق أحكامها بالنظام

¹-*يجب التوضيح أن دول الدومنيون هي الدول التي تم الإشارة إليه مثل أستراليا، نيوزلندا وكندا، وكانت هذه الدول دول شاحنة تعتمد على غيرها في نقل البضائع، خليل ابراهيم محمد خليل، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص 16 إلى 18.

العام في داخل تشريعاتهم الوطنية، وانتهى بهم الأمر إلى عقد اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924¹.

2-إقرار اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

لم تتحقق آمال أصحاب المصالح الذين وضعوا قواعد لاهاي لسنة 1921، فمن طبق هذه القواعد كان يمثل القليل من ملاك السفن والناقلين، ورفض الكثيرون الالتزام بها، فالحرية التعاقدية من مصلحة التجارة الدولية²، إذ أحجم كل ذي شأن عن البدء بإتباع القواعد قبل أن يتبعه غيره، مما قطع بعدم جدوى القواعد الاختيارية.

انعقد أمام هذا الوضع مؤتمر بمدينة بروكسل في شهر أكتوبر 1922، وذلك من أجل مناقشة مشروع الاتفاقية الدولية الخاصة بالامتيازات البحرية ومشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية ملاك السفن، وعرض على المؤتمر في أيامه الأخيرة اتفاقية ثالثة تتعلق بالنقل البحري بموجب سند الشحن، وكان المشروع مقبولا إذ كاد يكون نقلا حرفيا من قواعد لاهاي لسنة 1921³.

لم يعترض المؤتمر على موضوع هذه القواعد لكنه لاحظ أن صياغتها تحتاج إلى التنقيح لتكون صالحة لاتفاقية دولية تأمل في اجتذاب أكبر عدد من التصديقات، لهذا قرر المؤتمر الموافقة على مشروع الاتفاقية من حيث المبدأ لكنه شكل لجنة من اثني عشرة دولة لمراجعة الصياغة.

حاولت اللجنة التخفيف من الطابع الإنجليزي الذي ساد صياغة النصوص، لكن هذه المحاولات لم تسفر إلا على إدخال تعديلات طفيفة قليلة الأهمية، إذ رُجِحَ الرأي الذي كان

¹-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 19.

²-خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 18.

³ -DELEBECQUE Philippe, Le droit international des transports maritimes, martinusnijhoffpublishers, London, 2001, p 21.

يستصوب نقل قواعد لاهاي بموضوعها وصياغتها لأنها حازت على رضا غالبية ذوي الشأن في النقل البحري وكل تغيير فيها قد يؤدي إلى إعادة فتح باب الخلافات والجدل¹.

انتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، والتي جرى العرف على تسميتها "قواعد لاهاي" (Hague Rules) لأن أساسها هو قواعد لاهاي السالفة الذكر².

تتعلق نصوص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

ألق باتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بروتوكول توقيع نص فيه على أنه يمكن للدول المتعاقدة تنفيذ هذه الاتفاقية إما بإعطائها قوة القانون أو بإدخال القواعد التي تقرها هذه الاتفاقية في تشريعها الوطني الذي يتناسب مع هذا التشريع³.

تم التوصل أخيرا وبعد صراع طويل ومزير بين الشاحنين والناقلين إلى وضع اتفاقية دولية وهي اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بسند الشحن لسنة 1924، إذ نجد أنه انضمت لهذه الاتفاقية العديد من الدول، سواء تلك التي تمثل الشاحنين أو الناقلين، كما أن دولا كثيرة لم تتضمن لها رسميا ولكنها ضمننت قوانينها الوطنية قواعد تتفق مع أحكام الاتفاقية⁴.

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حددت نطاق تطبيقها كما استبعدت بعض الأحكام من نطاق تطبيقها.

¹- شفيق محسن، المرجع السابق، ص ص 9، 10.

²- RIPERT George, Droit maritime, tome 2, Dalloz, Paris, 1952, p 225.

³- طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 237.

⁴- حداد حمزة، «اتفاقية هامبورغ 1978 للنقل البحري، العقود التي تخضع للاتفاقية بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل 1924»، مجلة دراسات، مجلد 7، عدد 2، الأردن، 1971، ص 127.

أ-نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

يتحدد نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بما ورد في الاتفاقية من تعريفات تم النص عليها في مادتها الأولى بالإضافة إلى بعض مواد أخرى.

يلاحظ أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ليست تقنيًا شاملاً للنقل البحري ينظم كل أنواعه وصوره فهي كما ينبئ عن ذلك اسمها خاصة بسندات الشحن¹، لذلك يجب معرفة نطاق تطبيق هذه الاتفاقية.

أ-1-تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على النقل بسند الشحن

تطبق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حسب نص المادة 1 البند ب منها على عقود النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا، وكذلك تنطبق على سند الشحن أو على وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند².

يبدو النص واضحا في أن الاتفاقية لا تنطبق على عقود إيجار السفينة مالم يصدر سند الشحن من صاحب السفينة وينتقل هذا السند إلى يد طرف ثالث، بمعنى أن أحكام الاتفاقية لا تسري في العلاقة بين مؤجر السفينة وبين مستأجرها "الشاحن الأصلي" حتى لو صدر سند شحن في العلاقة بينهما، إلا أن تحويل سند الشحن إلى حامل آخر غير الشاحن فإن أحكام هذه الاتفاقية تنطبق، وتظل تنطبق على العلاقة بين الناقل وأي حامل جديد لسند الشحن، وإذا

¹-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 24.

²-الشواربي عبد الحميد، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 396.

عاد سند الشحن إلى يد الشاحن الأصلي الذي هو طرف في سند الإيجار فإن الاتفاقية لا تنطبق أيضا لأن العلاقة تبقى بينهما بموجب سند الإيجار¹.

ترجع العلة في هذه التفرقة إلى أن القصد في التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري هو حماية الشاحنين الذين كان المجهزون يفرضون عليهم شروطهم دون أن يستطيعوا مناقشتها، وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالمستأجرين الذين يتمتعون بكامل حريتهم في مناقشة شروط سندات الإيجار نظرا لتكافؤ القوى بين المستأجرين والمجهزين، هذا يرجع إلى أن سند الإيجار ليس محلا للتداول كسند الشحن مما تنتفي معه الحاجة إلى حماية الغير.

تنطبق الاتفاقية أيضا على أية وثيقة مماثلة لسند الشحن تكون سندا لنقل البضائع بحرا، ومن بين الوثائق المماثلة لسند الشحن السند برسم الشحن وأمر التسليم إذا كان مؤشرا عليه من الريان أو الناقل².

أ-2-تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

على المرحلة البحرية دون العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ

تنص المادة 1 البند هـ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها.

يتضح مع ذلك أن الاتفاقية لا تسري إلا على المرحلة البحرية من الرحلة التي تبدأ من الشحن وتنتهي عند التفريغ، أما العمليات السابقة على الشحن التي تشمل نقل البضائع إلى رصيف الميناء أو نقلها في الصنادل فلا تسري عليها أحكام الاتفاقية، كذلك لا تسري أحكام الاتفاقية على العمليات اللاحقة للتفريغ وتخضع بالتالي للقواعد العامة³.

¹-خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 31، 32.

-LEGRAND Gérard, MARTINI H, Le petit export, édition Dunod, Paris, 2009, p10.

²-طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 239.

³-دويدار محمد هاني، البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، (د.ت.ن)، ص 203.

يخالف بذلك هذا الحكم ما استقر عليه القضاء من أن عقد النقل البحري يشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تكون هذه العمليات جميعها كلا لا يتجزأ تسري عليه شروط سند الشحن، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، والشرط الجوهرى لإعمال هذا المبدأ هو أن يتحمل الناقل البحري القيام بالعمليات السابقة على عملية النقل البحري بمعنى الكلمة أو اللاحقة لها، أما لو قام بها أشخاص آخرون لحساب الشاحن أو المرسل إليه فإنها لا تكتسب صفة النقل البحري ولا تسري عليها شروط سند الشحن¹.

يعتبر قيام الناقل بهذه العمليات امتداد لعقد النقل البحري ذاته، وكل ما ذهب إلى اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 هو تحديدها للعمليات التي تخضع لأحكامها وإيجاد قواعد ملزمة للمرحلة البحرية السابقة والمرحلة اللاحقة بها لأحكام القواعد العامة للأطراف أنفسهم وفقا لمبدأ الحرية التعاقدية.

يستخلص مما تقدم أن للناقل التمسك بما يرد في سند الشحن من شروط إعفاء المسؤولية بالنسبة للهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة قبل الشحن وبعد التفريغ، وإذا تعذر تحديد وقت حصول الضرر للبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ أو أثناء المرحلة البحرية، فإنه يفترض وقوعه في المرحلة البحرية من النقل إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر قد حدث قبل الشحن أو بعد التفريغ².

أ-3-تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

على النقل البحري الدولي

نصت المادة 10 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يصدر في إحدى الدول المتعاقدة».

¹- طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص ص 240، 241.

²- الشرقاوي محمد سمير ، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 68.

أثارت المادة 10 من هذه الاتفاقية مشاكل كثيرة في تطبيقات القضاء لدى مختلف الدول التي انضمت إليها والتي أدت إلى تعديلها فيما بعد.

ثار التساؤل بصفة خاصة عما إذا كان نص المادة 10 يحدد بطريقة جامعة مستوعبة نطاق تطبيق الاتفاقية بحيث يسري على كل سند شحن يصدر في إحدى الدول المنضمة إليها، كما ثار التساؤل أيضا عما إذا كان هذا النص يعتبر بمثابة ضابط إسناد إلى القانون الواجب التطبيق في مجال تنازع القوانين بين الدول المنضمة إلى الاتفاقية؟¹.

ب-استبعاد بعض الحالات من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد

سندات الشحن لسنة 1924

استبعدت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بعض الحالات من الخضوع لأحكامها يمكن إيجازها فيما يلي:

ب-1-استبعاد نقل البضائع على سطح السفينة من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل

حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

لا يخضع النقل البحري لأحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 إذا اتفق على شحن البضائع على سطح السفينة، وذلك تطبيقا لنص المادة 1 البند ج من الاتفاقية².

¹-المقدم صلاح محمد، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة -دراسة مقارنة في القانون البحري-، الدار الجامعية، بيروت، (د.ت.ن)، ص 269.

-كوماني لطيف جبر، «شروط الإعفاء من المسؤولية في النقل البحري للبضائع»، مجلة التجارة، عدد 1، بغداد، 1980، ص 55.

²-تنص المادة 1 البند ج من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي:

ج-"بضائع" تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة».

ترجع العلة من استبعاد هذا النوع من نقل البضائع من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 إلى ما يتسم به من مخاطر خاصة، فالسفينة تكون معرضة لظروف طبيعية وأحوال جوية أثناء الرحلة البحرية قد تصيب البضائع بأضرار بالغة في حالة شحنها على سطح السفينة¹.

يكون بذلك الأصل أن يتم شحن البضائع في عنابر السفينة حيث تكون بمأمن من التأثير بالظروف الطبيعية غير العادية، ومع ذلك هناك أحوال يتحتم فيها على الناقل البحري شحن البضائع على سطح السفينة، كما أنه قد يتم الاتفاق على الشحن بهذه الكيفية لأن تكلفة نقل البضائع تقل عادة في مثل هذه الحالة عن تكلفة نقل البضائع المشحونة في عنابر السفينة²، ومن ثم ترك نقل هذه البضائع لحكم القواعد العامة والإبقاء على الحرية التعاقدية بالنسبة إليها.

يشترط لعدم تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على البضائع المشحونة على سطح السفينة، أن يذكر في عقد النقل أن البضاعة شحنت على سطح السفينة، وأن تكون البضاعة قد شحنت فعلا بهذه الطريقة، وعلى هذا لا تخضع لأحكام الاتفاقية البضاعة المشحونة على سطح السفينة باتفاق الناقل والشاحن إذا لم يذكر في سند الشحن أنه قد شحنت بهذه الطريقة، وذلك حماية للغير حامل سند الشحن الذي يجهل شحن البضائع بهذه الطريقة، كذلك تخضع لهذه الأحكام البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها شحنت على سطح السفينة ولكنها لم تشحن فعلا بهذه الطريقة بل شحنت في العنابر لانتفاء العلة التي أملت هذا الاستثناء³.

¹-MONTEIL Leslie, L'application des conventions internationales de droit maritime en droit Français, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université paris 1 Ponthéon Sorbonne, Paris, 2018, p205.

²-محمد هاني دويدار، علي البارودي، المرجع السابق، ص 204.

³-طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 243.

ب-2-استبعاد نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

لا تسري اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على الحيوانات الحية وهذا ما نصت عليه المادة 1 البند ج منها¹.

تتمثل العبرة في عدم سريان أحكام الاتفاقية على الحيوانات الحية كونها ذات طبيعة خاصة، فهي تأكل وتشرب وتمرض وتتطلب عناية خاصة ليس مثل بقية البضائع، لذلك فإن مثل هذا النوع من النقل يتطلب اتفاقات خاصة كأن يصحب هذه الحيوانات مندوب عن الشاحن ليتولى العناية بها وبإطعامها أو أن يصاحبها طبيب يعتني بها، لذلك من الطبيعي أن يدرج الناقل شروط للإعفاء من المسؤولية عن نفوق هذه الحيوانات².

ب-3-استبعاد النقل الاستثنائي من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

يقصد بالنقل الاستثنائي عمليات النقل البحري غير التقليدية إما بالنظر إلى طبيعة البضائع وإما بالنظر إلى ظروف النقل ذاتها، والمثال عن ذلك نقل التحف والآثار أو نقل شحنة سفينة جانحة³.

يستفاد من نص المادة 6 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنه لا تطبق الأحكام الإلزامية لمسؤولية الناقل البحري إلا على نقل البضائع التجارية العادية، أما إذا اقتضت طبيعة البضائع أو شروط نقلها عقد اتفاقات خاصة فإنه يجوز

¹-تنص المادة 1 البند ج من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «بضائع» تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة».

²-خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 33.

³-دويدار محمد هاني، البارودي علي، المرجع السابق، ص 205.

للناقل أن يتفق مع الشاحن على أية شروط متعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ومسؤوليته، وتكون هذه الشروط صحيحة مادامت غير مخالفة للنظام العام، لكن يجب أن يتوفر شرطين في ذلك، والمتمثلين في:

-أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص إما بسبب طبيعة البضائع كما إذا تعلق الأمر بنقل بضاعة قابلة للتلف بسرعة أو نقل مفرقات أو مواد ذرية، وإما بسبب الظروف التي يتم فيها النقل كما إذا اقتضى الأمر خلق حصار بحري مفروض على ميناء الوصول أو زيادة سرعة السفينة زيادة غير عادية.

-أن لا يصدر الناقل سند شحن قابل للتداول، بل يدرج الاتفاق في سند يتضمن عبارة "غير قابل للتداول" ويؤشر عليه بما يفيد ذلك¹.

ثانيا: بروتوكولي تعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة

1924

تم تعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن مرتين، فالتعديل الأول كان بموجب بروتوكول لاهاي فسباي لسنة 1968، والتعديل الثاني بموجب بروتوكول سنة 1979.

1-بروتوكول لاهاي فسباي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض

قواعد سندات الشحن لسنة 1924

استمر تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لمدة تزيد على الأربعين عاما بين الدول الموقعة عليها والمنظمة إليها، قدمت خلالها خدمات جليلة لعلاقات النقل البحري الدولي بموجب سند الشحن، إلا أن هذه الاتفاقية لم تخلو من العيوب²،

¹-طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 244.

²-خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 20.

وزاد الانتقاد على إثر صدور حكم اللوردات في إنجلترا في قضية V.Lancashire shipping Co. Ltd in Rivestone Meat Co. Ltd Muncaster Castel¹ الذي حكم ضد أحد المجهزين بالتعويض لعيب في السفينة، قدر هذا الحكم أنه لا يدخل ضمن العيب الخفي الذي يعد وفقا لأحكام الاتفاقية سببا للإعفاء من المسؤولية.

قام على إثر ذلك المجهزون الإنجليز بحملة على هذه الاتفاقية لإبراز عيوبها لغرض تعديلها، إلا أن هذه الحملة واجهت معارضة شديدة من المجتمع الدولي حفاظا على الاستقرار الذي تحقق منذ 1924، وانعقد في النهاية مؤتمر ستوكهولم سنة 1963.

قدمت في مؤتمر ستوكهولم لسنة 1963 بعض التوصيات لصالح المجهزين وعرض الأمر على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة 1967، إلا أن هذه التوصيات رفضت وتم تأجيل عرض المشروع إلى مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة 1968 الذي أعد بروتوكول لتعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، ولا يدخل مجال التطبيق إلا بعد

¹-تتعلق وقائع هذه القضية بالمسؤولية عن ضرر لحق البضاعة بسبب ماء البحر الذي تسرب إلى أحد عابري السفينة Mucaster Castel من خلال بعض الصمامات التي كانت معيبة نتيجة سوء ربط الصواميل التي على أغشية التفتيش، وقد نازع المجهز بأن الضرر يرجع كلية إلى خطأ الميكانيكي الذي استخدمته شركة إصلاح السفن المتخصصة والتي تعاقد المجهز معها، ومن ثم فإنه لم يتوان عن مباشرة الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للاستعمال، وقررت محكمة الاستئناف في تأييدها لحكم القاضي Mc NAIR أن عدم صلاحية السفينة للملاحة يرجع إلى خطأ ميكانيكي شركة إصلاح السفن، وأنه ليس خطأ من جانب المجهز الذي بذل الهمة الكافية والذي كان مباشرا لذلك الالتزام وليس مفوضا لغيره عندما عهد بمعاينة الإشراف لشركة متخصصة، وقد قبل مجلس اللوردات الاستئناف الموجه إلى هذا الحكم الأخير مقرر أن الناقل مسؤول قبل أصحاب البضاعة إلا إذا كانت الهمة الكافية قد بوشرت من كل شخص يكون قد عهد إليه بأي جانب من العمل اللازم، وأنه لا يهم في هذا الصدد أن يكون مثل هذا الشخص تابعا أو وكيلًا للناقل أو متعاقدا مستقلا، بما يكون معه المجهز مسؤولا عن اهمال الميكانيكي الذي استخدمته شركة إصلاح السفن. **حمدي كمال**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 (قواعد هامبورغ) النافذة في جمهورية مصر اعتبارا من أول نوفمبر 1997، نطاق تطبيق الاتفاقية وتفسيرها، مسؤولية الناقل، مسؤولية الشاحن، وثائق النقل، المطالبات والدعاوى، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 6.

أن توقع عليه عشر دول على الأقل ويشترط أن تملك خمس منها أسطولا تجاريا لا تقل حمولته عن مليون طن¹.

لم تمس التعديلات التي أدخلها البروتوكول على الاتفاقية أيا مما تضمنته من التزامات الناقل أو حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، إذ أنها انصبت على مسائل أخرى وبصفة أساسية على نطاق تطبيق الاتفاقية بموجب مادتها العاشرة وبعض المسائل المتعلقة بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل².

كان من بين المواد التي عدلها بروتوكول بروكسل لسنة 1968 المادة 10 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بموجب المادة 5 منه على أن تلغى المادة 10 من الاتفاقية وتستبدل بنص المادة 5 من البروتوكول الذي ينص على ما يلي: «تطبق نصوص الاتفاقية الحالية على كل سند شحن يتعلق بنقل بضائع من موانئ تابعة لدولتين مختلفتين عندما:

أ-يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، أو

ب-يبدأ النقل من ميناء دولة متعاقدة، أو

ج-ينص سند الشحن على انطباق نصوص المعاهدة الحالية أو أي تشريع آخر يأمر بتطبيقها.

أيا كانت جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو جنسية الشاحن أو جنسية المرسل إليه أو جنسية أي شخص آخر يعنيه الأمر.

وتطبق كل دولة نصوص المعاهدة الحالية على سندات الشحن المشار إليها فيما تقدم.

¹-البارودي علي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، 194.

²-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 23.

ولا ينال حكم هذه المادة من حق أية دولة متعاقدة في أن تطبق نصوص المعاهدة الحالية على سندات الشحن غير المشار إليها في الفقرات السابقة».

نلاحظ دون أدنى شك أن الرغبة التشريعية في توسيع مجال تطبيق الاتفاقية قد تبلورت بشكل واضح وهو ما يعكس الرغبة التشريعية في توحيد القواعد القانونية الدولية لعقد النقل البحري¹، ولعل ذلك يظهر بالأخذ بداية بالمعيار الموضوعي لاعتبار النقل دوليا عندما يكون مكاني الشحن والتفريغ مختلفين بصرف النظر عما إذا كانت الدولتين متعاقبتين أو لا، إذا توافرت الشروط التالية:

- صدور سند الشحن في دولة متعاقدة.

-بدأ النقل من دولة متعاقدة.

إلا أن الجدة في هذا التعديل التشريعي تتمثل في إقراره لما يعرف بشرط البرامونت الذي جرى عليه وذلك بالنص في سند الشحن على تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن عندما لا تكون هذه الأحكام واجبة التطبيق إلى أبعد من ذلك، فإن هذا التعديل سمح بتطبيق الاتفاقية في الحالات الأخرى التي لم يشر إليها في النصين السابقين وذلك باعتبار قواعد هذه الاتفاقية متعلقة بالنظام العام الدولي².

2-بروتوكل بروكسل لسنة 1979 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد

سندات الشحن لسنة 1924

تبنى بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن الفرنك بوانكاري كنظام نقدي كأساس لتحديد مسؤولية الناقل، لكن ثبت

¹ -A.KpoahounAmoussoun, « Les clause attributives de compétence dans les transports maritimes de marchandises », revue internationale de droit comparé, vol 54, n° 4, 2002, p 1179.

² -الساعدي عبد الحميد عيسى، «السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع، قراءة في قواعد روتردام»، مجلة الفقه والقانون، عدد 6، المغرب، 2013، ص ص 155، 156.

فيما بعد فشله بفشل نظام بروتوودس (BRITAN WOODS) في بداية السبعينات، لذا أصبح من الضروري إيجاد عملية جديدة لا تتأثر بتقلب سعر العملات والتضخم واتخاذها أساسا لحدود مسؤولية الناقل، فانعقد مؤتمر ديبلوماسي جديد في بروكسل 1979 سمي ببروتوكول الذهب (Gold Protocol) فعدل بروتوكول 1968 فيما يخص الفرنك الذهبي واستعاض عنه بحقوق السحب الخاصة (DTS-SDA)¹.

الفرع الثاني

قواعد هامبورغ لسنة 1978

تعتبر قواعد هامبورغ لسنة 1978 ثاني اتفاقية دولية تنظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا، هناك العديد من الدوافع التي أدت لإبرام هذه القواعد (أولا)، هذا ما أدى إلى اعتمادها بشكل نهائي (ثانيا)، وبيّنت نطاق تطبيقها (ثالثا).

أولا: الدوافع المؤدية لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978

تتعدد العوامل أو الدوافع المؤدية لإبرام اتفاقية هامبورغ 1978 نذكر منها:

1-دافع التقدم التكنولوجي كسبب لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978

يعد عامل التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري الدافع إلى النداء بإبرام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، إذ عرفت الملاحة البحرية في فترة الخمسين عاما التي مرت بين اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 انتقاعا

¹-ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2007، ص 62.

-BARANELLEC Gurvan, Lacoexistence des règles applicables au contrats de transport international de marchandises par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et des sciences économiques, université de Bretagne occidentale, France , 2007, p 27.

من التقدم التكنولوجي بشكل جذري إلى حد يمكن وصفه أنه ثورة تكنولوجية في الملاحة البحرية.

كان لهذا الأمر أثره البالغ في صياغة بعض أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1978، تلك الأحكام التي جاءت مستجيبة تماما إلى ما انتهت إليه تلك الثورة في تكنولوجيا نقل البضائع بطريق البحر.

كان من آثار هذا التطور التكنولوجي ارتفاع في معدل إنتاجية السفن مع ما توفر من مزيد في الأمن لا بالنسبة لأشخاص الملاحة البحرية فحسب بل بالنسبة للبضائع المنقولة أيضا، فلقد كان لبعض الوسائل التكنولوجية المتقدمة أثره في تخفيض حجم الأضرار بالنسبة للبضائع المنقولة، وخاصة تلك الأضرار التي ترجع إلى ما هو متفق على تسميته بمخاطر البحر¹.

2-الدوافع الاقتصادية والسياسية لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978

تعد العوامل الاقتصادية والسياسية من بين الدوافع الأساسية لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978، فعندما تحصلت معظم الدول النامية على استقلالها أثبتت عضويتها في هيئة الأمم المتحدة وبدأت في تطوير اقتصادياتها، شعرت أنها وجدت نفسها منضمة إلى اتفاقيات دولية متنوعة ومن بينها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها لسنة 1968 دون أن يكون لها الخيار في ذلك، وإنما فرضت عليها بشكل تلقائي من طرف الدول المستعمرة.

¹ -يحي سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 10.

لاحظت الدول النامية أيضا أن كل القواعد القانونية التي تحكم النظام الاقتصادي الدولي ومن بينها قواعد لاهاي فزي لم تشارك في وضعها ولم تراع هذه القواعد أثناء وضعها الظروف الاقتصادية للدول المستقلة حديثا¹.

يتمثل أيضا مشاركة الدول النامية في النقل البحري الدولي للبضائع من أبرز ما طرأ على الحياة الدولية في السنوات الأخيرة، إذ أن هناك العديد من الدول النامية التي شاركت في الحياة الاقتصادية جنبا إلى جنب مع الدول المتقدمة، إذ أن عددا من الدول الآسيوية والإفريقية كانت إلى عهد ليس بالبعيد خاضعة لظاهرة الاستعمار الغربي ومن ثم لم تشارك بذاتها في الحياة الدولية ثم راحت في الحقبة الأخيرة تتمتع باستقلال هيا لها المشاركة في عضوية الأمم المتحدة، الأمر الذي أتاح لها أن تثير على منابر الجمعية العامة لتلك المنظمة مشاكل التخلف الاقتصادي الذي تعاني منه، وكان لهذا صداه في مجال النقل البحري كمجال من المجالات التي كان لا بد أن تتأثر بتلك المشاكل².

ظهرت أيضا الدول النامية بوضوح في السنوات الأخيرة في قوائم الدول الناقلة مثل الهند وجمهورية الصين الشعبية في ذلك الوقت، وبصفة عامة أصبحت الأساطيل التجارية لتلك الدول النامية تزداد شيئا فشيئا الأمر الذي هيا لها نقلا في مجال صياغة الاتفاقيات الأخيرة الخاصة بالنقل البحري.

تكتلت على أساس هذا الدول النامية في هيئة الأمم المتحدة وطالبت بمراجعة كل القوانين التي تنظم التجارة البحرية حتى يتسنى لها المشاركة على قدم المساواة مع الدول المتقدمة في إعداد هذه النصوص.

اعتمدت هذه الدول في طلبها هذا التي أنشأتها هيئة الأمم المتحدة لهذا الغرض على دراسة لأثر قواعد لاهاي على اقتصاديات الدول النامية قامت بها لجنة قانون التجارة الدولية

¹-ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 65.

²-جبارة نورة، المرجع السابق، ص ص 42، 43.

التي أنشأتها هيئة الأمم المتحدة لهذا الغرض في 17 ديسمبر 1966، ذلك أن نتائج هذه الدراسة توصلت إلى أن الدول النامية تتحمل 65% من حجم التجارة العالمية ولا تملك في نفس الوقت سوى 7,5 من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي، مما يعني أن الدول النامية هي دول شاحنة والدول المتقدمة دول ناقلة، ولذلك يجب عند تنظيم عقد النقل البحري النظر إلى أطرافه على أساس أن هناك دولا تقدم خدمات النقل ودولا أخرى تستهلك هذه الخدمات وتدفع مقابل هذه الخدمة، كما ثبت أن الاستثمارات الضخمة في مجال التجارة البحرية التي استطاعت أن توفرها المؤتمرات الملاحية هي من أهم الأسباب التي أدت إلى تضرر الدول النامية من قواعد اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924¹.

3-الانتقادات الموجهة لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن كدافع

لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978

وجهت بعض الانتقادات لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وهي انتقادات بدأت منذ قرابة خمسين عاما غير أنها اشتدت في السنوات العشرة الأخيرة السابقة على قواعد هامبورغ، نذكر من بين هذه الانتقادات الشروط التي كانت ترد في سند الشحن والتي انتشرت في ظل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بصدد مسؤولية الناقل، منها أن الناقل لا يسأل عن هلاك أو تلف البضائع التي ترجع إلى الحالات المستثناة والتي يعبر عنها الإنجليز² «Ummunities»، ومن ذلك أيضا استبعاد التعويض في حالة ما إذا كانت حالات الهلاك والتلف مترتبة عن إهمال الريان والمرشد وأعضاء الملاحه بصدد الملاحه أو إدارة السفينة، وأيضا عدم تحمل الناقل المسؤولية عن

¹-ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 65.

²-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 43.

الضرر الحادث للبضائع بسبب التأخر في موعد التسليم إلا إذا كان مرد ذلك إلى إهمال جسيم من جانب ذلك الناقل على ما ورد في سند الشحن¹.

كان من آثار انتشار تلك الشروط أن اشتدت المطالبة بتعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 خاصة في السنوات العشرة الأخيرة السابقة على قواعد هامبورغ²، وبصفة خاصة من الدول النامية، غير أن هذه المطالبة كانت تواجه من جانب آخر بأن في تعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 فيما يتصل بتلك الشروط مساس خطير بالحرية التعاقدية.

كان أصحاب المطالبة بتعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن يلتفون فيما بينهم على الهدف المرجو من إعادة النظر في أحكام اتفاقية بروكسل ذلك الهدف الذي كان يتمثل لديهم في ضرورة تعديل معايير المشاركة في المخاطر على وجه يتحقق به التوازن بين مسؤولية الأطراف في سند الشحن³.

ثانيا: اعتماد قواعد هامبورغ لسنة 1978

أبرمت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في وقت كانت فيه علوم وفنون بناء السفن ما تزال قاصرة إلى حد بعيد عن حماية السفن من مخاطر البحر، وكانت وسائل الاتصال لا تسمح للمجهز الناقل بإحكام الرقابة على الربان والبحارة وهم في عرض البحر، فظلت الاتفاقية ما يقرب من خمسة وأربعين سنة دون تعديل، إلى أن تم تعديلها ببروتوكول 1968 الذي أصلح الكثير من عيوب الاتفاقية، ولكن هذا التعديل لم يكن شاملا لنصوص الاتفاقية الخاصة بأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية وخصوصا الأخطاء الملاحية، لذا ظلت الاتفاقية عاجزة عن الاستجابة بصورة عادلة لمطالب الدول الشاحنة وأغلبها

¹-NDENDE Martin, « L'activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes international », revue Africaine des affaires maritimes et des transports, n° 1, 2009, p 16.

²-يحي سعيد، المرجع السابق، ص ص 11، 12.

³-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 44.

من الدول النامية وعن أن تأخذ في الاعتبار وسائل الاتصال في النصف الثاني من القرن العشرين¹.

كان عجز اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 رغم تعديلاتها المتعاقبة عن حل مشاكل النقل البحري المتطورة من ناحية، وعن تحقيق التوازن المرضي بين مصالح الشاحنين من الدول النامية والناقلين وذلك بسبب الإحساس بعدم عدالة توزيع المسؤوليات والمخاطر بين الناقلين والشاحنين بسبب قيام الدول الكبرى بدور الناقل مقابل أجر باهظة ترهق الدول النامية، أو بسبب شروط الإعفاء من المسؤولية التي يدرجها الناقلون في سندات الشحن وما يترتب عليها من تحمل الشاحنين كل المخاطر أو معظمها، أيضا احتكار الدول الكبرى لدور المؤمن مقابل أقساط باهظة.

زدَّ على ذلك غموض نصوص اتفاقية بروكسل وعدم كفايتها لحماية مصالح الشاحنين وقصرها مسؤولية الناقل على المرحلة البحرية فحسب، وعدم تغطية الأضرار التي تلحق الشاحن قبل أو بعد ذلك حتى ولو كانت البضاعة في حراسة الناقل، الأمر الذي أضر بالشاحنين لأن معظم الأضرار والسرقات تقع خلال الفترتين السابقة واللاحقة للمرحلة البحرية²، مما أدى إلى احتجاجهم على أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

أثمر هذا الضغط والاحتجاج السياسي للدول النامية في صدور قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتكليف لجنة قانون التجارة الدولية ومؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بمراجعة كافة القواعد القانونية التي تسري على التجارة الدولية والعمل على صياغة قواعد جديدة تساهم في نمو وتطور التجارة الدولية.

¹-الشرقاوي محمد سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص 404.

²-قائد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني: إيجار السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية، المساعدة، البيوع البحرية، والثالث: الحوادث البحرية والتأمين البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص ص 176، 177.

يعتبر مؤتمر التجارة والتنمية المعروف باسم (UNCTAD) أول من انكب على دراسة الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري.

تبين لمؤتمر التجارة والتنمية (UNCTAD) وبعد مراجعة قواعد اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن أن لا هذه الاتفاقية ولا بروتوكول تعديلها قد استطاعا أن يقيما التوازن المطلوب بين الدول الناقلة والدول الشاحنة، لذلك اقترح إعداد اتفاقية جديدة تحل محل اتفاقية بروكسل وبروتوكول تعديلها.

لقي هذا الاقتراح معارضة شديدة من قبل الدول الناقلة، لكن إصرار الدول الشاحنة والتي تشكل الأغلبية في مؤتمر التجارة والتنمية على إبرام اتفاقية جديدة تحل محل القواعد القديمة، جعل لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة توافق على الاقتراح المقدم من مؤتمر التجارة والتنمية.

شكلت بناء على ذلك لجنة قانون التجارة الدولية مجموعة عمل لإعداد نصوص الاتفاقية الجديدة وعقدت ثمان دورات لتحقيق الهدف الذي أنشئت من أجله، وتم خلال الدورات الثمانية لمجموعة العمل الوصول إلى إعداد المشروع النهائي للاتفاقية الجديدة، ويلاحظ أن هناك انتصارا كبيرا حققته الدول النامية في مشاركتها ودورا كبيرا لعبته في إعداد نصوص الاتفاقية الجديدة¹.

عرض مشروع الاتفاقية على الأونسترال (UNICTRAL) لإقراره في الدورة التاسعة، فأنشأ الأونسترال لجنة فرعية أطلق عليها اللجنة الجامعة الأولى التي أوصت بإقراره بعد تعديلات طفيفة أجريت على المشروع، فأقرته الأونسترال بدورة الانعقاد نفسها وأصدرت الجمعية العامة بناء على طلبها قرارا بانعقاد مؤتمر للمفوضين لمناقشة المشروع لسنة 1978².

¹-ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 66.

²-خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص ص 22، 23.

وعليه انعقد المؤتمر بمدينة هامبورغ في الفترة من 6 إلى 31 مارس 1978، وانتهى إلى إبرام الاتفاقية التي أعطاها اسما رسميا هو "اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لسنة 1978" وتقديرا لدور ألمانيا في استضافة المؤتمر ومساهمتها في تحمل نفقاته أوصى المؤتمر أن تُعرف أحكام الاتفاقية باسم "قواعد هامبورغ"¹.

جاءت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لوضع قواعد تسير متطلبات العصر الحديث تحكم سندات الشحن البحرية وتحدد مسؤوليات الناقل البحري وتأخذ بعين الاعتبار الآثار الاقتصادية والتجارية لعقود النقل البحري وعلى الدول النامية خاصة، وجاءت هذه الاتفاقية بقواعد ومبادئ جديدة تحكم علاقات الشاحنين والناقلين، والآثار الاقتصادية على التجارة البحرية في العالم².

تستهدف قواعد هامبورغ لسنة 1978 إقامة نظام قانوني موحد للنقل البحري يحكم حقوق كل من الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم الأطراف في عقد النقل البحري للبضائع بصفة عامة وليس النقل البحري بسندات الشحن فحسب، كما تغطي كل عملية نقل البضائع بالبحر طالما كانت البضائع في حراسة الناقل سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو بعد التفريغ، كما شملت كثير من الحالات التي لم تكن تتناولها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 كنقل البضائع على السطح ونقل الحيوانات الحية³.

جاءت قواعد هامبورغ لسنة 1978 لتحل محل اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، والبروتوكول المعدل لها والذي صدر سنة 1968، كان الغرض منها هو حسر الثغرات الموجودة في الاتفاقيات السابقة وكذلك تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري وهم مالكو السفن أو الناقلون والشاحنون أو المرسل إليهم البضائع⁴.

¹-JACQUET Jean Michel, DELEBEQUE Philippe, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 1997, p 158.

²-خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 23.

³-قاييد محمد بهجت عبد الله أمين، المرجع السابق، ص 183.

⁴-بدار صالح أحمد، «معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع (1978) (قواعد هامبورغ) وأهمية انضمام الأردن إلى هذه المعاهدة»، مجلة رسالة التأمين، العدد 04، بغداد، السنة الثانية، 1999، ص 14.

نجد أنه رغم أن قواعد هامبورغ أتت لتحل محل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968 إلا أنها لم تلغيهما كون أنهما مازالا ساريا المفعول.

ثالثا: نطاق تطبيق قواعد هامبورغ لسنة 1978

يمكننا تقسيم نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلى نطاق قانوني ونطاق زمني.

1-النطاق القانوني لقواعد هامبورغ لسنة 1978

حددت المادة 2 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 نطاق تطبيقها أو سريانها في ثلاث مجالات تتمثل فيما يلي:

أ-المجال الجغرافي لسريان قواعد هامبورغ لسنة 1978

نصت المادة 2 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على أن الاتفاقية تحكم فقط النقل البحري للبضائع، ولتطبيق أحكامها يجب أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين، وإلى جانب ذلك فقد عدت حالات معينة تنطبق فيها أحكامها، إذ أنها تنطبق عندما يقع ميناء الشحن أو ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد في دولة متعاقدة أو عندما يكون سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة أو عندما تنص وثيقة الشحن أو أية وثيقة مثبتة لعقد النقل على أن نصوص الاتفاقية هي التي تطبق على العقد¹.

يجب على إثر ذلك أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين حتى تجد الاتفاقية مجالا للتطبيق، فلو تم النقل بين دولتين أعضاء في اتحاد واحد وتابعتين لحكومة فدرالية واحدة مثل الولايات المتحدة الأمريكية حاليا فلا تنطبق الاتفاقية، كذلك لا تنطبق الاتفاقية على النقل بين ميناءين واقعين في دولة واحدة ولو كانت من الدول المتعاقدة، ولو كان هذا النقل يخرج عن نطاق

¹-بدليوسليم، «اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل»، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 42، جامعة قسنطينة، 2014، ص 517.

الملاحة الساحلية، مع ذلك ليس من الضروري لتطبيق قواعد هامبورغ أن يتم النقل الدولي للبضائع بين دولتين متعاقبتين، بل يكفي أن تكون إحدى الدولتين اللتين يتم بينهما النقل طرفا في الاتفاقية، فقواعد هامبورغ تتوقع عدة فروض لإمكانية تطبيقها على النقل البحري الدولي وهي بالإضافة إلى اختلاف الدولتين محل النقل¹.

تتمثل الفروض التي تسمح بتطبيق أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 إلى جانب ضابط الدولية فيما يلي:

الحالة الأولى: أن يكون أحد الميناءين في العقد -ميناء الشحن أو ميناء التفريغ- واقعا في دولة متعاقدة، فإذا كان الميناءين واقعين في دولتين غير متعاقبتين فلا تسري أحكام الاتفاقية، والعبارة بالميناء المعين في عقد النقل وليس بالميناء الذي يتم فيه الشحن أو التفريغ فعلا، ومثال ذلك أن يكون الميناء المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة والميناء المعين للتفريغ في دولة متعاقدة ثم يضطر الرمان تحت ظروف طارئة أو قاهرة إلى تفريغ البضاعة في ميناء يقع في دولة غير متعاقدة، فلا يحول هذا الأمر دون سريان الاتفاقية².

الحالة الثانية: أن ينص في عقد نقل البضائع بحرا على الخيار بين موانئ للتفريغ ثم يقع التفريغ فعلا في ميناء منها، فإذا كان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة طبقت أحكام الاتفاقية، ومثال ذلك أن ينص في العقد على حق الشاحن في اختيار أحد موانئ ثلاثة، ميناء ببيريه (اليونان) أو ميناء اللازقية (سوريا) أو ميناء بيروت (لبنان)، فإذا اختار ببيريه ووقع التفريغ فعلا في هذا الميناء وكانت اليونان من الدول المتعاقدة طبقت أحكام الاتفاقية، أما إذا اختار اللازقية أو بيروت وكانت كل من سوريا ولبنان من الدول غير المتعاقدة، فلا تطبق الاتفاقية، وغني عن البيان أن المفروض ميناء الشحن يقع في دولة غير متعاقدة، إذ لو كان في دول متعاقدة لكانت

¹-قايد محمد بهجت عبد الله أمين، المرجع السابق، ص 185.

²-شفيق محسن، المرجع السابق، ص 41.

الاتفاقية واجبة التطبيق وفقا للحالة الأولى دون اعتبار لما إذا كان ميناء التفريغ يقع في دولة متعاقدة أو في دولة غير متعاقدة¹.

الحالة الثالثة: أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، سواء في هذه الحالة أن يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة أو في دولة غير متعاقدة، بل المفروض أن هذين الميناءين يقعان في دولتين غير متعاقدتين، إذ لو كان كلاهما أو أحدهما في دولة متعاقدة لكانت الاتفاقية واجبة التطبيق وفقا للحالة الأولى.

يلاحظ أن مجرد صدور سند الشحن في دولة متعاقدة لا يكفي لسريان أحكام قواعد هامبورغ، بل يجب أيضا أن تتوفر الدولية في النقل، أي أن يكون واقعا بين دولتين مختلفتين، لأن الدولية هي الشرط المشترك في كل حالات سريان الاتفاقية، كما أن العبرة بالدولة التي يصدر بها سند الشحن وليست بالدولة التي يبرم فيها عقد النقل البحري، فإذا أبرم هذا العقد في الإسكندرية مثلا وكانت مصر غير متعاقدة وصدر سند الشحن بميناء بيريه وكانت اليونان متعاقدة فإن الاتفاقية تكون واجبة التطبيق بعكس الحال لو أن العقد أبرم في بيريه وصدر سند الشحن بالإسكندرية².

الحالة الرابعة: أن ينص سند الشحن أو أية وثيقة مثبتة لعقد النقل البحري على تطبيق قواعد هامبورغ، أو يحيل إلى إحدى التشريعات الوطنية التي تطبق هذه القواعد، وهو ما يعرف بشرط بارامونت³.

يتجلى من خلال هذه الأحكام أن قواعد هامبورغ وسعت في مجال تطبيق أحكامها، وهذا خلافا لما كان عليه الأمر في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن التي كانت تقصر مجال تطبيقها على وجوب صدور سند الشحن في إحدى الدول المتعاقدة فقط،

¹-قايد محمد بهجت عبد الله أمين، المرجع السابق، ص 186.

²-شفيق محسن، المرجع السابق، ص 42.

³-قايد محمد بهجت عبد الله أمين، المرجع السابق، ص 176.

وأن المعيار الذي جاءت به أثار الكثير من الاختلافات بين الفقهاء وفي التطبيق القضائي في مختلف الدول.

نقول أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 في هذا الشأن جاءت بشيء من التفصيل والوضوح برفع كل لبس عن مجال تطبيقها وقضت على الخلافات التي كانت سائدة في ظل اتفاقية بروكسل وفي هذا تكون قواعد هامبورغ قد تفوقت على اتفاقية بروكسل¹.

ب-المستندات التي تنطبق عليها اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

تحدد المادة 2 بند 1 و3 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 مدى تطبيق قواعدها من حيث الموضوع أو المستندات التي تنطبق عليها القواعد، وهي في هذا الصدد تنطبق على كل عقود النقل البحري سواء كانت ثابتة بسند شحن أو أية وثيقة مثبتة لعقد النقل، فهي لم تنقيد كما هو الحال في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بالتطبيق على سندات الشحن، فقواعد هامبورغ تحكم قواعد والتزامات الطرفين في عقد النقل البحري بصفة عامة سواء صدر سند الشحن أم لا، وهذا المجال يزداد أهمية في الوقت الحاضر لأن هناك كثير من البضائع تنقل بسند نقل غير قابل للتداول أكثر من انتقالها بسند الشحن فهي تنطبق على كل عقود النقل البحرية فيما عدا إيجار السفينة الذي حرصت قواعد هامبورغ على استبعاد تطبيقه صراحة وفقا للمادة 1 بند 3 منها، ولكن تنطبق الاتفاقية على سندات الشحن الصادرة بمقتضى مشاركة الإيجار وذلك فيما يتعلق بحكم العلاقة بين الناقل وحامل السند إذا لم يكن هذا الأخير هو المستأجر².

ج-سريان قواعد هامبورغ لسنة 1978 من حيث البضائع وكيفية نقلها

تتطبق أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 -بخلاف اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التي كانت تستبعد تطبيق أحكامها على نقل الحيوانات الحية

¹-بدليوسليم، المرجع السابق، ص 517.

²-قايد محمد بهجت عبد الله أمين ، المرجع السابق، ص ص 187، 188.

وبضائع السطح، كما أنها لا تعرف ما يسمى بالنقل عن طريق الحاويات-، فإن قواعد هامبورغ قد جاءت بأحكام تنطبق على الحيوانات وبضائع السطح والنقل عن طريق الحاويات وفق نظام وقواعد محددة ومنظمة تنظيما محكما بنص المادة 5 الفقرة الخامسة والمادة 9 منها¹.

يخضع هذا النوع لأحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 فشحنة السطح والحيوانات الحية تدخل في مضمون الاتفاقية وتدخل في مسؤولية الناقل، ويتم التعويض عما يصيبها من أضرار خلافا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، كما نظمت هذه الاتفاقية أحكام شحنات السطح².

د-الأشخاص الذين تنطبق عليهم أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978.

لا تُعرف اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بنصها الأصلي من الأشخاص الذين تسري عليهم الاتفاقية إلا الناقل المتعاقد، أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد ميزت بين الناقل الذي يبرم عقد نقل البضائع بحرا مع الشاحن وبين الناقل الفعلي الذي يعهد إليه من جانب الناقل الأصلي (المتعاقد) بالتنفيذ الكامل أو الجزئي لعملية النقل وفقا لنص المادة 1 الفقرة الأولى والثانية، كما جاءت بتعريفها للشاحن ووضعت لأول مرة أحكام خاصة به وبيان مسؤوليته هو أيضا وكذلك المرسل إليه، ضف إلى ذلك أنها وضعت أحكام خاصة بالنقل البحري المتتابع التي تصدر بشأنه سندات شحن مباشرة³.

2-النطاق الزمني لسريان قواعد هامبورغ لسنة 1978

وسعت قواعد هامبورغ لسنة 1978 من مدة النقل البحري إذ تنص في المادة 4 الفقرة الأولى منها على ما يلي: «تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه المعاهدة، المدة

¹-بودليوسليم، المرجع السابق، ص 517.

²-خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 34.

³-بودليوسليم، المرجع السابق، ص 517، 518.

التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ»، أي أن الاتفاقية تنطبق من حين تسلّم الناقل البضاعة لحين تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

نجد أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 قد وسعت من مجال تطبيقها من حيث الزمان خلافا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التي تنطبق فقط وفقا لنص المادة 1 منها على المرحلة البحرية من العقد أي من بداية عملية الشحن إلى نهاية عملية تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، أما خارج هاتين المرحلتين فلا تنطبق أحكامها الأمر الذي يمكن الناقل وفق ذلك من فرض شروط للإعفاء أو تحديد المسؤولية، زيادة على أن هذا النص أثار الكثير من النزاعات بين أطراف العقد والمستفيدين من عملية النقل.

مواجهة من قواعد هامبورغ لهذه الإشكالات وللقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها، فقد وسعت من نطاق تطبيقها لتشمل كل عمليات النقل منذ لحظة تسلّم الناقل للبضاعة إلى غاية تسليمها كاملا للمرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ أو في أي مكان آخر يتفق عليه طرفا العقد¹.

الفرع الثالث

قواعد روتردام لسنة 2009

تعتبر قواعد روتردام لسنة 2009 ثالث اتفاقية دولية تنظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا، تتعدد أسباب ظهور قواعد روتردام (أولا)، هذا ما أدى بالإقرار بها لتنظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا (ثانيا)، وهي تتميز بخصائص تميزها عن باقي الاتفاقيات الدولية في مجال نقل البضائع بحرا (ثالثا).

¹-حمدي كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 42.

أولاً: أسباب ظهور قواعد روتردام لسنة 2009

تتعدد الأسباب التي أدت إلى ظهور قواعد روتردام لسنة 2009 نذكر من بينها:

1-الانتقادات الموجهة لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة

1924 وبروتوكولاتها

وجهت العديد من الانتقادات لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكولاتها وهذا ما كان سببا لإبرام اتفاقيات أخرى في مجال النقل البحري، من بين هذه الانتقادات نذكر ما يلي:

-غموض الكثير من أحكامها.

-عدم التوازن بين حقوق والتزامات طرفي عقد النقل وهما الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى، إذ تميز الناقلين على الشاحنين.

-أقامت مسؤولية الناقل على الخطأ الواجب الإثبات، ووضعت حدا للمسؤولية ومنحته العديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية¹.

-اعتماد هذه القواعد على المستندات الورقية مثل سند الشحن التقليدي وعدم الأخذ بالتطورات التكنولوجية الجديدة المتمثلة في ظهور المستندات الإلكترونية.

-لم تنظم كافة جوانب النقل البحري الدولي للبضائع، وإنما نظمت القواعد المتعلقة بسندات الشحن فقط كما يتبين من تسميتها.

-قصور المعيار الذي اتخذته لتحديد دولية النقل.

¹-قايد محمد بهجت عبد الله أمين، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، مصر، 1992، ص 4.

-عجزت عن تحقيق الحماية الكافية للشاحنين، لأنها تقيم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع التي يتم نقلها بسند الشحن خلال فترة زمنية محدودة تبدأ من شحن البضائع على ظهر السفينة وتنتهي بتفريغها، وقد ترتب على ذلك أن الاتفاقية لا تحمي الشاحنين عن الأضرار التي تقع قبل هذه الفترة أو بعدها¹.

2-الانتقادات الموجهة لقواعد هامبورغ لسنة 1978

حققت قواعد هامبورغ لسنة 1978 نقلة نوعية في تنظيم نقل البضائع عن طريق البحر وتمكنت من مجازاة التقدم الاقتصادي وملاحقة تطورات النقل البحري وصناعته وأسست مسؤولية الناقل بناء على الخطأ المفترض، وعملت على تنظيم تحديد مسؤولية الناقل البحري وتعديل حقوق السحب الخاصة كأداة لاحتساب التعويض عن الخسائر البحرية فقد زادت من قيمة التعويض المستحق للمرسل إليه، كما قامت بإلغاء عدد من شروط الإعفاء الواردة باتفاقية بروكسل لسنة 1924، كما أعطت اهتماما خاصا للتعامل مع النقل بالحاويات في ضوء زيادة الاعتماد على الحاوية كأداة سائدة لتجميع البضاعة²، لكن رغم ذلك وجهت لها العديد من الانتقادات والتي كانت سببا في ظهور قواعد روتردام لسنة 2009، نذكر من بينها:

-انحازت قواعد هامبورغ لسنة 1978 بخلاف قواعد بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 إلى جانب الشاحنين، الأمر الذي جعل شركات الملاحة البحرية غير راضية عن أحكامها وحرضت دولها على عدم التصديق عليها.

-جعلت قواعد هامبورغ لسنة 1978 التزام الناقل بالتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة كما هو الحال في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

¹-غانم شريف محمد، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2009 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 11.

²-عبانة محمود محمد، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 139.

-لم تأخذ هذه القواعد كسابقتها بالتطورات التكنولوجية الجديدة في مجال النقل البحري.

-لم تحظ قواعد هامبورغ لسنة 1978 بقبول دولي كبير، قد بلغ إجمالي الدول المصادقة عليها 34 دولة فقط مقارنة بـ 48 دولة مصادقة على اتفاقية بروكسل مما يقلل من شأنها في مجال النقل البحري، هذا بالإضافة إلى أن معظم الدول الناقلة على مستوى العالم لم تصادق عليها.

إزاء هذه الازدواجية في تنظيم مسائل النقل البحري على مستوى العالم انقسمت دول العالم إلى ثلاثة أقسام، اتجه الأول إلى الاحتفاظ بالتصديق على اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وعدم الانضمام لقواعد هامبورغ 1978، واتجه القسم الثاني إلى التصديق على قواعد هامبورغ والانسحاب من اتفاقية بروكسل، أما القسم الثالث فقد فضل عدم الانضمام لأي منها¹، هذا ما جعل المشرع الدولي ينادي لإبرام اتفاقية دولية في مجال النقل البحري للبضائع توحد كل قواعد النقل البحري.

3-الأسباب الأخرى المؤدية إلى ظهور قواعد روتردام لسنة 2009

تعددت الأسباب التي دعت مجتمع التجارة البحرية الدولي والمنظمات الدولية ذات العلاقة إلى التوصل إلى اتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل البحري الدولي بالرغم من وجود قواعد هامبورغ لسنة 1978.

كحال أي اتفاقية دولية تمضي عليها عشرات السنين، ويستبان من تطبيقها بعض الغموض أو الثغرات أو يبدو من نصوصها عدم مواكبة تطورات العصر وتقنياته، فقد التفتت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بقلق إلى النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرا، ورأت أنه يفترق إلى التوحيد ولا يأخذ بعين الاعتبار وبشكل كاف ممارسات النقل الحديثة بما في ذلك النقل بالحاويات وعدم إعطاء أهمية كافية لعقود النقل من

¹-غانم شريف محمد، المرجع السابق، ص 12.

الباب إلى الباب From door to door واستخدام وثائق النقل الإلكترونية، ناهيك عن الإحساس بضرورة توضيح للمفاهيم الأساسية لعملية النقل كتعريف الناقل الشاحن ومحاولة كل منهم وضع معادلة متوازنة بين مسؤوليات كل منهم.

تم النداء انطلاقا من هذه المعطيات ورغبة من المجتمع الدولي للتجارة البحرية لتعزيز القواعد الدولية لتوحيد وتنظيم عقود النقل الدولية عن طريق البحر كليا أو جزئيا وتحسين كفاءة نقل البضائع وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية الدولية وإيجاد نظام متوازن بين الشاحنين والناقلين إلى وضع تشريع يرسى دعائم الاستقرار في المعاملات التجارية بين الأمم، ويعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، ويسهم إسهاما فعالا في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة وفي خير جميع الشعوب¹.

ثانيا: إقرار قواعد روتردام لسنة 2009

طلبت لجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة الأونسترال في جلستها رقم 29 المنعقدة سنة 1996 من اللجنة البحرية الدولية (CMI) أن تجمع معلومات وبيانات عن الممارسات العملية في مجال النقل البحري، وكذلك القوانين التي تنظم نقل البضائع عبر البحر مع إعطاء وجهة نظر في مدى سن قواعد موحدة في هذا المجال، ومنذ ذلك بدأ الإعداد لعمل دولي موحد².

شكلت في سنة 2001 اللجنة فريق عمل مع مجلس الشحن العالمي ومستشاري الصناعات خاصة الأونسترال في دورتها الخامسة والثلاثين لسنة 2001-2002 لإعداد تشريع دولي ينظم عمليات النقل من الباب إلى الباب والتي تشمل على جزء بري وبحري، وإعطاء

¹-BABAN Hisham, «Rotterdam Rules A Step into the 12ST Century», Egyptian journal of Legal and Economic studies, n° 1, Egypt, 2014, p 273.

²-غانم شريف محمد، المرجع السابق، ص 14.

أهمية كافية لزيادة النقل بالحاويات¹، وفي سنة 2002 توصلت اللجنة مع فريق العمل بالأونسترال بعد عدة جلسات إلى مشروع اتفاقية دولية، وقد تلقت الأونسترال هذا المشروع وشكلت فريق عمل جديد ودعت وفود الدول لتتقيد المشروع وإبداء الملاحظات عليه.

بدأ فريق العمل الجديد في دراسة ملاحظات الوفود على المشروع وتتقيد هذا المشروع منذ سنة 2002 إلى منتصف 2008، وقد دعت الأونسترال كل الدول والمنظمات الدولية والهيئات المعنية للمشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية.

عرض المشروع على لجنة الأونسترال في جويلية 2008 في الدورة المنعقدة في نيويورك لإجراء الجولة الأخيرة من المداولات والمداخلات المتعلقة بمشروع الاتفاقية، وفي نهاية الدورة تم إقرار مشروع الاتفاقية في صورته النهائية وتم إرساله للجمعية العامة للأمم المتحدة التي أقرت المشروع في 11 ديسمبر 2008 في صورة اتفاقية دولية، وقد أقرت الجمعية العامة الاسم الرسمي للاتفاقية وهو "اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا"، غير أنها قد أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية "قواعد روتردام" لتكون تسمية غير رسمية لها².

¹-عبانة محمود محمد، المرجع السابق، ص 170.

²-يجب الإشارة أنه اقترح خلال أعمال الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل في دورته 21 حذف عبارة "كليا أو جزئيا" من عنوان مشروع الاتفاقية، لأن المشروع ليس اتفاقية نقل متعدد الوسائط حقا، وإنما هو اتفاقية يغلب فيها النقل البحري وذكر أن عبارة "كليا أو جزئيا" تبدو غريبة وتجعل العنوان فيما يبدو تقليل الوطأة، وأن هناك أسبابا عملية تستلزم الأخذ بأقصر عنوان يمكن، لكنه قبول باقتراح آخر يدعو إلى الإبقاء على العبارة "كليا أو جزئيا" لأن العنوان حينئذ سيجسد محتويات مشروع الاتفاقية تجسيدا أفضل بصفاتها اتفاقية لا تقتصر على النقل البحري، وتشمل النقل من الباب إلى الباب، لذلك وجب إبراز الفرق بين اتفاقية نقل أحادي الوساطة واتفاقية لا تقتصر على النقل البحري، (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، دورة 41 نيويورك من 16 جوان إلى 11 جويلية 2008، تقرير الفريق العامل الثالث من أعمال دورته)، قماز إدياريلي، «قواعد روتردام أم اتفاقية نقل بحري متعدد الوسائط»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 26.

-TEHIMMONGNE André, « La ratification par le Cameroun de la convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer dite (règle de Rotterdam) », revue neptunus, vol 23, n° 3, CDMO, université de nantes, 2017, pp 2, 3.

أقامت الحكومة الهولندية بعد ذلك احتفالا بإبرام الاتفاقية يوم 23 ديسمبر 2009، حضره ممثلون لتسع عشرة دولة، وقع من بينهم على الاتفاقية 16 دولة في اليوم ذاته، وقد وصل إجمالي الدول الموقعة 25 دولة منها ثلاث دول صادقت على الاتفاقية هي اسبانيا بتاريخ 19 جانفي 2011، الطوغو بتاريخ 17 جويلية 2012، والكونغو بتاريخ 28 جويلية 2014، في حين تطلبت الاتفاقية لنفاذها على المستوى الدولي انضمام أو تصديق أو قبول أو إقرار 20 دولة وبعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة¹.

تجدر الإشارة مما تقدم أعلاه إلى الملاحظات التالية:

-أن توقيع ممثلي الدول المنوه عنه أعلاه لا يعني بأي حال قبول أو تصديق هذه الدول على الاتفاقية أو الانضمام إلى عضويتها كما تصور البعض لأول وهلة.

-لم يحضر أحد من ممثلي الدول العربية الاحتفال بفتح باب التوقيع على الاتفاقية في روتردام، ولعل ذلك يرجع إلى توصية المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في دورة انعقاده 43 بتاريخ 27 أكتوبر 2009، والتي تفيد النتائج الإيجابية والسلبية التي تنشأ عن تطبيق تلك الاتفاقية لدى الدول التي تنضم إليها.

-إن مراجعة أسماء الدول التي حرصت على التوقيع على الاتفاقية في أول يوم لفتح باب التوقيع 23 ديسمبر 2009، نجد بينها دولا تملك أساطيل بحرية (ناقلون) مثل الدانمارك،

¹-تتمثل الدول 16 التي وقعت في اليوم ذاته المنعقد للاحتفال بإبرام الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009 الدول التالية: اسبانيا، بولندا، توغو، الدنمارك، السنغال، سويسرا، غابون، غانا، غينيا، فرنسا، الكونغو، النرويج، نيجيريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان، أما الدول الموقعة على هذه الاتفاقية فيما بعد هي: مدغشقر بتاريخ 25 سبتمبر 2009، أرمينيا والكامرون بتاريخ 29 سبتمبر 2009، النيجر بتاريخ 23 سبتمبر 2010 والسويد في 20 جويلية 2011، فيينا وبيساو بتاريخ 24 سبتمبر 2013، قماز إدياريلي، المرجع نفسه، ص 26.

-AGBANE Konlanvi, « L'évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Togolais », revue neptunus, vol 24, n° 1, CDMO, université de nantes, 2018, p 4.

فرنسا، اليونان، هولندا، النرويج، بولوندا وإسبانيا، كما نلاحظ أيضا وجود دول تعتمد على الأساطيل التجارية الخاصة بالغير (شاحنون) وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الدول النامية، وقد يرى البعض في هذه الملاحظة إشارة إيجابية من جانب الدول الشاحنة وكذلك الدول الناقلة على استعدادهم لقبول "قواعد روتردام" باعتبارها تنظم أحكام النقل البحري، وكذلك أحكام النقل متعدد الوسائط الذي يشمل على رحلة بحرية بالضرورة¹.

ثالثا: خصائص قواعد روتردام لسنة 2009

تتضمن قواعد روتردام لسنة 2009 مقارنة بالاتفاقيات الدولية السابقة اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وتعديلاتها وقواعد هامبورغ لسنة 1978 بعدة خصائص، من أهم هذه الخصائص نذكر:

1-توفر قواعد روتردام لسنة 2009 إطار قانوني موحد

تقيم قواعد روتردام لسنة 2009 من خلال نصوصها نظاما قانونيا موحدا يأخذ في اعتباره العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ صدور الاتفاقيات السابقة عليها، بما في ذلك النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط الذي يتضمن خدمة النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاما عالميا ملزما مقبولا من كل الدول بدلا من ثنائية النظام المطبق في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وانقسام الدول بين هاتين الاتفاقيتين.

تظهر الوحدة التي حرصت عليها قواعد روتردام أنها سدت الثغرة بين نظام النقل الحالي ونظام النقل متعدد الوسائط الذي ظهر أثناء تطبيق الاتفاقيات السابقة التي وقفت نصوصها أمامه موقف العاجز².

¹-ملش فاروق محمد، «هل حقا تنظم (قواعد روتردام) لسنة 2008 أحكام النقل متعدد الوسائط للبضائع»، مجلة

الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد 1، الإسكندرية، 2012، ص 731.

²-غانم شريف محمد، المرجع السابق، ص ص 19، 20.

2- وضعت قواعد روتردام لسنة 2009 أحكام تفصيلية عن عقد نقل البضائع بحرا

تتميز قواعد روتردام لسنة 2009 كذلك بأنها تطرقت إلى تفاصيل المسائل المتعلقة بالنقل البحري ووضعت لها الأحكام القانونية المنظمة، وتصوّرت الفروض الممكنة وسنت لها القواعد القانونية المناسبة بما لا يدع مجالا واسعا لجهود التفسير والتأويل، وإن وجدت بعض الأحكام القليلة التي تتصف بالغموض مثل تلك الواردة في المادة 26 المتعلقة بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري¹.

تتميز قواعد روتردام لسنة 2009 بالإضافة إلى ذلك على خلاف بعض القوانين الوطنية بتوضيح بعض المصطلحات القانونية المهمة مثل مصطلحي الناقل والشاحن على الرغم من شيوع استخدامها على نطاق واسع ضمن نصوص القوانين خاصة فيما يتعلق بأحكام المسؤولية الأمر الذي يؤدي إلى توافر الأساس السليم الموحد عند تفسير النصوص وتطبيقها في شأن طرفي عقد النقل البحري².

3-توسيع المدلول القانوني لعقد نقل البضائع بحرا في ظل قواعد روتردام لسنة 2009

جاءت قواعد روتردام لسنة 2009 لتوسيع مدلول ومفهوم عقد نقل البضائع بحرا، فقد نصت في مادتها 1 على ما يلي: «عقد النقل» يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى مكان آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري».

يفهم من نص المادة 1 من قواعد روتردام لسنة 2009 أن النقل البري والجوي الذي يتخلل النقل البحري أو يسبقه أو يعقبه يدخل ضمن نطاق عقد النقل البحري حسب قواعد

¹-الجميل إيمان، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2012، ص 98.

²-غانمشريف محمد، المرجع السابق، ص ص 21، 22.

روتterdam ولا يتم استبعاده إلا في حال وجود اتفاقية دولية تحكم هذه المراحل من النقل غير البحري.

يبدو أن مفهوم عقد النقل من الباب إلى الباب هو وراء هذا التوسع بالمدلول القانوني لعقد نقل البضائع بحرا¹.

4-استخدام مصطلحات جديدة في ظل قواعد روتردام لسنة 2009

تستخدم قواعد روتردام لسنة 2009 على خلاف الاتفاقيات السابقة العديد من المصطلحات المستحدثة التي لم تستخدم من قبل الاتفاقيات الأخرى، ومن هذه المصطلحات، العقد الكمي، الطرف المنفذ البحري، الشاحن المستندي، سجل النقل الإلكتروني، الخطاب الإلكتروني، الطرف المسيطر وحق السيطرة².

نجد مثلا أن قواعد روتردام تطرقت في مادتها 80 إلى عقد مستحدث جديد وهو عقد النقل الكمي للبضائع خلال فترة زمنية محددة، وهذا يذكر ببوليصة الغطاء المفتوح للتأمين على البضائع المنقولة بحرا³، وفي عقد النقل الكمي يمكن للشاحن والناقل الاتفاق على استثناء بعض الالتزامات لكل من الشاحن والناقل المنصوص عليه بالاتفاقية⁴.

5-حق السيطرة أو حق التوجيه في ظل قواعد روتردام لسنة 2009

سنّت قواعد روتردام لسنة 2009 مبدأ قانوني جديد على الاتفاقيات الدولية في شأن النقل البحري وهو حق السيطرة أو حق التوجيه الذي تعرفه بعض اتفاقيات النقل الأخرى مثل اتفاقية وارسو لسنة 1929 المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (المادة 12 و 13 من قواعدها)⁵.

¹-عبابنة محمود محمد، المرجع السابق، ص 176.

²-غانم شريف محمد، المرجع السابق، ص 22.

³-RAFENOMANJATO Noro Michelle, «Volume contracts under the Rotterdam Rules: One step forward two steps backward?», revue neptunus, vol 19, n° 2, CDMO, université de nantes, 2013, p 1.

⁴-عبابنة محمود محمد، المرجع السابق، ص 176.

⁵-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 112.

نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 نظّمت حق الشاحن في توجيه أيّة تعليمات إلى الناقل بشأن البضاعة ما لم يمثل ذلك تغييرا لعقد النقل، وقد عرفت القواعد الجديدة هذا الحق في الفقرة الثانية عشر من المادة 1 بنصها على ما يلي: «حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل 10»، وعرفت الفقرة الثالثة عشر من المادة ذاتها الطرف المسيطر بنصها على ما يلي: «الطرف المسيطر يعني الشخص الذي يحق له بمقتضى المادة 51 أن يمارس حق السيطرة»، وتنظيما لما سمته القواعد "حق السيطرة"، فقد خصصت له المواد من 50 إلى 56 تحت عنوان "حقوق الطرف المسيطر".

يمارس في الأصل الشاحن حق السيطرة ما لم يعيّن عند إبرام عقد النقل المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخص آخر يكون هو الطرف المسيطر.

يرى بعض الفقه أن تنظيم هذا الحق قد جاء لمواجهة عدم الأمان وعدم اليقين اللذان باتا يهددان ازدهار التجارة الدولية، وقد جاء كذلك لمواجهة تفشي حالات الغش والإفلاس والاحتتيال بتمكين الطرف المهدد بمثل هذه الحالات من أن يتفادى آثارها عن طريق استخدام حق السيطرة (التوجيه)، ويستخدم هذا الحق لمواجهة الحالات الطارئة التي قد تستجد أثناء نقل البضائع كما لو طلب البائع من الناقل تغيير ميناء الوصول نظرا لوجود صعوبات في الوصول إلى الميناء المتفق عليه أو الانحراف عن المسار تفاديا لوجود قرصنة¹.

¹-غانم شريف محمد، المرجع السابق، ص38.

المطلب الثاني

الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا على المستوى الوطني

(الجزائري، المصري)

تعتبر دولة الجزائر ودولة مصر من بين الدول المطلة على البحر، هذا الأمر جعلها تعتمد في اقتصادياتها على المبادلات التجارية التي تنقل بحرا، عن طريق عقد نقل البضائع بحرا، تم من أجل توفير حماية لأطراف هذا العقد على المستوى الوطني تنظيم الأحكام القانونية له سواء في القانون الجزائري (الفرع الأول)، أو في القانون المصري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في القانون الجزائري

تعتبر الجزائر أحد أهم الدول الساحلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يقدر بحوالي 1200 كلم، وقد استغلت ذلك بإنشاء عشر موانئ تجارية تتمثل في كل من ميناء الجزائر العاصمة، ميناء وهران، ميناء عنابة، ميناء سكيكدة، ميناء مستغانم، ميناء جن-جن، ميناء غزوات، ميناء بجاية، ميناء تنس وميناء أرزيو على أن بعض هذه الموانئ يخصص لنقل المحروقات.

تساهم هذه الموانئ في اقتصاد البلاد بنسبة 70% بحيث تشكل معبر لحوالي 95% من البضاعة إلى داخل وخارج البلاد، فأغلبية المبادلات التجارية التي تكون الجزائر طرفا فيها تتم عن طريق البحر¹، لذلك كان لزاما على الدولة الجزائرية تنظيم التجارة المنقولة بحرا.

¹-الماحي فاطمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: إمتياز نهائي الحاويات، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2016، ص ص76، 77.

تباينت القوانين المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في الجزائر باختلاف المراحل التاريخية التي مرت بها، حيث خضعت في مرحلة الاستعمار إلى القوانين البحرية الفرنسية بالضبط القانون البحري لسنة 1936 الذي استقى جل أحكامه من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

استمر الوضع على هذا الحال إلى ما بعد الاستقلال، وذلك بموجب أمر سنة 1962 الذي نص على مواصلة تطبيق القوانين الفرنسية بما فيها القانون البحري الفرنسي شرط عدم مخالفته لمبادئ الحرية والسيادة الوطنية¹.

تم إلغاء التعامل بالقانون البحري الفرنسي في الجزائر بموجب أمر مؤرخ في 5 جويلية 1975، ليفسح المجال لإصدار أول قانون جزائري ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 أكتوبر 1976 الذي استقى جل أحكامه من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكول فسبي المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1968²، إذ انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بعد مرور سنتين من استقلالها بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964³.

أصبحت بذلك اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تشريعا وطنيا ينظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا بسند الشحن في الجزائر، فبعد صدور التقنين البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر أدمجت أحكام اتفاقية

¹-دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 10.

²-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 7، 8.

³-انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 مؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج عدد 28 ل 2 مارس 1964.

بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في المواد 748 إلى 816 من هذا التقنين مع تغيير طفيف في صياغتها.

أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 رغم أنها من صنع الدول النامية التي مثلت فيها مصالح الشاحنين باعتبار هذه الدول شاحنة لا تملك من الحمولة العالمية للسفن إلا حوالي 7٪ وتتحمل نفقات الشحن العالمية بنسبة 64٪، فإن الجزائر لم تصادق عليها ولم توجد أي محاولة للانضمام إليها¹.

تتمثل السمة البارزة الذي طبعت الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن التقنين البحري الجزائري هو تماشيه مع مقتضيات النظام الاشتراكي الذي انتهجته الجزائر في تلك الفترة، حيث كانت الدولة عن طريق هيئاتها ومؤسساتها تمثل طرفي عقد نقل البضائع بحرا في آن واحد بدون منازع، فمن جهة اعتبرت المتعامل الوحيد في مجال النقل البحري بامتلاكها لسفن نقل البضائع، ومن جهة أخرى لعبت دور الشاحن بامتياز نظرا لاستثمارها بوسائل الإنتاج وقيامها بعملية التصدير والاستيراد بنفسها ولحاسبها.

تبنّت الجزائر مع مطلع التسعينات نظام اقتصاد السوق القائم على تشجيع الاستثمار الخاص وحرية الفرد في امتلاك ما شاء من وسائل الإنتاج والنقل، هذه العوامل رغم ما نتج عنها من انتعاش في التبادل التجاري البحري، إلا أنها أضعفت مركز الشاحن الجزائري بعد تراجع القدرة التنافسية لأسطوله البحري في مواجهة شركات النقل البحري العالمية التي أضحت تحكم خدمة النقل البحري للبضائع بعد تكتلها في شكل تنظيمات ملاحية دولية².

بدأت الجزائر منذ سنة 1998 تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري، وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي، ومس هذا

¹-ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 5، 6.

²-دالع سعيد، المرجع السابق، ص 10.

التعديل ستة مواد فقط من أصل 78 مادة منظمة لعقد نقل البضائع بحرا، والمتمثلة في المواد 739، 765، 801 الفقرة الأولى، 801 الفقرة الثانية، 802 والمادة 805 من ت.ب.ج.¹.

عدل المشرع الجزائري المادة 805 من ت.ب.ج لسنة 1998 وجعلها نقلا حرفيا لأحكام المادة 4 الفقرة 5 من بروتوكول سنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وبذلك أصبحت الجزائر تعرف ازدواجا تشريعا فيما يتعلق بمبلغ تحديد مسؤولية الناقل البحري، فهناك المادة 4 الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تنطبق في القضايا التي تطبق فيها الاتفاقية وفقا للمادة 10 منها، والمادة 805 من ت.ب.ج تطبق على القضايا التي لا تخضع للاتفاقية، ذلك أن النصين يختلفان في مضمونهما من حيث نوع العملة المتخذة كوحدة حسابية ومن حيث قيمتها وكذا وحدات الشحن التي تتخذ كضوابط لتحديد سقف المسؤولية².

تمّ تعديل التقنين البحري الجزائري مرّة ثالثة بموجب القانون 10-04 لسنة 2010، إلا أن هذا التعديل لم يمس الأحكام الخاصة بنقل البضائع بحرا.

استغلال خدمات نقل البضائع بحرا في القانون الجزائري

استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ سنة 1963 والذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية والتي تعتبر خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تمارس هذا النشاط وأصبحت المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع والنقل البحري على مستوى الموانئ في الجزائر.

¹-سعيد مراد، المرجع السابق، ص 8.

²-ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 6.

اختارت الدولة الجزائرية منذ سنة 1963 أسلوب الشركة العامة لتسيير مرفق النقل البحري وذلك بإنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، فقد أنشأتها بموجب المرسوم رقم 63-489¹.

كانت الشركة الوطنية للملاحة تدار بواسطة جهازين، مجلس إدارة ومدير عام يعينون بموجب مرسوم من طرف السلطة الوصية، والملاحظ هو غياب حقيقي لاستقلالية الشركة الوطنية للملاحة البحرية سواء من ناحية الهيكلية أو الوظيفة واعتبار كل من مجلس الإدارة والمدير العام مجرد وسيلة لتنفيذ سياسة السلطة الوصية.

عند بداية إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية كان من بين أهم أهدافها وحسب المادة 3 من مرسوم رقم 63-489 القيام بالنقل البحري بجميع أنواعه بالإضافة إلى مختلف الأنشطة المساعدة والمتممة له كعمليات المناولة والقطر البحري وعمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة وعمليات المرور وأعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات تموين السفن والقيام بنشاط وكيل السفر بالنسبة لنقل المسافرين، وبعد سنة 1968 صدرت العديد من النصوص القانونية جاءت لإعطاء الشركة الوطنية للملاحة المتعلقة بالنقل البحري احتكارات كثيرة منها: احتكار النقل البحري وإيجار السفن واحتكار المساحلة الوطنية واحتكار السمسة البحرية.

نجد أن المشرع الجزائري اعتبر نشاط النقل البحري حكرا على الدولة ولم يسمح للأشخاص الآخرين ممارسة هذا النشاط، فالشركة الوطنية للملاحة البحرية أصبحت تمارس نوعا من الاحتكار الفعلي لعمليات النقل والشحن وتفرغ البضائع².

¹-مرسوم رقم 63-489، مؤرخ في 31 ديسمبر 1963، يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر.ج عدد 6 ل 17 جانفي 1964.

²-بن الصغير شهرزاد، «واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 92، 93.

ازداد الأمر حدة بصدور أمر رقم 50-69 المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن¹، الذي نص في مادته 1 على ما يلي: «تخضع نشاطات النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن إلى احتكار الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة».

فصلت نتيجة لتطور نشاط النقل البحري وتعهده بعض النشاطات عن الشركة الوطنية للملاحة، بحيث تم إنشاء مؤسسات جديدة للتكفل بها مثل الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع والتي انتقل إليها احتكار نشاطات المناولة والتشوين وذلك حسب المادة 2 من أمر رقم 16-71² يتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع التي تنص على ما يلي: «ينقل احتكار نشاطات عمليات الشحن والتفريغ بالوسائل الآلية واليدوية في الموانئ الجزائرية، والذي كان في السابق من اختصاص الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب الأمر رقم 50-69 إلى الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع».

بدأت الجزائر منذ سنة 1998 تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري، وجاء هذا بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر، وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي والذي أحدث قفزة نوعية في المجال الاقتصادي بصفة عامة والملاحة البحرية بصفة خاصة³، وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بالقانون 05-98.

تم عقد جلسات تتعلق بأداء الموانئ الجزائرية في البرلمان قبل صدور القانون البحري لسنة 1998، عمد خلالها كل من وزير النقل آنذاك وأعضاء لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية

¹-أمر رقم 50-69 مؤرخ في 17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ج عدد 53 ل 20 جويلية 1969.

²-أمر رقم 16-71 مؤرخ في 9 أفريل 1971، يتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع (سونما) ج.ر.ج عدد 32 ل 20 أفريل 1971.

³-حسيني مراد، «الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة لنطاق المسؤولية في إطار التشريع الجزائري»، مجلة الحقوق، عدد 15، العراق، 2014، ص 105.

والإسكان وحماية البيئة إلى إبداء ملاحظات تناولت المشاكل وراء ضعف أداء الموانئ الجزائرية، لينتقلوا فيما بعد إلى التصريح بضرورة التغيير في شكل مشروع قانون مطروح للمصادقة، لعل هذه أبرز الملاحظات التي تم تقديمها:

-عدم كفاية الأحكام القانونية المنظمة للأنشطة المينائية التجارية وغياب المنافسة.

-عدم انسجام التنظيم القانوني لاستغلال الموانئ مع أحكام الاتفاقيات التي انضمت إليها الجزائر.

-إمكانات استقبال السفن محدودة من الجانب الهيكلي، خاصة وأن بعض الموانئ لا تملك الإطار الكافي لاستقبال كل أنواع السفن مقارنة مع باقي موانئ الدول التي أصبحت تتعامل مع سفن ذات أحجام كبيرة تساعد على تخفيض تكاليف النقل البحري.

-عدم وجود مطابقة بين كل من القانون البحري (الأمر 76-80) وأحكام قانون الاستثمار وقانون الخصوصية.

عمد بعد ذلك وزير النقل إلى التصريح بالقناعة التامة بضرورة إدخال تعديلات على القانون البحري بصريح العبارات الآتية: "يهدف هذا القانون المعروض على مجلسكم الموقر غلى تعديل الأمر الصادر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري قصد:

-رفع احتكار ممارسة نشاطات النقل البحري وكذا جميع النشاطات الملحقة به مثل إيجار السفن، إيداع السفن، الحمولة، السمسرة البحرية، قطر السفن والمناولة المينائية وبالتالي يمكن ممارسة هذا النشاط على أساس الامتياز ودفتر الشروط.

-دعم النشاط المينائي بتشريع يهدف إلى الحفاظ على تطوره واستغلاله، وتكون مهام القوة العمومية مستقلة حيث تمارس من طرف السلطة المينائية، وتتكفل المؤسسات العمومية والخاصة من جهة أخرى بالنشاطات التجارية وينبغي على السلطة المينائية السهر على تطبيق قواعد استغلال الموانئ وسلامتها م طرف كل المتعاملين.

-جعل هذا الجهاز القانوني يتماشى والتحولت التي حدثت مع انفتاح اقتصاد السوق والمصادقة على المقاييس الدولية.

تم في الأخير عرض مشروع القانون للمصادقة عليه من قبل أعضاء مجلس الأمة، الذين اختاروا في ذلك طريقة التصويت على كل مادة على حدى، ولأن كل المواد تعدى التصويت فيها النصاب القانوني، تمت المصادقة النهائية على القانون رقم 98-05 ليصدر في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، واختتمت الجلسة بنهاية حقبة الاحتكار في عالم النقل البحري¹.

رفعت الدولة بعد ذلك الاحتكار على نشاط النقل البحري بموجب المادة 571 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع إمتياز».

كما تضيف المادة 1-571 من ت.ب.ج ما يلي: «يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري».

نجد أن المشرع الجزائري بموجب المادتين 571 و 1-571 من ت.ب.ج قد وسع من دائرة الأشخاص التي يمكن أن تقوم بخدمات النقل البحري، فبعدما كان النقل البحري حكرا على الدولة أصبح من الممكن لأشخاص أخرى القيام بهذا النشاط بشرط الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري²، ويمنح الإمتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق تنظيم وهذا ما أكدته المادة 2-571 من ت.ب.ج³.

¹-الماحي فاطمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 84، 85.

²-بن الصغير شهرزاد، «واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري...» المرجع السابق، ص 96.

³-تنص المادة 2-571 من ت.ب.ج على ما يلي: «يمنح الإمتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

يفضي الإمتياز في كل جميع الحالات إلى دفع حقوق».

صدر على أساس ذلك سنة 2008 مرسوم تنفيذي رقم 57-08 مؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته¹.

وضع المشرع الجزائري في المادة 571 من ت.ب.ج شروط بالأشخاص المؤهلين لاستغلال نشاط النقل البحري تتمثل في كل من:

-الأشخاص الطبيعية بشرط تمتعها بالجنسية الجزائرية.

-المؤسسات العمومية الجزائرية.

-الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، وقد حددتهم المادة 50 من ت.م.ج بأنهم الأشخاص الذين لديهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، كما اشترط المشرع ضرورة تمتع هذه الفئة بصفة مجهزي السفن.

وعليه تتمثل الشروط المرتبطة بصاحب الإمتياز في التمتع بالجنسية الجزائرية وتواجد مركز النشاطات في الجزائر وأخرى تتعلق بصفة المجهز².

أضافت المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 57-08 الذي يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته على شروط يجب توفرها لمنح الإمتياز لممارسة نشاط النقل البحري³.

¹-مرسوم تنفيذي رقم 57-08 مؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ج عدد 9 ل 24 فيفري 2008.

²-بن الصغير شهرزاد، «واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 96.

³-تنص المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 57-08 الذي يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته على ما يلي: «يمنح الامتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي كما هو محدد في أحكام المادة 571-1 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، تتوفر لديه قدرات النقل البحري الضرورية للنشاط ويستوفي الشروط التالية:

-يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري،

=

-يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها.

الفرع الثاني

الأحكام المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في القانون المصري

تعتبر مصر بموقعها الجغرافي أهم ممرات التجارة العالمية بين الشرق والغرب، كما يوجد بها عدد من الموانئ البحرية التجارية والتخصصية الممتدة على البحرين الأحمر والمتوسط تدعم التجارة الخارجية لمصر، وتعتبر بمثابة الركيزة الأساسية للربط بين النقل البحري والبري والنهري والسكك الحديدية، وقد لعبت قناة السويس دورا كبيرا في توفير الوقت والتكلفة وتسيير التجارة العالمية.

تتمثل إجمالي طول السواحل المصرية حوالي 3000 كلم (1000 كلم بحر متوسط، 2000 كلم بحر أحمر)، وإجمالي عدد الموانئ البحرية المصرية 48 ميناء (10 موانئ تجارية، 33 ميناء تخصصي بالإضافة إلى 5 موانئ تحت الإنشاء من بينها 2 ميناء تجاري)¹.

=يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.

-يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد تحصل على أماكن الرسو وكذا على فضاءات خاصة بالتكفل بالمسافرين على مستوى الموانئ المعنية عندما يخص الامتياز خدمات النقل البحري.

-يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفة مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها.

-أن تكون هذه السفن في حالة ملاحية جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفن طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها.

-أن يقل سنها خمسة عشر (15) عاما.

غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يمنح ترخيصات استثنائية فيما يخص السن في حالة ما إذا كانت السفينة في حالة مرضية عقب تفتيش تقني تجريه هيئة مؤهلة يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

-أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عندما يستغل صاحب الامتياز سفينة تحمل العلم الوطني.

غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم.

عندما يتم استغلال سفينة تحمل علما أجنبيا، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم.

تذكر هذه النسبة في اتفاقية الامتياز».

¹-استراتيجية النقل البحري المصري وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية، تقرير صادر عن وزارة النقل، قطاع النقل البحري، جمهورية مصر العربية، إصدار جويلية 2018، على الموقع الإلكتروني، www.mts.gov.eg

تعتبر مصر أكثر الدول حاجة إلى تنظيم عقد نقل البضائع بحرا نظرا لكونها ذات موقع جغرافي ممتاز، فهي حلقة وصل بين قارة آسيا وقارة إفريقيا كما تمتد سواحلها إلى مسافات بعيدة على البحرين المتوسط والأحمر، وتقع موانئها على خطوط ملاحية منتظمة مع البلاد الأجنبية¹.

أصدرت مصر أول قانون في المجال البحري وهو قانون التجارة البحرية المختلط وذلك سنة 1875 مع إرساء نظام الامتيازات الأجنبية، لكن تم إلغاؤه بإلغاء الامتيازات الأجنبية بمصر.

صدر بعد ذلك في 13 نوفمبر 1883 قانون التجارة البحرية الأهلي والذي اشتهر بالتقنين البحري، وقد تضمن قواعد عديدة تنظم النقل البحري للبضائع، توزعت هذه القواعد على ثلاثة فصول من التقنين²، تتمثل فيما يلي:

-الفصل السادس تحت عنوان "في سند الإيجار" من المواد 90 إلى 98.

-الفصل السابع تحت عنوان "في سندات المشحونات" من المواد 104 إلى 131.

-الفصل الثامن تحت عنوان "أجرة السفينة" من المواد 104 إلى 131.

ظل قانون التجارة البحرية الأهلي الصادر في 13 نوفمبر 1883 والذي اشتهر بالتقنين البحري يحكم نقل البضائع بحرا في مصر مدة طويلة من الزمن ولم تتعدل أحكامه³، فظل هذا التقنين مطبقا لأكثر من مائة عام.

¹-عبد الحميد خليل محمد محمود، «الجديد في التحديد الزمني لمسؤولية الناقل البحري الدولي وفقا لأحكام قواعد روتردام -دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والأردني-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 6، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 58.

²-دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 6.

³-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 281.

لم يعد قانون التجارة البحرية المصري الصادر بالأمر العالي المؤرخ في 13 نوفمبر 1883 يتماشى مع مقتضيات الحياة البحرية الحديثة وما صاحب الملاحة البحرية من نمو وارتقاء، ومن ثم كان في حاجة إلى تنقيح شامل، وبتاريخ 11 جوان 1932 ألفت وزارة العدل المصرية لجنة لتعديل التقنين البحري، ومنذ ذلك التاريخ توالى اللجان وبالتالي المشروعات من أجل إعداد تقنين بحري يساير التطورات الحاصلة في هذا المجال¹، لكن لم تتوصل إلى نتيجة.

انضمت مصر في نفس الوقت إلى اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وذلك سنة 1940 وتم العمل بها في مصر كتشريع داخلي اعتبارا من 29 ماي 1944 وفقا لمرسوم الإصدار الخاص بها بتاريخ 31 جانفي 1944².

وافقت مصر بعد ذلك بتاريخ 23 سبتمبر 1982 على البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والمعروف بقواعد فسبي لسنة 1968، وعمل بها اعتبارا من 30 أبريل 1983³ بالقرار الجمهوري رقم 462 لسنة 1982، لكنها لم تُدخل أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها في تشريعها الداخلي مكتفية بالانضمام إليها.

أدى هذا الوضع إلى وجود ازدواج في التشريع بشأن موضوع واحد، فكان للاتفاقية نطاق تطبيق يختلف عن نطاق قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1883، فبينما كان قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1883 يحكم النقل البحري الوطني بصفة عامة والنقل البحري الدولي الذي يخرج عن مجال اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924،

¹-حمدي كمال، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (مالك السفينة، الريان، البحارة وعقد العمل البحري، الوكلاء البحريين -ركيل السفينة- وكيل الشحنة- وكيل العبور، المقاولون البحريون -المرشد- مجهز القطر)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص 7.

²-الفيشاني نبيل علي أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية -اتفاقية بروكسل- هامبورغ- روتردام (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 2016، ص 35.

³-هاني دويدار محمد، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 7.

كانت الاتفاقية تسري على النقل البحري الدولي للبضائع بطريقة تلقائية في حالتين هما: إذا كان سند الشحن قد صدر في مصر وهي طرف متعاقد في الاتفاقية، أو إذا كان النقل البحري الدولي يبدأ في مصر ومن ثم كان هناك ازدواجية في القواعد التي تحكم النقل البحري مما أثار في العمل مشكلات قانونية وعملية ضخمة¹.

يجب ذكر أن مصر قبل موافقتها على بروتوكول سنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 كانت قد صادقت في 22 أبريل 1979 على اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 والمعروفة بقواعد هامبورغ بالقرار الجمهوري رقم 104 لسنة 1979 بتاريخ 10 مارس 1979، رغم ما بين هذه الاتفاقية الأخيرة واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من اختلافات متباينة².

أصبحت قواعد هامبورغ لسنة 1978 سارية المفعول في مصر ابتداء من 3 نوفمبر 1990 بمقتضى قرار وزير الخارجية رقم 35 بتاريخ 11 نوفمبر 1991، أي قبل نفاذها دوليا، ثم استخدمت مصر الرخصة المقررة في المادة 32 الفقرة الرابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 بإرجاء نيتها في الانسحاب من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكول سنة 1968 المعدل لها لمدة خمس سنوات.

يقصد بذلك أن أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وأحكام البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 هي التي كانت تطبق في مصر على عقود نقل البضائع بحرا المبرمة قبل 1 ديسمبر 1978، وأن أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978

¹- الفيشاني نبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 35، 36.

²- دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 7.

تطبق على العقود المبرمة اعتبارا من 1 ديسمبر 1997، كما تطبق أحكام قواعد هامبورغ تجاه الدول الأطراف خلال الفترة الانتقالية من 1 ديسمبر 1992 إلى غاية 30 نوفمبر 1997¹.

عجزت نصوص قانون التجارة البحرية الأهلي الصادر في 13 نوفمبر 1883 والذي اشتهر بالتقنين البحري من ملاحقة التطورات الملاحية الاقتصادية الهائلة²، ومع حرص المشرع المصري على عدم التخلي عن مسايرة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، فقد تم إصدار قانون التجارة البحرية بتاريخ 22 أبريل 1990 الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والذي تضمن بين أحكامه تنظيم عقد نقل البضائع بحرا في الفصل الثاني منه وقد جاء مسايرا لما تضمنته قواعد هامبورغ لسنة 1978³، إذ أخذ المشرع المصري في هذا القانون بالكثير من الأحكام الواردة في قواعد هامبورغ⁴.

نصت المادة 1 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على أنه: «مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق، ويلغى قانون التجارة البحرية الصادر في 13 نوفمبر 1883».

نُشر قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 بالجريدة الرسمية عدد 18 لـ 3 ماي 1990⁵.

¹- الفيشانينبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 36.

²- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 281.

³- عزو أحمد رشدي، «مسؤولية الناقل البحري طبقا لمعاهدة هامبورج والقانون التجاري البحري المصري»، مجلة الحارس، عدد 78، مصر، 1996، ص 6.

⁴- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض ويشمل على (القواعد القانونية الخاصة بالنقل البحري، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري)، حالات البيوع البحرية، مباشرة دعوى مسؤولية الناقل البحري، قانون التجارة البحرية الجديد، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 42.

⁵- حمدي كمال، أشخاص الملاحة البحرية...، المرجع السابق، ص 7.

دخل قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 حيّز التنفيذ في 3 نوفمبر 1990 طبقا للمادة 3 الفقرة الأولى من هذا القانون التي قضت بأن يُعمل بهذا القانون بعد ستة أشهر من تاريخ نشره، وقد تم نشر هذا القانون بتاريخ 3 ماي 1990، مما يجعل تاريخ نفاذه هو 3 نوفمبر 1990، ويلاحظ أنه ذات التاريخ الذي نص قرار وزير الخارجية على بدء العمل بقواعد هامبورغ فيه، مما يدل على اتجاه توحيد القواعد المعمول بها في نقل البضائع بحرا على المستويين الداخلي والدولي¹.

كان من المنطقي بعد أن وافقت مصر على قواعد هامبورغ سنة 1979 أن تضمن تشريعها البحري (قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990) في خصوص مادة نقل البضائع بحرا ذات أحكام قواعد هامبورغ منعا لازدواج التشريع في هذه المادة.

خالف التشريع الوطني المصري في قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 في نقاط عديدة لعل أهمها سبيل الناقل لدفع مسؤوليته، إذ بينما تقضي اتفاقية هامبورغ بأن الناقل مسؤول عن الهلاك أو التلف والتأخير إلا إذا أثبت أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث الذي تسبب في الضرر وتبعاته، فيما عدا حالة الحريق الذي تقوم مسؤولية الناقل عنه على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

أما قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 لا يعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد أتباعه يد فيه، كذلك بشأن الحد لأقصى لمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع فهو في قواعد هامبورغ مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد

¹-دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 8.

نقل البضائع بحرا، غير أنه في قانون التجارة البحرية المصري جعله ذات الحد المقرر بالنسبة لهلاك البضائع أو تلفها¹.

يظهر مجال تطبيق قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 من خلال المادة 1 منه الذي نص على أمرين هامين، وهما:

-أن العمل بأحكام هذا القانون لا يخل بالقواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة.

-أن العمل بأحكام هذا القانون استتبع كنتيجة حتمية إلغاء القانون البحري الصادر في 13 نوفمبر 1883.

يكون بذلك المشرع المصري قد قضى على مسألة التنازع بين القوانين، فحرص على النص بإلغاء القانون البحري الصادر سنة 1883، والنص أيضا على عدم المساس بالقوانين الخاصة، ويقصد بذلك معاهدات واتفاقيات النقل البحري التي انضمت إليها مصر وأصبحت نافذة فيها بمقتضى القوانين الصادرة بالموافقة عليها وجعلها سارية في مصر².

نجد أن قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 لم يلغى تطبيق اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، لكن نجد أن أحكام هذا القانون تتعارض مع أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن تعارضا صارخا، وخاصة ما تعلق منها بمسؤولية الناقل البحري والإعفاء منها وتحديدها والدعوى المتعلقة بها³.

لا يمكن القول بأن مصر لا تأخذ بأحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968 لمجرد صدور قانون التجارة البحرية

¹-حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص 10، 11.

²-عزو أحمد رشدي، المرجع السابق، ص 6.

³-محمد بن جلال وفاء، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 21.

المصري رقم 8 لسنة 1990 الذي تتعارض أحكامه مع أحكام هذه الاتفاقية إذ أن مصر لم تسحب بعد من الاتفاقية.

كما أن اختلاف حكم من أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968 مع حكم من أحكام قانون التجارة البحرية المصري لا يؤدي إلى عدم العمل به على أساس مخالفته للنظام العام الداخلي وذلك لوجود فارق بين المعاملات الدولية والمعاملات الداخلية فيما يتعلق بتطبيق الدفع بالنظام العام هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن قانون التجارة البحرية المصري وهو التشريع العام اللاحق للاتفاقية لم ينص صراحة على إلغاء الحكم الخاص الوارد بالاتفاقية والنافذ في مصر، هذا والقاعدة العام أن الخاص يقيد العام في الأمر الذي جاء التخصيص بشأنه ولو كان لاحقا.

وعلى هذا يمكن القول بإزالة التعارض بأن يكون لكل منهما مجاله الذي يسري عليه، فقانون التجارة البحرية المصري يطبق على النقل الدولي للبضائع في الحالات التي لا يتوافر فيها شروط أعمال قواعد اتفاقية بروكسل وتعديلاتها كما يسري على النقل البحري الداخلي، أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968 فتطبق على النقل البحري الدولي طالما توافرت شروط تطبيقها الأخرى¹.

نخلص في ذلك أن كل من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري النافذة في مصر واجبة التطبيق عندما تتوفر شروط انطباق كل منها أي كل منها لها مجال التطبيق، فالقانون المصري ينطبق في الحالات التالية:

1- عندما لا تتوفر شروط انطباق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري.

2- تنطبق أحكام قانون التجارة البحرية المصري على الملاحة الساحلية بما أنها مقصورة على السفن الوطنية والتي تتم دائما بين ميناءين داخل الدولة فإن العلاقة تكون وطنية وليست دولية.

¹- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 42.

3-النقل الذي يتم بمقتضى مشارطات إيجار باعتبار أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 قد أخرجت هذا النوع من النقل من أحكامها.

4-نقل الحيوانات الحية.

5-الشحن الذي يتم فوق سطح السفينة.

6-الفترة السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ يطبق في شأنها قانون التجارة البحرية المصري.

يكون بذلك أن قانون التجارة البحرية المصري هو الواجب التطبيق، وبذلك يزول التعارض الظاهر الوارد في المادة 198 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 والتي تقضي بأن أحكام الفصل الثاني من القانون والمتعلق بعقد النقل البحري تسري دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء كان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا مستأجرا لها¹.

¹-عزو أحمد رشدي، المرجع السابق، ص 7.

المبحث الثاني

مفهوم عقد نقل البضائع بحرا

تعاظم دور نقل البضائع بحرا في وقتنا الحالي نظرا لمساهمته في تحقيق التنمية الاقتصادية للدول المطلة على البحر، إذ يعد أهم مصادر التجارة الدولية.

أصبح نقل البضائع بحرا مع مطلع القرن الحالي حتمية لا بد منها لكل اقتصاديات الدول المطلة على البحر بغض النظر عن توجهها الاقتصادي أو السياسي باعتباره جوهرى للتنمية الاقتصادية، لذا يتم السعي لإبرام عقود نقل البضائع بحرا من أجل تصدير واستيراد البضائع.

إن تحديد الطبيعة القانونية لعقد نقل البضائع بحرا لا يتحقق إلا بحصر التعريف المقدم لهذا العقد (المطلب الأول)، وهذا العقد يختلف عن بعض العقود المشابهة له (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التعريف بعقد نقل البضائع بحرا

لا شك أن لعقد نقل البضائع بحرا أهمية للدول وللمجموعة الدولية خاصة مع اتساع العلاقات التجارية الدولية نتيجة لتزايد العلاقات الاقتصادية مما يستوجب البحث في التعريف بهذا العقد.

يمر عقد نقل البضائع بحرا عبر تحديد العناصر الأساسية له من خلال تعريف هذا العقد سواء في القانون الداخلي الجزائري والمصري أو في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا (الفرع الأول)، وإظهار الخصائص التي يتميز بها هذا العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف عقد نقل البضائع بحرا

تم تعريف عقد نقل البضائع في كل من التقنين البحري الجزائري (أولا)، وفي قانون التجارة البحرية المصري (ثانيا)، وأخيرا في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا (ثالثا).

أولا: تبني التعريف الضمني لعقد نقل البضائع بحرا في التقنين البحري الجزائري

عرف التقنين البحري الجزائري في المادة 738 منه عقد نقل البضائع بحرا حيث نص على ما يلي: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة».

يلاحظ على هذا التعريف أنه تعريف جامع وأنه تميز بالدقة والوضوح المطلوبين للتعريفات القانونية، على الرغم من أن مهمة التعريف بالأصل لا تقع على عاتق المشرع إنما على الفقه أن يقوم بهذه المهمة¹.

نجد أن نص المادة 738 من ت.ب.ج قامت بسرد أهم العناصر المكونة لعقد النقل البحري للبضائع والمتمثلة في أن:

1- أن عملية النقل البحري تتم بعقد، بحيث يعرف العقد وفقا لنص المادة 54 من ت.م.ج² على أنه: «اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما».

¹-حاطوم وجدي، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل لعام 1924، معاهدة هامبورغ لعام 1978، معاهدة روتردام 2008)، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2011، ص 322.

²-المادة 54 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج عدد 31، ل 13 ماي 2007.

يكون بذلك وفقا للتعريف الوارد للعقد في المادة 54 من ت.م.ج الالتزام بفعل النقل في عقد نقل البضائع بحرا هو التغيير المكاني للشيء، أي نقله من مكان إلى آخر¹.

2-يشير المشرع الجزائري إلى نقل البضائع بحرا هو ذلك الذي يتم بالبحر وبالتالي يكون العنصر المميز للنقل البحري عن سائر صور النقل الأخرى في المجال أو البيئة التي يتم فيها وهي البيئة البحرية، ولا يشير المشرع بعد ذلك في تعريفه لعقد نقل البضائع بحرا إلى ضرورة أن يتم النقل بحرا بواسطة سفينة، وإذا كان الأمر يرجع إلى أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية وبالتالي هي أداة تغيير مكان البضائع عبر البحر، إلا أن نقل البضائع قد يتم في البيئة البحرية بواسطة منشآت لا يصدق عليها وصف السفينة، والمثال على ذلك نقل البضائع من ميناء إلى آخر بواسطة الصنادل أو المراكب² أو الزاحفات الهوائية³.

3-يشير نص المادة 738 من ت.ب.ج أن الناقل هو من يتعهد بتغيير مكان البضائع، مما يعني أن له السيطرة الفعلية على عملية النقل، ويفترض ذلك أن يقدم خدمة النقل بوسائله الخاصة ويتميز بذلك عن الوكيل بالعمولة للنقل الذي يتعهد أيضا بإنجاز النقل وإنما بوسائل الغير لا بوسائله الخاصة، وذلك بوصفه مجرد وسيط.

لا يعني تعهد الناقل بتأمين تغيير مكان البضائع أنه يلزم حتما أن يتولى إنجاز النقل بنفسه في جميع الأحوال فالعبرة بالاتفاق، معنى أن يكون الناقل تعهد للمرسل (الشاحن) تأمين تغيير المكان، أخذا على عاتقه المسؤولية الناشئة عن النقل، لكنه قد يلجأ إلى نوع من النقل من

¹-بسعيدمراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص 17.

²-دويدارهباني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 235.

³-مع ذلك ثار خلاف فقهي حول مدى اعتبار عقود النقل الذي يتم تنفيذها بواسطة الزاحفات الهوائية من قبيل النقل البحر، وذلك من الفروض التي تجتاز فيها تلك الزاحفات المجال البحري، فلدى البعض تتميز هذه المنشأة عن السفينة، بينما يرى البعض الآخر أنها تتعرض لذات المخاطر التي تتعرض لها السفن، والواقع أن التناقض هنا هو تناقض من فكرة تقليدية هي فكرة مخاطر البيئة البحرية وبين ظاهرة مستحدثة وهي ظاهرة الزاحفات الهوائية، دويدارهباني محمد، علي البارودي، المرجع السابق، ص 189.

الباطن، وذلك بتكليف ناقل آخر بإنجاز جميع أو بعض مراحل النقل المتفق عليه، ويعرف الناقل الذي تعهد بالنقل تجاه المرسل بالناقل المتعاقد، ويكون مسؤولا عن جميع مراحل النقل تجاه المرسل، بينما تتنفي كل رابطة عقدية بين المرسل والناقل الفعلي، مما يسمح للمرسل (الشاحن) بالرجوع عليه على أساس المسؤولية التقصيرية¹.

4- جعل المشرع الجزائري في نص المادة 738 من ت.ب.ج عنصر الأجرة ركنا في عقد نقل البضائع بحرا، والواقع أن النقل البحري للبضائع المجاني متصور حدوثه من الوجهة العملية، إلا أنه يترتب على تعريف المشرع للعقد استبعاد نقل البضائع بحرا الذي يتم بدون مقابل من نطاق تطبيق الأحكام الواردة في التقنين البحري الجزائري².

5- يلاحظ أيضا تعريف المشرع لعقد نقل البضائع بحرا شموله لكافة عمليات النقل دون الوقوف عند الاعتبارات الجغرافية أو السياسية، فالتعريف يشمل كل من النقل الداخلي أي ذلك الذي يتم بين ميناءين جزائريين والنقل الدولي الذي يتم بين ميناءين يقعان في دولتين مختلفتين³.

مادام جوهر النقل تغيير المكان، يلزم تحديد نقطتي القيام والوصول، بينما لا يعد مسار الرحلة البحرية من العناصر الجوهرية لعقد نقل البضائع بحرا، ومع ذلك يكون للمسار أهمية في تحديد نطاق بعض أداءات الناقل الواقعة على عاتقه بموجب عقد نقل البضائع بحرا.

يلزم أن تكون نقطتا القيام والوصول مختلفتين لكي نكون بصدد عقد نقل البضائع بحرا، وينتج عن ذلك وجوب أن يكون تغيير المكان الأداء الرئيسي في اتفاق الطرفين، فلو فرضنا أن شخصا كلف ناقلًا وشحن بضائع على متن وسيلة النقل يطوف بها خلال خط دائري كدعاية

¹-دويدار محمد هاني، النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأسناد التجارية، الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص ص 194، 195.

²-دويدار هاني، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 209.

³-دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري...، المرجع السابق، ص 239.

لمنتجات بمثابة أداء رئيسي وإنما هو عامل تابع لعملية رئيسية والتي تتمثل في الدعاية للمنتجات التي يتم الطواف بها .

6-يرد النقل البحري على بضائع، مما يؤدي إلى تحديد نطاق العلاقات الناشئة عن نقل البضائع بوصفها علاقات تنشأ بين تجار في أغلب الأحوال، ويلزم تطبيقا للقواعد العامة أن تكون البضائع من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل وإلا كان عقد النقل باطلا¹.

يؤخذ على تعريف عقد نقل البضائع بحرا وفقا للتقنين البحري الجزائري أن لهذا العقد طرفين هما الناقل والشاحن، والأصل أن تقتصر آثار العقد عليهما، فيرسل الشاحن البضائع لنفسه كما لو أرسلت شركة جزءا من بضائعها إلى فرع لها في مكان آخر، ومع ذلك فالفرض الغالب أن يتم إرسال البضائع إلى شخص آخر هو المرسل إليه تربطه بالمرسل علاقة تعاقدية سابقة، كما لو كان مرسل البضائع بائعا والمرسل إليه مشتريا لها، فيقوم المرسل بإبرام عقد النقل على أن يتسلم المرسل إليه البضاعة لدى وصولها، ويترتب للمرسل إليه في هذه الحالة رغم عدم كونه طرفا في العقد حق خاص مباشر تجاه الناقل هو حقه في المطالبة بالبضاعة عند وصولها في الميعاد².

نستج في الأخير أنه تتكون العناصر الأساسية لعقد نقل البضائع بحرا عملا بالتعريف الذي أورده المشرع في المادة 738 من ت.ب.ج في التزام الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر إلى مكان محدد سواء إذا قام الناقل بنقلها خلال كل الرحلة البحرية أو جزء منها، فلا يشترط لاعتبار النقل بحريا أن تتم جميع مراحلها في البحر وإنما يكفي أن يجري قسم منها بالطريق البحري، بالمقابل يقع على الشاحن الطرف الآخر في العقد التزام بدفع أجرة النقل.

¹-دويدارمحمد هاني، النظام القانوني للتجارة...، المرجع السابق، ص ص 195، 196.

²-الفقمحمد السيد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 322.

ثانيا: تعريف عقد نقل البضائع بحرا في قانون التجارة البحرية المصري

عرّف المشرع المصري في قانون التجارة البحرية عقد نقل البضائع بحرا وذلك في المادة 196 منه كما يلي: «عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بحرا من مكان إلى آخر مقابل أجر».

نجد باستقراء التعريف الوارد بالمادة 196 من ق.ت.ب.م، أن المشرع المصري لم يفرق بين ما إذا كان النقل منصبا على البضائع أو الأشخاص فتعريفه جاء أكثر شمولاً لأنه جاء لينظم التجارة البحرية برمتها ولم يقتصر على عمليات النقل البحري فحسب¹.

يتضح من ذلك أن النقل البحري للبضائع لا يختلف عن النقل البحري للأشخاص إلا في خصوص المحل الذي يرد عليه أداء النقل، فبينما يكون محل النقل في الفرض الأول متمثلاً في بضائع يكون في الفرض الثاني أشخاصاً، إلا أن المشرع المصري دمج عقدين في التعريف، حيث اشتمل على عقد نقل البضائع بحرا وعقد النقل البحري للأشخاص رغم أنهما عقدان مختلفان وينفرد كل منهما عن الآخر بذاته ويتميز كل منهما بأحكام خاصة به².

يؤخذ على تعريف المشرع المصري لعقد نقل البضائع بحرا عدم تعيينه للعنصر الجوهري في هذا العقد، ذلك أنه يعرف النقل بنقل البضائع أو الأشخاص، وكان عليه إبراز معنى النقل وهو تغيير مكان البضائع أو الأشخاص³.

يلاحظ أيضاً على تعريف المشرع المصري لعقد نقل البضائع بحرا أنه لم يعرض من أطراف العقد إلا الناقل البحري للبضائع، وذلك لكي يشمل تعريفه للعقد الصور المختلفة لإبرام عقود النقل سواء في مجال نقل البضائع أو الأشخاص، ولكنه أغفل ذكر المرسل إليه الذي يتم

¹-حسن علي سعيد، عقود قانون التجارة الدولية (عقد النقل الجوي، عقد النقل البحري)- (خطابات الضمان، الاعتماد المستندي) دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017، ص ص 69، 70.

²-الفيشاني نبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 14.

³-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 208.

إرسال البضائع إليه غالبا وله حق خاص مباشر تجاه الناقل ويتمثل في المطالبة بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول¹.

يلاحظ أيضا على تعريف المشرع المصري لعقد نقل البضائع بحرا في قانون التجارة البحرية المصري أنه لم يتطرق إلى الشاحن الذي يعد طرفا أساسيا في عقد نقل البضائع بحرا، إذ هو الذي يطلب خدمة النقل البحري من أجل نقل البضائع الخاصة به عن طريق البحر.

ثالثا: تعريف عقد نقل البضائع بحرا في الاتفاقيات الدولية

عرّفت الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري الدولي للبضائع عقد نقل البضائع بحرا ولكنها تباينت فيما بينها في تعريف هذا العقد، حيث أن تلك التعريفات تكشف عن قصور تعريفه ومن ثم شكل عقد نقل البضائع بحرا، حيث وسعت قواعد روتردام لسنة 2009 تعريف عقد نقل البضائع بحرا عن تلك الاتفاقيات السابقة عليها.

كان لهذا التباين في تعريف عقد نقل البضائع بحرا أثره في دولية هذا العقد، حيث تباينت تلك الاتفاقيات بصدد دولية هذا العقد متأثرة بتعريفها له².

1-تعريف عقد نقل البضائع بحرا في اتفاقية بروكسل 1924 حول توحيد بعض قواعد

سندات الشحن

تناولت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بتعريف عقد نقل البضائع بحرا فنصت في المادة 1 البند ب منها على ما يلي: «(عقد النقل) ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو أية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك

¹-الفيشانينبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 14.

²-حمدي وائل أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي فسبي 1924 وهامبورغ 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص 17.

ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن».

لم تنص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على تعريف محدد لعقد نقل البضائع بحرا على الرغم من أنها الاتفاقية الدولية الأولى التي عيّنت بالنقل البحري للبضائع، فمن الملاحظ أن التعريف الذي جاءت به هذه الاتفاقية لعقد نقل البضائع بحرا تعريف شكلي، انحصر بتحديد صور عقد نقل البضائع بحرا والمتمثلة بعقد النقل البحري المثبت بسند شحن أو بمشارطة إيجار مثبتة بسند شحن، وأن هذين النوعين هما من تنطبق عليهما أحكام عقد النقل البحري الواردة بالاتفاقية.

تكون بهذا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 قد أغفلت عن إيراد مضمون ولب عقد نقل البضائع بحرا واكتفت في تعريفها لهذا العقد بإيراد الشكل الذي يفرغ فيه العقد¹.

يتضح أن نصوص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ليست تقنيا شاملا للنقل البحري، وإنما تختص فقط بالنقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن لذلك نصت صراحة على أن أحكامها لا تنطبق إلا على عقود نقل البضائع بحرا التي تنسم بالطبيعة الدولية بأن تكون بين موانئ دولتين مختلفتين، كما يجب أن يكون العقد مثبتا بسند الشحن، ولهذا لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية على النقل المثبت بمشارطة الإيجار إلا إذا صدر فيه سند شحن أو أية وثيقة مماثلة ولا على الملاحة الساحلية الوطنية².

¹-حمدي كمال، المرجع السابق، ص 2.

²-عبد القادر علي سعدون أميمة، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية «دراسة مقارنة»، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، الجمهورية اليمنية، 2016، ص ص 8، 9.

2-تعريف عقد نقل البضائع بحرا في قواعد هامبورغ لسنة 1978

عرفت المادة 1 الفقرة السادسة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 عقد النقل البحري للبضائع كما يلي: «يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر».

يتضح باستقراء نص المادة 1 الفقرة السادسة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 لأول وهلة أن هذا التعريف جاء واسعا وشاملا عن التعريف الذي أتت به اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، ذلك أن هذه الأخيرة تقصر عبارة عقد النقل في العقد المثبت بوثيقة شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة، هذا بينما جاءت قواعد هامبورغ لسنة 1978 متجنبنة حتى مجرد الإشارة إلى عبارة وثيقة الشحن، ويعني ذلك أنه ليس بالضرورة لاعتبار عقد نقل البضائع بحرا خاضعا لقواعد هامبورغ أن يكون مصاغا في وثيقة شحن لكن العبرة بوجود اتفاق بين الناقل والشاحن بصرف النظر عن الشكل الذي يُصَب فيه، كذلك فإن موضوع النقل في قواعد هامبورغ لسنة 1978 يغطي النقل على سطح السفينة كما اعتبرت قواعد هامبورغ أن عبارة البضائع تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك الحاويات¹.

يلاحظ أيضا من التعريف الوارد في قواعد هامبورغ لسنة 1978 بأن عقد نقل البضائع بحرا لا بدّ أن يتم بطريق البحر فقط ويستبعد النقل بطريق آخر كالبر أو الجو أو النهر، فقد

¹ - مفهوم عقد نقل البضائع بحرا في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 يختلف عنه في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، ذلك أن هذه الأخيرة وعلى نحو ما تقدم تقتصر عبارة عقد نقل البضائع على العقد المثبت بسند الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة، كما أن اتفاقية بروكسل كانت تصب كل اهتمامها على توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن مثلما يدل على ذلك تسميتها، أما التعريف الوارد في اتفاقية هامبورغ فنلاحظ أنه تجنب فيه حتى مجرد الإشارة إلى عبارة سند الشحن، ويعني ذلك أنه ليس من الضرورة لاعتبار عقد النقل البحري خاضعا لقواعد هامبورغ أن يكون مصاغا في سند الشحن. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص ص 20، 21.

يشمل النقل البحري عملية نقل مختلط، فلا تغطي هذه الاتفاقية إلا المرحلة التي تكون فيها البضاعة بالبحر ويشمل النقل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها في ميناء الشحن حتى يسلمها في ميناء التفريغ¹.

نستنتج في الأخير أن التعريف الذي جاءت به قواعد هامبورغ لسنة 1978 لعقد نقل البضائع بحرا هو تعريف موضوعي لهذا العقد، فوفقا لهذا التعريف فإن عقد نقل البضائع بحرا هو عقد نقل محله بضائع يتم نقلها بطريق البحر من ميناء لآخر مقابل أجر، ولا يُهم بعد ذلك الشكل الذي يفرغ فيه العقد².

3-تعريف عقد نقل البضائع بحرا في قواعد روتردام لسنة 2009

تناولت قواعد روتردام لسنة 2009 تعريفا لعقد نقل البضائع بحرا في الفصل الأول منها تحت عنوان «أحكام عامة»، في المادة 1 الفقرة الأولى التي تنص على ما يلي: «عقد النقل» عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره النقل.

ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري».

يتضح من قواعد روتردام لسنة 2009 أنها تقنين يشمل كل الاتفاقيات السابقة عليها، فهي تشمل قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي تنظم عقد نقل البضائع كليا بالبحر وكذا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924³.

نستنتج مما تقدم مدى تطور تعريف عقد نقل البضائع بحرا، حيث اشترطت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أن يكون العقد واردا في سند

¹-عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 266.

²-حمدي كمال، المرجع السابق، ص 2.

³-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 10.

الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة ثم جاءت قواعد هامبورغ لسنة 1978 ولم تشترط أن يكون العقد واردا في سند شحن أو أية وثيقة مماثلة، وبالتالي لم يعد سند الشحن هو الشكل الذي يجب أن يوضع فيه عقد نقل البضائع بحرا، ولكن العقد في ظل هذه الاتفاقية لا يعد عقد نقل بحري إلا إذا توافر شرطان المتمثلين في أن يكون النقل بحريا وأن يكون منصبا على نقل بضائع.

جاءت في الأخير قواعد روتردام لسنة 2009 التي عدّلت من تعريف عقد نقل البضائع بحرا، حيث لم تشترط أن يكون العقد مثبتا في سند الشحن، وأن يكون منصبا على نقل بضائع من مكان إلى مكان وليس من ميناء إلى ميناء كما في قواعد هامبورغ لسنة 1978، كذلك لم تشترط أن يكون النقل بحريا ولكن يمكن أن يكون بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري، ومن ثم فإن النقل البحري شرطا في تعريف عقد نقل البضائع بحرا سواء كان كلياً أو جزئياً ولكنها اتفقت مع تلك الاتفاقيات في أن يكون منصبا على بضائع¹.

نخلص مما تقدم أنه على الرغم من اهتمام المشرع الدولي بتعريف عقد نقل البضائع بحرا في كافة الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري للبضائع، إلا أننا نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 هي من أعطت تعريفا واضحا وشاملا لعقد نقل البضائع بحرا مقارنة لما سبقتها من اتفاقيات بحرية دولية نافذة، كونها نظمت هذا العقد على كافة عقود النقل البحرية للبضائع وليس على عقود نقل البضائع المثبتة بسند الشحن البحري فقط، أو أنه عقد نقل بضائع من ميناء إلى ميناء².

تجدر الإشارة أنه من الإيجابيات التي جاءت بها قواعد روتردام لسنة 2009 أنها تضمنت القواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية (النقل من الباب

¹-حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص ص 19، 20.

²-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 10.

إلى الباب) أو النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق باعتبار أنه حاليا لا توجد أي قواعد قانونية ملزمة تحكم هذا النوع من النقل المتكامل¹.

الفرع الثاني

خصائص عقد نقل البضائع بحرا

يتميز عقد نقل البضائع بحرا بالعديد من الخصائص المتمثلة في أنه من العقود الملزمة للجانبين (أولا)، أنه من العقود الرضائية (ثانيا)، أنه من العقود التجارية (ثالثا)، وأيضا أنه من عقود الإذعان (رابعا)، وأنه عقد غير قابل للتجزئة (خامسا)، وأخيرا يعتبر عقد من عقود المعاوضة (سادسا).

أولا: عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة لجانبين

يعتبر عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة لجانبين إذ يرتب التزامات في ذمة كل طرفيه (الناقل والشاحن).

عرّف المشرع الجزائري العقد الملزم للجانبين في المادة 55 من ت.م.ج التي تنص على ما يلي: «يكون العقد ملزم للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهم بعضا».

يتمثل التزام الناقل الجوهري بنقل البضاعة وتسليمها سليمة إلى المرسل إليه في المكان والزمان المتفق عليه، بينما يتمثل التزام الشاحن الرئيسي في دفع أجرة النقل، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومرتبطان فيما بينهما فإن تخلف الشاحن عن دفع الأجرة لا يكون عقدا للنقل البحري للبضائع ولا يسري عليه أحكامه².

¹-بسعيدمراد، المرجع السابق، ص ص 21، 22.

²-العطيرعبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1990، ص 272.

ينعقد عقد نقل البضائع بحرا باتفاق الأطراف وبمجرد تلاقي الإيجاب والقبول ومن هنا تظهر الرضائية في هذا العقد، وبالتالي فإن القواعد العامة في القانون المدني تكون منطبقة بشكل عام، وبما أن عقد نقل البضائع بحرا رضائي فلا يتوقف انعقاده على إجراء آخر لاحق كضرورة تسليم البضاعة من المرسل إلى الناقل ما لم يتم الاتفاق على عكس ذلك، وتسري القواعد العامة على عيوب الرضا فيكون عقد نقل البضائع بحرا قابلا للإبطال إذا وقع غلط أو خداع من أحد أطرافه¹.

يفهم من ذلك أن الناقل يلتزم بتنفيذ عملية النقل التي التزم بها كمحل لعقد نقل البضائع بحرا في المواعيد المتفق عليها فيما بين المكانين المتفق عليهما كمكان المغادرة ومكان الوصول وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المحددة في عقد النقل، فإذا امتنع طرف عن تنفيذ التزامه يطلب الطرف الآخر فسخ عقد نقل البضائع بحرا، لكن هناك أمثلة أنه عادة ما ينفذ عقد نقل البضائع بحرا على أن تدفع أجرة النقل البحري أو أجرة الحمولة في مكان الوصول وهو الأغلب في عمليات النقل، فإن للناقل في هذه الحالة أن يحبس البضاعة عند تسليمها حتى يستوفي أجره، فإذا سلمها للمرسل إليه له أن يرفع دعوى على المرسل (الشاحن) أو المرسل إليه يطالبه بما يستحقه من أجرة النقل، وفي مقابل ذلك إذا امتنع الناقل عن تنفيذ التزامه بالنقل فإن للشاحن أن يطالب بالتعويض عما لحقه من ضرر جراء هذا الامتناع².

ثانيا: عقد نقل البضائع بحرا من العقود الرضائية

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي يلزم ويكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين الناقل أو المجهز والشاحن دون حاجة لإتباع شكل خاص³، ولا يمنع من أن يكون العقد رضائيا

¹-محمدين جلال وفاء، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 295.

²-العتير عبد القادر، الوسيط في شرح القانون التجاري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 243، 244.

³-طه مصطفى كمال، القانون البحري-مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص 287.

اشتراط إثباته بالكتابة فهذه الأخيرة مشترطة فقط للإثبات وليس الانعقاد، وهذا ما أكدته أيضا محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في 11 جانفي 1966¹.

يجب أن يطل الرضا كافة عناصر عقد نقل البضائع بحرا، أي على نوع البضاعة وكميتها وطبيعتها، وأجرة النقل وميعاد تسلم وتسليم البضاعة وغيرها من البيانات²

يترتب على لزوم الرضا لوجود العقد أنه إذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم ربانها أو تجهزها جاز للربان أن يأمر بإخراجها إلى البر أو دفع عنها أجرة مضاعفة مع احتفاظه بحقه في التعويض عما قد يلحقه من ضرر أكبر، وإذا اكتشفت هذه البضاعة أثناء السفر للربان أن يلقيها في البحر إذا كانت طبيعتها يمكن أن تؤدي إلى حدوث أضرار للسفينة أو للحمولة أو إذا كان من شأن نقلها أن يكلف نفقات تفوق قيمتها أو يستتبع غرامات أو إذا كان بيعها وتصديرها ممنوعين قانونيا³.

يواجه المشرع مع ذلك الفرض الذي تتجه فيه إرادة الطرفين إلى جعل عقد نقل البضائع بحرا عقدا عينيا لا ينعقد إلا بتسليم البضائع إلى الناقل تمهيدا لنقلها والاتفاق على تأخير إبرام العقد إلى أن يتم التسليم الصريح أو الضمني للبضائع، ويكون الاتفاق صريحا متى كان التزام الناقل بالنقل لا ينشأ إلا من واقع استلامه البضائع من المرسل، أما الاتفاق الضمني على تأخير إبرام العقد يكون إذا تم تنظيمه على نحو تنتفي فيه مسؤولية أي من الطرفين إذا لم يتحقق تسليم البضائع إلى الناقل.

¹ - يجب التأكيد على أن عقد نقل البضائع بحرا عقد رضائي وإن الكتابة هنا مطلوبة للإثبات وليس للانعقاد، وقد أكدت ذلك محكمة النقض المصرية في حكم لها صادر في 11 يناير 1966، حيث جاء في حكمها أن عقد نقل البضائع بحرا ليس من العقود الشكلية مما لا يصح القول معه ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة، واشتراط الكتابة لإثباته استثناء من قاعدة جواز الإثبات بالبينة في المسائل التجارية. انظر، الجزائري هشام رمضان، «أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري»، مجلة الحقوق والشرعية، عدد 03، الكويت، 1989، ص 153.

² - الفيشاني نبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 16.

³ - العريني محمد فريد، الفقمحمد السيد، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 16.

يجب التنبيه إلى أنه إذا كان الأصل في عقد نقل البضائع بحرا هو الرضائية وهو الذي يتم الاعتماد عليه في تحليل آثار عقد النقل، إلا أن الرضائية لا تنفي في بعض الأحوال وصف عقد نقل البضائع بحرا بعقد الإذعان رغم إمكانية صحة القول أن «الإذعان لا يفيد الرضا»، وهي تلك الحالات التي يضع فيها الناقل بعض النماذج التي فيها كل الشروط، فينفرد بتحديد المضمون الإتفاقي للعقد دون إعطاء مجال للشاحن لمناقشتها فلا يكون أمامه إلا القبول أو الرفض¹.

ثالثا: عقد نقل البضائع بحرا عقد تجاري

أضفى المشرع الجزائري الطابع التجاري على عقد نقل البضائع بحرا، لكن ما يلاحظ أن هناك تناقضا بين النصوص القانونية فلقد أكدت المادة 3 الفقرة الخامسة من ت.ت.ج² أن العقود المتعلقة بالتجارة البحرية تعد عملا تجاريا بحسب الشكل، بينما نصت المادة 2 الفقرة الثامنة من نفس التقنين بأنه يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع كل مقالة لاستغلال النقل.

يجب حسب المادة السالفة الذكر لاعتبار عقد نقل البضائع بحرا عملا تجاريا أن يمارس في إطار مقالة، بينما لم يفرض المشرع ممارسة العقود البحرية في إطار مقالة، لذلك يجب استبعاد العمل المنفرد للنقل البحري من تطبيق المادة 3 الفقرة الخامسة من ت.ت.ج حيث لا يمنح الطابع التجاري بحسب الشكل لهذه العملية، إذ يجب أن تمارس عمليات النقل المتعلقة بالتجارة البحرية في إطار مقالة حتى تكتسب الطابع التجاري³.

¹-العريني محمد فريد، القانون الجوي (النقل الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 123.

²-أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج عدد 101 صادرة في 19 ديسمبر 1975 معدل ومتمم.

³-دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015، ص 80.

يتضح من هذا أن رب مشروع النقل يطلق عليه القانون «ملتزم النقل»، ويعد تاجرا مادام يتخذ من النقل حرفة له، وتعتبر عمليات النقل التي يقوم بها أعمالا تجارية لأنه يتوافر فيها عنصر المشروع¹.

يعتبر المشرع المصري كذلك عقد نقل البضائع بحرا من الأعمال التجارية عملا بنص المادة 6 من ق.ت.ب.م التي تعتبر عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية وعلى وجه الخصوص النقل البحري².

يربط النقل بوصفه عقدا بين طرفين الناقل والشاحن، فإن عقد نقل البضائع بحرا بالنسبة للناقل (الملتزم بالنقل) عقد تجاري بطبيعته، أما بالنسبة للشاحن فإن الأمر يتوقف على مدى توافر شروط تطبيق نظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فلو أن الشاحن تاجر يُكَلَّف الناقل بالنقل خدمة لحاجات تجارته كان العقد تجاريا بالنسبة له، وفي الفرض النادر في مجال نقل البضائع الذي لا يكون فيه الشاحن تاجرا يكون بالنسبة إليه عقدا مدنيا، فإن كان تجاريا بالنسبة للناقل اتخذ عقد النقل وصف العمل المختلط، ويترتب على اعتبار النقل تجاريا بالنسبة إلى رب مشروع النقل أنه يكون في حالة إيجاب دائم ولا يجوز له الامتناع عن تلبية طلب النقل إلا إذا أبدى أسبابا معقولة لذلك³.

يرى البعض من جهة أخرى أن العقد متى كان تجاريا بالنسبة للشاحن فإنه يُعد كذلك أيضا بالنسبة للمرسل إليه، يعني ذلك أنه ليست هناك حاجة إلى بحث مدى توافر شروط نظرية الأعمال التجارية بالتبعية بالنسبة إلى المرسل إليه طالما أن هذه الشروط متوافرة في حق

¹-فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول: مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المتجر، العقود التجارية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص 236.

²-الفقنمحمّد السيد، المرجع السابق، ص 324.

³-عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، (د.ت.ن)، ص 98.

المرسل وبالتالي لا يؤثر تدخل المرسل إليه في وجوب تطبيق الأحكام الخاصة بالأعمال التجارية على عقد النقل البحري للبضائع¹.

رابعاً: عقد نقل البضائع بحرا من عقود الإذعان

يعتبر عقد نقل البضائع بحرا عقد رضائي، لكن رغم ذلك فإنه يعد عقد إذعان إذ ينفرد الناقل بتحديد شروط وبنود العقد وما على الشاحن إلا قبولها أو رفضها ودون أن يكون له الحق في مناقشتها²، إذ يلاحظ عدم تساوي المراكز القانونية للناقل والشاحن، حيث أن الناقل يعد في مركز أقوى من الشاحن الذي لا يملك حرية التفاوض وتحديد سعر النقل وشروطه³.

يجرى في الواقع العملي أن سندات الشحن يتم إعدادها مسبقاً بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، وخاصة في حالة النقل البحري على خطوط منتظمة، حيث أن الشركات الملاحية تضع شروطها في سند الشحن وليس أمام الشاحن مناقشتها أو تعديل شروطها، وعلى الشاحن إما أن يقبل التعاقد على الشروط التي فرضها الناقلون أو لا يتعاقد بالمرّة، وعليه فإن الطرفين في عقد النقل البحري غير متساويين في المراكز القانونية فلا تسمح ظروف العقد للشاحن بمناقشتها.

¹-دويدار هاني محمد، النظام القانوني للتجارة...، المرجع السابق، ص ص 101، 102.

²-يعود الاختلال في التوازن العقدي في عقد النقل البحري إلى الثورة الفرنسية 1789 وما أسفرت عنه من تقديس لمبدأ سلطان الإرادة، أدى بالناقلين إلى إدراج شروط إعفاء من المسؤولية تؤدي إلى إفراغ العقد من محتواه خاصة ما يعرف بشروط الإهمال Clause de négligences، في مقابل ضعف المركز الاقتصادي للشاحن الذي لا يملك القدرة التفاوضية على مناقشة أو مساومة بنود العقد المدرجة في وثائق النقل كشروط نمطية Clause de style في ظل الحاجة الضرورية لخدمة النقل، وهذا ما جعل عقد النقل البحري يتميز بخاصية الإذعان. بسعدي يوسف، «مركز الشاحن بين الحماية القانونية والحماية العقدية في النقل البحري للبضائع»، الملتقى الوطني حول مبدأ سلطان الإرادة في عقود الأعمال بين الحرية والتقييد، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، يومي 25 و 26 أكتوبر، 2017، ص 02.

-VIANNA GONCALVES Raphael Mango, « Le principe Pacta Servanda. Considérations sur la force obligatoire des contrats dans le transport maritime », revue Neptunus, vol 24 ,n° 2, CDMO, université de Nantes, Paris, 2018, p 8.

³-الفقهاء محمد عاطف، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، صص 45، 46.

تتناهى مناقشة شروط عقد نقل البضائع بحرا مع ما يتطلبه هذا العقد من سرعة، وتكون غير مجدية مع ناقل يتمتع في الواقع باحتكار فعلي، لذلك جرت العادة أن يقوم الناقل بوضع شروط النقل على نحو موحد ويقتصر الشاحن على مجرد التسليم بها، فالناقل في مركز تعاقدى أقوى من الشاحن الذي لا يملك حرية التفاوض وتحديد سعر النقل وشروطه مع هذا الأخير، فالشاحن يضطر لقبول الشروط التي يملئها عليه الناقل لأنه في حاجة للتعاقد على شيء لا غنى عنه، ولذا فإن قبوله للعقد لا يصدر بعد مناقشة ومفاوضة، فعلى الرغم من أن رضاه موجود إلا أنه رضاء مفروض¹.

نجد في الغالب وثيقة نقل البضائع في أي نوع من النقل على شكل نماذج مطبوعة (Un imprimé) تعدها شركات الملاحة وتضع عليها شعار الشركة وبيانات تحديد عناصر العقد، أما ظهر وثيقة الشحن فيتضمن دائما الشروط التي يتم النقل على أساسها، ونظرا لكثرة هذه الشروط فإنها دائما ما تكون مطبوعة بحروف صغيرة تجعل قراءتها بالعين المجردة أمر ليس بالسهل، ذلك أنه ليس للشاحن أية سلطة من أجل التفاوض وتقادي مثل هذه الشروط التي أصبحت شروطا عامة (Des clauses de style) أو على الأقل مناقشة الشروط الرئيسية بحيث لا يكون له إلا أن يقبل هذه الشروط كلها أو يرفضها كلها وهو بذلك يذعن أو يرضخ لمشئته الطرف القوي باعتبار أن المسألة تتعلق بخدمة أساسية لا غنى عنها².

ساعد الشركات الملاحية في إعداد شروط مسبقة لعقد نقل البضائع بحرا طبيعة أحكام هذا العقد المكتملة والمفسرة لإرادة الأطراف وإعطاء الحرية الكاملة للأطراف للاتفاق على ما يخالفها بحيث تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين وضع ما تشاء من شروط في العقد تتلاءم مع

¹ - صروخة يعقوب يوسف، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980 (دراسة مقارنة)، الملاحة البحرية، أدواتها وأشخاصها، النقل البحري، البيوع البحرية، الطبعة الثانية، دار الكتب، الكويت، 1988، ص 315.

² - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 24.

مصالحهم، مما أدى إلى تمادي شركات الملاحة البحرية في إدراج الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها بما يضر بمصلحة الشاحن¹.

يتم التضامن بين الناقلين في غالبية الأحوال للاتفاق حول شروط موحدة في سند الشحن يتعذر على أحد الشاحنين خرقها والاتفاق على ما يخالفها، وهذا يرجع لحسن الإدارة الذي يملى توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط التي تضمنها، كما يمكن الاعتداد بهذا عند تقييم هذه الشروط النمطية مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار بما يسمح به السلوك المتقدم من فرض شروط تعسفية على الشاحن من أجل التقليل من النفقات التي يدفعها الناقل البحري وحمايته من المخاطر التي يتعرض لها، وهذه الشروط التعسفية التي ينفرد الموجب بوضعها تارة تخفف من مسؤوليته العقدية وتارة تشدد من مسؤولية الطرف الآخر، وما كان للقابل أن يرضى بها لو كانت له الحرية الكاملة في المساومة².

أثار هذا الوضع اهتمام المشرع الدولي مما أدى إلى تدخله لحماية الشاحنين بمقتضى قواعد أمرة وعن طريق إبرام الاتفاقيات الدولية، فقد ساهمت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في هذا الاتجاه حيث أبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن وقد نصت على أن تكون نصوصها ملزمة للطرفين ولا يجوز الاتفاق على عكسها أو تعديلها³.

نستنتج في الأخير في غالبية الأحوال أن مصدر الإذعان في عقد نقل البضائع بحرا هو المركز الاقتصادي القوي للطرف الذي يملى شروطه على الطرف الآخر، الأمر الذي يجعل هذا العقد يدخل ضمن طائفة العقود التي تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام إرادة الطرف الآخر الذي يقبل شروط الطرف الأقوى إذعانا وخضوعا بدون مناقشة لشروط العقد نظرا

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 37.

²- بورطالأمينة، «الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 225.

³- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 37، 38.

لاختلاف المركز القانوني لطرفي العلاقة التعاقدية (الناقل، الشاحن)، ومما لا شك فيه أن الناقل البحري هو الطرف الذي يكون في هذا المركز مقارنة بالشاحن¹.

خامسا: عقد نقل البضائع بحرا عقد غير قابل للتجزئة

يقصد بعقد نقل البضائع بحرا عقد غير قابل للتجزئة أن شروط عقد النقل البحري واحدة لا تقبل التجزئة سواء من حيث الزمان أو من حيث المكان، فلا يجوز للناقل البحري على سبيل المثال أن يقوم بتسليم للمرسل إليه جزءا من البضاعة المنقولة، وينصرف معنى التسليم الجزئي إلى ذلك التسليم الذي لا يشمل البضاعة كلها، فهو يرد على جزء معين من البضاعة.

فإذا تقدم المرسل إليه إلى الناقل البحري مطالبا إياه بتسلم البضاعة وفقا لسند الشحن المثبتة فيه كمية البضاعة المنقولة فإن على الناقل تسليمه ذات الكمية وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، وبخلاف ذلك يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تحدث بسبب هلاك البضاعة أو تلفها ويلتزم بالتعويض إزاء صاحب الحق في استلامها، ويؤخذ بذات الحكم المتقدم عند عدم قيام الناقل بالالتزام بالمدة المحددة للنقل أو عند قيامه بمخالفة تعليمات الشاحن أو المرسل إليه، كما لو قام مثلا بالتوجه إلى ميناء آخر غير الميناء المثبت في سند الشحن².

سادسا: عقد نقل البضائع بحرا من عقود المعاوضة

يقصد بعقد المعاوضة ذلك العقد الذي يأخذ فيه كل من الطرفين المتعاقدين مقابلا لما أعطاه أو قدمه من خدمة للطرف الآخر، بعكس عقد التبرع الذي يقدم فيه أحد الطرفين للآخر منفعة أو خدمة، أي لا يأخذ فيه المتعاقد مقابلا لما أعطاه ولا يعطي المتعاقد الآخر مقابلا لما أخذه.

¹ - بورطالأمينة، المرجع السابق، ص 223.

² - باقر جاسم أسيل، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص ص 31، 32.

يعتبر عقد نقل البضائع بحرا من عقود المعاوضة، إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل بمبلغ من النقود هو "أجرة النقل" والتي تعتبر من عناصر تعريف عقد نقل البضائع بحرا، فأجرة النقل ركن في عقد نقل البضائع بحرا وهي أيضا محل التزام الشاحن، والأجرة هي المال الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه للناقل مقابل قيام الأخير بالنقل المعهود إليه، أما إذا تم الاتفاق على توصيل بضاعة إلى مكان بالمجان فلا يعتبر عقد نقل ولا تسري عليه أحكامه وإنما يكون نقلا مجانيا لا تعاقده فيه¹.

المطلب الثاني

تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن بعض العقود البحرية الأخرى

يتميز عقد نقل البضائع بحرا بخصوصيات تجعله يختلف عن بعض العقود المشابهة له، وإن كان يتشابه معها في طريقة انعقاده أو من حيث البيئة التي ينشأ فيها.

يتميز عقد نقل البضائع بخصوصيات عن كل من البيوع البحرية (الفرع الأول)، وعن عقد إيجار السفينة (الفرع الثاني)، و عن عقد القطر البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية

تحتل البيوع البحرية أهمية بالغة باعتبارها الطريق الوحيد الذي تتم به كثير من المبادلات التجارية، لذلك توليها المنظومات التشريعية الدولية والداخلية أهمية بالغة.

تتم جل عمليات التصدير والاستيراد بالجزائر عن طريق البحر باعتبارها دولة محاذية للبحر، وبالتالي فإن أهمية البيوع البحرية زادت خصوصا بعد الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر ويرجع ذلك إلى أن هذه العقود تحتل حيزا كبيرا في العلاقات التجارية، فالتسهيلات التي

¹- الفيشاني نبيل علي أحمد، المرجع السابق، ص 20.

تقدمها للحياة التجارية عادة والتجارة الدولية خاصة كافية في حد ذاتها لتوضيح سبب أهميتها واحتلالها مكانة مهمة في عالم التجارة، فهي أولا الأداة الفعالة في التجارة الدولية إذ يتم بموجبها استيراد السلع وتصديرها بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك التي يفصل البحر بينها، ويساعدها في أداء هذه الوظيفة الدور الرئيسي الذي يؤديه سند الشحن في هذا النوع من البيوع، وما زاد من أهمية هذه البيوع المزايا الكثيرة التي تحققها للأطراف الذين ينتمون إلى بلدان مختلفة¹.

سميت البيوع البحرية بهذه التسمية لأنها تتعلق بأشياء تكون محلا للنقل عن طريق البحر بقصد نقلها من البائع إلى المشتري².

نشأت البيوع البحرية منذ القرن التاسع عشر بعدما رسخت الأعراف عنها شيئا فشيئا مع تقدم الزمن، ومن المعلوم أن تطور البيوع البحرية يرجع إلى العرف والعادات والتقاليد وليس التشريعات، وأن عقود التجارة الدولية تتم بين دول مختلفة جغرافيا وأن هذه الدول تتباين في كل من تشريعاتها وأعرافها وعاداتها، الأمر الذي ترتب عليه قيام التجار على اختلاف جنسياتهم عند إبرام عقود التجارة الدولية إلى تضمين اسم هذه العقود كافة البنود الخاصة بحقوق

¹-أعراب كميلة، «البيع البحري فوب» (FOB)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 133.

آزاد محمد شريف محمد، «انتقال المخاطر في البيع البحري سيف (CIF): دراسة مقارنة»، مجلة بحري للآداب والعلوم الإنسانية، مجلد 4، عدد 8، جامعة بحري، السودان، 2015، ص 48.

²-يرى الفقه الفرنسي أن البيع البحري هو ذلك البيع الذي تتجه فيه نية المتعاقدين على أن يرتب آثارا قانونية متعلقة بالرحلة البحرية اللازمة لنقل البضاعة من البائع إلى المشتري، لذا فإن البيع البحري يبرز الرابطة بين عقدين، عقد البيع من ناحية وعقد النقل البحري من ناحية أخرى، وأي من هذين العقدين لا يمكن أن يتواجد مستقلا عن الآخر، ويكون إبرام وتنفيذ أحدهما مرتبطا ارتباطا وثيقا بإبرام وتنفيذ الآخر. صروخة يعقوب يوسف، «دور عقد البيع فوب في التجارة الدولية»، مجلة الحقوق، مجلد 9، عدد 3، الكويت، 1985، صص 121، 122.

والتزامات كل طرف خاصة ما يتعلق بمكان وزمان تسليم البضاعة ووقت انتقال المخاطر والملكية من طرف إلى آخر وكذلك الثمن ومشتملاته وغيرها¹.

تعتبر البيوع البحرية مهمة في معاملات التجارة الدولية، لكن لنقل هذه البضائع من بلد إلى آخر يستوجب إبرام عقد نقل البضائع بحرا، فيعد عقد نقل البضائع بحرا وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انسياب حركة البضائع نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة للممارسة نشاط النقل البحري.

يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة²، ونظرا لأهمية النقل البحري أدى بالبائع والمشتري إلى استعمالها في مجال التجارة الدولية عند إبرامهم لعقود البيع والتي تنقل عبر البحر.

تختلف البيوع البحرية عن عقد نقل البضائع بحرا في الكثير من الجوانب والمتمثلة في:

أولا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث التعريف

تعرف البيوع البحرية على أنها بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع واستيراد بالنسبة للمشتري.

¹-ترك محمد عبد الفتاح، عقود البيوع البحرية الدولية -دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو INCOTERMS 2000، وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب، مع الإستعانة بالكثير من الأحكام القضائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص ص 411، 412.

²-إبراهيم محمد أيوب سميرة، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص 37.

يتطلب لتنفيذ عقود البيوع البحرية نقلها بطريق البحر بقصد تسليمها للمشتري وارتباط البيع بالنقل البحري يخلع على البيع طابعه البحري ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع¹.

تنقسم البيوع البحرية إلى بيوع القيام وبيوع الوصول، فيقصد ببيوع القيام تلك البيوع التي يتم الاتفاق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة عند ميناء القيام، ويترتب على ذلك أن ملكية البضائع تنتقل من البائع إلى المشتري قبل نقل البضائع لأنه يتم تعيينها في ميناء القيام، ومؤدى التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري على عاتق المشتري².

أما بيوع الوصول فهي تلك البيوع التي يتم الاتفاق فيها على عدم تسليم البضاعة المنقولة إلا في ميناء الوصول، ويكون نتيجة هلاك البضاعة أثناء النقل على عاتق البائع، أو هي التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الوصول، وتكون تبعة هلاك البضاعة أثناء الرحلة البحرية على عاتق البائع بغض النظر عن مدى انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند القيام (أي ميناء الشحن)³.

يعرف عقد نقل البضائع بحرا على أنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر⁴.

¹- طه مصطفى كمال، القانون البحري... 1993، المرجع السابق، صص 289، 290.

²- دويدار محمد هاني، مبادئ القانون التجاري دراسة في قانون المشروع الرأسمالي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص 399.

- الجير محمد حسين، العقود التجارية وعمليات البنوك، مطبوعات جامعة ملك سعود، الرياض، 1984، ص 51.

³- شقلب ملك، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص ص 171، 172.

⁴- انظر المادة 738 من ت.ب.ج.و المادة 196 من ق.ت.ب.ج.و وكذا المادة 1 البند ب من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، المادة 1 الفقرة السادسة من قواعد هامبورغ لسنة 1978، المادة 1 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009.

نستنتج من التعريفين المقدمين للبيوع البحرية وعقد نقل البضائع بحرا ما يلي:

-تعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية لذا فإن معالجتها في نطاق دراسة القانون البحري يجب أن يقتصر على ارتباطها بالنقل البحري.

-تختلف البيوع البحرية عن النقل البحري من حيث العلاقة التي تتضمنها، فهذه البيوع تحكم العلاقة ما بين الشاحن والمرسل إليه أو المشتري للبضاعة، وعليه فإن الشاحن يرتبط بعقدين أحدهما عقد نقل البضائع بحرا ويرتبط به مع الناقل، والآخر هو عقد بيع بحري للبضائع ويرتبط به الشاحن بوصفه بائعا مع شخص آخر هو المشتري أو المرسل إليه.

-لا يكفي لاعتبار البيع بحريا أن يتم نقل البضائع في البحر بل ينبغي أن يكون عقد البيع وعقد نقل البضائع بحرا متلازمين، وهذا يعني أنه إذا تم إبرام عقد البيع قبل عملية النقل أو بعدها فلا يعد البيع بحريا، ولكنه يكون بحريا إذا ارتبط البيع بالنقل بحرا سواء كانت البضاعة وقت البيع قد شحنت أم لم تشحن بعد¹.

ثانيا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث الطبيعة القانونية

ثار الخلاف بشأن الطبيعة القانونية للبيوع البحرية وما إذا كانت تخضع للقواعد العامة في البيع أم أنها تستقل بطابع خاص تتميز به، فقال رأي أن البيوع البحرية بيع عادية تقترن بشروط خاصة تعدل التزامات المتعاقدين، وأن هذه البيوع ليس لها طابع خاص يميزها عن عقد البيع العادي الذي تطبق بشأنه القواعد العامة.

ذهب رأي آخر عكس ما ذهب إليه الرأي الأول إذ اعتبر أن البيوع البحرية بكل أنواعها تستقل استقلالاً متميزاً عن القوانين المدنية الخاصة، وهذا الاستقلال يظهر في أحكام القضاء التي تستحدث قانوناً خاصاً للبيوع البحرية لا يأخذ في اعتباره القانون المدني، كما يبرز هذا

¹-شقلب ملك، المرجع السابق، ص ص158، 159.

الاستقلال عندما تظهر صعوبات تتعلق بتطبيق القانون المدني الوطني فيستدعي الأمر تطبيق القواعد الخاصة بالبيوع البحرية حماية لخصائصها المميزة¹.

ظهرت آراء أخرى حاولت التوفيق بين الرأيين السابقين فرأى أحدهم أن دراسة البيوع البحرية لا تدخل في القانون البحري إلا بصفة جزئية، فهذه العقود تخضع إلى القواعد العامة التي تحكم البيوع بشرط التسليم وتخلق بين الأطراف علاقات تحكمها مبادئ القانون المدني والتجاري، لا سيما بالنسبة إلى التزام البائع بتسليم البضائع مطابق للعقد والتزام المشتري بدفع الثمن.

اعتبر رأي آخر أن البيوع البحرية هي تلك التي تقع على بضائع يتم نقلها بين البائع والمشتري عن طريق البحر، لذا هي في الحقيقة عقود تجارية لا ترتبط بالبحر إلا على أساس ارتباطها بإبرام عقد نقل بحري، إذ يدخل في الاتفاق بين البائع والمشتري بنود تتعلق بنقل البضاعة بحرا، إلا أنه ليس معنى ذلك أن الناقل يدخل طرفا في عقد البيع بل إن مهمته دائما هي النقل البحري وحده².

يعتبر الرأيين الأخيرين الأقرب إلى الصحة وإن كان لا يصدق تماما على كل أنواع البيوع البحرية وخاصة البيوع عند الشحن، فالبيع البحري لا يختلف في الواقع عن البيع العادي إلا في الطريقة التي ينفذ بها والتي يواجهها الطرفين عند التعاقد خاصة ما يتعلق بنقل البضاعة المبيعة بحرا أما أركان عقد البيع من تراضي ومحل وسبب فتتطبق بشأنها القواعد العامة في البيع³.

يتبين في الأخير أن البيوع البحرية عبارة عن عقود تجارية ذات طبيعة قانونية خاصة محلها أموال منقولة «بضائع» يتم نقلها بحرا من البائع إلى المشتري، يدخل في اعتبار هذه

¹-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1972، ص ص 11، 12.

²-آزاد محمد شريف أميني محمد، التسليم في البيوع البحرية: دراسة مقارنة في عقدي البيع سيف وفوب، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الشريعة والحقوق، جامعة أم درمان، السودان، 2014، ص 13.

³-حسني أحمد محمود، المرجع السابق، ص 13.

العقود الطريقة التي تنتقل بها هذه الأموال، فلا يعتبر البيع من البيوع البحرية إلا إذا واجه طرفاه عقد نقل البضاعة المبيعة بطريق البحر.

تختلف طبيعة عقد نقل البضائع بحرا عن عقد البيوع البحرية، حيث لا يعتبر عقد نقل البضائع بحرا من قبيل إجارة الأشخاص لعدم وجود رابطة تبعية بين الناقل والمرسل إليه، فالناقل مستقل في أداء عمله بواسطة السفينة التي تخضع لإرادته وسيطرته، كما أنه لا يعد من قبيل إجارة الأشياء كتأجير السفينة عارية في عقد إيجار السفينة لرحلة.

يعتبر جوهر عقد نقل البضائع بحرا تغيير مكان البضائع من مكان إلى آخر مما يعطي الناقل الحرية في اختيار السفينة المناسبة للنقل وعلى ذلك فتعيين السفينة في النقل البحري بسند شحن لا يعتبر مسألة هامة بنظر الطرفين إذ يحتفظ الناقل في سند الشحن بحق تغيير السفينة فيما بعد إلى أي سفينة أخرى¹.

ثالثا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث تفتين أحكامهما

قنّ المشرع الجزائري أحكام عقد نقل البضائع بحرا في ت.ب.ج وذلك في الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة، تحت الباب الثالث نقل البضائع وذلك في المواد من 738 إلى 816 منه².

لم ينظم المشرع الجزائري لا في ت.ب.ج ولا في القواعد العامة للبيوع البحرية، بل ترك هذه البيوع لاتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية خاصة أن الجمعيات الدولية والغرف التجارية اهتمت بتقنين العادات الدولية المنظمة لهذه البيوع، ودعت الدول إلى الأخذ بها في اتفاقاتهم ومن ذلك قيام جمعية القانون الدولي بوضع أحكام البيع البحري سيف (CIF) في

¹-الطير عبد القادر حسين، قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص 274.

²-انظر المواد من 738 إلى 816 من ت.ب.ج.

مؤتمر وارسو لسنة 1928 ثم تعديلها في مؤتمر أكسفورد سنة 1932، ومن ثم عرفت بقواعد وارسو-أكسفورد وهي تتألف من 22 قاعدة.

قامت غرفة التجارة الدولية بباريس (CIC) سنة 1936 بوضع قواعد عرفت باسم إنكوترمز Incoterms، وهي قواعد خاصة بعدد من البيوع الدولية من بينها البيوع البحرية، وقد عدلت تلك القواعد عدة مرات وذلك سنة 1980، 1990، 1992 ثم سنة 2000 ومؤخرا عدلت سنة 2010.

حققت هذه القواعد اتفاقا كبيرا على المستوى الدولي، إذ يتم الإحالة إليها في كثير من الحالات وهي تشكل مصدرا قانونيا مهما في البيوع البحرية¹.

تجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 لم يتناول البيوع البحرية بالتنظيم هو أيضا، وهو ما يعتبره البعض نقضا تشريعا لما لهذه البيوع من أهمية بالغة في مجال التجارة البحرية من جهة، ولما تثيره أحيانا من مشكلات خاصة دقيقة تتشابك فيها قواعد البيوع البحرية مع أحكام النقل البحري ونظم المعاملات المصرفية من جهة أخرى².

لا يتبادر إلى الذهن أن المطلوب من التشريعات الداخلية أن تتعرض للبيوع البحرية بنصوص آمرة، وإنما كل ما يطلب منها أن تعترف لهذه البيوع بطبيعتها الخاصة التي تميزها عن البيع العادي، وأن تحدد مضمونها وطريقة تركيبها ومدى علاقتها بالقواعد العامة في البيع، بحيث يكون الطرفان عند اتفاقهما على أحد هذه البيوع على علم بالمدى الصحيح لتعهداتهما، فلا يكون تحديد آثار البيع متروكا لمطلق تفسير الفقه والقضاء، وهو أمر قد يختلف من بلد إلى آخر فضلا على أن الفقه والقضاء في بلد واحد قد لا يلتزمان موقفا واحدا بشأن تحديد آثار أحد البيوع البحرية، ولا يقلل من أهمية الالتجاء إلى تقنين البيوع البحرية أن الطرفين سيكون لهما مطلق الحرية في تعديل آثار العقد كما ترد في النص القانوني إذ أن البيع البحري في هذه

¹-سعيدمراد، المرجع السابق، ص 33.

²-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 198

الحالة وإن بقي صحيحا كعقد بيع إلا أنه لا يكون كذلك بالوصف الخاص الذي أعطاه له الطرفان¹.

الفرع الثاني

تميز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة

يتميز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة في العديد من النواحي والمتمثلة فيما يلي:

أولا: تميز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الظهور

مرّ استعمال السفينة كوسيلة للنقل بمراحل ثلاث عبر التاريخ، تمثل كل مرحلة منها مرحلة من مراحل التطور العلمي والتقني الذي استفادت منه صناعة واستغلال السفن.

كان التجار في القديم يعتمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم عبر البحار، وبهذا أصبحت السفينة جزءا من تجارة التاجر، لكن في تلك الفترة كانت السفن صغيرة الحجم ومحدودة في متطلباتها من التجهيزات والمعدات².

توسعت في مرحلة ثانية التجارة والصناعة وما رافق ذلك من تخصص في العمل، حيث أصبحت السفن في هذه المرحلة ملكا لأشخاص ليسوا في حاجة دائمة إليها لنقل بضائعهم، فأصبحوا يضعونها في خدمة الغير، وبهذا أصبح التجار الذين يرغبون في نقل بضائعهم عبر البحر يلجؤون إلى استئجار السفن من أصحابها سواء بصورة فردية أو جماعية عندما تكون السفينة أكبر من حاجيات تاجر واحد³.

¹-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية...المرجع السابق، ص 10.

²-فرعون هشام، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 160.

³-بوكعبانالعربي، القانون البحري، مفهوم القانون البحري، مجال الملاحة البحرية وصورها، السفينة، رجال الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، مسؤولية السفينة ومجهزها، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 128.

طراً في مرحلة ثالثة تطور فني وتقني على صناعة السفن، بحيث ظهرت السفن ذات الحجم الكبير والتي أصبحت متخصصة في عمل معين، وبالتالي أصبحت هذه السفن مكلفة جداً إذ أصبح من المتعذر على شخص أو أشخاص قلائل أن يمتلكوا سفينة إلا نادراً، لهذا ظهرت الشركات التي تقوم بتسيير سفنها عبر رحلات منتظمة تقوم بها بشكل دوري وضمن خط سير معروف وتتوقف في موانئ معلومة.

نتيجة لانتظام الرحلات التي تقوم بها السفن لم يعد التجار في حاجة إلى استئجار سفينة لنقل بضائعهم وإنما أصبحوا يعهدون ببضائعهم إلى الشركات المالكة للسفن لتقوم بإيصالها إلى المكان المرغوب وهذا ما يسمى بعقد نقل البضائع بحراً¹.

يظهر أن عقد إيجار السفينة أقدم في الظهور من عقد نقل البضائع بحراً بسندات الشحن، بحيث كان هو السائد وبمرور الزمن ومع تطور الملاحة البحرية ظهر النقل بسندات الشحن بالصورة التي هو عليها حالياً، وخاصة بالنسبة للنقل عبر الخطوط المنتظمة².

ثانياً: تمييز عقد نقل البضائع بحراً عن عقد إيجار السفينة من حيث التنظيم القانوني

نظم المشرع الجزائري أحكام استئجار السفن في الباب الثاني من الكتاب الثاني من ت.ب.ج، وذلك في المواد 640 إلى 737 منه حيث خصص له أربعة فصول، إذ خصص الفصل الأول للقواعد العامة وذلك في المواد من 640 إلى 649، أما الفصل الثاني لاستئجار السفينة على أساس الرحلة من المواد 650 إلى 694، بينما الفصل الثالث لاستئجار السفينة

¹-فرعون هشام، المرجع السابق، ص ص 161، 162.

²-BOUKHATMI Fatima, « L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique », revue de droit des transport et des activités portuaires, volume 3, n° 3, 2016,p 24.
-BENAMAR Mohamed, Les affrètements en droit Algérien ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 , thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences, Aix Marseille, Paris, 1983, p 59.

لمدة معينة من المواد 695 إلى 722 وفي الأخير استتجار السفينة بهيكلها من المواد 723 إلى 737¹.

بينما نظم أحكام عقد نقل البضائع بحرا في الباب الثالث من الكتاب الثاني من ت.ب.ج وذلك في المواد 738 إلى 816، حيث خصص له أربعة فصول يتعلق الأول بالقواعد العامة لعقد النقل البحري للبضائع وذلك في المواد من 738 إلى 747، أما الثاني لوثيقة الشحن وذلك في المواد 748 إلى 769 منه، بينما خصص الفصل الثالث لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وذلك في المواد 770 إلى 801، وأخيرا الفصل الرابع الذي خصص لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وذلك في المواد 802 إلى 816 منه².

نظم المشرع المصري عقد استتجار السفينة وعقد نقل البضائع بحرا في الباب الثالث من قانون التجارة البحرية المصري تحت عنوان "في استغلال السفينة"، فخصص الفصل الأول من هذا الباب لعقد إيجار السفينة من المواد 152 إلى 195 منه، أما الفصل الثاني لعقد نقل البضائع بحرا من المواد 197 إلى 247 منه³.

ثالثا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث التعريف

يعرّف عقد النقل البحري للبضائع بأنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن⁴، وهو عقد رضائي يبدأ سريانه بموجب أخذ الناقل البضائع على عاتقه وينتهي بتسليمها لصاحب الحق فيها⁵.

¹-انظر المواد من 640 إلى 737 من ت.ب.ج.

²-انظر المواد من 738 إلى 816 من ت.ب.ج.

³-انظر الباب الثالث من ق.ت.ب.م تحت عنوان "في استغلال السفينة" من المواد 152 إلى 247.

⁴-تنص المادة 738 من ت.ب.ج على ما يلي: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة».

⁵-ABDULHAY Imad Eldin, SARHANE Adman Ibrahim, « La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français », revue neptunus, vol 22, n° 2, CDMO, université de nantes, 2016, p 9.

بينما يعرف عقد إيجار السفينة بأنه عقد يتم بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها¹.

يعتبر عقد إيجار السفينة صورة من صور النشاط المتعلق بالملاحة البحرية وهو من أهم وسائل تنفيذ النقل البحري شأنه شأن عقد نقل البضائع بحرا، إلا أن لكل منهما نظامه القانوني الذي يختلف عن الآخر بحيث أن عقد إيجار السفينة ينصب على كامل السفينة أو على جزء منها، في حين عقد نقل البضائع بحرا بموجب سند الشحن لا يهتم بالسفينة وإنما ينصب فقط على نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه ولو كانت مع غيرها من البضائع².

يتضح أيضا من خلال تعريف المشرع الجزائري لعقد إيجار السفينة، أن استئجار السفينة هو من قبيل إيجار الأشياء بحيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئا، غير أنه في بعض أنواع إيجار السفن فإن المؤجر لا يضع سفينته في خدمة المستأجر فحسب بل يضع تحت تصرفه أيضا خدمات الربان والبحارة، وفي هذه الحالة لا يمكن وصف إيجار السفينة بأنه إيجار لشيء وإنما هو تقديم خدمة أو إيجار عمل³.

يرى الفقه الفرنسي بدوره أن عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) هو دائما عقد إيجار شيء أما الأنواع الأخرى (إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة) فهي ذات صفة مختلطة تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة⁴.

¹-تنص المادة 640 من ت.ب.ج على ما يلي: «يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها».

²-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 30.

³-بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 129.

⁴-الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 68.

يفهم من خلال التعريفين المتقدمين لعقد نقل البضائع بحرا وعقد إيجار السفينة أنهما يختلفان من الناحية الاقتصادية، حيث يعتمد إيجار السفينة على مشروع كبير يرد على كافة طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها¹، أما عقد نقل البضائع بحرا بموجب سند الشحن فإنه يعتمد على عملية قليلة الأهمية بأن يعهد الشاحنين ببضاعتهم إلى إحدى سفن الخطوط الملاحية المنتظمة من أجل نقلها مع غيرها من بضائع شاحنين آخرين إلى الموانئ المتفق عليها وذلك مقابل أجر يختلف تحديده عن الأجرة في إيجار السفينة².

رابعا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الحرية التعاقدية

يتّضح من خلال التنظيم القانوني لعقد نقل البضائع بحرا وعقد إيجار السفينة اختلاف جوهري من حيث الحرية التعاقدية بين أطرافه.

يظهر من خلال النصوص التشريعية المنظمة لعقد إيجار السفينة أنها تعتبر مكملة لإرادة الطرفين، وأن مالك السفينة والمستأجر مطلقي الحرية في أن يبرما عقدهما بأيّة صيغة يختارها في حدود القواعد العامة واحترام قواعد النظام العام والآداب³، أما عقد نقل البضائع بحرا فقد حظي باهتمام المشرع الوطني والمشرع الدولي بحيث وضعت له قواعد آمرة تتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على خلافها أما عقود المشاركة بالإيجار فقد تركت الحرية التعاقدية لأطراف العقد دون أي تدخل من قبل التشريع الوطني أو الدولي⁴.

¹-MONTAS Arnaud, «L'affrètement au voyage est il un contrat de transport ? », revue neptunus, vol 16, n° 1, CDMO, université de nantes, 2010, p2.

²-حسني أحمد، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري (القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 12.

³-LARIBI Mohmed, «Quelques problèmes liés a l'affrètement des navires en Algérie », communicationsur problèmes récurrents du droit maritime Algérien, journée d'étude du 22 avril 2006 a l'université d'Oran, p 94.

⁴-الشلايجعفر، «تمايز الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري بسند الشحن وعقد المشاركة بالإيجار في القانون البحري اليمني»، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 4، عدد 8، جامعة عدن، 2001، ص 262.

خامسا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الموضوع

ينصب عقد إيجار السفينة على سفينة بأكملها أو جزء منها وقد يرد على سفينة مجهزة أو غير مجهزة¹، وقد يكون بالمدة أي لفترة معينة أو بالرحلة سواء لرحلة واحدة أم لعدة رحلات، أما عقد نقل البضائع بحرا فينصب ابتداء على البضائع المطلوب نقلها لا على السفينة ذاتها².

سادسا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الوثائق المنظمة لهما

تحرر عند إبرام عقد إيجار السفينة وثيقة تسمى بمشارطة إيجار ChartePartie التي تحكم العلاقة بين المؤجر Fréteur والمستأجر L'afréteur³، وهي تختلف في بياناتها عن بيانات سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع والتي تنظم العلاقة بين الناقل Transporteur والشاحن Chargeur، كما أن سند مشارطة الإيجار ليس محلا للتداول كما هو بالنسبة لسند الشحن.

سابعا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الالتزامات المفروضة على أطرافه

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها في حالة صالحة للملاحة والاستعمال المتفق عليه، ويلتزم أن يبقيا كذلك طول مدة العقد، بينما نجد أن الناقل في النقل بسند الشحن لا يلتزم إلا بتقديم خدمة معينة للشاحن وهي نقل البضاعة من مكان إلى آخر وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول، وينبني على هذا الفارق

¹-Cécile De Cet BERTIN, Introduction au droit maritime, ellipses, Paris, 2008, p 148.

²-قاييد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 65.

-GOUILLOUD Martine Remond, Droit maritime –étude internationale-, 2^{ème} édition, pédone, Paris, 1988, p 264.

³-ناجي زهرة، «مدى امتداد الشرط الوارد في مشارطة الإيجار إلى سند الشحن البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 19.

أن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة في عقد إيجار السفينة هو التزام بتحقيق نتيجة، بينما في عقد النقل بسند الشحن هو التزام ببذل عناية¹.

ثامنا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الطبيعة القانونية للأحكام المنظمة للعقدين

تعتبر أحكام عقد نقل البضائع بحرا لاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري أحكام أمرة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها، أما أحكام إيجار السفينة مجهزة لرحلة أو حتى لمدة معينة فتندرج في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين أن تضع ما تشاء من شروط في العقد تتلاءم مع مصالحهم.

يكمن سبب هذه التفرقة في اختلال ميزان القوى في عقد نقل البضائع بحرا، حيث يرى الشاحن فيه هو الطرف الضعيف قياسا بالناقل الذي يعتبر الطرف الأقوى القادر على إملاء شروطه، لذلك ارتأى المشرع التدخل بنصوص أمرة لحماية الشاحن من الشروط الجائرة التي قد يفرضها عليه الناقل، على العكس ليس ثمة إزعان من المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، بل يقف الاثنان على نفس المستوى من القوة الاقتصادية الأمر الذي يسمح بمناقشة حرة لشروط العقد، وقد انعكس ذلك على طبيعة القواعد المنظمة لهذا العقد فجاءت مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين بحيث تترك لهم حرية كاملة في وضع شروط العقد².

الفرع الثالث

تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد القطار البحري

أدى تضخم حجم السفن إلى تزايد الحاجة لعمليات القطار نظرا لعجز السفن الضخمة عن إجراء عمليات المناورة داخل أحواض الموانئ إلى حين رسوها³.

¹-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 42.

²-الفقير محمد السيد، المرجع السابق، ص 309.

³-بريريمحمود مختار أحمد، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 482.

نص المشرع الجزائري في المادة 680 من ت.ب.ج على ما يلي: «يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة».

يتضح لنا من خلال المادة المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا لعقد القطر في التقنين البحري بل وضح لنا فقط أن المجهز يلتزم بموجب عقد القطر بخدمات القطر بواسطة سفينة.

لم يتضمن قانون التجارة البحرية المصري تعريفا لعقد القطر البحري بل بين فقط كيف تكون إدارة هذه العملية في المادة 279 منه التي تنص على ما يلي: «تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لريان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر».

ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لريان السفينة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة».

يمكن وفقا لذلك تعريف عقد القطر البحري أنه ذلك العقد الذي يبرم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بعملية القطر المتفق عليها وتنفيذها وذلك مقابل تعهد الثاني بدفع أجرة القطر¹.

يعرف عقد القطر البحري بأنه إحدى العمليات البحرية المساعدة، إذ هو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجرة، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، فإن كانت مملوكة لنفس الشخص فإن القطر لا يتعدى كونه عملية مادية ولا ينخرط في عداد العقود.

¹-MONTAS Arnaud, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015, p 104.

تتميز السفينة القاطرة عادة بأنها سفن متخصصة تتمتع بقوة آلاتها ومحركاتها حتى تتمكن من إنجاز مهمتها في الدفع أو الجر، كما أنها عادة ما تتميز بصغر الحجم حتى تتمكن من القيام بالمناورات اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها¹.

يقصد بعقد القطر البحري أيضا اتفاق يلتزم به سفينة بجر أخرى في البحر أو للخروج أو الدخول في الموانئ، وقد عرف عقد القطر البحري بأنه عقد بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ويتعهد الثاني بدفع أجرة القطر².

يعرف عقد القطر البحري أيضا على أنه عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر مقابل أجرة، والقطر عملية تقوم بها في الغالب سفن متخصصة مجهزة لهذا الغرض وتؤدي خدمات مختلفة كمساعدة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء أو سحب السفن التي تتعطل داخل الميناء أو في عرض البحر، أو سحب السفن التي تصبح غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التي تفكك فيها لتباعد حطاما، أو المساعدة على تقويم السفن التي تقذفها الأمواج³.

لم يكن القطر البحري معروفا في الماضي فهو لم يعرف إلا بعد اكتشاف السفن التجارية، وأصبح الآن صناعة بحرية هامة، وقد كان القطر في بداية ظهوره قاصرا على تقديم المساعدة إلى السفن التي تتعطل في عرض البحر، ثم تطور وامتد إلى مساعدة السفن عند دخول الموانئ والخروج منها وتمكينها من الرسو بجوار الرصيف.

¹-محمدين جلال وفاء، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997، ص 412.

²-فتحي حسين الجميل إيمان، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 94.

³-عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، التعريف بالقانون البحري، أنواع الملاحة البحرية، خصائص القانون البحري، مصادر القانون البحري، عناصر الملاحة البحرية، الرهن البحري، العقود البحرية (عقد النقل البحري للبضائع، عقد نقل الأشخاص البحري)، القطر البحري، البيوع البحرية، إيجار السفينة، التأمين البحري، الحوادث البحرية، التصادم البحري، الخسارات البحرية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2011، ص 489.

يعتبر عقد القطر البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول على موضوعه دون الحاجة لاتخاذ أي إجراء شكلي آخر، ولا تشترط الكتابة لإثباته، ويعتبر عقد القطر البحري من الأعمال التجارية تطبيقا للمادة 2 من ت.ب.ج، ذلك لأنه يتعلق بالملاحة البحرية، وهو كذلك عقد ملزم للجانبين فهو ينشئ التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، فمجهز السفينة القاطرة يلتزم بأداء عمليات القطر لمدة محددة، ومالك السفينة المقطورة يلتزم بدفع مكافأة تحدد باتفاق الطرفين وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، أو يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف وفي حالة عدم وجودها يجب دفع مكافأة عادلة المادة 868 من ت.ب.ج.¹

حصل اختلاف في تكييف عقد القطر البحري، إذ كانت مسألة وضع تكييف موحد لعقد القطر مسألة جد صعبة إذ هناك من كيف عقد القطر البحري بأنه عقد نقل (أولا)، في حين ذهب البعض الآخر إلى اعتباره عقد إيجار (ثانيا)، بينما ذهب فريق آخر إلى اعتباره عقد مقولة (ثالثا)، وذهب فريق آخر إلى اعتباره عقد عمل (رابعا)، وأخيرا ذهب فريق آخر إلى اعتباره عقد مساعدة وإنقاذ (خامسا)، وقد كان لكل فريق حججه وأدلته.²

أولا: عقد القطر البحري عقد نقل

اتجهت بعض الآراء إلى القول بأن عقد القطر البحري لا يعدو أن يكون عملية نقل لأن جوهر النقل هو تغيير المكان، وهو ما يتوفر في عقد القطر البحري ولا أهمية لكيفية هذا النقل، سواء أن يتم بوضع الشيء المنقول على متن السفينة أو أن يتم عن طريق سحب أو جر السفينة نفسها ولا غرابة في ذلك لأنه أمر يتم في النقل بالسكك الحديدية، إذ تتولى القاطرة جر وسحب العربات التي تخص الأفراد والبضائع ولم ينكر أحد على هذه الصورة صفة عقد النقل.³

¹-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 35، 36.

²-عبد الباقي الغضب اعتدال، «عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)»، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد 1 و2، الخليج العربي، 2010، ص 123.

³-بريريمحمود مختار أحمد، المرجع السابق، ص 483.

تعتبر السفينة القاطرة وفقا لهذا الاتجاه كأنها ناقلة للسفينة المقطورة باعتبار أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر أن تحمل الأداة الناقلة البضاعة إذ يمكن أن تجرها أو تسحبها أو تدفعها¹.

يتمثل الهدف من هذا التكييف الوصول إلى تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة أثناء عملية القطر باعتباره ملزما بتحقيق نتيجة كذلك تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية².

وجهت انتقادات عديدة إلى هذا التكييف إذ اتجهت بعض الآراء إلى إنكار وصف عقد القطر البحري بأنه عقد نقل، وذلك على أساس أن نشاط الناقل البحري يتسم بالاستقلالية إذ يعتبر الناقل سيد عملية النقل ومديرها، أما في عملية القطر فالسفينة القاطرة تتعاون مع السفينة المقطورة وعلى متن كل سفينة ربانها، بل ولا يوجد ما يمنع أن يتولى ربان السفينة المقطورة إدارة العملية مما يحول دون القول بوجود الوصف القانوني للناقل، هذا علاوة على أن مؤسسات وشركات القطر تقدم خدمة من خلال السفينة المخصصة لعمليات القطر وهي خدمة لها طابع فني متخصص هي إبرام عقد القطر البحري³.

وجه نقد آخر إلى هذا التكييف إذ أنه في عملية القطر البحري ثمة دور تقوم به السفينة المقطورة حال أنه في عقد النقل فإن البضائع تكون في حالة سكون لا تتدخل في تنفيذ عملية النقل، علاوة على ذلك فإن المجال الأساسي في عقد النقل والغاية منه هو نقل الشيء أو الشخص من مكان إلى آخر وليس من نقطة إلى أخرى، وهي عملية مساعدة السفينة المقطورة لا يتصور وجود عملية نقل إذ تتم عملية القطر في نفس وحدة المكان⁴.

¹-حمدي كمال، أشخاص الملاحة البحرية...، المرجع السابق، ص 282.

²-عبد الباقي العضب اعتدال، المرجع السابق، ص 135.

³-بريريمختار أحمد، المرجع السابق، ص 483.

⁴-حمدي كمال، أشخاص الملاحة البحرية...، المرجع السابق، ص 282.

ثانيا: عقد القطر البحري عقد إيجار

يعتبر عقد القطر البحري حسب هذا التكييف أنه عقد إيجار للقاطرة، ويبدو هذا التكييف أقرب إلى اتفاق الطرفين فمجهز القاطرة يضع كل إمكانياته تحت تصرف مجهزة المقطورة دون أن يضمن له نجاح العملية، وفي هذا الفرض لا تسأل السفينة القاطرة عما لحق السفينة المقطورة أو منشآت الميناء إلا عند ثبوت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة في أداء مهمة القطر أما إذا كانت هذه الأخيرة قد قامت بمهمتها وفقا للأصول المرعية في أداء هذه المهمة فلا تقع مسؤوليته عليه وتقع مسؤولية إصلاح ما حدث من أضرار للغير على عاتق السفينة المقطورة.

انتقد هذا التكييف، إذ أن في عقد القطر البحري يتدخل مجهزة القاطرة في بعض الفروض بإدارة عملية القطر والمشاركة فيها دون أن يقتصر عمله على تقديم القاطرة فحسب وهذا ما لا يتوفر في عقد الإيجار¹.

ثالثا: عقد القطر البحري عقد مقاول

يذهب جانب من الفقه إلى تكييف عقد القطر البحري على أنه عقد مقاول أي أن مجهزة القاطرة هو مقاول يقدم عملا لحساب رب العمل (السفينة المقطورة)².

يتمتع القاطر بحرية واستقلال في تنفيذ عملية القطر فضلا عن ذلك لا يلتزم الأخير بتحقيق نتيجة وإنما ببذل عناية ولا تتحقق مسؤوليته إلا عندما يثبت تقصيره وعدم تقديمه عناية الرجل المعتاد أثناء عمله.

¹-عبد الباقي العضب اعتدال، المرجع السابق، ص 138.

²-طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 180.

انتقد هذا التكييف إذ أنكر وصف عقد المقاولة على عقد القطر البحري وذلك لأن مجهز السفينة المقطورة في بعض الفروض قد يوجه أوامر معينة لمجهز السفينة القاطرة بطلب منه التوجه لمكان دون آخر أو التقدم أو التأخر أو غيرها مما يعني أن مجهز السفينة المقطورة يتمتع بحرية لا تصادفها في عقد المقاولة ناهيك عن الحالات التي يستأثر فيها بإدارة العملية بكاملها دون أن يسمح لمجهز السفينة القاطرة بالتدخل فيها¹.

رابعاً: عقد القطر البحري عقد عمل

يكيف البعض عقد القطر البحري على أنه عقد عمل، فموجب هذا التكييف تكون السفينة القاطرة عاملاً تابعاً لرب العمل السفينة المقطورة، وهذا ما يفسر مسؤولية مجهز السفينة المقطورة عن الأخطاء التي تقع من قبل القاطرة².

يعاب على هذا التكييف أن العامل وفقاً لعقد العمل يقدم عادة عمله، لكن في عقد القطر البحري يقدم مجهز القطر بالإضافة للعمل سفينة متخصصة التي هي آلة فنية معقدة باهظة الثمن بالإضافة إلى أدائه لعملية القطر، ومعلوم أن عملية القطر قد تتم على نحو تكون فيه القيادة والتوجيه للسفينة القاطرة³.

خامساً: عقد القطر البحري عقد مساعدة وإنقاذ

ينطبق تكييف عقد القطر البحري أنه عقد مساعدة وإنقاذ بصورة تامة في حالة قيام سفينة القطر بسحب سفينة في موقف خطر كما لو توقفت محركاتها فجأة وهي في عرض البحر وأصبحت موشكة على الغرق، حيث يستخدم القطر هنا لمساعدة سفينة في حالة خطر الهلاك، حيث يتحول عقد القطر هنا إلى عقد مساعدة وإنقاذ وتطبق أحكام هذا الأخير إذا ما نشأت منازعات عرضت أمام القضاء ولا يشترط لاعتبار القطر إنقاذاً بحرياً أن يكون الخطر حالاً بل

¹-عبد الباقي العضب اعتدال، المرجع السابق، ص 136.

²-طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 179.

³-حمدي كمال، أشخاص الملاحة البحرية...، المرجع السابق، ص 283.

يكفي أن يكون محتمل الوقوع، وهو أمر متروك لتقدير القضاء وبالتالي فإذا ما كانت هناك سفينة معرضة للهلاك بسبب هيجان البحر واضطراب الجو أو هجر طاقمها لها وقامت سفينة القطر بعملية تعويمها عن طريق قطرها فسوف يعد هذا القطر إنقاذا¹.

يمكن القول أن السبب في هذه التكييفات المتعددة لعقد القطر البحري والتي لم تقلح بإعطاء الطبيعة الخاصة لهذا العقد يعود إلى رغبة الشراح بإرجاع أي عقد مستحدث إلى العقود المسماة في القانون المدني باعتباره القانون العام للعقود، وهذه نظرة لا يمكن تطبيقها في كل الحالات، فعقد القطر البحري له ميزته من وجوب توافر سفينتين إحداها قاطرة والأخرى مقطورة ومجال التنفيذ يكون في البحر أو الموانئ².

يعتبر عقد القطر البحري حسب رأينا عقد قائم ومستقل بذاته له أحكام قانونية خاصة به، فليس من المعقول تكييفه تحت عقد معين بل يجب أن يكون عقدا مستقلا عن العقود الأخرى وإن كان من العقود التي ظهرت حديثا في مجال القانون البحري.

¹- عبد الباقي العضب اعتدال، المرجع السابق، ص 136.

²- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 180.

الفصل الثاني

وثائق النقل البحري

يُشكل عقد نقل البضائع بحرا الوثيقة الأساسية في نقل البضائع بحرا الذي يتولد عنه العديد من الالتزامات الواجب تنفيذها.

يُعتبر عقد نقل البضائع بحرا واجب التنفيذ بذاته فهو لا يحتاج إلى أي وثيقة أخرى من أجل تنفيذه، لكن الواقع العملي أثبت حاجة أصحاب الحق في البضاعة سواء الشاحن أو المرسل إليه إلى وثيقة النقل البحري بجانب عقد نقل البضائع بحرا، فبالنسبة للشاحن يحتاج إلى وثيقة نقل بحري تثبت شحن البضاعة على متن السفينة، أما المرسل إليه فهو يحتاج إليها ليتسلم بمقتضاها البضاعة في ميناء الوصول.

يُعد سند الشحن البحري من وثائق النقل البحري ذات الأهمية القابلة للتداول والمستخدمه في التجارة الدولية، وقد برزت أهمية هذه الوثيقة بعد اتساع نطاق التجارة البحرية بسبب نمو العلاقات التجارية بين الدول (المبحث الأول)، إلا أن هناك وثائق النقل البحري أخرى من غير سند الشحن البحري تؤدي نفس دوره ولا تقل أهمية عن هذا الأخير (المبحث الثاني).

المبحث الأول

سند الشحن البحري

يعتبر سند الشحن البحري وثيقة النقل البحري التي يتم بموجبها نقل البضائع بحرا.

كان سند الشحن يعتبر عند ظهوره مجرد إيصال باستلام البضاعة يسلمه الناقل البحري للشاحن في ميناء الشحن، إلا أن دوره تطور إذ أصبح أداة لإثبات عقد نقل البضائع وشحنها أيضا كما أصبح يؤدي وظائف أخرى.

تطور مفهوم سند الشحن البحري مع تطور النقل البحري وتطور الأوضاع الاقتصادية وظروف الملاحة البحرية الدولية (المطلب الأول)، وظهرت له عدة أنواع وينتج عنها السند عدة آثار (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم سند الشحن البحري

حظي سند الشحن البحري باعتباره وثيقة نقل البضائع بحرا ولديه أهمية بالغة في التجارة الدولية باهتمام فقهي وتشريعي خاصة فيما يتعلق بالتعريف به (الفرع الأول).

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري الذي يحرره الناقل البحري بناء على طلب الشاحن باعتباره أداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا مجموعة من البيانات منها الإلزامية ومنها ما هو غير إلزامي، من بين البيانات التي يدرجها الناقل في سند الشحن البحري تلك المتعلقة بحالة البضائع لكن إذا لم يتمكن هذا الأخير من فحص البضائع فيمكن له إدراج تحفظات عن حالتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التعريف بسند الشحن البحري

لم يكن سند الشحن البحري وليد عصرنا الحالي إذ أن هناك من يرجع نشأته إلى القرن الثاني عشر (أولاً)، ومنذ نشأته تم السعي لوضع تعريف له (ثانياً).

أولاً: نشأة سند الشحن البحري

لم تكن التجارة البحرية في القديم خاضعة لقوانين مكتوبة كما هو الحال في الوقت الحاضر، فقد كانت خاضعة لأعراف يستخدمها التجار فيما بينهم، وهذه الأعراف تختلف من منطقة إلى منطقة أو من دولة إلى دولة أخرى.

لم يكن سند الشحن البحري كأداة للتجارة البحرية موجودا في العصور القديمة، لأن تنظيم التجارة البحرية في ذلك العصر كان بسيطا ولا يستلزم استعمال مثل هذا السند، فالتجار كانوا يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية وفي الغالب يكونون هم أصحاب السفن الناقلة، فكانوا يقومون بدور المجهزين لأن عمليات البيع والشراء لم تكن تتم كما هو عليه الحال الآن بناء على اتفاقات مسبقة بين البائع والمشتري وإنما يسافر التجار مع بضائعهم من أجل بيعها في ميناء الوصول¹.

اختلفت آراء الفقهاء حول تاريخ ظهور سند الشحن البحري، فمنهم من يرى بأنه وجد في القرن الثاني عشر والثالث عشر في مرسيليا مستندات شحن لها قيمة خاصة تصدر من قبل الریان مستقلة عن سجل الشحن ولها خصائص المستندات، كما أن البعض لم يحدد تاريخ

¹- العكيلي عزيز، دور سند الشحن البحري في تنفيذ عقد البيع (كاف) أو (سيف)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة 1971، ص 118.

حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 138.

ظهور سند الشحن ولكنه رأى أن ظهوره كان معاصرا لظهور السفينة الناقلة، كما أشار الأستاذ BLANCART إلى أن وجود سند شحن مؤرخ في 1298 ينص على تسلم البضائع والوعد بتسليمها، وأشار الأستاذ WILDERS إلى أن تعبير سند الشحن قد ورد لأول مرة في مدينة فلورانس سنة 1539 باسم Police de chargement أما مصطلح Connaissance قد وجد لأول مرة في منشور مدينة BURGO الإسبانية، وهكذا ولد في القرن الثاني عشر السلف البدائي لسند الشحن الحديث¹.

بدأت العناصر الأولى لسند الشحن البحري في الظهور بتطور التجارة البحرية وأصبحت لها صفة المشروع التجاري وذلك في القرن الرابع عشر².

صدرت ما بين القرنين الثاني عشر والرابع عشر في أوروبا الغربية العديد من النصوص تتعلق بسند الشحن منها أمر فيليب الثاني لسنة 1563، وأمر أنفريس لسنة 1570 ، وأمر أمستردام لسنة 1598 وأخيرا أمر هنستيك الألمانية لسنة 1591.

كان سند الشحن في تطوره هذا محكوما بالعرف في وجوده، ولما رأت الدول أن ترك تنظيم سند الشحن البحري للعرف البحري وحده لا يفي باحتياجات التجارة البحرية اتجهت إلى سن قواعد قانونية في هذا المجال³.

كان التقنين الفرنسي أول مثال تشريعي ينظم العلاقات في مجال التجارة البحرية⁴، حيث أصدر الملك لويس الرابع عشر سنة 1681 لائحة الملاحة الفرنسية التي عالجت في بعض

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص ص 58، 59.

²-آزاد محمد شريف أميني محمد، «المستندات الممثلة للبضائع في البيوع البحرية "دراسة مقارنة"»، مجلة الشريعة والقانون، عدد 26، الإمارات، 2015، ص 204.

³- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص ص 59، 60.

⁴-آزاد محمد شريف أميني محمد، «المستندات الممثلة للبضائع...»، المرجع السابق، ص 204.

موادها سند الشحن ونظمت إنشاؤه والبيانات الواجب إثباتها فيه وشكله وعدد نسخه وتاريخ التوقيع عليه¹.

كانت النشأة الأولى لسند الشحن البحري تعبر على أنه مجرد إيصال من الناقل يعطي الشاحن إثبات أنه سلم البضائع للناقل ولم يكن له أية وظيفة أخرى².

تطورت وثيقة الشحن البحري في العصر الحديث وذلك في بداية القرن الثامن عشر ويعود ذلك لانتشار التجارة البحرية والبحث عن السرعة في تحويل ملكية البضاعة إلى ميناء التفريغ³، أصبح بعد ذلك سند الشحن البحري المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية، فهو يعد أداة لإثبات الشحن، و يعد أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع والأهم من ذلك يمثل حيابة البضاعة التي يتعلق بها إلى جانب أنه أداة نقل ملكية البضاعة من البائع إلى المشتري⁴.

ثانيا: تعريف سند الشحن البحري

وضعت عدة تعريفات فقهية لسند الشحن البحري إلا أن هذه التعريفات وإن اختلفت في الألفاظ المستعملة اتحدت في معناها، ورغم أهمية سند الشحن البحري نجد أن كل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري وكذا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندا الشحن لسنة 1924 لم تضع له تعريفا عكس قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009.

1-التعريف الفقهي لسند الشحن البحري

وضع الفقهاء تعريفات كثيرة لسند الشحن البحري، فعرفه أحد الفقهاء بأنه وثيقة بشكل مطبوع عادة تملأ كتابة أو بآلة إلكترونية (كمبيوتر) يُبين فيه أوصاف البضاعة المشحونة

¹-العيليز، المرجع السابق، ص 122.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 33.

³-بوقادة عبد الكريم، «القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد

4، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017، ص 163.

⁴-آزاد شريف أميني محمد، «المستندات الممثلة للبضائع...»، المرجع السابق، ص 204.

وبأنها شحنت بحالة جيدة على ظهر السفينة، إضافة إلى الشروط التي بمقتضاها سلمت البضاعة إلى الناقل والتزام بنقلها طبقاً لتلك الشروط إلى جهة معينة وتسليمها إلى شخص معين أو لأمره يدعى المرسل إليه في ميناء الوصول¹.

يعرف الفقهاء أيضاً سند الشحن البحري بأنه عقد أو وثيقة مبرمة بين الناقل والشاحن، ويصدر عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها، أو هي وثيقة يوقعها ويصدرها الناقل أو من يمثله ويسلمها للشاحن أو من يمثله عند تقديم الأخير للبضائع المطلوب شحنها سواء تم تسليم هذه البضائع على ظهر السفينة أو في مخازن الناقل أو عند أية نقطة يتفق عليها الطرفان لاستلام البضائع برسم الشحن، ويتم ذلك مقابل أجره لنقل البضائع من ميناء أو نقطة الشحن إلى ميناء الوصول.

يعرف أيضاً سند الشحن بأنه إيصال معتمد عن البضائع التي شحنت في السفينة يوقع عليه الشخص الذي سيقوم بالنقل (الناقل) أو وكيله أو ربان السفينة ويحدد هذا السند شروط وأجرة النقل وكيفية دفعه وقدره وحجم البضائع ومكان تسليمها ومن الذي سيتسلمها، أو هي الوثيقة التي تثبت أن البضاعة قد تم شحنها وهي تثبت عقد النقل الذي يحتوي شروط الاتفاق الذي يلتزم بها مجهز السفينة في هذا الشأن باعتباره ناقلاً².

يعرف فقهاء آخرون سند الشحن البحري بأنه إيصال باستلام البضائع المشحونة أو التي تسلم لشحنها على ظهر السفينة ويوقع عليها الشخص الذي تعاقد على نقل البضاعة أو وكيله، وينص فيها على الشروط الخاصة بتسليم واستلام البضاعة من وإلى السفينة.

عرف بدوره الأستاذ خليل إبراهيم محمد خليل سند الشحن البحري طبقاً لما يقوم به من وظائف بأنه الوثيقة التي تفيد استلام الناقل للبضاعة محل النقل ويثبت عقد النقل البحري

¹- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 41.

²- غنيم أحمد، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، الطبعة السابعة، (د، د، ن)، (د، ب، ن)، 2000، ص 15.

موقعة من الناقل أو من يقوم مقامه يتضمن الشروط الكاملة لعقد النقل وأوصاف البضاعة المشحونة أو التي سيتم شحنها، تخول حاملها الشرعي الحق في استلام البضائع في ميناء الوصول¹.

عرف نبيل عارف أبو سعيد بدوره سند الشحن بأنه مستند تقوم الشركة الناقلة بتحريره وتسليمه للشاحن أو من يمثله عن تسليم البضاعة على ظهر السفينة، وسند الشحن هو الدليل الكتابي على الشروط التي يتم بموجبها نقل البضاعة من ميناء إلى آخر²

يتضح من التعريفات الفقهية المقدمة لسند الشحن البحري ما يلي:

يقوم الشاحن عند رغبته في نقل بضاعته من ميناء بحري إلى آخر بإبرام عقد النقل مع الناقل الذي يسلم له وثيقة مشهورة لدى شركات الملاحة البحرية تسمى بسند الشحن، وهذه الوثيقة قد تتضمن عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته.

يصدر سند الشحن عادة عند شحن البضائع أو بعد تمام شحنها على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها فضلا عن استلام الناقل للبضاعة.

يحرر سند الشحن في الأصل بين الناقل والشاحن، لكن يغلب أن يتولى ربان السفينة التوقيع، لكن هذا التوقيع لا يجعله طرفا في السند حيث أنه يوقع عليه بصفته نائبا على الناقل الذي يظل طرفا مع الشاحن في سند الشحن، وتأسيسا على ما سبق فإن الربان لا يرتبط مباشرة بالشاحن بموجب هذا التوقيع إذ لا تقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية وإنما يقوم الربان بتنفيذ عقد النقل بصفته تابعا للناقل أو ممثلا له³.

¹- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص ص 41، 42.

²- عارف أبو سعيد نبيل، «سند الشحن وأهميته بين مستندات التعويض في التأمين البحري»، مجلة رسالة التأمين، العدد 01، بغداد، 2011، ص 24.

³- فتاحي محمد، «دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري»، مجلة الحقيقة، عدد 32، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2015، ص ص 3، 4.

2-التعريف القانوني لسند الشحن البحري

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف سند الشحن البحري في التقنين البحري على الرغم أنه يقوم بدور كبير في إثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر¹، فقد أشار فقط في المادة 748 و749 من ت.ب.ج إلى التزام الناقل أو من يمثله (الربان) بتزويد الشاحن بوثيقة شحن بناء على طلب هذا الأخير تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب نقلها للبضائع التي ذكرت فيها وهي كذلك دليل على حيازتها²، ويعتبر سند الشحن وثيقة تربط الشاحن بالناقل ولا ينصرف أثره إلى المرسل إليه، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 661705 لـ 3 جوان 2010³

نجد أن المشرع المصري كالمشرع الجزائري لم يعرف سند الشحن البحري، فقد أشار فقط في المادة 199 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م أن الناقل يسلم للشاحن بعد تسلمه للبضاعة سند شحن بناء على طلبه، إذ تنص على ما يلي: «يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن».

نجد على المستوى الدولي أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تضع تعريفا لسند الشحن بل وضعت فقط التزاما على عاتق الناقل البحري

¹-بوكعبانالعربي، المرجع السابق، ص 143.

²-تنص المادة 748 من ت.ب.ج على ما يلي: «بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

كما تنص المادة 749 من ت.ب.ج على ما يلي: «تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها».

³-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 3 جوان 2010، ملف رقم 661705، المجلة القضائية عدد 1، 2012، ص 173.

بإصدار سند الشحن فيه العديد من البيانات وذلك بعد استلامه البضاعة وأخذها في عهده بناء على طلب من الشاحن وذلك في المادة 3 الفقرة الثالثة منها¹.

استخلص البعض تعريفا لسند الشحن وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بأنه السند الذي يثبت استلام البضاعة والالتزام بالنقل بحرا وتسليمها للحامل في مكان الوصول، وعلى ذلك فلا يلزم طبقا لهذه الاتفاقية إثبات واقعة الشحن فيخضع لها السند لأجل الشحن ولا يخضع لها أمر التسليم الصادر من الشاحن لأنه لا يخول أي حق في مواجهة الشاحن².

عرفت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 سند الشحن وذلك وفقا لمادتها 1 الفقرة السابعة، إذ يقصد بها وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها³.

¹- تنص المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة وموضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر،

ب-عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة،

ج-حالة البضائع وشكلها الظاهر،

ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها».

²-**العميد محسن عبد الله محمد**، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الدراسات العليا القانون، جامعة النيلين، السودان، 2007، ص 74.

³- تنص المادة 1 الفقرة السابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يقصد بمصطلح "سند الشحن" وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها».

يتضح من المادة 1 الفقرة السابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 أن سند الشحن ليس محررا شكليا يفرغ في ألفاظ معينة أو أشكال معينة، وإنما هي وثيقة تحرر بكيفية تتضمن بيانات معينة، يجب أن يكون بين هذه البيانات ما يثبت أمرين، وهما إبرام عقد النقل، وتسليم الناقل البضاعة محل النقل أو شحن البضاعة فعلا على سفينة معينة، أما الالتزام فهو تعهد الناقل بتسليم البضاعة عند وصولها إلى من يتقدم له بالوثيقة مقابل استردادها¹.

نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 لم تختلف في إعطاء تعريف لسند الشحن البحري عن قواعد هامبورغ لسنة 1978، وإنما غيرت في الصيغة حيث استبدلت مصطلح سند الشحن بمصطلحين آخرين هما مستند النقل وسجلات النقل الالكترونية، وهذا إن دل فهو يدل على الفلسفة التي جاءت بها هذه الاتفاقية وهي تنظيم النقل الدولي من الباب إلى الباب ولم يقتصر على معالجة المرحلة البحرية فقط عكس ما ذهبت إليه الاتفاقيات السالفة الذكر.

جاء تعريف مستند النقل وسجلات النقل الالكترونية في المادة 1 الفقرة الرابعة عشر من قواعد روتردام لسنة 2009 وذلك كما يلي: «مستند النقل» يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

أ- يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل،

ب- ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه».

لا يختلف هذا التعريف كثيرا عن سند الشحن البحري من حيث المضمون والوظائف، إلا أن التطور الحاصل في مجال التجارة الدولية أخذ في الحسابان التعاملات الالكترونية وأصبح سند الشحن البحري من نسخة ورقية إلى نسخة إلكترونية، وهو من بين الجديد الذي استحدثته الاتفاقية على اعتبار سند الشحن هو نفسه سجلات النقل الالكترونية².

¹- شفيق محسن، المرجع السابق، ص 143.

²- محمد أمين، «أثر تحفظات الناقل البحري للبضائع على حجية سند الشحن البحري»، مجلة الآفاق القانونية، العدد 1، المغرب، 2017، ص 52.

نستنتج أن قواعد روتردام لسنة 2009 استبدلت فقط اسم سند الشحن البحري بمستند النقل (Transport document)، وبقي يؤدي وظيفته كأداة إثبات ووصل باستلام البضاعة فقط، ولم يعد صالحا كدليل للملكية إلا إذا تم إصدار مستند النقل القابل للتداول.

الفرع الثاني

مضمون سند الشحن البحري

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري على مجموعة من البيانات الإلزامية (أولا)، ومنبينهذه البيانات تلك المتعلقة بالبضاعة حالتها وعددها ونوعها، فالناقل البحري لا يصدر سند الشحن إلا بعد فحص البضاعة لكن نظرا لسرعة المعاملات البحرية وعدم مكوث البضائع مطولا في الموانئ لا يتمكن هذا الأخير من فحصها مما يؤدي به إلى إبداء تحفظات عن البضاعة (ثانيا).

أولا: بيانات سند الشحن البحري

يُشترط في سند الشحن الذي يسلمه الناقل البحري للشاحن بعد قيام هذا الأخير بتسليم البضاعة للناقل، أن يتضمن بيانات معينة تكون ضرورية للتعرف على البضاعة الواجب نقلها وكذا معرفة كيفية تنفيذ العقد.

يلتزم الناقل البحري أو من يمثله أثناء أو بعد استلامه للبضائع من الشاحن وبناء على طلب من هذا الأخير إصدار سند شحن يتضمن البيانات الكافية المتعلقة بالبضائع وهوية الأطراف، وهذا طبقا لنص المادة 748 من ت.ب.ج.¹.

¹-تنص المادة 748 من ت.ب.ج. على ما يلي: «بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف، والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

تنص أيضا المادة 752 من ت.ب.ج على ما يلي: «يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:

أ-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تخزينها،

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

ج-الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة».

تتضمن أيضا المادة 200 من ق.ت.ب.م تعدادا للبيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في سند الشحن، وبالتالي إذا كان يجب ذكر البيانات المنصوص عليها قانونا في سند الشحن إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى.

يشمل تعداد المشرع المصري جميع البيانات اللازمة لتعيين عناصر العقد الأساسية، وهذه البيانات هي:

-اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

-صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.

-اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

-اسم الريان.

-ميناء الشحن وميناء التفريغ.

-أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

-مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

-حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية¹.

عنيت كذلك الاتفاقيات الدولية بتعداد البيانات التي ترد في سندات الشحن منها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978.

تنص المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها على عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر،

ب-عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة،

ج-حالة البضائع وشكلها الظاهر،

ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في

¹-دويدار هاني، قانون النقل....، المرجع السابق، ص ص 211، 212.

عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها»، كما تضمنت المادة 15 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 البيانات الواجب توافرها في سند الشحن البحري¹، وكذا المادة 36 من قواعد روتردام لسنة 2009².

¹-تنص المادة 15 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن البيانات التالية:

أ-الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية للتعرف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع إذا كانت لها هذه الصفة وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنه على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن،

ب-الحالة الظاهرة للبضائع،

ج-اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله،

د-اسم الشاحن،

هـ-اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه،

و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن،

ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري،

ح- عدد النسخ الأصلية في سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية،

ط- مكان إصدار سند الشحن،

ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه،

ك- ما يستحق على المرسل إليه من أجره النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن الأجرة مستحقة عليه،

ل- البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23،

م- بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو إذا كان الأمر كذلك،

ن- تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين،

س- أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة 4 من المادة 6».

²-تنص المادة 36 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي:

«1-تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

أ-وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل،

ب-والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع،

ج-وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع،

د-وزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

2-يُدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الوارد في المادة 35:

أ-بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهران عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها،

يضع أطراف عقد نقل البضائع بحرا (الناقل والشاحن) في سند الشحن البحري ما يحلو لهم من البيانات في سند الشحن، لا يقيد حريتهم في ذلك إلا وجوب أن يشمل السند على قدر أدنى من البيانات نص عليها القانون بحسبان أنه يشكل الحد الضروري لتمكن السند من أداء وظائفه.

نجد بالتالي أن سند الشحن البحري حظي بتنظيم قانوني سواء في التقنين البحري الجزائري أو قانون التجارة البحرية المصري أو الاتفاقيات الدولية ووضعت حد أدنى من المعلومات يجب أن تتوفر فيه، وذلك من أجل أن ينفذ وظائفه بدون أية تعقيدات وخاصة عند فتح الاعتماد المستندي، حيث تتطلب تلك العملية وجود سند الشحن البحري مشتملا لكل الجوانب¹.

نستج البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن البحري الذي يصدره الناقل بعد تسلمه للبضائع من طرف الشاحن في التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري وكذا الاتفاقيات الدولية، والمتمثلة في:

=ب- واسم الناقل وعنوانه،

ج- والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني،
د- إذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

3- يندرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

أ- اسم المرسل إليه وعنوانه إذا حددهما الشاحن،

ب- واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل،

ج- ومكان التسلم وكذلك زمان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل،

د- ميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كان محددًا في عقد النقل.

4- لأغراض هذه المادة، تشير مادة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية 2 (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناء على:

أ- تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ،

ب- وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.».

¹- محمد أمين، المرجع السابق، ص 53.

1-البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد نقل البضائع بحرا في سند الشحن البحري

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري قيودا بهوية الأطراف والمتمثلة فيما يلي:

-اسم وعنوان الناقل وصفته، أي إذا كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها، فضلا عن توقيعه.

-اسم الشاحن وعنوانه.

-اسم وعنوان المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له (أي في حالة ما إذا كانت وثيقة الشحن اسمية)¹.

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري كسائر العقود قيودا بهوية الأطراف، أي اسم وعنوان المتعاقدين، بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل وبشكل واضح في وثيقة الشحن، وغالبا ما يكون اسم الناقل وعنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين وبشكل مطبوع في الورقة، أما هوية الشاحن والمرسل إليه فتدرج على يسار الوثيقة².

يجب التنبيه إلى أنه في حالة عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون، وهو ما ذهب إليه القضاء الجزائري في قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية تحت رقم 39957 ل 09 جويلية 1989³.

¹-كيلاني أحمد أمال، التقاضي في عقد النقل البحري، أطراف الدعوى، دعوى المسؤولية، التحكيم البحري، طبيعة مسؤولية الناقل ونطاقها، تحديد المسؤولية، الإعفاء من المسؤولية، دراسة مقارنة للنقل بسند شحن بين قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 واتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 وقواعد هامبورغ 1978 مع توضيح أحكام القانون الفرنسي، الطبعة الثانية، مطبعة الرسالة، طانطا، 2012، ص ص 42، 43.

²-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 41.

³-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 09 جويلية 1989، ملف رقم 39957، المجلة القضائية، عدد 1، 1991، ص 71.

لا تشترط قواعد هامبورغ لسنة 1978 توقيع الشاحن، إذ مثل هذا التوقيع ليس ضروريا حتى يؤدي سند الشحن البحري وظيفته كإيصال استلام البضائع وتمثيل للبضائع¹، على أن من شأن عدم توقيع الشاحن أنه لا يحتج بما يتضمنه سند الشحن من شروط تخالف الشروط العادية للنقل، إلا إذا أثبت الناقل أن الشاحن كان يعلمها أو أنها ارتفعت إلى عادة اتفاقية².

2- تحديد البيانات المتعلقة بشروط النقل في سند الشحن البحري

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري بيانات تتعلق بشروط النقل المتمثلة في أجرة الحمولة فضلا عن ما إذا حصل النقل على سطح السفينة.

أ- البيان المتعلق بأجرة الحمولة في سند الشحن البحري

يجب ذكر البيان الخاص بأجرة الحمولة في سند الشحن إذا كانت مستحقة بالكامل عند الوصول أو الجزء المستحق منها، فإذا كانت أجرة الحمولة مستحقة بالكامل عند الوصول أو جزء منها فيلتزم بأدائها إما الشاحن أو المرسل إليه الذي يحق له تسلم البضائع بشرط أن يقبل تسلمها³.

ب- بيان ما إذا كانت البضاعة قد شحنت على سطح السفينة في سند الشحن البحري

نصت على هذا البيان المادة 200 البند ح من ق.ت.ب.م والمادة 15 الفقرة الأولى البند م من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁴.

¹-عوض علي جمال الدين، المرجع السابق، ص 463.

²-حمدي كمال، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 517.

³-الفقهاء محمد، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشاركة إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 289.

⁴-تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند م من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:

تكمن أهمية ذكر بيان على أن البضاعة ستشحن على سطح السفينة في سند الشحن البحري أن هذا النوع من النقل يخضع لأحكام خاصة ينتج عنها إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الأضرار التي أصابت البضائع المنقولة على السطح ترجع إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل¹.

3-البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية في سند الشحن البحري

يجب عند إصدار سند الشحن البحري ذكر البيانات المتعلقة باسم السفينة التي تم شحن البضائع عليها وكذا ذكر ميناءي الشحن والتفريغ.

أ-ذكر اسم السفينة التي تم شحن البضائع عليها في سند الشحن البحري

نصت المادة 12 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة أن يصدر إلى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة، أن البضائع مشحونة على السفينة أو سفن يبين اسمها، وتاريخ أو تواريخ الشحن...»، وهو ما نص عليه المشرع المصري في المادة 200 البند ج من ق.ت.ب.م².

تكمن أهمية ذكر اسم السفينة التي تم شحن البضائع فيها إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه في كون أن السفينة في هاتين الحالتين قد تعينت وبالتالي يجب ذكر اسمها ضمن بيانات سند الشحن.

=م-بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو إذا كان الأمر كذلك».

¹-علي حسن سوزان، سند الشحن الإلكتروني، ملامح سند الشحن، بدائل سند الشحن، سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل، سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع، سند الشحن الإلكتروني كأداة لتمثيل البضائع، سند الشحن الإلكتروني كوسيلة لحل مشكلات سند الشحن التقليدي، مشكلات سند الشحن الإلكتروني، عقد تبادل البيانات الإلكترونية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 44.

²-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 211.

أصبح في وقتنا الحاضر، ذكر اسم السفينة بدون مبرر وذلك نظرا للتطور الهائل في صناعة السفن الحديثة والضخمة¹.

ظهر أيضا في التطبيق العملي نماذج سندات الشحن تتضمن بعد بيان اسم السفينة عبارة "أو أي سفينة أخرى"، وذلك كي يضمن سند الشحن للناقل حرية اختيار السفينة دون أية مسؤولية عليه، ويعتبر هذا الشرط صحيحا بشرط أن تكون السفينة الأخرى المختارة بدلا من السفينة المحددة في سند الشحن لها ذات مواصفات السفينة المحددة في سند الشحن البحري².

ب- ذكر بيان ميناءي الشحن والتفريغ في سند الشحن البحري

يُعتبر البيان الخاص بميناءي الشحن والتفريغ بيان ذو أهمية، لأنه بموجبه يتم تحديد نطاق عقد النقل الذي يبدأ منذ لحظة استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن وينتهي بتسليمه البضائع للمرسل إليه في ميناء التفريغ.

تُكمن كذلك أهمية تحديد ميناءي الشحن والتفريغ وكذا مكان إصدار سند الشحن في تحديد ما إذا كان النقل خاضع لاتفاقية دولية أم لا، فوفقا للمادة 10 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تسري أحكامها عندما يكون سند الشحن صادرا في دولة متعاقدة أو يكون النقل من ميناء دولة متعاقدة، أما المادة 2 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 فتسري أحكامها إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل واقعا في دولة متعاقدة أو أن يكون سند الشحن قد صدر في دولة متعاقدة³.

4- البيانات المتعلقة بسند الشحن البحري ذاته

يجب أن يتوفر سند الشحن البحري ذاته على بعض البيانات والمتمثلة في:

¹- عبد القادر سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 201

²- حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص ص 43، 44.

³- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 43.

أ-تاريخ إصدار سند الشحن البحري أو شحن البضائع

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري تاريخ إصداره أو تاريخ شحن البضائع وهذا طبقاً للمادة 760 الفقرة الثالثة من ت.ب.ج.¹، وكذا المادة 200 البند ز من ق.ت.ب.م.².

نصت على هذا البيان أيضا المادة 3 الفقرة السابعة البند 2 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التي تنص على ما يلي: «وللناقل أو الريان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها باسم أو أسماء السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن، ومتى تأشر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة ثالثة»، وهو ما نصت عليه أيضا قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 15 الفقرة الأولى البند و³، وهو ما ذهبت إليه قواعد روتردام لسنة 2009 وذلك في مادتها 36 الفقرة الثانية البند ج التي تنص على ما يلي: «يُدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

ج-والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني».

يتّضح من المادة 36 الفقرة الثانية البند ج من قواعد روتردام لسنة 2009 أنها عدّدت التواريخ وهي إما التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع أو الذي حملت فيه

¹-تنص المادة 760 الفقرة الثالثة من ت.ب.ج على ما يلي: «ويجب أن يبين في وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها».

²-«ويُدارهاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 112.

³-تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند و من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1-يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:

و-ميناء الشحن والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن».

البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل الإلكتروني، لذا فإن الناقل ليس ملزماً بإدراجها جميعاً وإنما يكفي ذكر أحد منها حسبما يوفره له الشاحن من معلومات¹.

يمكن أن تتضمن تفاصيل العقد التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، أي هل هو تاريخ تسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع أو أن هذا التاريخ هو التاريخ الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة أو هو تاريخ إصدار مستند النقل، لذلك جاءت المادة 39 الفقرة الثانية من قواعد روتردام 2009 لإعطاء توضيح حول الأمر إذ جعلت التاريخ إذ لم يبين مدلوله كما يلي:

- التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن السفينة.

- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن السفينة².

تكمن أهمية ذكر تاريخ إصدار سند الشحن أو تاريخ شحن البضائع على متن السفينة في أنه يحدد وقت انتقال البضائع إلى عهدة الناقل أو الرابح، وبالتالي يبدأ بتنفيذ عقد النقل البحري ابتداء من هذا الوقت وما يترتب عليه من نتائج قانونية لاسيما على مستوى مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع³.

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 209.

²- تنص المادة 39 الفقرة الثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «2- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:

أ- التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة، أو

ب- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن السفينة».

³- حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 45.

يفيد هذا التاريخ أيضا في حالة البيوع البحرية والاعتمادات المستندية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو حيث تكون ثمة مهلة محددة للنقل تبدأ من تاريخ الشحن حيث يكون سند الشحن سندا قانونيا مدموغ بعبارة مشحون¹.

تعتبر مسألة عدم تأريخ سند الشحن غير مشروعة لأن الهدف منها هو محو وجود الضرر اللاحق بالبضاعة الناجم مثلا عن التأخير في شحنها على متن السفينة، هذا التأخير يمكن أن يلحق أيضا ضررا بمن تعاقد مع الشاحن، زيادة على هذا فإن مثل هذه الممارسات يمكن أن تشكل خطرا على الناقل لأنه يمكن البحث عن مسؤوليته بسبب عدم وصفه لتاريخ إصدار السند².

ب- عدد نسخ سند الشحن

نصت على بيان تعداد عدد النسخ التي صدر بها سند الشحن المادة 760 الفقرة الأولى والثانية من ت.ب.ج كما يلي: «يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة من وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية ، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ.

ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن»، وهو ما ذهب إليه كذلك المشرع المصري في المادة 200 البند ز من ق.ت.ب.م³.

ألزمت أيضا قواعد هامبورغ لسنة 1978، في مادتها 15 الفقرة الأولى البند ح ذكر عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة واحدة⁴، وهو ما نصت عليه أيضا المادة 36 الفقرة الثانية البند د من قواعد روتردام لسنة 2009¹.

¹-بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 171.

²-عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 99.

³-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 212.

⁴-تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند ح من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1-يجب أن يتضمن سند الشحن فيما يتضمن التفاصيل التالية:

نستقرأ من النصوص القانونية الواردة أعلاه والخاصة بذكر عدد النسخ التي صدر بها سند الشحن، أنها لم تنص على عدد النسخ التي يجب أن يصدرها الناقل، فيصدر الناقل كأصل نسختين من سند الشحن الأولى يحتفظ بها والثانية تسلم للشاحن ليرسلها للمرسل إليه لتسلم البضاعة، لكن نظرا لخطر ضياع سند الشحن يحررها في أكثر من ثلاث نسخ.

غير أنه لا شيء يمنع من تحرير سند الشحن بنسخ يفوق عددها الثلاث نسخ، وفي ذلك ما هو مطلوب قانونا ولاسيما في أوقات الحروب والأزمات الدولية، وتوجب المادة 15 الفقرة الأولى البند د من قواعد هامبورغ لسنة 1978 إصدار عدة نسخ من سند الشحن، يحتفظ الناقل البحري بواحد منه ويرسل الباقي إلى المرسل إليه بطرق المواصلات المختلفة ضمانا لوصولها إليه²، وفي هذه الحالة أي عندما يحرر سند الشحن على عدة نسخ يكون لكل نسخة الفعالية نفسها في نقل حيازة البضائع بأية نسخة تقدم إلى الريان يتم استلام البضائع بموجبها، ولكنه إذا استلمت نسخة واحدة أصبحت النسخ الباقية باطلة³.

جرى العمل في التجارة البحرية على إصدار سند الشحن البحري من عدة نسخ تسلم إلى أشخاص مختلفين لهم مصلحة بالبضاعة المشحونة، وعلى الرغم من ذلك لا يصدر الناقل البحري سوى سند شحن واحد على كل عقد نقل بحري يبرمه مع الشاحن، وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون إلا بصدد عقد نقل بحري واحد وسند شحن بحري واحد ولو كانت جميع نسخه نسخا أصلية.

=ح- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية».

¹- تنص المادة 36 الفقرة الثانية البند د من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «2- يدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35: د- إذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة».

²- آزاد محمد شريف آميني محمد، التسليم في البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 65.

³- ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 106.

يقصد بالنسخة في سند الشحن أن يكون هذا الأخير محررا من عدة صور كل منها موقعا عليها من الناقل أو نائبه وتصلح لأداء المقصود منه واستلام البضاعة عند وصولها، أما الصورة فهي لا تصلح لهذا الغرض ولا تحمل توقيع الناقل، وقد تكون صورة فوتوغرافية أو منقولة عن الأصل بأي طريق¹.

يجب التنويه في الأخير أن الناقل البحري لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد نقل يبرمه مع الشاحن، وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون إلا بصدد عقد نقل واحد، ولو كانت جميع نسخه أصلية².

ج-توقيع سند الشحن

ألزمت المادة 760 الفقرة الثالثة من ت.ب.ج بتوقيع سند الشحن حيث تنص على ما يلي: «وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة»، وهو ما تضمنته أيضا المادة 202 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م إذ نصت على توقيع الناقل أو من ينوب عليه على سند الشحن، وأوجبت أن يتم التوقيع بالكتابة أو بأية وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة كالتوقيع بالختم الخاص بشركة الملاحة الناقلة³.

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تتضمن أية إشارة عن توقيع سند الشحن أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت على توقيع الناقل على سند الشحن في المادة 15 الفقرة الأولى البند 4⁴، وهو ما تضمنه المادة 38 الفقرة الأولى

¹-عبد القادر علي سعدونأميمة، المرجع السابق، ص 144.

²-دويدار هاني، المرجع السابق، ص 212.

³-دويدار هاني، المرجع السابق، ص 213.

⁴-تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1-يجب أن يتضمن سند الشحن فيما يتضمن التفاصيل التالية:

د-توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه».

من قواعد روتردام لسنة 2009، إذ تنص على ما يلي: «1-يمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه».

يجب أن يتضمن سند الشحن توقيع الناقل أو ممثله من الربان أو الوكيل، وقد يوقع على وثيقة الشحن ممثل بحري المتمثل في المجهز لحساب الربان أو أمين السفينة وهذا ما جرى العمل به.

تجدر الإشارة إلى أنه في حالة عدم إمضاء الناقل أو ممثله (الربان أو الوكيل) لوثيقة الشحن، هذا يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط، بل أكثر من ذلك ممكن اعتبارها مشروع وثيقة شحن وفي هذه الحالة تشكل قرينة وتعتبر بداية إثبات بالكتابة أمرها متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع¹.

يعد توقيع الناقل في سند الشحن في جميع الحالات تعبيراً عن إرادة الناقل واعترافه بمضمون الوثيقة وبأن البضاعة المذكورة فيها قد أصبحت في حيازته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها كاملة وبنفس النوعية التي كانت عليها عند تسلمها من الشاحن، فوحده إمضاء الناقل أو ممثله يبين عملية استلام البضائع بالكمية والعدد المبين والمكتوب في وثيقة الشحن ويبين عملية الشحن الفعلية على ظهر السفينة أو سفينة أخرى².

يجب لكي يؤدي سند الشحن البحري دوره العملي والقانوني في التجارة الدولية أن يتوفر على البيانات الجوهرية التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية والتي تعتبر محددة حصراً بالنص القانوني، في حين لم تمنع نصوص الاتفاقيات الدولية ولا القوانين الوطنية من إدراج بيانات اختيارية جرت العادة على إدراجها في وثيقة الشحن مادامت لا تخالف النظام العام.

¹-بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 169.

²-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 52.

ثانيا: تحفظات الناقل على سند الشحن البحري

يقتضي المنطق عند تحرير سند الشحن البحري قيام الشاحن بتقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع كتابة إلى الناقل الذي عليه بدوره القيام بقيدها في سند الشحن بعد التحقق منها¹، وتمثل هذه البيانات أهمية كبيرة فعادة ما يتم حساب أجرة النقل على أساس هذه البيانات، وعلى نفس الأساس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك البضاعة أو تلفها².

يحتفظ الناقل من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة هذه البيانات ومطابقتها للبضائع لأنه في النهاية مسؤول عن تسليم هذه الأخيرة بحالتها المبينة في سند الشحن³.

أظهر الواقع العملي صعوبة تحقق الناقل من البيانات المتعلقة بالبضاعة نظرا لوجوب شحنها بسرعة حتى لا تتلف البضاعة وكذا تلافيا لبقائها زمنا طويلا على الرصيف وتعرضها للسرقة أو التلف أو تعطل السفينة عن السفر⁴، فقد درج الناقلون على تدوين البيانات التي يقدمها الشاحنون بشأن البضاعة في سند الشحن كما هي دون التحقق من صحتها، على أن يذكر في السند تحفظات تفيد أن البضاعة غير معتمدة من الناقل، أو البضاعة مجهولة الوزن والحالة⁵.

يجوز للناقل البحري وفقا للتقنين البحري الجزائري عند إصداره لسند الشحن أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد الطرود-القطع-الكمية ووزن البضائع، عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها، وفي حالة عدم توفر الوسائل

¹-الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 327.

²-العريني محمد فريد، الفقمحمد السيد، المرجع السابق، ص 22.

³-الفقمحمد السيد، المرجع السابق، ص 327.

⁴-مؤمن طاهر شوقي، فحص الناقل البحري للبضائع، دار النهضة، القاهرة، 2017، ص 46.

⁵-العريني محمد فريد، الفقمحمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 308.

صروخة يعقوب يوسف، شرح القانون البحري الكويتي...، المرجع السابق، ص 321، 322.

الكافية لديه للتحقق منها، كما يجوز له رفض تسجيل علامات التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مدموغة أو مختومة وذلك حسب المادة 755 من ت.ب.ج.¹

يجوز للناقل أو ممثله أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم لحالة البضائع وتكييفها الظاهرين وأهميته، وله أن يشير عند استلامه البضائع محزومة بأنه لا يعلم محتواها حسب نص المادة 756 من ت.ب.ج.²

نجد أن المشرع المصري أجاز كذلك إبداء تحفظات في سند الشحن وذلك في المادة 205 من ق.ت.ب.م والتي أوجبت في فقرتها الأولى الناقل أو الريان أن يذكر في سند الشحن الذي يسلمه إلى الشاحن علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن، كما يجب أن تكون العلامات كافية لتمييز البضائع وأن توضع بحيث تبقى دائما سهلة للقراءة حتى نهاية الرحلة البحرية، وعليه يقع على الناقل أو الريان واجب التحقق من صحة بيانات الشاحن الخاصة بالبضاعة، ولا يجوز له أن يضمن سند الشحن تحفظات خاصة بالبضاعة إلا في حالتين على وجه التحديد، الأولى، إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة، والثانية، إذا لم تتوافر لدى الناقل الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن عن البضاعة.³

¹-مستري فاطمة، «عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 55.

²-تنص المادة 756 من ت.ب.ج. على مايلي: «يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهريين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة. وإذا تم تسليم البضائع وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها».

³-الفقيه محمد السيد، المرجع السابق، ص 328.

أجازت أيضا الاتفاقيات الدولية تحفظ الناقل على سند الشحن وذلك من خلال المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924¹، والمادة 16 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978²، وأخيرا المادة 40 من قواعد روتردام لسنة 2009³.

¹-تنص المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «...ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها».

²-تنص المادة 16 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1-إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها، بعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن، يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة غير متوفرة».

³-تنص المادة 40 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 36، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا: أ-كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل، أو

ب-كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بيانا جوهريا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل. 2-دون مساس بالفقرة 1 من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين 3 و4 من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

3-عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلا، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 إذا:

أ-لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها، أو

ب-كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بندا يورد فيهما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة.

4-عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

=

نجد أن كل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية أجازت إدراج تحفظات في سند الشحن مما يجعلنا نعرف التحفظات في سند الشحن، والشروط الواجب توافرها لإدراجها.

1- تعريف التحفظات في سند الشحن البحري

نجد بالرجوع لأحكام التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية أنها أشارت لإمكانية إدراج التحفظات دون وضع تعريف لها.

نجد إضافة لغياب تعريف للتحفظات في سند الشحن أنه لا يوجد لا في التقنين البحري الجزائري ولا في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 مصطلح التحفظ بصفة صريحة، إلا أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 تضمنت هذا المصطلح من خلال الجزء الرابع من قواعدها بعنوان وثائق النقل في المادة 16 المعنونة بسندات الشحن: التحفظات وحجيتها، كذلك قواعد روتردام لسنة 2009 احتوت المصطلح كونها خصصت المادة 40 منها للتحفظات على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد¹.

=أ-الفقرة الفرعية 1 (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة 36، إذا:

1-لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة،
2-ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني،

ب-والفقرة الفرعية 1 (د) من المادة 36، إذا:

1-لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشاحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد، أو
2-ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة».

¹-عمار فيصل، «نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية»، مجلة دراسات قانونية وسياسية، عدد 02، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص ص 136، 137.

جاء الفقه بتعريف للتحفظات في سند الشحن نظرا لعدم تعريفها قانونا، فعرّفها البعض بأنها تلك البيانات المكتوبة على وثيقة الشحن من طرف تابعي الناقل تهدف إلى تعديل تصريحات الشاحن وتشكل ضمان للمجهز.

يعرف البعض الآخر التحفظات من حيث الأثر التي ترتبها، أن البيانات الخاصة بالبضاعة والمبينة في وثيقة الشحن والتي تكون موضوع تحفظ من طرف الناقل لا تكون لها حجية في الإثبات في مواجهته، بمعنى أن وثيقة الشحن لا تكون دليلا على أن الناقل تسلم البضاعة الموصوفة فيها¹.

يعرف البعض التحفظات على أنها الشروط أو العبارات التي يكتبها الناقل على سند الشحن والتي تبين أن المعلومات المقدمة من قبل الشاحن المتعلقة بالبضائع عند تسليمها له قد تم تدوينها على سند الشحن كما هي من دون التحقق من صحتها سواء من طرف الناقل أو الريان²، وذلك فيما يتعلق بحالة البضاعة أو وزنها أو حجمها وهذا ما يفيد أنه تسلم البضاعة من دون التحقق منها ومن دون فحصها، كون عملية التحقق من البضاعة المشحونة ليس بالأمر السهل خاصة ونحن في عصر النقل بالحاويات وحتى لا نترك هذه الأخيرة لمدة طويلة إلى حين فتحها وتفتيش محتواها بدقة، الأمر الذي يؤدي إلى تعطيل دوران عجلة التجارة الدولية ويكلف الناقل خسارة كبيرة³.

تعرف الأستاذة ناجي الزهرة بدورها التحفظ في سند الشحن بأنه تصرف قانوني صادر بالإرادة المنفردة للناقل يعبر من خلاله عن حقيقة البضاعة المسلمة إليه وذلك بعد فحصها

¹- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2011، ص ص 150، 151.

²RODIERE René, Droit maritime, 9^{ème} édition, précis Dalloz, Paris, 1982, p 333.

³- عمار فيصل، «نظام التحفظات...»، المرجع السابق، ص 137.

والتحقق من تصريحات الشاحن المدونة على وثيقة الشحن، بهدف نقل عبء الإثبات خلاف الدليل المستخلص من وثيقة الشحن على عاتق الشاحن أو المرسل إليه¹.

2- شروط صحة التحفظات في سند الشحن

يجب أن تتوفر التحفظات التي يبيدها الناقل في وثيقة الشحن على شروط شكلية وأخرى موضوعية حتى تكون صحيحة وترتب آثارها القانونية لصالح الناقل في مواجهة الشاحن والمرسل إليه البضاعة.

فمن الشروط الشكلية يجب أن تكون التحفظات مؤرخة وموقعة من طرف الناقل، كما يجب أن تبين التحفظات على الأقل على وثيقة النقل التي بيد الشاحن، وحتى يمكن الاحتجاج بالتحفظات في مواجهة المرسل إليه يجب أن تكون مبينة على الوثيقة، وإذا ما حصل وقام الناقل بإرسالها إلى الشاحن في رسالة منفصلة عن وثيقة الشحن، في هذه الحالة لا يمكن الاحتجاج بها إلا في العلاقة بين الناقل والشاحن فقط، ولا يمكن التمسك بها في مواجهة المرسل إليه لكونه غير عالم بها، ويكون الناقل ملزماً في مواجهته بتسليم البضاعة كما هي مبينة على وثيقة الشحن وذلك تطبيقاً لنظرية الآثار النسبية للعقد، فالعقد لا ينتج آثاره إلا في العلاقة بين الطرفين المتعاقدين فقط².

يجب إلى جانب توفر التحفظات على الشروط الشكلية أن تتوفر على الشروط الموضوعية لصحتها، يعني ضرورة التطرق إلى الحالات التي يجوز فيها التحفظ، ولا يكفي توفر هذه الحالات بل يجب أن تكون التحفظات مبررة أو مسببة.

أجازت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 للناقل وضع تحفظاته على وثيقة الشحن على البيانات المتعلقة بالبضاعة والمصرح بها من طرف الشاحن

¹- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 151.

²- عمار فيصل، «نظام التحفظات...»، المرجع السابق، ص 143.

وذلك بتوفر شرطين نصت عليهما المادة 3 الفقرة الثالثة منها، وهو نفس مضمون المادة 16 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 والمادة 755 من ت.ب.ج، وأخيرا المادة 205 من ق.ت.ب.م، ويتمثل هذين الشرطين فيما يلي:

-إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة البيان المقدم من الشاحن.

-إذا لم تتوفر لدى الناقل الوسائل الكافية للتحقق من صحة البيان المقدم من الشاحن¹.

أتاحت قواعد روتردام لسنة 2009 هي الأخرى على غرار اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 إبداء التحفظات على البيانات ذات الصلة التي أوردتها في المادة 40 منها، فقد أجازت للناقل إدراج تحفظه في وثيقة الشحن، لكن يشترط لصحة التحفظ الذي يبيده الناقل أن تتوافر إحدى الحالتين:

-إذا كان لدى الناقل علم فعلي بأن أي من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

-إذا كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بيانا جوهريا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل².

نجد بأن قواعد روتردام لسنة 2009 تطابقت مع اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 في تحديدها للبيانات الجوهرية التي يمكن للناقل التحفظ بشأنها إلا أنها اختلفت معها في الحالات التي يمكن للناقل التحفظ فيها، ففي الوقت الذي نجد فيه اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تسمح للناقل بالامتناع عن إدراج البيان المشكوك بصحته أو إدراجه بتحفظ غير مسبب، فقواعد

¹- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 157.

²- انظر المادة 40 من قواعد روتردام لسنة 2009.

هامبورغ لسنة 1978 تمكن الناقل من إدراج تحفظه على بيانات سند الشحن في حالة توافر أسباب معقولة تحمله على الاشتباه بعدم مطابقة بيانات سند الشحن المستلمة فعلا.

يترتب على التحفظات المدرجة في سندات الشحن إذا استوفت شروط صحتها تقويض حجية سند الشحن فيما يتعلق بنطاق التحفظ فقط، فالتحفظات لا تعفي الناقل من المسؤولية وإنما تنشئ قرينة بسيطة لصاحبه على أن هلاك أو تلف البضائع قد لحق بها قبل الشحن، فينقلب عبئ الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه كما هي موصوفة في سند الشحن، ولهم في ذلك كافة طرق الإثبات¹.

نستنتج أن حجية خطاب الضمان البحري تظل قاصرة على العلاقة بين الشاحن والناقل البحري فقط، فالناقل البحري يصدر سند شحن بحري نظيف في مقابل خطاب ضمان يتعهد فيه الشاحن بأن يتحمل أية خسارة تنجم عن سند الشحن البحري النظيف والتي تشكل حجة قاطعة بيد الغير ضد الناقل البحري.

ثالثا: الشروط المدرجة في سند الشحن البحري

يلجأ الناقل البحري عند إعداد سند الشحن البحري إلى وضع شروط معينة تتمثل فيما يلي:

1- شرط التفريغ التلقائي

يلجأ الناقلون البحريون لإدراج شرط التفريغ التلقائي في سند الشحن لتفادي صعوبات كثيرة تنجم عن مسألة تفريغ البضائع في ميناء الوصول، فقد لا يحضر المرسل إليه لاستلام البضاعة أو يتأخر عن ذلك وهذا ما يسبب تأخير للسفينة وكلفة باهظة وبقائها دون استغلال مما يعني فوات مكسب لها، ولتفادي صعوبات ومشقة إجراءات طلب التراخيص بإيداع البضائع

¹- محمد أمين، المرجع السابق، ص 61.

لدى أمين تعيينه المحكمة، درجت شركات الملاحة على تضمين سند الشحن شرط التفريغ التلقائي¹.

يفترض هذا الشرط أن يكون الالتزام بتفريغ البضائع في ميناء الوصول على عاتق المرسل إليه وليس على عاتق الناقل البحري، ومفاد هذا الشرط أنه إذا لم يحضر المرسل إليه لتفريغ بضائعه واستلامها فإن للناقل أن يفرغ البضائع في غياب المرسل إليه وعلى نفقة ومسؤولية هذا الأخير.

تختلف صيغ شرط التفريغ التلقائي، فقد يعطي هذا الشرط للناقل الحق في القيام بالتفريغ أو بأن يعهد بذلك إلى مقاول من اختياره وعندئذ نكون في الواقع بصدد وكالة من الشاحن للناقل لاختيار مقاول لحساب المرسل إليه².

تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضائع من وقت تلقي المقاول لها، بحيث يصبح هذا الأخير مسؤولاً عنها وتنشأ مباشرة علاقة بين المقاول والمرسل إليه بموجب العقد الذي عقد بين المقاول والمرسل إليه ممثلاً في شخص الناقل البحري³.

يعتبر شرط التفريغ التلقائي بموجب قانون التجارة البحرية المصري صحيحاً، فقد أجازت المادة 215 الفقرة الأولى منه الاتفاق على جعل التفريغ على عاتق المرسل إليه، فإذا وجد مثل هذا الاتفاق ابتداءً فإن شرط التفريغ التلقائي يكون صحيحاً ولا يتصور قيام وصحة هذا الشرط إذا كان التفريغ قد بقي بحسب الأصل على عاتق الناقل⁴، وهذا ما ذهب إليه المادة 13 الفقرة الثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي:

¹-الغنى حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 153.

²-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 76.

³-عوض علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 242.

⁴-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 84.

«2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد».

قيام المقاول في الواقع بتفريغ البضاعة إعمالا لشرط التفريغ التلقائي لا ينهي عقد النقل البحري للبضائع كما لا تنتهي به مسؤولية الناقل البحري، إذ أن التزام الناقل البحري لا ينقضي بوصول البضاعة المنقولة إلى جهة الوصول سليمة ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها حسب المادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م.¹، والمادة 12 الفقرتين الأولى والثانية البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009².

ذهب المشرع الجزائري في المادة 780 من ت.ب.ج.³، وكذا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في مادتها 3 الفقرة الثانية⁴، والمادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁵ عكس قواعد روتردام لسنة 2009 وقانون التجارة البحرية

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 79.

²-تنص المادة 12 الفقرتين الأولى والثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع. 2-(ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر».

³-تنص المادة 780 من ت.ب.ج. على ما يلي: «بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف الميناء».

⁴-تنص المادة 3 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسوها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة».

⁵-تنص المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

المصري إلى اعتبار شرط التفريغ التلقائي الذي يدرج في سند الشحن غير صحيح وباطل، إذ أن عملية تفريغ البضائع ذاتها ومخاطرها تقع على عاتق الناقل البحري، والتزامه بالتفريغ متعلق بالنظام العام، والشرط بما يتضمنه من توكيل الناقل في اختيار مقاول يقوم بتفريغ البضاعة على مسؤولية المرسل إليه يؤدي إلى إعفاء الناقل من التزامه بتفريغ البضائع المنقولة بما يلزم لذلك من عناية ودقة¹.

2- شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر تفريغ البضائع ومصاريفها

ينطوي شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه لمخاطر عملية تفريغ البضائع ومصاريفها على شقين.

الشق الأول: جعل مخاطر تفريغ البضائع في ميناء التفريغ أي ما يلحق بالبضائع من هلاك أو تلف خلال هذه العملية على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

الشق الثاني: جعل عمليات تفريغ البضائع في ميناء التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه².

لم يتعرض المشرع الجزائري بصريح العبارة إلى تبيان من يتحمل مخاطر تفريغ البضائع، إلا أنه يفهم من نص المادتين 780 و 802 من ت.ب.ج إلى أن الناقل البحري هو من يتحمل مخاطر تفريغ البضائع³، أما بالنسبة لمصاريف عملية التفريغ فيمكن أن يتحملها الشاحن أو المرسل إليه.

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص ص 77، 78.

²-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 76.

³-تنص المادة 780 من ت.ب.ج على ما يلي: «بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف الميناء».

كما تضيف المادة 802 من ت.ب.ج على أنه: «يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

ذهب المشرع المصري إلى خلاف ما ذهب إليه المشرع الجزائري في جعل مخاطر تفريغ البضاعة في ميناء التفريغ تقع على عاتق الشاحن والمرسل إليه، فإن مدى صحة هذا الشرط أو بطلانه يتوقف على مدى التزام الناقل بعملية الشحن والتفريغ، فإذا ما تم الاتفاق على أن عملية تفريغ البضائع تقع على الشاحن أو المرسل إليه فإن هذا الشرط صحيح طالما أن عملية التفريغ قد استبعدت من نطاق مسؤولية الناقل البحري، أما إذا لم يتضمن سند الشحن هذا الاتفاق أي جعل مخاطر التفريغ على الشاحن أو المرسل إليه يكون باطلاً وعديم الأثر¹.

نجد أن المشرع المصري قد خالف أحكام نص المادة 2 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، وكذا المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978³ رغم انضمامها إليها، إذ جعلت هذه الاتفاقيات مخاطر تفريغ البضائع تقع على الناقل البحري وهي قاعدة آمرة لا يمكن مخالفتها، لكن فيما يخص مصاريف التفريغ فيمكن أن يتم الاتفاق في سند الشحن على أن يتحملها الشاحن أو المرسل إليه.

ذهبت قواعد روتردام لسنة 2009 إلى نفس ما ذهبت إليه كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 فيما يخص تحمل الناقل البحري مخاطر تفريغ البضائع، إذ يفهم ذلك من نص المادة 12 الفقرة الأولى منها التي اعتبرت الناقل البحري مسؤولاً إلى غاية تسليمه البضائع لصاحب الحق فيها⁴.

¹-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص ص 76، 77.

²-تنص المادة 2 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص فيها بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورسوها وحفظها والعناية بها وتفريغها».

³-تنص المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «مدة مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

⁴-تنص المادة 12 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع».

3- شرط عدم مسؤولية الناقل البحري بعد الروافع

يكون شرط عدم مسؤولية الناقل البحري بعد الروافع باطلا إذا كانت البضائع في عهدة الناقل منذ استلامها لها من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، فإن مسؤولية الناقل تقوم طوال تلك المدة وهو ما نصت عليه المادة 802 من ت.ب.ج.¹، والمادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م.²، والمادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978³، وأخيرا المادة 12 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي: «تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع».

يعتبر شرط مسؤولية الناقل البحري بعد الروافع صحيحا وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، إذ أن قواعدها تنظم الرحلة البحرية فقط من بدأ شحن البضائع إلى نهاية تفريغها، أما ما يسبق هذه المرحلة أو ما يليها فتخضع لأنظمة قانونية مختلفة عن الاتفاقية، وبالتالي ليس هناك ما يمنع الناقل من أن يدرج في سند الشحن أي اشتراطات أو إعفاءات بخصوص مسؤوليته عن البضائع قبل الشحن أو بعد التفريغ وفقا لنص المادة 7 منها⁴.

¹- تنص المادة 802 من ت.ب.ج. على ما يلي: «يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

²- تنص المادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها»، انظر **الجميل إيمان**، المرجع السابق، ص 74.

³- تنص المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «مدة مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

⁴- **الجميل إيمان**، المرجع السابق، ص 75.

4- شرط كاسبيانا (شرط تفريغ البضائع في ميناء آخر غير الميناء المحدد في سند

(الشحن)

يتحقق تنفيذ الالتزام بتفريغ البضاعة في ميناء الوصول، عادة ما يكون هذا الميناء محددًا في سند الشحن، ويترتب على ذلك أن الناقل الذي يفرغ البضاعة في ميناء آخر غير الميناء المحدد لا يكون قد وفى بالتزامه التعاقدي بالتفريغ ويتحمل كافة التعويضات التي تنشأ عن الإخلال بهذا الالتزام، كما أن المرسل إليه عادة ما يرفض تسلم البضاعة في غير الميناء المحدد، وفي هذه الحالة لا يكون الناقل قد أساء تنفيذ هذا الالتزام، وإنما يكون قد أخل بتنفيذ هذا الالتزام بالمرة.

قد يحدث حادث عرضي يحول دون إفراغ البضاعة في الميناء المتفق عليه، ولمواجهة هذه الحالة يضع الناقل في سند الشحن شرطًا يحمي به نفسه، مؤداه أنه إذا تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ لسبب أو لآخر من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو حمولتها أو طاقمها¹، ويسمى هذا الشرط بشرط كاسبيانا².

يعطي شرط كاسبيانا للناقل البحري صلاحيات معينة في حالة فرض حصار على ميناء التفريغ المقصود أو وجود تكديس أو اضطرابات تحول دون دخول السفينة الناقلة إلى هذا الميناء، ومن هذه الصلاحيات ما يلي:

¹ - صرخوه يعقوب يوسف، الوسيط في شرح القانون البحري...، المرجع السابق، ص 357.

² - يستعمل شرط كاسبيانا بشكل كبير نظرًا لظهور المشاكل في الموانئ وخطوط الموانئ التي تقع في الدول التي تشهد اضطرابات أو حروب أهلية، وقد أصبح هذا الشرط معروفًا باسم (شرط كاسبيانا) نسبة إلى السفينة كاسبيانا التي كان عليها أن تتجه أخيرًا من الموانئ الكندية إلى لندن إلى أنها حولت إلى هامبورغ بسبب الاضطرابات التي منعتها من دخول ميناء لندن والخروج منه في أمان دون تأخير حسبما جاء في سند الشحن الذي أعطى الحق للريان في مثل هذه الظروف أن يتجه إلى أي ميناء آمن ومناسب وقد اتجهت السفينة إلى هامبورغ لأن الاضطراب كان قد امتد من لندن إلى HULL، وقد رفعت الدعوى لاسترداد التكاليف والنفقات التي تحملها المرسل إليهم في سبيل إعادة البضائع من هامبورغ إلى لندن تأسيسًا على أن شروط سند الشحن تحمي الناقل من العبارات التي تظهر في هذا النوع من الشروط (الاضطرابات، تكديس الموانئ، الإغلاق، ثم تتبّع أو أي سبب خارج عن سيطرة الناقل أو عبارة عامة مشابهة) وتفسير هذه العبارة العامة معروف إذ يقصد بها المسائل ذات الطبيعة، وعليه فإن الكلمات العامة أو عبارة (أي سبب آخر) تحدد في التطبيق بالمسائل التي هي من ذات نوع الأسباب كالإضطراب، تكديس الموانئ، الإغلاق، أنظر، حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص 89، 90.

-أن تتجه السفينة إلى ميناء مناسب متروك تحديده لاختيار الناقل حيث تفرغ البضائع.

-أن يعود الريان بالبضائع إلى ميناء الشحن حيث يتم تفريغها.

-الاحتفاظ بالبضائع على ظهر السفينة حتى يعود بها إلى ميناء التفريغ¹.

المطلب الثاني

أنواع وآثار سند الشحن

تصدر سندات الشحن البحرية في أنواع كثيرة حسب الغرض منها فهناك سندات الشحن البحرية من حيث طرق تداولها وسندات الشحن البحرية من حيث مراحل النقل التي تغطيها وسندات الشحن البحرية من حيث شحن البضاعة على متن السفينة من عدمه وسندات الشحن من حيث وجود أو انتقاء التحفظات (الفرع الأول).

ينتج عن سند الشحن البحري بمجرد إصداره عدة آثار، تتمثل هذه الآثار في الوظائف التي يؤديها وكذا حجيته (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أنواع سند الشحن البحري

تتعد أنواع سندات الشحن البحرية، فمنها سندات الشحن البحرية من حيث تداولها (أولاً)، ومنها سندات الشحن البحرية من حيث مراحل النقل التي تغطيها (ثانياً)، وسندات الشحن من حيث شحن البضاعة من عدمه (ثالثاً)، وأخيراً سندات الشحن من حيث بيانات البضاعة أي حسب وجود أو انتقاء التحفظات (رابعاً).

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 50.

أولاً: سندات الشحن من حيث تداولها

تشبه سندات الشحن من حيث تداولها الأوراق التجارية، لذا تنقسم إلى سندات اسمية وسندات لأمر وسندات لحاملها¹.

تنص المادة 758 من ت.ب.ج على ما يلي: «يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

ب- لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

ج- لحاملها».

تضيف المادة 759 من ت.ب.ج ما يلي: «يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر،

أي:

أ- وثيقة الشحن الاسمية، بالتخلي على دين،

ب- وثيقة الشحن لأمر بالتظهير،

ج- وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة

واستلامها».

نجد أن المشرع المصري نظم أيضاً سندات الشحن من حيث طرق تداولها إذ نصت

المادة 203 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «1- يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر

أو لحامله،

2- ويكون النزول عن سند الشحن الاسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.

¹- كومانى لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 95.

3- ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة.

4- ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله¹.

تصدر سندات الشحن وفقاً للمواد 758 و 759 من ت.ب.ج والمادة 203 من ق.ت.ب.م بأشكال ثلاثة، والمتمثلة في:

1- سند الشحن الاسمي

يصدر سند الشحن الاسمي باسم شخص معين، ويكون لهذا الشخص وحده تسلم البضاعة عند وصولها²، ولا يمكن أن تنتقل ملكية البضاعة عن طريق تحويل سند الشحن إلا باتباع إجراءات حوالة الحق كما هو منصوص عليه في القانون المدني، وعادة ما يستعمل سند الشحن الاسمي عندما يكون الشاحن والمرسل إليه شخص واحد، أو عندما يكون المرسل إليه مجرد عامل أو وكيل عن الشاحن³.

يعاب على طريقة حوالة الحق التي ينتقل بها سند الشحن الاسمي بأن فيها إطالة لا تتفق مع متطلبات السرعة التي تقتضيها الأعمال التجارية، كما يطلب من الناقل تسليم البضاعة للشخص المبين اسمه بالسند أو وكيله أو للشخص الذي انتقل إليه السند عن طريق حوالة الحق⁴.

¹-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 16.

²-بوكعبانالعربي، المرجع السابق، ص 145.

³-البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 219.

*نظم المشرع الجزائري إجراءات الحوالة المدنية في المادتين 23 و 24 ق.م.ج.

أما المشرع المصري فقد نص على حوالة الحق المدنية في المادة 305 من القانون المدني المصري، أنظر، إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 17.

⁴-العكيليعبد العزيز أمير، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع "كاف" أو "سيف"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1971، ص 103.

يجب على الناقل البحري وفقا لسند الشحن الاسمي أن يسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه في السند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة، فإذا سلمها لغيره كان مسؤولاً.

لا تقبل دعوى المسؤولية حسب سند الشحن الاسمي على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في السند لا بوصفه شاحناً أو مرسلًا إليه أو محالاً له ما لم يخلص من محتويات سند الشحن ذاته أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي¹.

تجدر الإشارة إلى أنه يجوز النص في سند الشحن حظر حوالته أو تداوله، وقد يتضمن سند الشحن الاسمي مثل هذا الحظر سواء كان سند الشحن صادراً باسم الشاحن أو باسم المرسل إليه وإن كان الفرض الغالب وجود هذا الشرط في حالة صدور السند باسم الشاحن².

2- سند الشحن لأمر (الإذني)

يصدر سند الشحن لأمر أو لإذن شخص معين سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، والغالب أن يصدر سند الشحن الإذني لأمر الشاحن أو المرسل إليه، وقد يصدر لأمر البنك فاتح الاعتماد المستندي في حالة البيوع البحرية سيف وفوب³.

يعتبر سند الشحن لأمر أو الإذني الأكثر ذيوفاً في المجال العملي لسهولة تداوله بالتظهير⁴.

يترتب على تظهير سند الشحن لأمر أو الإذني نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه، ومن ثم يحق له أن يطالب الريان بتسليمها إليه عند الوصول كما يتمتع على الريان أن يسلم البضاعة لغيره.

¹-ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 118.

²-فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 12.

³-خلوصي ريان مدحت عباس، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة، الإسكندرية، 1993، ص 334.

⁴-طه مصطفى كمال، البارودي علي، فهم مراد منير، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982، ص 365.

تنتقل حيازة البضاعة للمظهر إليه إذا توافرت شروط التظهير التي يتطلبها القانون ويكتسب هذا الأخير صفة المرسل إليه في مواجهة الناقل البحري ولا يجوز لهذا الأخير أن ينازع في صفته أو يمتنع عن تسليمه البضاعة.

لا يجوز للناقل أو الرابح أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي له قبل الشاحن المظهر إذ أن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التظهير كما هو الشأن في الأوراق التجارية¹.

تظهر سندات الشحن لأمر أو الإذنية تماما كما تظهر الأوراق التجارية، لكن يجب الإشارة إلى أن قاعدة تضامن الموقعين على الورقة التجارية لا تنطبق على سند الشحن لأمر، فلا تضامن إذن بين المالكين المتتابعين للبضاعة التي يمثلها السند².

يمكن بمناسبة عملية التظهير النص في سند الشحن على عدم جواز تداوله بعد ذلك، وفي هذه الحالة يكون اسم المظهر إليه ثابتا في السند ولا يجوز له إعادة تظهيره مرة أخرى، وكثيرا ما يتم ذكر هذا البيان إذا كان المظهر إليه يتسلم في حقيقة الأمر البضائع لحساب المظهر، ويحسن تسهيلا لإجراءات الاستلام أن يتم تظهير سند الشحن إليه تظهيراً ناقلاً للملكية.

يعتبر حاملا شرعيا لسند الشحن الإذني المظهر إليه الأخير إذا ذكر فيه اسم المظهر إليه، أو حامل السند إذا تم تظهيره على بياض³.

نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية، يظهر هذا الاختلاف فيما يلي:

¹-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص ص 18، 19.

²-بوكعبانالعربي، المرجع السابق، ص 145.

³-دويدارمحمد هاني، البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص ص 232، 233.

-تنتقل الأوراق التجارية بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلية للتداول)، بينما سندات الشحن لأمر أو لإذن لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلية للتداول).

-تمثل سندات الشحن البضائع، بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا ما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة¹.

3-سند الشحن لحامله

يمثل سند الشحن البحري البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، وقد يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أي أثناء النقل، وفي مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، وقد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن باسمه حتى لا يضطر إلى إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة، ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله².

لا يكون حامل سند الشحن للحامل معلوما لدى الناقل منذ تحرير الوثيقة بل يكون معلوما لديه في ميناء الوصول فقط³.

يتمثل سند الشحن لحامله في ذلك السند الذي يخلو من شرط الإذن وذلك عندما يرد صراحة أنه لحامله أو عندما لا يذكر اسم المرسل إليه (المستفيد من السند)⁴. يكون سند الشحن لحامله قابلا للتداول بمجرد المناولة أي التسليم ويعتبر حامل السند

¹-شقلب ملك، المرجع السابق، ص 142.

²-العريني محمد فريد، دويدار هاني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000، ص 286.

³-ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 218.

⁴-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 160.

صاحب الحق في تسليم البضاعة، حيث يتعين على الريان تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن عندما يرغب في استلام البضاعة التي يتضمنها السند.

يعاب على هذا النوع من سندات الشحن لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيته لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه، كما أنها نادر العمل بها¹.

ثانياً: سندات الشحن من حيث مراحل النقل التي تغطيها

تنقسم سندات الشحن من حيث مراحل النقل التي تغطيها إلى سندات شحن مباشرة، وسندات شحن متعددة المراحل.

1-سندات شحن مباشرة

يصدر سند الشحن البحري المباشر عند شحن بضاعة من ميناء معين ونقلها على نفس السفينة ونفس الرحلة البحرية حتى ميناء التفريغ².

2-سندات شحن متعددة المراحل

يتمثل سند الشحن متعدد المراحل في ذلك السند الذي يغطي عملية شحن البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول باستخدام أكثر من وسيلة نقل، فهو إذن سند يغطي أكثر من رحلة بحرية ويتمثل بالطبع في عملية التفريغ والشحن للبضائع في أكثر من ميناء، كما قد يستخدم في بعض مراحل النقل بالطرق البرية والنهرية وكذلك الحديدية.

شاع استخدام سندات الشحن متعددة المراحل في السنوات الأخيرة مع انتشار الحاويات حيث يتداولها عدة ناقلين، ومن أمثلة ذلك عمليا، نقل رسالة بضائع المذكورة بسند الشحن إلى

¹-شقلب ملك، المرجع السابق، ص 142.

²-أبو سعيد نبيل عارف، المرجع السابق، ص 24.

الإسكندرية وتفرغ هناك ثم تنقل لورى على الطريق البري إلى السويس ومن السويس تشحنها سفينة ثانية إلى جدة وقد تنقل من جدة برا إلى الرياض حيث مقرها النهائي، وعليه يصدر الناقل سند شحن مباشر ليغطي خط سير البضائع على النحو المتقدم من أنتورب حتى الرياض ويقوم الشاحن بدفع أجرة النقل عن مراحل الرحلة المتعددة¹.

ثالثا: سندات الشحن من حيث شحن أو عدم شحن البضاعة

تنقسم سندات الشحن من حيث شحن البضاعة من عدمه إلى سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن وسند شحن مشحون.

1- سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن

يُعرف سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن بأنه إيصال يعترف فيه الناقل بتسلمه البضائع المدرج أوصافها فيه، ويتعهد فيها بشحنها على سفينة معينة أو غير معينة بقصد نقلها إلى محل الإرسال وتسليمها لمن يحق له تسلمها.

يتضمن سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن البيانات التي يتضمنها سند الشحن العادي، كما قد تكون اسمية أو لأمر أو لحاملها، ولكنها لا تتضمن إلا وعدا بالشحن، ومن ثم فهي لا تقوم بالدرجة الأولى بسند الشحن العادي².

يظهر الفرق بين سند الشحن العادي وسند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن، حيث أن سند الشحن العادي يعتبر إيصالا بتسلم البضاعة على السفينة، بينما سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن يعتبر إيصالا بتسلم البضائع على الرصيف أو في مخازن قبل الشحن من أجل شحنها.

¹- غنيم أحمد، المرجع السابق، ص 18، 19.

²- آزاد محمد شريف أميني محمد، المستندات الممثلة للبضائع...، المرجع السابق، ص 214.

لا تقتصر أهمية ودور سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن على المجهز فقط، وإنما تعداه إلى مرسل البضائع، إذ يحتاج في خلال الفترة التي تبقى البضائع في مخازن المجهز أو على الرصيف إلى فتح اعتماد أو إلى التدليل على أنه نفذ أو قد بدأ في تنفيذ عقد البيع إذا كان قد باع البضائع، وعندئذ يقوم سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن بدور سند الشحن، ومع ذلك فإن تسلم المجهز البضائع على الرصيف أو في مخازنه لا يخلو من مخاطر، فقد تهاك البضائع لسبب أو لآخر قبل شحنها، كما قد تسرق أو يلحقها تلف يحول دون شحنها، كما قد يقوم المجهز بشحن البضاعة على سفينة تابعة لشركة أخرى، في وقت يكون فيه سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن التي صدرت بشأنه قيد التداول، مما يؤدي إلى صعوبة في تحديد حقوق حامل سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن¹.

لا يمكن سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن رغم فائدته حامله من متابعة أخبار البضاعة ومعرفة مكان وجودها، وهل شحنت بالفعل أم لا وميعاد وصولها².

اعترفت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بسند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن في المادة 3 الفقرة الثالثة التي نصت على ما يلي: «على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهده، أن يسلم الشاحن بناء على طلبه سند شحن...».

كما تعرضت الفقرة السابعة من نفس المادة لحل الصعوبات التي تنشأ عن هذا السند بطريقة عملية، كما تعرضت كذلك لطريقة استبداله بسند شحن مشحون فنصت على أنه: «إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الريان أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يؤشر عليه بكلمة "مشحون" متى طلب الشاحن ذلك على شرط أنه إذا كان سبق أن

¹-آزاد محمد شريف آمني محمد، التسليم في البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 74، 75.

²-الفقيه محمد السيد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 319.

استلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة "مشحون".

وللناقل أو الرمان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها باسم أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن، ومتى تأشر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة الفقرة الثالثة.».

يفهم من نص المادة 3 الفقرة الثالثة والسابعة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنها تقر باستعمال سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن بدليل أنها علقت التزام الناقل بإصدار سند الشحن "مشحون" على طلب الشاحن نفسه، فإذا لم يطلبه ظل سند الشحن غير مشحون أو برسم الشحن بمثابة سند نقل البضائع بحراً¹.

تبدو أن الغاية من سندات الشحن برسم الشحن مراعاة شركات النقل الضخمة والتي قد يصعب عليها تحديد اسم السفينة الناقلة أو المتوفرة، كما يساعد السند برسم الشحن على سرعة إرساله إلى المستورد وتقديمه للبنك لغايات عدم تجاوز مدد تقديم الاعتماد المستندي، كما يمكن الناقل الذي يملك سفناً عديدة تعمل على خط ملاحى معين من اختيار السفينة الناقلة المناسبة، وللناقل تقاضى الأجرة من تاريخ إصدار السند برسم الشحن².

2- سند شحن مشحون (سند الشحن العادي)

يعتبر سند الشحن المشحون الشكل الغالب من سندات الشحن البحرية ويصدر بعد تمام شحن البضاعة على ظهر السفينة.

¹- حسني أحمد محمود، البيوع البحرية، المرجع السابق، 95.

²- عباينة محمود محمد، المرجع السابق، ص 84.

أوجب التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري الناقل بعد شحن البضائع على السفينة وبطلب من الشاحن (المرسل) إصدار سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون يذكر فيه بالإضافة إلى البيانات الأخرى أن الشيء قد تم شحنه على سفينة أو سفن مسماة.

يُمثل سند الشحن المشحون الشكل الرئيسي والأساسي لسند الشحن البحري، فهو السند الذي يسلمه الناقل للشاحن إثباتاً لعملية شحن البضاعة على متن السفينة وهو النوع الذي يحدد طبيعة وأشكال ووظيفة سند الشحن، فهو النوع الذي يؤشر عليه بكلمة (مشحون) فيصدره الشاحن بعد أن يشحن البضاعة على متن السفينة فيذكر فيه اسم السفينة ومواصفات البضاعة بالشكل الذي يسمح له بتمثيله فيكون بأشكال ثلاثة إما إسمياً أو إذنياً أو للحامل¹.

رابعاً: سندات الشحن من حيث بيانات البضاعة (حسب وجود أو انتفاء التحفظات)

تنقسم سندات الشحن من حيث بيانات البضاعة حسب وجود التحفظات من عدمها إلى سندات شحن نظيفة وسندات شحن غير نظيفة.

1- سند الشحن النظيف

يتمثل سند الشحن النظيف في ذلك السند الذي يتفق فيه الشاحن مع الناقل على أن يصدر خالياً من التحفظات التي تعوق تداوله، فيذكر فيه كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة معتمدة من الناقل، ويتمكن الشاحن بذلك من تداول سند الشحن بسهولة²، بمعنى إصدار سند الشحن خالياً من أي تحفظات تفيد بوجود عيب في البضاعة أو عيب في تعبئة أو تخزين أو تغليف البضاعة المشحونة التي يمثلها سند الشحن³.

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 163.

²- البارودي علي، مبادئ القانون البحري...، المرجع السابق، ص 146.

³- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 165.

لا يقدم الناقل للشاحن سند شحن نظيف دون مقابل، والمقابل هو ورقة خطاب الضمان (Lettre de garantie) وفيه يتعهد الشاحن الذي تسلم سند الشحن النظيف بعدم مقاضاة الناقل عن أي عجز أو تلف يصيب البضاعة، أو يذكر فيه سائر التحفظات التي كان الناقل يريد أن يضمنها سند الشحن¹.

ينفرد النقل البحري للبضائع وحده دون غيره من أنواع النقل الأخرى في الموانئ بإصدار وثائق شحن نظيفة مقابل خطابات الضمان أو كما تسمى أيضا بأوراق ضمان من الشاحن، ويجب تكييف هذه الخطابات بدقة على أنها خطابات ضمان عند الشحن تمييزا لها عن خطابات الضمان عند التفريغ والتي يحررها المرسل إليه.

يرجع أصل نشأة خطابات الضمان إلى سببين رئيسيين، أحدهما يتعلق بالتطورات التي طرأت على وسائل النقل البحري وزيادة حجم المبادلات الدولية، ويتعلق السبب الآخر بانتشار وسائل الدفع في البيوع البحرية بطريق الإعتماد المستندي.

تطلبت تلك التطورات على أن تتم عمليات الشحن والتفريغ التي يقوم بها تابعوا المجهز بسرعة حتى لا تتعطل السفينة مدة طويلة عن الاستغلال، كل ذلك جعل من العسير على الناقل أن يتأكد من صحة البيانات التي يقدمها الشاحن عن البضاعة، ولذلك فإن الشاحن لتلافي إدراج التحفظات من قبل الناقل حول المسائل المختلف عليها والتي من شأنها أن تعرقل تداول وثيقة الشحن، يلجأ لتقديم خطاب الضمان².

لا يمكن للشاحن الحصول على سند شحن نظيف بالسهولة في كل الأحوال، فقد يكون الناقل تحت ظروف معينة مضطرا إلى إدراج بعض التحفظات كي يحتاط لنفسه، وهنا يقع التعارض بين مصلحة الشاحن في الحصول على سند شحن نظيف ومصلحة الناقل في الاحتياط لنفسه بإدراج بعض التحفظات اللازمة، وللتوفيق بين المصلحتين المتعارضتين للناقل

¹-البارودي علي، مبادئ القانون البحري...، المرجع السابق، ص 146.

²-ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 179.

والشاحن ابتدع التعامل التجاري ما يسمى بخطابات الضمان كوسيلة للمحافظة على الطرفين الناقل والشاحن.

يبدو أن أسباب إصدار خطاب الضمان قد تكون مقبولة وقد تكون غير مقبولة، فقد يحدث تحت زحمة العمل أن يختلف الناقل مع الشاحن حول كمية البضاعة أو وزنها أو مقدارها أو عددها أو حالتها وتكون البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة، وبدلاً من إعادة التحقق منها يلتزم الشاحن للناقل في ورقة يضمن له ما يترتب على مخالفة البضاعة لما يدعيه، وفي المقابل يكون الطرفان على علم بحقيقة البضاعة عدم مطابقتها لبيانات سند الشحن فيحرر السند بالتواطؤ مع الناقل إضراراً بالمرسل إليه أو الغير¹.

نجد بالرجوع إلى أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنها لم تعالج خطاب الضمان بالرغم من شيوعه آنذاك في النقل البحري، الأمر الذي أدى لتصدي الفقه لهذه المسألة بحيث انقسم إلى فريقين أو اتجاهين².

يرى الاتجاه الأول أن خطابات الضمان الصحيحة تنتج آثارها بين طرفيها (الشاحن والناقل) وليس لها قوة ثبوتية تجاه الغير وخاصة المرسل إليه، وتقريعا على ذلك يجوز للغير الرجوع على الناقل بالمسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع دون أن يكون بمقدور هذا الأخير التذرع بوجهه بخطاب الضمان، على أن يكون للناقل الرجوع بدوره على الشاحن استناداً إلى خطاب الضمان، أما بالنسبة لخطاب الضمان المنطوي على غش فإنه لا ينتج أي أثر حتى بين طرفيه لعدم مشروعية السبب المبني عليه³.

¹-الغني محسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص ص 121، 122.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 74.

³-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 154.

يذهب الاتجاه الثاني عكس ما ذهب إليه الاتجاه الأول، إذ يرى أن خطابات الضمان باطلة بطلاناً مطلقاً لأنها تخالف الآداب العامة وتضر بشركات التأمين والبنوك والمرسل إليهم والمستفيدين من سند الشحن لإخفائها الحقائق عنهم¹.

يستند أصحاب هذا الاتجاه إلى أن خطابات الضمان تقوض القوة الائتمانية لسند الشحن وتهدد حججه في الإثبات، ولا جدوى من التمسك بالضرورات العملية لتحرير خطاب الضمان لأن سند الشحن عندما لا يعبر عن حقيقة البيانات المتعلقة بالبضائع يؤدي بلا شك إلى خديعة الغير الذي اطمأن إلى ظاهر الأشياء، فيغدو خطاب الضمان وكأنه يستند على هذه الحقيقة².

تعرضت قواعد هامبورغ لسنة 1978 لخطاب الضمان وقررت بطلانها وعدم ترتيبها لأي أثر تجاه أي طرف ثالث بما في ذلك المرسل إليه الذي يكون قد انتقل إليه سند الشحن، وأنها صحيحة بين الناقل والشاحن ما لم يكن الناقل قد قصد غش طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه يكون تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن وهذا ما تأكد من خلال نص المادة 17 الفقرة الثانية والثالثة من قواعدها، كما أنه في حالة الغش المتعمد يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في قواعد هامبورغ³.

نجد بالرجوع لقواعد روتردام لسنة 2009 أنها لم تتعرض لمسألة خطاب الضمان على خلاف قواعد هامبورغ لسنة 1978، وإنما قررت عدم تنظيم خطاب الضمان على اعتبار أنه ينظم العلاقة بين طرفيه وهو الشاحن والناقل ولا يتعلق بموضوع الاتفاقية وتركت مسألة تنظيمه للقوانين الوطنية التي تعالج مسألة آثار البطلان بأساليب مختلفة.

نلفت الانتباه إلى أن قواعد روتردام لسنة 2009 على خلاف قواعد هامبورغ لسنة 1978 لم تعترف بخطاب الضمان ولم تنظم أحكامه بل اكتفت كما هو الحال في اتفاقية بروكسل حول

¹-الغنىمحسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 122.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 75.

³-طه مصطفى كمال، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 295.

توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بتنظيم أحكام ضمان الشاحن للبيانات التي يقدمها للناقل بخصوص البضاعة وتعويض الأخير عما تكبده من خسائر أو أضرار نتيجة عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن، وتركت مسألة تنظيم خطاب الضمان للقوانين الوطنية¹.

جعل المشرع الجزائري خطابات الضمان باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير وذلك بموجب نص المادة 757 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حيث يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن»، كما أكد في نص المادة 761 من نفس التقنين أن للمرسل إليه كامل الحقوق في مطالبة الناقل البحري عن البضائع المدونة بسند الشحن بالحالة التي تسلمها من الشاحن والموصوفة في سند الشحن².

يفهم من المادتين 757 و 761 من ت.ب.ج أن المشرع جعل خطاب الضمان باطل وعدم ترتيبه لأي أثر تجاه طرف ثالث بما فيهم المرسل إليه الذي يكون قد انتقل إليه سند الشحن.

ذهب المشرع المصري إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري في التقنين البحري، وذلك بموجب نص المادة 207 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي:

«1- كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات.

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 269.

²- تنص المادة 761 من ت.ب.ج على ما يلي: «تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية».

2-يعتبر المرسل إليه الذي أصدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه».

يفهم من نص المادة 207 من ق.ت.ب.م أنه وإن كانت خطابات الضمان لها حجية بين طرفيها (الناقل والشاحن)، إلا أنه لا يجوز الاحتجاج بها قبل حامل سند الشحن إذا كان شخصا آخر غير الشاحن، فيكون لحامل السند هذا الرجوع على الناقل بالمسؤولية دون أن يكون للأخير الاحتجاج في مواجهته بخطاب الضمان ويكون للناقل بدوره أن يرجع على الشاحن بما دفعه من تعويض للمرسل إليه وذلك استنادا إلى خطاب الضمان¹.

نقول في الأخير أن خطابات الضمان تؤدي فوائد عملية لكل من الشاحن والناقل حيث تسهل للشاحن تداول سند الشحن النظيف وحصوله على الائتمان من البنوك بموجبه، و تسهل للناقل شحن البضاعة بسرعة والاطمئنان إلى حالتها دون حاجة إلى التحقق منها، وفي نفس الوقت لا تؤثر هذه الخطابات على حجية سند الشحن في الإثبات حيث لا شأن للغير حسن النية بما ورد في هذه الخطابات، بل يظل الناقل مسؤولا تجاه هذا الغير عن بيانات البضاعة وأوصافها الواردة في سند الشحن طالما لم يدرج عليها أية تحفظات، وبالتالي فإن المرسل إليه حسن النية يمكنه مساءلة الناقل عن العجز الحادث في البضاعة أو عن تلفها أو عن عدم مطابقتها للمواصفات الواردة في سند الشحن الخالي من التحفظات، وكل ما هنالك أن الناقل يمكنه بموجب خطاب الضمان المدون به التحفظات التي كان يريد إدراجها في السند الرجوع على الشاحن بما يكون قد تحمله من تعويضات لصالح الغير حسن النية².

¹-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 32، 33.

²-الفقعاظف محمد، المرجع السابق، ص 293.

2- سند الشحن غير النظيف

يتمثل سند الشحن غير النظيف في ذلك السند الذي يؤشر عليه بملاحظات مؤداها أن البضاعة بها عيوب أو ناقصة العدد، أو وجود عيب في طريقة تغليفها أو تعبئتها وغيرها من التأشير¹.

يُصدر سند الشحن غير النظيف في حالة حصول شكوك من قبل الناقل حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن، كالوزن أو نوعية البضاعة أو تعبئتها مثلا، ومن الصعوبة التأكد منها، ففي هذه الحالة يجوز للناقل أن يدون تحفظاته عنها بالنص مثلا في سند الشحن على أن البيانات المتعلقة بالبضاعة (حسب قول الشاحن أو غير معتمدة)².

الفرع الثاني

آثار سند الشحن البحري

يؤدي سند الشحن البحري إذا استوفى شروطه وظائف عديدة (أولا)، ويعتبر حجة بين الطرفين أي الناقل البحري والشاحن وحجة بالنسبة للغير (ثانيا).

أولا: وظائف سند الشحن البحري

أجمع الفقه أن لسند الشحن البحري وظائف عديدة يؤديها في العمل لكنهم اختلفوا في عدد الوظائف التي يؤديها³.

يرى فريق منهم أن سند الشحن البحري يقوم بثلاث وظائف المتمثلة في أنه إيصال دال على استلام البضائع ودليلا كافيا على وجود عقد نقل البضائع بحرا بين الناقل والشاحن وأخيرا يعد سندا ممثلا للبضائع، بينما يرى فريق آخر من الفقه أن لسند الشحن البحري أربع وظائف

¹- غنيم أحمد، المرجع السابق، ص 18.

²- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 166.

³- غنيم أحمد، المرجع السابق، ص 18.

بالإضافة إلى الوظائف الثلاث المذكورة سابقا هناك وظيفة رابعة، فمنهم من يرى أنها وثيقة أساسية للسلطات الجمركية لتؤدي مهامها الرقابية¹.

يعتبر سند الشحن البحري من بين المستندات الأساسية والرئيسية في عقد النقل البحري، وذلك على أساس البيانات التي يتضمنها وإلى جانب الوظائف العديدة والمتنوعة التي يؤديها والتي تجعله ينفرد بها عن أية وثيقة نقل بديلة أو مماثلة في هذا المجال والمتفق عليه بالإجماع أنه يؤدي ثلاث وظائف أساسية، والمتمثلة في أنه وصل باستلام وشحن البضائع من طرف الناقل وأداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا، وأداة تمثل حيازة البضاعة التي تتعلق بها والتي تقوم مقامها، وهو ما تنص عليه المادة 749 من ت.ب.ج.².

1- سند الشحن وصل باستلام وشحن البضاعة من طرف الناقل

يُعتبر سند الشحن البحري أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة به من الشاحن وإثبات شحن تلك البضاعة على السفينة³، وقد رأينا فيما سبق أن الناقل يصدر بناء على طلب الشاحن سند شحن عند تسلمه البضاعة وأنه إذا ما تم الشحن فعلا يضع الناقل بناء على طلب الشاحن ما يفيد حصول الشحن وتاريخه⁴.

يُعتبر بذلك سند الشحن البحري أداة لإثبات استلام البضاعة وكذا إثبات شحنها على متن السفينة، فعملية الاستلام تتمثل في تصرف قانوني بموجبه يعترف الناقل بتغليف البضائع

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص ص 172، 173.

²- تنص المادة 749 من ت.ب.ج. على ما يلي: «تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها».

³- GARO Philippe, L'adaptation du droit des transport maritimes au droit du commerce électronique, presses universitaires D'AIX MARSEILLE, AIX MARSEILLE, 2012, p 149.

⁴- حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 515.

ووضع العلامات عليها كذا عدد الطرود ووزنها حسب الحالة، أما الشحن فهي تلك العملية المادية التي تتضمن وضع البضاعة على ظهر السفينة¹.

تقوم وثيقة الشحن البحري بإثبات استلام الناقل للبضاعة إما على ظهر السفينة وإما من أجل شحنها²، لذلك لا بد من التمييز بين السند برسم الشحن ووثيقة الشحن المشحونة.

يقوم السند برسم الشحن بإثبات أن البضاعة قد تم استلامها فعلا من الناقل لأجل شحنها، أما وثيقة الشحن المشحونة فتثبت بأن البضاعة شحنت فعلا على ظهر السفينة³.

يجب أن يتضمن سند الشحن البحري على معلومات كافية عن البضاعة المشحونة بما أنه يعتبر إيصالا باستلام البضاعة وشحنها من قبل الريان، فسند الشحن عبارة أصلا عن قصاصة من الورق تحتوي على بيانات كما رأينا سابقا ويكون حجة على الأطراف بما يتضمنه سند الشحن⁴.

يتضح مما سبق أنه يجب توافر شرطين في سند الشحن البحري لكي يؤدي دوره كمستند يثبت واقعة شحن البضاعة وهي:

-أن يتضمن سند الشحن البحري تعيين البضاعة المنقولة تعيينا كافيا:

يتعين حتى يتسنى لسند الشحن القيام بدوره كإيصال لاستلام البضاعة وإثبات شحنها، أن يتضمن تعيين البضاعة المنقولة تعيينا كافيا، إذ يتعين أن يتضمن بيان بالعلامات الرئيسية

¹-الفقهاء محمد، المرجع السابق، ص 51، 52.

ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 108، 109.

²-DJONE Albert Ndiack, Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 2018, p 430.

³-لشراقوي محمد سمير، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 337.

⁴-الطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 1983، ص 142.

اللازمة للتحقق من نوع البضاعة وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع وعدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن وحالة البضائع وشكلها الظاهر.

-إصدار سند الشحن بعد واقعة الشحن:

يجب لإثبات شحن البضاعة على السفينة أن يصدر الناقل سند الشحن، فإثبات تاريخ الشحن والسفينة التي تم شحن البضاعة عليها لا يتم إلا بعد واقعة الشحن وتماه بالفعل¹.

2-سند الشحن دليل إثبات على ملكية البضائع

يمثل سند الشحن البحري البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها حيث تندمج البضاعة في السند ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة، وحياسة البضاعة عن طريق سند الشحن ليست حياسة حقيقية فعلية بل هي حياسة رمزية².

نعلم أن للحياسة بصفة عامة عنصران عنصر مادي وآخر معنوي، فعندما يقوم الشاحن بتسليم البضائع للناقل يكون قد تخلّى عن العنصر المادي أو السيطرة المادية للحياسة، بينما يبقى الشاحن حائزا قانونيا لهذه البضائع وإن كان لا يمكنه أن يتصرف فيها ماديا، ومن ثم يقال أن الشاحن أو مرسل البضاعة قد تخلّى عن العنصر المادي للحياسة دون العنصر المعنوي³.

يسمح تمثيل سند الشحن للبضاعة أثناء سيرها بحرا بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وغيرها، حيث يقوم تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضائع ذاتها⁴.

¹-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 177.

²-حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري...، المرجع السابق، ص 140.

المقدادي عادل علي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص ص 100، 101.

³-ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 123.

⁴-طه مصطفى كمال، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995، ص 262.

طه مصطفى كمال، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1989، ص 218.

يمكن للمرسل إليه التصرف في البضاعة أثناء الطريق، فلا تخرج عن التداول التجاري خلال المدة التي يستغرقها النقل، فشرط الأمر أو للحامل يجعل وثيقة النقل تمثل البضاعة المنقولة وفيها من البيانات المعينة للبضاعة ما يؤكد هذا التمثيل، فيستطيع المرسل إليه مثلا أن يبيع البضاعة متى تهيأت له الفرصة حتى قبل وصولها، كما يستطيع أن يستعين بضمانها فيرهنها ويتداول وثيقة النقل إن كانت لأمر أو بالتسليم إن كانت لحاملها.

يمكن تداول البضاعة من حائز إلى حائز حتى تصل البضاعة فيتسلمها الحائز الأخير، ويكون على الناقل حينئذ أن يسلم البضاعة لمن يتقدم إليه بوثيقة النقل¹.

يتعين في سند الشحن الاسمي إتباع حوالة الحق المدنية ليتم نقل الحقوق الثابتة في الصك، لذلك فإن الغالب في مثل هذه الحالة، ألا يحاول المرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه ويتسلمها من الناقل فعلا، بل إن كتابة الوثيقة الاسمية دليل على حرص الشاحن على عدم تداولها أثناء النقل².

تتفاوت أهمية إمكان تداول البضاعة المنقولة عن طريق تداول مستند النقل الذي يمثلها سواء بالتظهير أو بالتسليم تبعا لطول الوقت الذي تستغرقه عملية النقل، فإذا اقتضى نقل البضائع وقتا طويلا كان من الأنسب أن يتمكن المرسل إليه من التصرف فيها بالطرق التجارية السريعة دون أن ينتظر وصولها، أما إذا كان النقل لا يستغرق إلا زمنا قصيرا فإن فرصة التصرف حينئذ تكون ضئيلة ويغلب أن يكون مستند النقل اسما³.

يجب توافر شروط معينة لاعتبار سند الشحن ممثلا حقيقيا للبضائع، تتمثل هذه الشروط فيما يلي:

¹- البارودي علي، العريني محمد فريد، القانون التجاري، الجزء الثاني: العقود التجارية، عمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 182.

²- الجزائري هشام، «الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري»، مؤتمر القانون والحاسوب، جامعة اليرموك، الأردن، يومي 12، 14 جويلية 2004، ص 7.

³- البارودي علي، العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص 182.

-أن يتضمن سند الشحن وصفا كاملا ودقيقا للبضاعة بحيث يمكن التعرف عليها بسهولة من خلال هذا السند على نوع البضاعة ووزنها أو كميتها أو عددها وكل المعلومات الضرورية المتعلقة بها.

-أن يعطي سند الشحن لحائزه الحق في طلب تسلم البضاعة في ميناء الوصول، وحق التصرف بها وهي في الطريق، كما يعطيه حق المطالبة بالتعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها ممن تسبب في هذا الهلاك أو التلف.

-أن تكون حيازة سند الشحن كافية لوحدها لمنح حائز السند الحيازة الرمزية التي تخوله الحقوق المذكورة أعلاه، أي أن تكون هناك وحدة ارتباط لا تقبل الانفصال بين مجرد نقل المستند وانتقال الحقوق التي يخولها، بحيث تكفي مجرد حيازة المستند للتمتع بالحقوق الثابتة فيه، وهذه الصفة متوفرة في سند الشحن لأمر وسند الشحن لحامله لأن مجرد انتقال هذين السنتين بالتظهير إذا كان السند للأمر أو بالمناولة إذا كان لحامله يؤدي إلى انتقال الحقوق الثابتة فيه دون حاجة إلى أي إجراء آخر¹.

يمكن القول أن سند الشحن البحري يمثل أداة ائتمان للبضاعة المشحونة ويقوم مقامها، فحامل سند الشحن البحري له حق شخصي قبل الناقل، فهو يطالب الناقل بتسليمه للبضاعة المدونة في سند الشحن البحري، بل أن حامل هذا المستند يمكنه نقل الحيازة الرمزية إلى طرف آخر².

يجب في الأخير عدم الخلط بين حيازة سند الشحن وملكية البضاعة، حيث يذهب البعض إلى القول بأن سند الشحن يعتبر سند ملكية للبضائع التي يتعلق بها، وهذا القول غير صحيح على إطلاقه لأن ليس دائما يكون الحائز لسند الشحن هو مالك البضاعة فقد يكون وكيلا عن

¹-الجزائري هشام، المرجع السابق، ص 6.

²-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 105.

صاحب البضاعة أو دائئا مرتتها، لذا عندما يقوم الناقل بتسليم البضاعة لحائز سند الشحن لا يهمل أن يكون هذا الحائز مالكا للبضاعة أم لا، لأن هذا لا يغير من الأمر شيئا بالنسبة له¹.

3- سند الشحن البحري كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا

يعتبر عقد نقل البضائع بحرا عقد رضائي ينعقد بناء على إرادة الشاحن والناقل وفحواه هو نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل إليه ولا تعد الكتابة شرطا لانعقاد العقد بل هي متطلبية لإثبات العقد².

يجوز في الأصل إثبات عقد نقل البضائع بحرا كسائر العقود التجارية بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد نقل البضائع بحرا تحتلها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن إثبات عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن والذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل، وكذا مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور³.

يظهر مما تقدم أن المشرع سواء الوطني أو الدولي بنصه على اعتبار سند الشحن وسيلة لإثبات عقد النقل البحري يكون قد خرج على قاعدة حرية الإثبات في المسائل التجارية لأنه استلزم أن يكون إثبات عقد النقل البحري بالكتابة.

يفسر بعض الفقهاء اشتراط المشرع الكتابة لإثبات عقد النقل البحري خلافا لقاعدة حرية الإثبات في المسائل التجارية، برغبته في تقادي الخلافات والمنازعات التي يسببها العقد غير المكتوب مما قد يعرقل التجارة البحرية⁴.

¹-الجزائري هشام، المرجع السابق، ص 7.

²-LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, Commerce international, 2^{ème} édition, Dunod, Paris, 2008, p 110.

³-مجدي سلامة أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 305.

⁴-الجزائري هشام رمضان، المرجع السابق، صص 152، 153.

تبدو فائدة سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري واضحة الأهمية، ذلك أن سند الشحن إن لم يكن يتضمن كافة شروط عقد النقل فهو يتضمن أهمها، علما بأن معظم التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية تؤكد على وجوب ذكر بيانات معينة في سند الشحن وهذه البيانات تمثل الحد الأدنى من المعلومات التي لا يجوز إغفال ذكرها في هذا السند¹.

يجب الإشارة في الأخير إلى أن سند الشحن ليس هو عقد نقل البضائع بحرا وإنما هو دليل أو إثبات لشروط هذا العقد، أما العقد فهو يوجد في الواقع قبل أن يكون سند الشحن قد صدر فعلا، والقول بغير ذلك لا يجعل من سند الشحن إثباتا لعقد نقل البضائع بحرا².

كانت وظائف سند الشحن البحري مجرد إيصال يصدره الناقل البحري بالبضاعة المشحونة، لكن ازدياد التعامل بهذا السند أدى إلى جعله أداة إثبات عقد نقل البضائع بحرا وشروطه، أما الوظيفة الهامة حقيقة لهذا السند أنه يمثل البضاعة المشحونة على متن السفينة وأداة قانونية لحيازتها، فبمجرد تظهير الوثيقة ونقلها إلى الغير فإن البضاعة تنتقل ملكيتها بنقل السند.

ثانيا: حجية سند الشحن البحري

إذا استوفى سند الشحن البحري البيانات التي اشترطها التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري وأخيرا الاتفاقيات الدولية بأن تضمنت اسم المتعاقدين، السفينة، جنسية السفينة وحددت فيها البضائع المشحونة، وشروط النقل من أجرة ومحل النقل والمكان المقصود وتاريخ تسليم الوثيقة وعدد نسخها وتوقيع الشاحن والناقل، اعتبرت حجة بين الطرفين المتعاقدين، وحجة بالنسبة للغير³.

¹-GUERRA Frank Nectali Miranda, Le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et science politique, université de bourgogne, France, 2013, p 264.

²-الجزائري هشام، المرجع السابق، ص 6.

³-فرعون هشام، المرجع السابق، ص 181.

وردت الأحكام الخاصة بحجية سند الشحن البحري في الإثبات في المادة 761 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك.

ولا يقبل ما يخالفها إذا انتقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية».

تعرضت المادة 210 من ق.ت.ب.م إلى حجية سند الشحن في الإثبات إذ نصت على ما يلي: «يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات.

ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير»¹.

تعرضت بدورها الاتفاقيات الدولية إلى حجية سند الشحن البحري وذلك في المادة 3 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، وكذا المادة 1 الفقرة الأولى من بروتوكول فسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924³، والمادة 16 الفقرة الثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978¹، وأخيراً المادة 41 من قواعد روتردام لسنة 2009².

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص ص 97، 98.

²-تنص المادة 3 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3 أ، ب، ج من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك».

³-تنص المادة 1 الفقرة الأولى من بروتوكول فسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «1-تضاف في المادة 3 فقرة 4 النص التالي: ومع ذلك فلا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير بحسن نية».

رأينا باستقراء النصوص القانونية المنظمة لحجية سند الشحن البحري في الإثبات أن سند الشحن لا يلعب دوره في الحدود الضيقة للعلاقة بين الناقل البحري والشاحن، فكثيرا ما يتدخل طرف ثالث في تنفيذ عقد النقل هو المرسل إليه، كذلك قد تتعلق بعض الحقوق المرتبطة بتنفيذ عقد نقل البضائع بحرا لأشخاص من الغير، كشركة التأمين التي تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أثناء نقلها، فتحل محل المضرور في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية³.

يجب إذن التمييز بين حجية سند الشحن البحري في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن وحجيته في الإثبات في مواجهة الغير.

¹-تنص المادة 16 الفقرة الثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «3-باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ:

أ-يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون".

ب-لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند».

²-تنص المادة 41 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة 40:

أ-يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد،

ب-لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

1-مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية، أو

2-مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية،

ج-لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

1-تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل،

2-وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات،

3-وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 36».

³-دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري...، المرجع السابق، ص 247.

1-حجية سند الشحن البحري فيما بين أطراف عقد نقل البضائع بحرا (الشاحن، الناقل)

يعتبر سند الشحن البحري دليلا كاملا في الإثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن، إذ تكون لبياناته حجة في إثبات عقد النقل سواء من حيث شروطه أو حقوق والتزامات الأطراف الناشئة عنه، وهو حجة أيضا في إثبات واقعة الشحن ذاتها أي تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينة في سند الشحن وأنه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة في السند¹.

تبقى حجية سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ليست إلا حجية نسبية، فيجوز لأي منهما إثبات عكس ما ورد بسند الشحن من بيانات²، إذ يمكن مثلا للناقل أن يتمسك في مواجهة الشاحن بخطاب الضمان لإثبات عكس البيانات التي تضمنها سند الشحن النظيف، ويستطيع الشاحن من جانبه أيضا أن يقيم الدليل على عدم صحة أحد بيانات سند الشحن، وفي ذلك تطبيق للقواعد العامة في إثبات العقود³.

2-حجية سند الشحن البحري بالنسبة للغير

لا تقتصر حجية سند الشحن البحري على طرفيه فحسب، بل إنه يكون حجة على الغير⁴.

يقصد بالغير، كل من له مصلحة في البضائع ويدخل في عدادهم المرسل إليه إذا كان غير الشاحن، والمشتريين للبضاعة بموجب الوثيقة، والناقلين الآخرين إذا تولت عملية النقل أكثر من شركة، والمصارف إذا كانت مرتبهة للبضاعة⁵.

¹-يونس علي حسن، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 249.

-يونس حسن، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969، ص 19.

²-ملك شقلمب، عقود النقل البحري بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019، ص 201.

³-الفقنم محمد السيد، المرجع السابق، ص 333.

⁴-طه مصطفى كمال، القانون البحري...1993، المرجع السابق، ص 194.

⁵-فرعون هشام، المرجع السابق، ص 182.

يعتبر سند الشحن البحري ذات حجية مطلقة في الإثبات بالنسبة للغير، حيث لا يجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات في مواجهة الغير حسن النية¹.

يمكن بذلك للغير الاستناد إلى سند الشحن في مواجهة كل من الناقل أو الشاحن باعتبار أن للسند حجية مطلقة في الإثبات لمصلحته، فإذا كان من الجائز إثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة في العلاقة بين الناقل والشاحن، فإنه لا يجوز إثبات ما يخالف السند تجاه الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات السند.

تطبيقاً لذلك يعد الناقل مسؤولاً عن كل البيانات الواردة في سند الشحن النظيف الذي يحوزه المرسل إليه دون أن يكون له التمسك في مواجهة هذا الأخير ب خطاب الضمان الذي حصل عليه من الشاحن، كذلك إذا كان سند الشحن يتضمن بيانات غير صحيحة عن البضاعة يكون للناقل حينئذ دعوى ضمان ضد الشاحن وحده، لكن مسؤوليته عن تلك البيانات تظل قائمة في مواجهة الغير².

تعود الحكمة في عدم جواز إثبات عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية في حماية هذا الغير الذي اعتمد اعتماداً كلياً على ما ورد في سند الشحن من بيانات فضلاً عن زيادة ثقة المتعاملين في سند الشحن من بيانات مما يسهل تداوله ويحافظ على القيمة الائتمانية له، أما الحكمة من جواز إثبات الغير عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الشاحن والناقل فهي أنهما طرفا سند الشحن وكان على الشاحن تدوين بيانات

¹-بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 175.

²-TASSEL Yves, «Transport sous connaissance, transporteur, responsabilité, connaissance sous réserve, marchandise visiblement avariée, exonération », revue judiciaire de l'ouest, n° 3, 1986, p 336.

صحيحة وكان على الناقل التحقق من صحتها أو التحفظ عليها إن لم يستطع التحقق منها، وإلا اعتبر كل منها مقصرا ويتحمل تبعة تقصيره¹.

المبحث الثاني

وثائق نقل البضائع بحرا الأخرى من غير سند الشحن البحري

يعتبر سند الشحن البحري من وثائق النقل البحري القديمة المستخدمة في التجارة البحرية، لكن رافق التطور الحاصل في صناعة نقل البضائع بحرا تطورا موازي في وثائق نقل البضائع بحرا، إذ أن سند الشحن البحري لم يعد كافي لمواكبة الأساليب الحديثة، الأمر الذي استدعى إلى إحداث وثائق جديدة تشبه سند الشحن البحري وتؤدي نفس الوظائف التي يؤديها هذا الأخير (المطلب الأول).

يشهد العالم اليوم تطورا هائلا ومتسارعا في مجال تكنولوجيا الإعلام والاتصال، ونظرا لهذه التطورات التكنولوجية الحديثة التي فرضت المعاملات الإلكترونية وحاجة التجارة البحرية للسرعة في المعاملات أظهر نوع جديد من سندات نقل البضائع بحرا وهي سند الشحن الإلكتروني كبديل عن سند الشحن الورقي، إذ أصبح هذا السند واقعة يتم استخدامه في العديد من الدول التي تعتمد في اقتصادياتها على التجارة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المستندات المشابهة لسند الشحن البحري

أدى التطور الذي صاحب عقد نقل البضائع بحرا إلى تطور وثائق النقل البحري، فظهرت وثائق مشابهة لسند الشحن البحري والمتمثلة في إيصال تسلم البضائع (الفرع الأول)، وتذكرة النقل البحري (الفرع الثاني)، وأوامر التسليم (الفرع الثالث).

¹ - الفقهاء محمد، المرجع السابق، ص 297.

الفرع الأول

إيصال تسلم البضائع

تنص المادة 199 من ق.ت.ب.م على أنه يجوز للناقل أن يسلم الشاحن قبل شحن البضائع على السفينة إيصالاً بتسلمه البضائع، وعلى أن يتم استبدال هذا الإيصال بناءً على طلب الشاحن وبعد شحن البضائع على السفينة بسند شحن عادي "مشحون" مؤشر عليه باسم السفينة أو السفن التي يتم الشحن عليها فعلاً وبتاريخ الشحن¹.

يختلف إيصال تسلم البضائع المنصوص عليه في المادة 199 من ق.ت.ب.م عن سند الشحن، فهو لا يتضمن شروط النقل أو البيانات التي يتضمنها عادة سند الشحن، وإنما هو مجرد إيصال مرحلي ينتهي دوره بحصول الشاحن في مقابله على سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة، فإذا لم تتم عملية الاستبدال فإن الإيصال المذكور يعد سنداً في أيدي الشاحن ودليلاً على تسلم الناقل للبضائع بالحالة التي وصفت في الإيصال ما لم يثبت غير ذلك².

يختلف إيصال تسلم البضائع أيضاً عن أي إيصالات أخرى يتم تسليمها للشاحن مثل الإيصال المؤقت أو إيصال ضابط الملاحة أو إيصال وكيل الريان وهو الإيصال الذي يسلمه ضابط أول السفينة إلى الشاحن ليفيد بموجبه إتمام عملية الشحن، ولا يمكن لهذه الإيصالات الحلول محل سند الشحن لأنها غير قابلة للتداول بطبيعتها إلا أن إيصال تسلم البضائع يفيد تسلم الناقل للبضائع من يد الشاحن ويفيد إيصال ضابط الملاحة في إثبات واقعة الشحن³.

يغطي إيصال تسلم البضائع الوارد ذكره في المادة 199 من ق.ت.ب.م مرحلة ما قبل حصول الشاحن على سند الشحن، إلا أنه على الشاحن بعد وضع البضاعة في السفينة أن يعيد

¹- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 58، 59.

²- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد ...، المرجع السابق، ص 32.

³- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 59.

هذا الإيصال إلى الناقل ويحصل على سند الشحن وفي هذه الحالة سيكون سند شحن "مشحون"¹.

لا تتعدى حجية إيصال استلام البضائع في الإثبات وفقا لنص المادة 211 من ق.ت.ب.م أن تكون مجرد قرينة على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة في الإيصال، وهي قرينة بسيطة يجوز لكل من الناقل والشاحن إثبات عكس ما هو ثابت بها.

يتحول إيصال استلام البضائع إلى سند برسم الشحن إذا ما تضمن البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن بشرط أن يصدر قبل واقعة الشحن لأنه إذا صدر بعدها تحول إلى سند شحن عادي إذا قام الناقل بالتأشير عليه بكلمة مشحون.

تعرض الفقهاء إلى بعض خصائص إيصال تسلم البضائع إذ اعتبروه أنه دليل على اعتراف الناقل بتسليم البضائع بالحالة الموصوفة فيه وأن البضائع في حيازته وتحت مسؤوليته وأنه دليل على إثبات ملكية البضائع وعلى كميتها وحالتها، ولصاحب هذا الإيصال الحق في تسلم سند الشحن عند إصداره واستبداله به، وإذا لم تتم عملية الاستبدال فالنص صريح في كون الإيصال دليلا على تسلم الناقل البضائع بالحالة الموصوفة فيه ما لم يثبت غير ذلك، وأن حجية الإيصال دون سند الشحن الذي يفوقه كون الإيصال مجرد قرينة بسيطة على إبرام عقد نقل البضائع بحرا وعلى تسليم البضائع ويمكن تقويض هذه القرينة بالدليل العكسي².

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد ...، المرجع السابق، ص 32.

²-كيلاني أحمد أمال، التقاضي في عقد النقل البحري، أطراف الدعوى، دعوى المسؤولية، التحكيم البحري، طبيعة مسؤولية الناقل ونطاقها، تحديد المسؤولية، الإعفاء من المسؤولية، دراسة مقارنة للنقل بسند شحن بين قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 وقواعد هامبورج 1978 مع توضيح أحكام القانون الفرنسي، الطبعة الثانية، مطبعة الرسالة، القاهرة، 2012، ص 21.

الفرع الثاني

تذكرة النقل البحري

أدى التطور التكنولوجي الكبير الذي حدث في مجال النقل والتجارة إلى ظهور صور جديدة من السندات المستخدمة في المجال البحري تختلف في بعض وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لسند الشحن البحري.

قامت العديد من شركات النقل البحري بإدخال في التعامل سندات نقل غير قابلة للتداول لتحل محل سندات الشحن العادية وأطلق عليها عدة تسميات منها تذكرة نقل بحري (Sea way bill)، تذكرة نقل بالخطوط المنتظمة (Liner way bill)، سند مستقيم (Straight bill of lading)، إيصال بيانات بضاعة (Detafreight receipt)، وغيرها من التسميات، لكن لأجل التسهيل واتحاد المعنى ثم استعمال مصطلح واحد المتمثل في تذكرة النقل البحري (Sea way bill) لكي يغني عن سائر التسميات الأخرى المشابهة¹.

أولاً: ظهور تذكرة النقل البحري

ظهرت تذكرة النقل البحري في أواخر الستينيات من القرن الماضي وتم تحرير نموذج له سنة 1977 من طرف الشركات الملاحية البريطانية ثم في فرنسا².

انعقدت في هذا المقام ندوة علمية في فينسيا جويلية 1983 تحت رعاية اللجنة البحرية الدولية (CMI) وخرجت بعدة توصيات أهمها:

— يجب عدم تشجيع إصدار سندات الشحن التقليدية في حالة عدم الحاجة إلى وثيقة نقل قابلة للتداول.

¹— عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 377، 378.

²— بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 980

يتعين إعداد قواعد قانونية موجودة للإحالة إليها في تذاكر النقل البحري¹.

تم بناء على ذلك استقصاء رأي الدول المختلفة بشأن جدوى العمل بتذاكر النقل البحرية، فجاءت غالبية الردود مؤيدة للعمل بهذه التذاكر حيثما أمكن ذلك، كما عنيت ردود هذه الدول بالتركيز على أهمية عنصر توحيد القواعد المتوصل إليها.

لا تعتبر التوصيات التي خرجت بها الندوة العلمية التي أقيمت بفينيسيا سنة 1983 تحت رعاية اللجنة البحرية الدولية (CMI) بخصوص تذكرة النقل البحري ملزمة للدول إذ هي ليست بمثابة اتفاقية دولية، كما لا يحتاج للعمل بها قانون خاص، بل أنها متاحة للتطبيق المباشر بواسطة الناقلين البحريين الراغبين في الإحالة إليها في تذاكرهم.

لم تكرر تذكرة النقل البحري رسميا إلا سنة 1990، وذلك على إثر انعقاد المؤتمر 34 للجنة البحرية الدولية بباريس التي تبنت القواعد الموحدة في شأن تذكرة النقل البحري الموجهة للمتعاملين الذين كانت لهم رغبة في اللجوء إلى هذه الوسيلة الجديدة².

ثانيا: تعريف تذكرة النقل البحري

يعرف بعض الفقه تذكرة النقل البحري على أنها وثيقة غير قابلة للتداول تشبه وثيقة الشحن الاسمية، تسمح للمرسل إليه بتسلم البضاعة في ميناء الوصول دون حاجة منه لأي إجراء شكلي سوى إثبات هويته، على أنه هو الشخص المبين أو المعين في ميناء الشحن.

يعرفها البعض الآخر على أنها وثيقة لنقل البضائع عن طريق البحر مهما كان شكلها³.

¹- كراش ليلي، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، سعيد حمدين، الجزائر، 2016، ص 140.

²- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 30.

³- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 29.

تعتبر تذكرة النقل البحري وفقا للتعريف المقدم لها إيصالا بالبضائع تتضمن شروط العقد بين الناقل والمتعاقد معه، وهو مستعمل بصفة عامة بين البائع والمشتري الذي يكون قد سبق التعامل بينهما عدة مرات أين لا يستلزم إصدار وثائق قابلة للتداول، أو عندما يخاف وصول البضاعة قبل المستندات نتيجة لقصر مسافة الرحلة البحرية.

تحمل تذكرة النقل البحري على العموم عبارة إيصال من أجل الشحن (Recue pour Embarquement) وليس عبارة مشحونة (Embarqué)، كما تحتوي التذكرة على اسم الناقل وإمضاءه، ميناءي الشحن والتفريغ وبعض بيانات وصف البضاعة مثل عدد الطرود الوزن والحجم، رقم الحاوية، الحاوية، نوعية البضاعة المنقولة، كما يجب أن تحتوي هذه التذكرة على اسم المرسل إليه واسم الشاحن.

تشبه تذكرة النقل البحري سند الشحن البحري من حيث الشكل إلا أنها لا تحمل عبارة (Connaissance) في الأعلى تحتوي على عبارة (LTM) أما من حيث المضمون فهي تؤدي وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات العقد، وهي كذلك إيصال لاستلام البضائع من طرف الناقل، وإنما يسمح بتسليم البضائع مباشرة إلى المرسل إليه المعين عند الإقلاع، ولكنها ليست سندا ممثلا للبضائع، فتذكرة النقل البحري غير قابلة للتداول¹.

نستنتج أن تذكرة النقل البحري تتمتع بخصائص قانونية تميزها عن سند الشحن البحري، تتمثل هذه الخصائص فيما يلي:

- تعتبر تذكرة النقل البحري حجة في الإثبات بما هو وارد فيها لا بين أطرافها فحسب، بل في مواجهة الغير حسن النية ويجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص منه في العلاقة بين الناقل والشاحن، أما في مواجهة الغير حسن النية فهو أمر غير جائز وإن كان يجوز للغير حسن النية هذا الإثبات.

¹-سعيدمراد، المرجع السابق، ص ص 98، 99.

-تستخدم تذاكر النقل البحري فقط عندما لا تتصرف النية إلى بيع البضاعة أثناء رحلتها البحرية.

-يستطيع الناقل أن يسلم البضائع المبينة في تذكرة النقل البحري إلى المرسل إليه المسمى في التذكرة دون أن يطالبه بإبراز التذكرة ذاتها، فيكفي إثبات شخصية المرسل إليه.

-تحقق تذكرة النقل البحري مزيدا من الأمان نظرا لقلّة احتمالات وقوع الغش البحري باستخدامه.

-لا تعتبر تذكرة النقل البحري وثيقة ملكية للبضائع وهذه نتيجة طبيعية لعدم قابليتها أساسا للتداول، ولكنها وسيلة توصيل معلومات.

-تعد تذكرة النقل البحري أداة لإثبات شروط عقد نقل البضائع بحرا.

-يتعين أن يختم وجه تذكرة النقل البحري بكلمة غير قابلة للتداول¹.

لا تطبق نصوص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على تذكرة النقل البحري إذ تنص في مادتها 1 البند ب على ما يلي: «عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا...»، إلا أنه ما يحدث عملا هو تضمين تذكرة النقل البحري شرطا بالإحالة إلى نصوص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

يختلف الوضع فيما يتعلق قواعد هامبورغ لسنة 1978 فعلى الرغم من أن المادة 1 الفقرة السابعة منها نصت على ما يلي: «تعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد سند الشحن»، بما يعني ضرورة تسليم سند الشحن مقابل استلام البضاعة، إلا أن المادة 18 من ذات القواعد أتت بنص آخر، إذ تنص على ما يلي: «متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات استلام السلع المراد نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة كافية على إبرام عقد النقل

¹-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص ص 378، 379.

البحري...»، وعلى الأرجح يسمح هذا النص بإدخال تذكرة النقل البحري في إطاره متى انصرفت إرادة طرفي العقد إلى ذلك¹.

أجاز المشرع المصري التعامل بتذكرة النقل البحري عندما نص في المادة 203 الفقرة الرابعة من ق.ت.ب.م على أنه: «يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله»، وهذا يعني إجازته لتذاكر النقل البحري وسريان أحكامه على عقود النقل البحري التي تثبتها مثل هذه التذاكر².

يلاحظ أن المشرع الجزائري أجاز بدوره التعامل بتذكرة النقل البحري وهذا ما يفهم من نص المادة 782 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «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».

يفهم من نص المادة 782 من ت.ب.ج أن المشرع يعترف بوثائق النقل البحري الأخرى من غير سند الشحن البحري شرط أن تكون هذه الوثائق صحيحة، وعلى الأرجح فإن هذا النص يسمح بإدخال تذكرة النقل البحري في إطاره متى انصرفت إرادة طرفي العقد إلى ذلك³.

الفرع الثالث

أوامر التسليم

أظهرت الحياة التجارية الحديثة عجز سند الشحن التقليدي عن القيام ببعض العمليات القانونية على البضائع المشحونة التي تهدف إلى تجزئة الشحنة الواحدة إلى أجزاء متعددة،

¹- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 32.

²- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 379.

³- بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 102.

بحيث يستطيع حامل سند الشحن بيعها على أجزاء إلى عدة مشترين أو من بيع جزء منها ورهن الجزء الآخر وتسليم من تعامل معه مستندا يحفظ حقوقه ويخوله حق تسلم البضائع من الريان أو أمين الحمولة عند وصولها¹، هذه المستندات الحديثة تتمثل في أوامر التسليم.

تستعمل أوامر التسليم (Delevry order) في نقل الحمولات التي تكون محل تحويل متتابع أثناء الرحلة مثل البن أو الفول السوداني، فمثلا منتج البن يشحن عدة حاويات وتكون كلها مغطاة بوثيقة شحن واحدة، ويتم بعد ذلك بيع كل حاوية على حدة أثناء الرحلة البحرية فعند الوصول إلى ميناء التفريغ حامل وثيقة الشحن يطلب التسليم وإلى جانبه عدد معين من أوامر التسليم، فكل أمر تسليم يمثل جزءا من الحمولة، وبالتالي كل مرسل إليه يأخذ أمر تسليم متطابق مع الحاوية التي اشتراها والتي يمكنه من استلامها، إذن هدفه تجزئة البضائع المنقولة قبل وضعها تحت تصرف المستقبل لها².

يعتبر قانون التجارة البحرية المصري من بين التشريعات البحرية القليلة التي نظمت أوامر التسليم أو أذن التسليم كما أطلق عليها.

نظم المشرع المصري أوامر التسليم في المادة 212 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «1-يجوز لكل من له حق في تسلم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن.

2-وتصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمر أو لحامله،

3-وإذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بيانا عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا وُزعت الشحنة بأكملها بين أذن تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن،

¹-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 60.

²-بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 89.

4- ويعطي إذن التسليم حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة به».

يفهم من نص المادة 212 من ق.ت.ب.م أنه حتى يؤدي أمر التسليم وظيفته يجب أن يعين البضائع التي يتعلق بها فيبين كميتها ووزنها ونوعها والعلامات والأرقام التي تسمح بتمييزها عن غيرها فضلا عن اسم السفينة وميناء القيام وتاريخ ومكان إصداره، وقد يتضمن أمر التسليم رقم سند الشحن وتاريخه وشخصية حائزه حتى يكون لحامل الأمر أن يرجع إليه إذا أراد أن يقف على مدى صحة بيانات الأمر الذي يحمله، ولا يلتزم الناقل بإصدار أوامر التسليم بدلا من سند الشحن إلا إذا تضمن هذا السند شرطا بذلك¹.

اشتراط كذلك المشرع المصري في قانون التجارة البحرية توقيع أمر التسليم من الناقل وطالب الإذن، أي الحائز الشرعي لسند الشحن، إذ أن أمر التسليم إذا وقع من الناقل وحده أو ممثله فإن حامله لا يكون له أي حق قبل حامل سند الشحن الذي استبدلت به أوامر التسليم بناء على طلبه، فأمر التسليم في هذه الحالة لا يثبت إلا تعهد الناقل أو ممثله ومن ثم فليس لحامله أن يرجع إلا على هذا الأخير².

يستفاد أيضا من نص المادة 212 من ق.ت.ب.م أن أوامر التسليم تمنح حاملها حق المطالبة بتسليم البضائع وهو الأمر الذي يمكن حامل أمر التسليم من إقامة دعوى مسؤولية ضد الناقل، وفي المقابل يمكن للناقل اقتضاء الأجرة منه مقابل تسليمه البضائع.

أجاز المشرع المصري أيضا أن تكون أوامر التسليم اسمية أو لأمر أو لحاملها وهو الأمر الذي يفيد أن الحقوق الممثلة في أوامر التسليم تنتقل بذات الطريقة التي تنتقل بها الحقوق التي يمثلها سند الشحن³.

¹- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 21.

²- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص ص 24، 25.

³- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 61.

تتمثل قيمة أوامر التسليم من الناحية القانونية أنها تمثل البضائع مثلها مثل سند الشحن البحري التي يعوضها، لأن تأشيرة الناقل عليه تمثل الالتزام الشخصي لهذا الأخير بحفظ البضائع لحساب حامل هذا السند وتسلمه البضائع عند الوصول، فحامل هذا السند له حقين في مواجهة الناقل، فله أولاً حق طلب التسليم في ميناء الوصول، وله حق رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الأضرار الحاصلة في حالة الهلاك أو التلف ثانياً، وبالنتيجة في العلاقات بين البائع والمشتري (الشاحن والمرسل إليه) تحويل أمر التسليم يستلزم تسليم المبيع وينتج كل الآثار التي تنتجها وثيقة الشحن البحري بصفتها الوثيقة الأساسية بين البائع والمشتري¹.

أظهر العمل البحري ثلاثة أنواع من أوامر التسليم والمتمثلة في أوامر تسليم موقعة من البائع وحده (أولاً)، وأمر تسليم موقعة من أمين الحمولة (ثانياً)، وأوامر تسليم موقعة من الريان أو أحد ممثلي المجهز (ثالثاً).

أولاً: أوامر التسليم الموقعة من البائع وحده

يصدر أمر التسليم إما من طرف البائع حامل سند الشحن، وإما أن يكون هو بدوره مشترياً يحمل سوى أمر تسليم سلم له من بائعه، ويرغب في أن يبيع الحصة التي اشتراها لعدة مشترين آخرين، ومثل هذا الأمر قد يرد في صيغة تعهد من البائع بتسليم كمية معينة من البضائع لحامل الأمر، كما قد يأخذ صورة أمر صادر من البائع الريان أو وكيل المجهز أو أمين الحمولة بتسليم حامل أمر التسليم كمية من البضائع مقتطعة من شحنة يمثلها سند شحن ما².

لا يعدو في الواقع أن يكون أمر التسليم إلا إذن السحب (Bon d'enlèvement)، أي أمر يعطيه الحائز الحقيقي للبضاعة إلى المودع لديه، فالبائع حامل سند الشحن رغم إصداره أوامر تسليم موقعة منه يبقى له الحق في طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ، أما المشتري حامل

¹ - بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 90.

² - حسني أحمد محمود، البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 106.

أمر التسليم فلا يكون له إلا أن يتقدم إلى الشخص المبين في الأمر (الريان، وكيل المجهز، أمين الحمولة) طالبا تسليمه الحصة المبينة فيه، فإذا رفض هذا الشخص تسليمها إليه فلا يكون له أن يرجع إلا على البائع وسنده في دعواه هو عقد البيع وليس أمر التسليم¹.

لا يعتبر وفقا لذلك أمر التسليم الموقع من البائع وحده أيا كانت صيغته مستندا ممثلا للبضائع، فهو لا يخول حامله أي حق مباشر قبل الریان الحائز الذي يقوم باستلام البضاعة بعد تفريغها، إذ أن أيا منهما لم يرتبط بأي تعهد بموجب هذا الأمر، إذا أمر التسليم في هذه الحالة لا يعدو أن يكون إلا مجرد تعهد من البائع الذي وقعه، أي وعدا جديدا بتسليم البضاعة المبيعة فإنه على هذا النحو لا يضيف شيئا إلى الالتزامات التي تنشأ عن عقد البيع على الأقل في العلاقة بين البائع والمشتري الأصليين².

يبقى بناء على ذلك سند الشحن في الحالتين المتقدمتين هو المستند الوحيد الممثل للبضائع بحيث يكون لحامله الذي أصدر أوامر تسليم لا تحمل إلا توقيعيه أن يتصرف في البضائع بالبيع أو الرهن وأن يسلمها عن طريق نقل سند الشحن دون أن يكون لأي من حملة أوامر التسليم أي ضمان يحول دون تسليم البضائع للمشتري أو الدائن المرتهن، إذ أن حامل سند الشحن، باعتباره حائز للبضاعة حيازة رمزية تكون له السيطرة التامة على البضائع أثناء وجودها في الحيازة الفعلية للريان، ولا يعتبر أمر التسليم الذي لا يحمل سوى توقيع البائع حائزا للحصة التي صدر بشأنها الأمر، فلا يمكنه إذن أن يتمسك بأية حقوق تخولها حيازة البضائع³.

نجد في الأخير أن أوامر التسليم الموقعة من البائع وحده لا تخلق أية رابطة قانونية جديدة في العلاقات بين البائع والمشتري، لأنه يثبت فقط الالتزام المأخوذ من الأول بتسليم البضائع إلى الثاني وبالتالي لا يمنح أي حقوق ماعدا حق التقدم إلى صاحب البضاعة المشتراة

¹-آزاد محمد شريف أميني محمد، التسليم في البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 93

²-ترك محمد عبد الفتاح، عقود البيوع البحرية الدولية...، المرجع السابق، ص 685.

³-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 107.

من أجل التسليم أو رفض البضائع إذا لم تكن مطابقة للبيع، كما أن قبول هذا المستند بدون أية تحفظات من طرف المشتري قد يحرمه من حق مطالبة البائع بوثيقة شحن أو أمر تسليم ممضي من طرف الناقل، وعليه لا يمكن للبائع أن يعتمد على هذا المستند كدليل لحسن تنفيذه لالتزاماته التعاقدية لأنه وحده الممضي عليه، وهو بالتالي لا يدرج أية بيانات ممكن أن تكون حجة ضده في عدم تنفيذ لالتزاماته¹.

ثانيا: أوامر التسليم الموقعة من أمين الحمولة

يعتبر أمين الحمولة نائبا عن حامل سند الشحن في ميناء الوصول، وتتحصر مهمته أساسا في تسلم البضاعة ومباشرة الإجراءات التي يقوم بها المرسل إليه عادة كالتحقق من حالة البضاعة عند تسلمها وترتيبها على الرصيف بعد تفريغها واستيفاء إجراءات الجمارك والمحافظة على الرسالة إلى أن يقوم بتسليمها لصاحبها².

تصدر أوامر التسليم التي يوقعها أمين الحمولة على النحو التالي:

1- تصدر أوامر التسليم التي يوقعها أمين الحمولة إما من حامل سند الشحن إلى أمين الحمولة بتسليم حامل الأمر كمية معينة من البضائع فيوقع الأمين على هذه الأوامر ما يفيد قبوله لها وتعهد به بما جاء بها.

2- تصدر أوامر التسليم من أمين الحمولة ابتداء يتعهد بموجبها في مواجهة حامل الأمر بتسليمه الكمية الثابتة به، ومتى يتمكن أمين الحمولة من تسلم الشحنة في ميناء التفريغ يجب أن يكون سند الشحن بين يديه، كما أن عليه أن يرعى عدم تجاوز أوامر التسليم التي يصدرها لكمية البضاعة المبينة في سند الشحن.

¹-سعيد مراد، المرجع السابق، ص 91.

²-العكيليعزیز، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع...، المرجع السابق، ص 280.

لا تخول أوامر التسليم التي يوقعها أمين الحمولة حاملها أي حق قبل الحائز الفعلي للبضائع المنقولة وهو الريان، ومن ثم فهي لا تمثل الحياة الرمزية للبضائع، فلا يكون لحامل أمر التسليم في هذه الحالة أن يطالب الريان بتسليم البضائع إليه، ولا أن يباشر قبله دعوى التعويض في حالة الهلاك أو التلف، ومن ثم فهو لا يملك التصرف في البضائع أثناء الرحلة البحرية، إذ يبقى الريان حائزا للبضائع حياة عرضية لحساب حامل سند الشحن الذي يمثله أمين الحمولة وليس لحساب حملة أوامر التسليم¹.

يمكن لأمين الحمولة أن يلتزم قبل حملة أوامر التسليم بتسليم البضائع عند وصولها وتسليمها إليهم، إلا أنه لا يمكن أن ينفذ التزامه إلا بعد وصول البضائع وتسليمها فعلا، إذ أنه لا يحوز البضاعة أثناء الرحلة البحرية إلا حياة رمزية عن طريق سند الشحن، وهذه الحياة لا تمكنه من تنفيذ التزامه قبل حملة أوامر التسليم، فالغرض الأساسي من هذه الأوامر تسهيل عملية التسليم إذ لا يبدأ دورها إلا بعد تسلم أمين الحمولة للبضائع فعلا، أي بعد انتهاء النقل البحري، ولهذا فإن أمر التسليم الموقع من أمين الحمولة لا يخول أي حق على البضاعة المشحونة ولا يمثّلها أثناء نقلها بحرا².

يصبح أمين الحمولة بعد تسلمه البضائع بموجب سند الشحن الحائز الفعلي لها، إذ يتوقف سند الشحن عن تمثيل الحياة الرمزية للبضائع بعد خروجها من الحياة المادية للريان، ومنذ انتقال حياة البضائع لأمين الحمولة تصبح أوامر التسليم الموقعة منه ممثلة البضائع شأنها شأن إيصالات الإيداع إذ أنها تعطي حاملها الحق في مطالبة أمين الحمولة بالبضائع الواردة بها، ولا تعتبر أوامر التسليم في هذه الحالة أداة لتسليم البضائع المباعة إلا من وقت تسلم أمين الحمولة للبضائع، أما قبل ذلك فإن المشتري الذي ينقل إليه البائع أمر تسليم من هذا

¹-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 110.

²-ترك محمد عبد الفتاح، عقود البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 687.

النوع لا يمكن اعتباره مستلماً للبضائع مادام أن الأمر الذي نقل إليه لا يخوله أي حق قبل الريان الحائز المادي للبضائع¹.

ثالثاً: أوامر التسليم الموقعة من الريان أو أحد ممثليه

يصدر أمر التسليم عادة من قبل شركات النقل (الريان) بناء على طلب المرسل إليه (المشتري) لتسليم جزء من البضاعة إلى الشخص الذي نص عليه هذا الأمر، وبذلك يتم تجزئة البضاعة التي عليها سند الشحن إلى عدة أجزاء وينتهي مفعول سند الشحن منذ صدور هذه الأوامر.

تمثل أوامر التسليم التي يوقعها المجهز أو أحد ممثليه حيازة للبضائع المشحونة شأنها شأن سند الشحن الذي حلت محله، وعلى ذلك فيعتبر الناقل حائزاً للبضاعة لحساب حاملي أوامر التسليم، وهؤلاء الحاملين يعتبرون الحائزون القانونيون للبضاعة ويكون لهم وحدهم الحق في طلب تسلمها من الريان في ميناء الوصول، كما يكون لهم وحدهم أيضاً الحق في مباشرة دعوى التعويض عن الأضرار في حالة التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة².

يجب أن يتضمن أمر التسليم الموقع عليه من المجهز أو ممثله البيانات الأساسية لسند الشحن وخصوصاً تاريخ الشحن، وإذا لم يكن يتضمن هذه البيانات كان للمشتري أن يرفضه ما لم يستكمل البائع بيانات أمر التسليم بطرق أخرى من طرق الإثبات على أن يتم ذلك لحظة تقديم المستندات³.

تمثل أوامر التسليم التي يوقعها المجهز أو أحد ممثليه إذا كانت إذنية أو للحامل حيازة البضائع المشحونة شأنها في ذلك شأن سند الشحن الذي حلت محله، وعلى ذلك يعتبر الريان حائزاً للبضاعة لحساب حاملي أوامر التسليم، وهؤلاء الحاملون يعتبرون الحائزون القانونيون

¹-آزاد محمد شريف أميني محمد، التسليم في البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 96.

²-آزاد محمد شريف أميني محمد، المستندات الممثلة للبضائع...، المرجع السابق، ص 237.

³-آزاد محمد شريف أميني محمد، التسليم في البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 98.

للبضاعة ويكون لهم وحدهم الحق في طلب تسلمها من الريان في ميناء الوصول، كما يكون لهم الحق في مباشرة دعوى التعويض عن الأضرار في حالة التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة¹.

المطلب الثاني

سند الشحن الإلكتروني

امتد أثر الثورة التكنولوجية الهائلة في مجال المعلومات والاتصالات إلى الوثائق المستخدمة في مجال نقل البضائع بحرا الذي تأثر إلى حد كبير بالنظام الإلكتروني لتبادل المعلومات، مما أدى إلى استحداث سند الشحن الإلكتروني ليحل محل سند الشحن الورقي.

يتميز سند الشحن الإلكتروني بمفهوم خاص به متوثرا بالبيئة التي يتم إنشاؤه فيها (الفرع الأول)، كما يتميز بالعديد من الخصوصيات التي تميزه عن وثائق نقل البضائع بحرا الأخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم سند الشحن الإلكتروني

أدى التطور الحاصل في مجال الاتصالات والمعلومات، وانتشار استخدامها في التفاوض على العقود وإبرامها وتنفيذها إلى ولادة المستند الإلكتروني والتحول من استخدام الدعامة الورقية إلى الدعامة الإلكترونية، وانعكس ذلك على نشاط التجارة الدولية عامة ونشاط التجارة البحرية خاصة والمتمثل في عمليات الاستيراد والتصدير التي تتطلب إجراءات ينبغي القيام بها، ومن أهم هذه الإجراءات إبرام عقد نقل البضائع بحرا وتنظيم مستند النقل البحري الذي يمثل الوثيقة التي يتم فيها إفراغ عقد نقل البضائع بحرا وتمثيله بالبضاعة، ثم دوره الفعال في حركة التجارة

¹-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 112.

البحرية التي تمت وتوسعت وتطورت فألقت نتائجها عليه ونال نصيب من التطور والتقدم في التجارة الدولية، وانعكس ذلك في استحداث مستند النقل البحري الإلكتروني كبديل عن مستند النقل البحري التقليدي ليلاءم التطور الحاصل في مجال تكنولوجيا التجارة البحرية عامة والنقل البحري خاصة¹.

أصبحت الحياة التجارية بعد عصر الثروة المعلوماتية أكثر سرعة واتساعا من ذي قبل، وذلك نظرا لوجود وسائل نقل معلومات جد متطورة تختصر الزمن وتقرّب المسافات في غضون ثواني معدودة يمكن إبرام عقد نقل البضائع بحرا بمجرد كبس زر على الحاسوب باستخدام الأنترنت أو أنظمة اتصالات متطورة أخرى، وهذا أثر بشكل مباشر في تطور وثيقة الشحن التي كانت تبرم ورقيا، في حين بالإمكان اليوم استخدام ذات الوثيقة وبنفس المتطلبات إلكترونيا وهو ما أطلق عليه سند الشحن الإلكتروني².

أولا: الجهود المبذولة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني

بذلت العديد من الجهود الدولية من أجل استخدام سند الشحن الإلكتروني من بينها:

1- مشروع سيدوكس SEADOCS

يعتبر مشروع SEADOCS من المحاولات الأولى التي بذلتها الدول والمؤسسات في الثمانينات لتطوير أنظمة تعتمد على الرسائل الالكترونية وخصوصا فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية ، حيث تبنى مصرف Chase Manhattan مشروع SEADOCS الذي كان فيه المصرف وسيطا مركزيا لاستقبال مستندات الشحن إلكترونيا وتسجيل التحويلات التي تجري عليه.

¹-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، النظام القانوني لمستند النقل البحري للبضائع وتسوية النزاعات فيه، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 2017، ص 77.

²-مولاي بلقاسم، «وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام تبادل البيانات إلكترونيا»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 98.

ركزت هذه التجربة والتي كانت خلال سنة 1986 على التجارة في قطاع النفط، دامت هذه التجربة للتداول الإلكتروني لسندات الشحن البحرية أقل من سنة واحدة حيث كان نصيبها الفشل، إلا أنه يمكن النظر إليها أنها كانت محاولة جديدة لتقديم سند الشحن الإلكتروني في التعامل، وهو مشروع بين مصرف Chase Manhattan والجمعية الدولية لأصحاب ناقلات النفط المستقلة Intertanko، حيث كونا معا Sea Docs Registry Limited ومقره في لندن.

حاول مشروع Sea Docs تسهيل تجارة النفط الخام للحصول على آلية لتسليم شحنات النفط، إذ كانت هذه الشحنات تباع في الغالب أثناء الرحلة البحرية والتوثيق التقليدي بطيء جدا خاصة عندما يتطلب الأمر تجهيز كل مشتري بسند شحن أصلي، فأصبح من الضروري البحث عن بدائل أخرى لسند الشحن الورقي.

استخدم هذا المشروع المصرف كمكتب تسجيل مركزي، أو بوصف أكثر دقة لهذه الحالة كمستودع، حيث يودع الشاحن سند الشحن الورقي لدى المصرف¹.

يعمل مكتب Sea Docs فضلا عن كونه مستودع لحماية سندات الشحن، وكيلا للأطراف المعنية بصفقات الشحن تعطيه سلطة تظهير سندات الشحن البحرية، وتسليمها إلى الطرف الذي يدعي في النهاية أنه صاحب الحق بتسلم الشحنة².

كان هذا المشروع يعمل إلكترونيا من الوقت الذي يتم وضع سند الشحن الورقي لدى مكتب التسجيل، وبعد هذا فإن كل العمليات كانت تتم إلكترونيا، غير أنه لم يكن نظاما لتبادل البيانات إلكترونيا مائة بالمائة وذلك لكون وسائل الاتصال بين المتعاملين كانت تتم عن طريق التلكس، ورغم أن هذا النظام لم تكن له مشاكل عملية إلا أن مصيره كان الفشل لعدم القدرة على جذب متعاملين من رواد التجارة الدولية لضمان استمراره.

¹- خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص ص 235، 236.

²- خليل ابراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص ص 235

لم يدم مشروع سيدوكس سوى سنة واحدة، ومن بين الأسباب التي جعلت المشروع غير ناجح عدم رغبة التجار المتعاملين في ميدان التجارة الدولية بتسجيل صفقاتهم لدى مكتب تسجيل مركزي يخضع لتفتيش المتنافسين الآخرين وتفتيش السلطات الضريبية، كما أن مسؤوليات المشتركين لم تكن محددة لذا كانت عمليات التأمين باهظة نوعا ما، وعلى الرغم من فشل هذا المشروع إلا أنه أثبت إمكانية استخدام سندات شحن إلكترونية¹.

يعود السبب أيضا في عدم نجاح هذا النظام من الناحية العملية إلى عدم موافقة أطراف مستند النقل البحري على إيداع المستند بالحفظ المركزي واحتكاره من قبل شركة سيدوكس مما جعل الأطراف يعتقدون أن هذا النظام تم وضعه لخدمة ومصلحة الشركة أكثر مما يخدم مصالحهم ومن جهة أخرى عدم إقبال أطراف المستند كافة إلى استخدامه².

2-قواعد اللجنة البحرية الدولية CMI

كانت المحاولة الثانية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية محاولة اللجنة البحرية الدولية CMI³.

عمدت اللجنة البحرية الدولية في دورتها الرابعة والثلاثين في الفترة من 24 إلى 29 جويلية 1990 إلى وضع قواعد قانونية تتعلق بسندات الشحن الإلكترونية، حيث شكلت مجموعة هذه القواعد نظاما لإثبات ملكية البضائع بالوسائل الإلكترونية، كما أن جوهر النظام يكمن في تشابه البيانات الواجب إدراجها في مستند النقل الإلكتروني لتلك البيانات الواردة في مستند النقل التقليدي⁴.

¹-عمار فيصل، وثيقة النقل البحري...، المرجع السابق، ص ص 58، 59.

²-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، المرجع السابق، ص 83.

³-سعيدمراد، المرجع السابق، ص 83.

⁴-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، المرجع السابق، ص 83.

ترجع نشأة هذا النظام إلى سنة 1990، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية CMI اجتماعاتها في باريس وانتهت إلى وضع لائحتها المتعلقة بوثائق الشحن، حيث قدمت اللجنة نظاما جديدا للتغلب على مشكلات إثبات ملكية البضائع من خلال الوسائل الإلكترونية¹.

كرست اللجنة عملها لتسهيل التجارة البحرية والنقل الدولي وتحسينها، وهذه القواعد ذات طبيعة اختيارية لا يكون لها التأثير والنفوذ إلا إذا أدمجها الأطراف في عقودهم.

وضعت هذه القواعد لمعالجة التداول الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية ولم يكن تنظيمها شاملا في معالجة تبادل البيانات الإلكترونية EDI.

تعتبر قواعد اللجنة البحرية الدولية الموضوعية سنة 1990 من بين أهم الجهود الدولية المبذولة لمعالجة سندات الشحن الإلكترونية، فقد عملت هذه القواعد على استبعاد المستندات الورقية هذا من جهة ومن جهة أخرى عملت على تنظيم التداول الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية².

يعرف نظام EDI بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد، كما عرّفته بأنه إرسال البيانات إلكترونيا بمعنى نقل البيانات من حاسب آلي إلى آخر في صورة نمطية بدون استخدام المحررات الورقية.

تم تعريفه أيضا بأنه تبادل لحركات الأعمال من حاسب بين الشركاء التجاريين باستخدام وسائل ذات أشكال قياسية، عرّف أيضا بأنه عبارة عن انتقال المستندات الخاصة بالتجارة والنقل

¹-بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 104.

²-بلحجين فضيلة، «مدى تطبيق قواعد التنازع على سندات الشحن الإلكترونية»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 9، المسيلة، 2018، ص 251.

من كمبيوتر إلى كمبيوتر آخر في شكل وسائل نمطية موحدة من حيث بنائها والمعلومات التي تحتويها¹.

تعتبر قواعد اللجنة البحرية الدولية الموضوعة سنة 1990 من بين أهم الجهود الدولية المبذولة لمعالجة سندات الشحن الإلكترونية، فقد عملت هذه القواعد على استبعاد المستندات الورقية هذا من جهة، ومن جهة أخرى عملت على تنظيم التداول الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية².

تضم هذه المجموعة 11 مادة، وتنص المادة 1 منها على مجال تطبيقها، فهي تنطبق متى حصل الاتفاق بين الأطراف على تطبيقها³.

تعرضت هذه القواعد لمسألتين، الأولى هي الاستبعاد التام للمستندات الورقية، والثانية هي إمكانية تداول سند الشحن بواسطة سجل معلوماتي.

تبنت اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية وضع قواعد قانونية تهدف إلى استبدال سند الشحن الورقي سواء القابل للتداول أو الغير قابل للتداول بنظام جديد يعرف بنظام تبادل البيانات إلكترونياً⁴ EDI.

يكمن جوهر هذا النظام في وجوب تشابه البيانات التي تدرج في سند الشحن الإلكتروني لتلك الواردة في سند الشحن التقليدي الورقي⁵.

¹ - بن عيسى حياة، «النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل والتجارة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 31.

² - بلحجين فضيلة، المرجع السابق، ص 251.

³ - خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 104.

⁴ - علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، «إستعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنيا، قانونيا، إداريا، لاستخدام سند الشحن الإلكتروني»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد 2، جامعة الإسكندرية، 2010، ص 67.

⁵ - بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 104.

يعطي الناقل بموجب قواعد اللجنة البحرية الدولية عندما يتسلم البضائع إشعاراً إلى الشاحن باستلام البضائع برسالة على العنوان الإلكتروني المحدد للشاحن (المادة 1 البند أ).

يحتوي وصل الاستلام هذا على نفس المعلومات الواردة في سند الشحن الورقي من حيث المعلومات عن البضاعة واسم الشاحن وشروط عقد النقل وتاريخ ومكان وصول البضاعة واستلامها (المادة 4 البند ب)، مع المفتاح الخاص المستعمل في صفقات النقل اللاحقة، بعدها ينبغي على الشاحن أن يؤكد للناقل رسالة الاستلام هذه، وبموجب هذا التأكيد يصبح الشاحن حاملاً لسند الشحن الإلكتروني، وبناءً على طلب حامل السند، فإن رسالة الاستلام يجب أن تتضمن تاريخ ومكان الشحن حال إتمام شحن البضائع على متن السفينة (المادة 4 البند ج)، والمعلومات الواردة برسالة الاستلام هذه سيكون لها التأثير والقوة نفسها كما لو كانت واردة في سند الشحن الورقي¹.

تقدم قواعد اللجنة البحرية الدولية نظاماً يقوم أساساً على المفتاح الخاص الذي ينقله الناقل إلى حائز سند الشحن الإلكتروني، ويسمح هذا المفتاح لحائزه أن ينقل حيازته للبيانات الواردة في السند الإلكتروني إلى شخص آخر، وفقاً لهذا النظام يتم التخلص من المفتاح الخاص ويتم عمل مفتاح جديد للحامل الجديد، وبهذا الشكل يكون الحامل الأخير للبيانات الإلكترونية هو الحائز الوحيد للمفتاح الخاص وهو وحده الذي يستطيع ممارسة جميع الحقوق التي يخولها له سند الشحن الإلكتروني، ومن هنا فإن أي إمكانية لتنازع سندات الشحن الإلكترونية يتم استبعادها بواسطة هذا المفتاح الخاص².

يفهم أن المفتاح الخاص فريد لكل حامل متعاقب ولا يمكن للحامل نقله، ويعمل كل من الحامل والناقل على ضمان أمن المفتاح الخاص (المادة 8 البند أ)، وسيكون الناقل ملزماً بإرسال تأكيد برسالة إلكترونية للحامل الأخير الذي صدر له المفتاح الخاص، حينها سيضمن

¹- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 239.

²- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 229.

مثل هذا الحامل نقل مضمون الرسالة الإلكترونية وذلك باستعمال المفتاح الخاص (المادة 8 البند ب)، وينبغي أن يكون المفتاح الخاص مستقلاً ومميزاً عن أية وسائل مستخدمة للتحقق من عقد النقل، وحماية أية كلمة مرور، والتعرف على هوية المستخدم للدخول في شبكة الحاسوب (المادة 8 البند ج)¹.

تقوم وثيقة الشحن الإلكترونية وفقاً لنظام اللجنة البحرية الدولية بوظيفة مشابهة لوظيفة وثيقة الشحن التقليدية، وتحتوي على بيانات مشابهة لبياناتها مثل اسم الشاحن وبيان البضائع وتاريخ ومكان التسليم...إلخ، ومع ذلك لا يصلح هذا النظام الإلكتروني إلا محلاً لثقة كل من الشاحن والبنك والمستورد وأي شخص سيتم نقل ملكية البضاعة إليه، وذلك بما يتم إيداعه لدى الناقل من بيانات ومعلومات وما يقوم به من نقل ملكية البضاعة من المالك الحالي إلى مالك ثاني وثالث ورابع دون استخدام محررات ورقية².

يمتاز نظام اللجنة البحرية الدولية لمستند النقل الإلكتروني بأنه يلبي المتطلبات الواجب توافرها في مستند النقل البحري ومنها:

- وجوب إخطار الناقل بالمستلم النهائي للبضاعة، وعلى الناقل تسليم البضاعة له.

- إن بيانات مستند النقل الإلكتروني مشابهة لبيانات مستند النقل التقليدي من ناحية مواصفات البضاعة واسم الشاحن وتاريخ ومكان التسليم...إلخ.

- إن للحائز الأخير لمستند النقل الإلكتروني فرصة في فحص البيانات والشروط الواردة فيه، وله أن يقبله من خلال التوثيق الإلكتروني والحصول على حق السيطرة والتحكم في البضاعة المنقولة، وأن يرفضه ويبقى حق النقل عندئذ للبائع (الحائز الحالي) كما هو الحال في مستند النقل التقليدي.

¹-بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 105.

²-ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 51، 52.

-سهولة استخدام النظام، إذ لا يحتاج هذا النظام سوى توفر حاسوب آلي وخدمة مودم تمكنه من الوصول إلى الشبكة والاتصال بالناقل أو الاتصال التلفوني أو اللاسلكي¹.
رغم مزايا هذا النظام إلا أنه لا يخلو من العيوب، إذ لا يستطيع المرسل إليه المطالبة بالبضائع أو مقاضاة الناقل إذا امتنع هذا الأخير ورفض تسليم البضاعة، بخلاف حالة وجود المستند الورقي، وكذلك من عيوب هذا النظام أيضا أنه يعتمد على نقل أرقام سرية بين السفينة والموانئ عن طريق البث اللاسلكي مما قد يعرض هذا البث إلى التصنت أو القرصنة، لهذا فهو لا يعطي الحماية للشفرة السرية مما يجعله أقل أمانا².

لم تعالج كذلك قواعد اللجنة البحرية الدولية المسائل التي تتعلق بالإيجاب والقبول، كما أنها لم تقدم حولا في حالة فشل هذا النظام في العمل، لذلك كان نصيب هذه المحاولة الفشل لأسباب عديدة أهمها صعوبة التداول الإلكتروني، ومع ذلك لعبت هذه القواعد دورا مهما وبارزا في المحاولة الجديدة لسندات الشحن الإلكترونية³.

3-مشروع البوليرو Polero project

يشكل مشروع بوليرو أحد أحدث المحاولات لتكرار العمل بسندات الشحن القابلة للتداول إلكترونيا، حيث قدم عالم النقل البحري بوليرو (Polero) فرصة الحصول على نظام بدون ورق تماما، مع توفير التكاليف والسرعة والكفاءة⁴.

يهدف البوليرو إلى توفير نظام يضمن تبادل آمن لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق نظام مركزي للبيانات، ومن أهم مميزاته قدرته على نقل الحقوق من حامل سند الشحن إلى طرف آخر جديد ومن ثم محاكاة وظائف سند الشحن التقليدي الورقي القابل للتداول⁵.

¹-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، المرجع السابق، ص 85.

²-بسعيدمراد، المرجع السابق، ص 105.

³-خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 241.

⁴-G.IZekos, «Electronic bills of lading and negotiability», the journal of world intellectual property, volume 4, issue 6, 2001, p 977.

⁵-خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 241، 242.

يستبدل هذا النظام المستندات الورقية التجارية المختلفة ومنها سندات الشحن بسلسلة من الرسائل الإلكترونية مع وضع الضوابط اللازمة التي جاءت في شكل مجموعة لكل مستخدم البوليرو فيما يسمى بكتاب القواعد (Rule book).

يعتمد مشروع البوليرو على قواعد اللجنة البحرية الدولية لسندات الشحن الإلكترونية.

توفر هذه القواعد الإطار القانوني الضروري لتمكين جميع مستخدمي نظام البوليرو من الحصول على النتائج التي يحصلون عليها حالياً من المستندات الورقية لحماية حقوقهم.

يتمثل البوليرو في مشروع تجريبي مّوله جزئياً الإتحاد الأوروبي سنة 1994، وهو بنيان قانوني للتجارة الدولية غير الورقية.

دُشّن هذا المشروع في 01 أبريل 1999 ويديره Bolero International Limited، وهو مشروع مشترك بين Swife وهي جمعية الاتصالات المالية بين المصارف على مستوى العالم وهي جمعية تملكها المصارف وتتولى المسؤولية عن المراسلات المتعلقة بالدفع بين المصارف، وبين نادي TT Clup نادي النقل المباشر وهي شركة تأمين تبادلي تمثل شركات النقل والتخليص ووكلاء الشحن وسلطات الموانئ¹.

ينشئ مشروع بوليرو الذي يستشف أحكامه من قواعد اللجنة البحرية CMI سجلاً مركزياً تسجل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع الرسائل الإلكترونية، فعلى عكس قواعد اللجنة البحرية الدولية لا يودع السجل إلى أحد أطراف عقد النقل البحري بل إلى جهة محايدة.

فعندما يريد الشاحن إبرام عقد النقل فهو يحدد إلكترونياً للناقل جميع خصائص ومواصفات البضائع، فيقوم الناقل بعمل البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي، وبالتالي فإنه من الممكن للمستخدمين المسموح لهم بالإطلاع على هذه البيانات ومراجعة البيانات الإلكترونية وتعديلها،

¹-G.I Zekos, Op. Cit, p 977.

وبالتالي يكون من حق حامل السند المذكور الذي سجل اسمه في السجل المركزي أن يتداول سند الشحن¹.

يقوم المظهرون وفقا لنظام البوليرو بتظهير سندات الشحن بأنفسهم ولكن ليس بصورة مباشرة وإنما عن طريق مكتب التسجيل، إذ أن هناك مكتبين للتسجيل أحدهما يستلم الرسائل من الأطراف ويمررها إلى الطرف الآخر المعني، وهذا المكتب يحتفظ بسجل حملة السندات الإلكترونية، والمكتب الثاني يهتم بعمليات التحقق من الرسائل، إذ أن كل مستخدم وعضو في نظام البوليرو يصدر له مفتاحان أحدهما خاص والآخر عام، والمفتاح الخاص يكون فريدا لكل عضو وهو الذي يحتفظ بسريته، بينما المفتاح العام معروف لدى كل المستخدمين وعن طريقه يستطيع مكتب التسجيل التحقق من الرسائل.

يتحقق الأمان لنظام البوليرو بواسطة هيئة الاعتماد L'autorité de certification التي تسلم للمستخدمين توقيعات إلكترونية (رقمية) تمكنهم من اعتماد الرسائل الإلكترونية ومراجعة فحواها.

يتم تداول سند الشحن بوليرو وفقا لمبدئي Novation وAttornment، وهي مبادئ قانونية لحق الحلول والانتقال، تستخدم لتقديم المتطلبات القانونية المهمة عن طريق التظهير، وينص كتاب القواعد Rulle Book على مسائل تغيير ملكية سند الشحن بوليرو وحقوق الحياة عن طريق تلك المبادئ، فالخطوة الأولى ينتهي فيها العقد الأصلي مع الناقل ويستبدل بعقد جديد تماما بين الناقل وصاحب المصلحة بالبضائع الجديد، والخطوة الثانية يعمل البوليرو فيها كوكيل للناقل بواسطة الاعتراف بوظيفة Attornment بأن يحمل الناقل البضاعة لأمر صاحب المصلحة بالشحنة الجديد، ولغرض تقادي المتطلبات الكتابية يعتبر البوليرو رائدا في مجال سندات الشحن الإلكترونية ويزداد استخدام هذا النظام يوما بعد يوم².

¹- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 230.

²- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص ص 242 إلى 244.

يمكن هذا النموذج العقدي أطراف عقد النقل من تداول سند الشحن والتصرف في البضائع وهي في الطريق، وذلك بفضل الأمان الذي يحققه التبادل الإلكتروني للبيانات التي تضمن أن هناك شخص واحد فقط يمكنه ممارسة حقوقه¹.

حظي نظام بوليرو بقبول من المشتركين فيه، إذ يهدف مع قواعد اللجنة البحرية الدولية لسندات النقل الإلكترونية إلى إرساء قابلية المستند للتداول الإلكتروني داخل إطار القانون الذي يحكم مستند النقل الورقي.

يتمتع نظام البوليرو بالعديد من المزايا، يمكن إجمالها فيما يلي:

- يوفر نظام البوليرو برنامجا لضمان التبادل الأمين لمستندات النقل الإلكترونية عن طريق الوحدة المركزية للبيانات، حيث يسمح بنقل المستند وحيازته بين مستخدميه وجعله قابلا للتداول.

- يوفر نظام البوليرو السرعة والأمان في تبادل مستندات النقل الإلكترونية.
- عدم تعرض سند الشحن الإلكتروني لمخاطر كثيرة في إطار نظام البوليرو، كون أن التبادل الإلكتروني محصور بين أعضاء منظومة البوليرو².

4- القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الأونسترال (UNICTRAL)

حاولت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الأونسترال (UNICTRAL) تطوير القواعد الدولية وتوحيدها من أجل استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات وتشجيعه، فقامت في سنة 1995 بإعداد مشروع القانون النموذجي بشأن الجوانب القانونية لتبادل البيانات الإلكترونية EDI³، وقامت باعتماده سنة 1996 وأطلق عليه «القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية».

¹- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 230.

²- الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، المرجع السابق، ص 89.

³ - LIVERMORE John, EUARJAI Kraler, «Electronic bills of lading and functional equivalence», the journal of information law and technology, n°2, 1998, p 02.

كان الغرض من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية هو أن يكون نموذجاً تقوم جميع الدول بسن قوانينها أو تنقيحها بالاعتماد عليه لتوحيد القوانين الواجبة التطبيق على بدائل الأشكال الورقية وتخزين المعلومات¹.

يهدف أيضاً هذا القانون من جهة إلى تيسير الأمر على المشرعين الوطنيين للانتقال من التعامل بالمستندات الورقية إلى التعامل بنظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي لا تعرفه تشريعاتهم، ويهدف من جهة أخرى إلى تقديم هذا القانون لهم ليأخذوا به كما هو أو ليستلهموا منه بعض الأحكام التي تفيدهم عند استحداثهم لتشريعاتهم².

ينطبق القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية على أي نوع من المعلومات يكون في شكل رسالة بيانات مستخدمة في سياق أنشطة تجارية حسب المادة 1 من القانون النموذجي، وطبقاً للتفسير الواسع للأنشطة التجارية التي أوصى بها هذا القانون فإن نقل البضائع بطريق البحر يدخل في سياق هذه الأنشطة³.

كرّس القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية مبدأ التعادل الوظيفي بين الكتابة في الشكل الإلكتروني والكتابة على الورق في المادة السادسة منه التي تنص على ما يلي: «عندما يشترط أن تكون المعلومات مكتوبة تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً»⁴.

يَهْتَم القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية بتذليل العقبات التي تواجه نظام التبادل الإلكتروني للبيانات بسبب المتطلبات الشكلية لبعض التشريعات الوطنية التي لا تعرف بعد بهذا النظام، والاتجاه العام لهذا القانون يسير نحو إعطاء قيمة قانونية للبيانات الإلكترونية⁵.

¹- بلجيفنفضيلة، المرجع السابق، ص 251.

²- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 231.

³- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 233.

⁴- سعيدمراد، المرجع السابق، ص 106.

⁵- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 231.

عرّف القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية بعض المصطلحات، منها رسالة البيانات والتي يقصد بها المعلومات التي يتم إنتاجها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو بصرية أو بوسائل مماثلة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الإلكترونية أو البريد الإلكتروني أو التلكس أو النسخ البرقي (المادة 2 البند أ من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية).

تبادل البيانات إلكترونيًا والتي يقصد به نقل المعلومات إلكترونيًا من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات (المادة 2 البند ب من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية)¹.

خصّص القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية فصلاً للقواعد العامة التي وردت في القسم الأول، قواعد لوثائق النقل وذلك في الباب الأول من القسم الثاني التي عالجها بشكل مميز، إذ تعرض فيها ليس فقط للبيانات التي تحتويها لكن أيضاً الحقوق بما في ذلك حق رفع الدعاوى التي تخولها للحامل الشرعي للسند الإلكتروني².

نصت في هذا الخصوص المادة 16 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية على أن مع عدم الإخلال بأحكام الجزء الأول من هذا القانون ينطبق هذا الفصل على أي فعل يكون مرتبطاً بعقد نقل البضائع أو يضطلع به تنفيذاً لهذا العقد، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، التوريد بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها، والإقرار بطبيعة البضائع أو قيمتها أو بياناتها وإصدار إيصال البضائع وتأكيد أن البضائع جرى تحميلها وإبلاغ أي شخص بشروط العقد وأحكامه، وإصدار التعليمات إلى الناقل والتعهد بتسليم البضائع إلى شخص معين بالاسم أو إلى شخص مرخص له المطالبة بالتسليم، ومنح حقوق في البضائع أو اكتسابها أو التخلي عنها أو التنازل عنها أو نقلها أو التداول بشأنها.

¹- خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 233.

²- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 234.

حاولت هذه المادة إعطاء دور لسند الشحن الإلكتروني يكافئ الدور الذي يقوم به سند الشحن الورقي من حيث تضمنه للبيانات المتعلقة بالبضاعة والمطالبة بالحقوق الناشئة عنها وكذلك تداولها¹.

تعرضت المادة 17 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية بدورها في فقرتها الثالثة والرابعة للصعوبات الناتجة عن التعامل بواسطة سند قابل للتداول، فنصت في الفقرة الثالثة على أن واحد أو أكثر من الرسائل الإلكترونية يمكنها منح الحقوق والالتزامات التي تحتوي عليها الرسالة الورقية بشرط أن تستخدم طريقة فعالة تضمن عدم استخدام شخص آخر لذات الرسالة، أو بمعنى آخر يجب أن تضمن هذه الطريقة أن نقل البيانات والحقوق والدعاوى التي يتضمنها سند الشحن سيتم لمصلحة شخص واحد فقط، وبذلك نكون قد ضمننا أن سند الشحن الإلكتروني يقوم بذات وظائف سند الشحن التقليدي ويحول ذات الحقوق وبالتالي يكون من غير اللازم التمسك بسند الشحن التقليدي².

ثانياً: التعريف بسند الشحن الإلكتروني

يستوجب الأمر التطرق إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني خاصة بعد اللجوء المتسارع إلى استخدام سند الشحن الإلكتروني في التجارة الدولية وتزايد الاهتمام الدولي والتشريعي به

1-تعريف سند الشحن الإلكتروني

يحتاج العاملون في مجال التجارة والنقل إلى تبادل كم كبير من المعلومات المتعلقة بالبضائع التي يتعاملون بها والتي يرغبون في نقلها، ويتم تداول هذه المعلومات والتعامل بموجبها بالطرق التقليدية بتبادل المستندات الورقية بين الأطراف المعنيين للتصرف بموجبها، ثم بعد ذلك يتم حفظ هذه المستندات بعد تصنيفها في ملفات حتى يمكن الرجوع إليها عند الحاجة.

¹-خليل إبراهيم محمد خليل، المرجع السابق، ص 234.

²-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص ص 234، 235.

نظرا لما يتصف به هذا النظام من بطء وتكلفة عالية فضلا عن التعرض للخطأ عند التعامل بالمستندات الورقية، فإن المتخصصون في عالم النقل والتجارة بدؤوا يخطون خطى نحو إلغاء التعامل بالمستندات الورقية التقليدية والتعامل بطرق أخرى، وعندما تطورت صناعة الحسابات الآلية وتقدمت فنون الإرسال اللاسلكي بدأ العاملون في هذا المجال إلى تبادل البيانات بالطرق الإلكترونية¹، أي باستخدام سند الشحن الإلكتروني مما يؤدي بنا إلى تعريفه قانونا وفقها.

أ-تعريف قانوني لسند الشحن الإلكتروني

أصبح سند الشحن البحري الإلكتروني يستخدم على نطاق واسع في التجارة البحرية، هذا ما يستوجب التطرق إلى تعريفه القانوني سواء في الاتفاقيات الدولية أو في القانون الجزائري والمصري.

أ-1-تعريف الاتفاقيات الدولية لسند الشحن الإلكتروني

لم تعط اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تعريفا لسند الشحن، وهو الأمر الذي يدعو للاعتقاد بأنه لا يشترط في سند الشحن أن يظهر في صورة مستند ورقي، وأن الاتفاقية يمكن أن تنطبق إذا كان سند الشحن إلكترونياً.

لكن بعد الإطلاع على مجمل نصوص الاتفاقية يتضح أنها تستخدم مصطلحات تدل على أن سند الشحن لا بد وأن يكون مكتوباً ورقياً، فهي مثلاً تنص على وجوب أن تكون التحفظات مكتوبة، وعلى أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه.

يرجع عدم نص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على سند الشحن الإلكتروني، بأن نصوص الاتفاقية قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل

¹-علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، المرجع السابق، ص 37.

البيانات إلكترونياً، وفي عصر كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات، وكذلك إثبات ما يرد بالمستندات¹.

لا تثار المشكلة بالنسبة لموقف قواعد هامبورغ لسنة 1978 بذات الصورة لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، لأن قواعد هامبورغ تم إبرامها في عصر حديث يعرف تبادل البيانات بطرق أخرى غير الكتابة مثل التلكس والفاكس... إلخ، وهو الأمر الذي دفع واضعيها إلى الأخذ في عين الاعتبار أي تطورات أخرى تحدث في هذا المجال، ومن هنا مثلاً يأخذ مصطلح "مكتوب" اهتماماً خاصاً من محرري القواعد الذين أفردوا له نصاً خاصاً فيها وهي المادة الأولى التي تنص على أن التعبير بالكتابة يعني أيضاً التعبير بوسائل الاتصال الأخرى كالتلغراف والتلكس على وجه الخصوص، هذا فضلاً عن أنه ليست هناك أية إشارة في تعريف سند الشحن إلى ضرورة كونه كتابي، الأمر الذي يؤدي للقول بأن المشرع الدولي يقبل أية صورة أخرى غير الكتابة لسند الشحن بما فيها الشكل الإلكتروني الذي لا يختلف في مضمونه عن سند الشحن التقليدي وإن كان يختلف في شكله فقط².

لا يوجد مشكلة وفقاً لقواعد هامبورغ لسنة 1978 أن يكون سند الشحن ورقياً أو إلكترونياً، لكن تكمن المشكلة في كون القواعد لا تنطبق في هذا الخصوص إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونياً، ويتضح ذلك من التحفظ الوارد بالمادة 14 الفقرة الثالثة منها التي تنص على قبول التوقيع الإلكتروني بشرط أن لا يكون ذلك متعارضاً مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن، فنظراً لأن التوقيع الإلكتروني لا يرد إلا على سند شحن إلكتروني فإنه قياساً على النص المذكور لا تنطبق قواعد هامبورغ لسنة 1978 إلا إذا

¹- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 94، 95.

²- علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، المرجع السابق، ص 45.

كانت الدولة التي صدر فيها سند الشحن الإلكتروني لا تعطيه ذات القيمة القانونية لسند الشحن التقليدي¹.

يتضح لنا أنه رغم اعتراف قواعد هامبورغ لسنة 1978 باستخدام سند الشحن الإلكتروني إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونياً إلا أنها لم تعطي تعريف لهذا السند.

تأثر قطاع النقل الدولي بالمعلومات الإلكترونية نظراً لتطور استعمال الحاسوب المتوافق مع أنظمة الاتصال الحديثة، وذلك من أجل مواكبة التطور التكنولوجي وتسريع عملية تبادل المعلومات والمحافظة على أمان وسرية المعلومات².

تأثرت قواعد روتردام لسنة 2009 بالمستندات الإلكترونية، فبصدورها استعاضت عن سند الشحن الإلكتروني بسند الشحن الورقي وعرفته في المادة 1 البند ثمانية عشر كما يلي: «سجل النقل الإلكتروني» يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزء من سجل النقل الإلكتروني والتي:

أ- تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل،

ب- تثبت عقد النقل أو تحتوي عليه».

يتضح من التعريف أعلاه أنه استخدم مصطلح (سجل) بدلاً من مصطلح مستند، ونرى أن المصطلحين مترادفين ويؤيدان المعنى المقصود نفسه، كما نلاحظ أيضاً أن التعريف ركز

¹- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 97.

²- شهاب عينونة، «تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية»، مجلة منازعات الأعمال، عدد 23، المغرب، 2017، ص 96.

على وظائف مستند النقل الإلكتروني باعتباره أداة إثبات عقد نقل البضائع بحرا وليس العقد ذاته، واعتباره أيضا قرينة لتسلم الناقل البضاعة محل عقد النقل، وقد حدد التعريف أيضا شكله ووسيلة إصداره، حيث أن قواعد روتردام بتعريفها لمستند النقل الإلكتروني قد حددت الشكل الإلكتروني له كونه عبارة عن رسالة البيانات التي تتضمن نقل المعلومات من حاسوب لآخر ويقوم الناقل بإصدارها وإرسالها للشاحن أو المرسل إليه ويجب أن تتضمن البيانات الخاصة بالبضاعة من ناحية طبيعتها وعلاماتها وعددها والتي يقوم الشاحن بتقديمها للناقل¹.

تكون بذلك قواعد روتردام لسنة 2009 قد كشفت عن الشكل الإلكتروني لسند الشحن ووظيفته².

يظهر أن قواعد روتردام لسنة 2009 قد وسّعت من تعريف مستند النقل الإلكتروني وجعلت من الوظائف التي يقوم بها نفس وظائف سند الشحن التقليدي والمتمثلة في إثبات تسلم البضائع من طرف الناقل وإثبات عقد نقل البضائع بحرا³.

أ-2-تعريف سند الشحن الإلكتروني في القوانين الوطنية

نعرف سند الشحن الإلكتروني في كل من التشريع الجزائري والتشريع المصري كما يلي:

-تعريف سند الشحن الإلكتروني في التشريع الجزائري

لم يتعرض المشرع الجزائري لسند الشحن الإلكتروني في التقنين البحري، لكن نتيجة للنقلة النوعية التي حققها المشرع عند الانتقال من الكتابة التقليدية إلى الكتابة الإلكترونية تم الاعتراف

¹-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، المرجع السابق، ص 79.

²-حمدي وائل أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي- فسبي 1924-1968 وهامبورغ 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 50.

³-بن صغير شهرزاد، «مدى فعالية مستندات النقل الإلكترونية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 67.

بها في شتى المعاملات، من خلال تدخله بأول قانون وهذا في نص المادة 23 مكرر واحد من ت.م.ج التي تنص على ما يلي: «يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات على الورق».

كما جاءت المادة 327 الفقرة الثانية من نفس التقنين تنص على أنه يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه¹.

ليأتي فيما بعد القانون رقم 04-15 المؤرخ في 1 فيفري 2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين².

يفهم من النصوص القانونية المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري ولو لم يتطرق إلى سند الشحن الإلكتروني في التقنين البحري إلا أنه يسمح التعامل به، فباعتراف المشرع الجزائري في الإثبات بكل من الكتابة الإلكترونية والمحرم الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني، فإن هذا يعني بالقياس اعترافه بسند الشحن الإلكتروني كوسيلة إثبات في عقد نقل البضائع بحرا³.

-تعريف سند الشحن الإلكتروني في التشريع المصري

لم يعرف التشريع المصري سند الشحن الإلكتروني في قانون التجارة البحرية، لكن يسمح التعامل به.

يبدو لأول وهلة أن قانون التجارة البحرية المصري يشترط بصفة عامة أن تكون المستندات المتبادلة في مجال التجارة ونقل البضائع في صورة محررات ورقية وبصفة خاصة أن يكون سند الشحن ورقي، يتضح ذلك من مصطلحات عديدة يستخدمها المشرع المصري في

¹-حوالفحليمية، «سند الشحن الإلكتروني»،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 55.

²-قانون رقم 04-15 مؤرخ في 1 فيفري 2015، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين، ج.ر.ج عدد 6 ل 10 فيفري 2015.

³-بلحجين فضيلة، المرجع السابق، ص 245.

قانون التجارة البحرية وهي: "وضع بيان علي سند الشحن يفيد أنه مشحون" (المادة 199 الفقرة الرابعة)، و"يحرر سند الشحن من نسختين" (المادة 203 الفقرة الثالثة)، و"يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع"، و"لناقل إبداء تحفظات على قيدها... وتذكر التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن" (المادة 205 الفقرة الأولى)، وهي كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوبا أو ورقيا¹.

لكن إذا دققنا النظر فيما ورد بهذه المواد من مصطلحات سوف نجد أنها جميعها تصلح لأن ترد على سند شحن إلكتروني يتم إصداره وقبوله والتحفظ على البيانات الواردة فيه إلكترونيا عن طريق الحساب الآلي، فبالنسبة لمصطلح وضع بيان على سند الشحن يفيد بأنه مشحون فهو لا يمثل عائقا أمام سند الشحن الإلكتروني، إذ أنه مجرد بيان يتم إضافته على البيانات الأخرى الواردة بسند الشحن بناء على طلب الشاحن وبعد شحن البضائع على السفينة يفيد حصول الشحن فعلا على سفينة معينة وفي تاريخ محدد، فإذا صدر سند الشحن إلكترونيا بناء على طلب الشاحن واستلمه الشاحن على جهاز الحاسب الآلي الخاص به ثم طلب بعد ذلك من الناقل -عن طريق الحساب الآلي- إضافة بيان مشحون، فما هي العقبة أمام الناقل لإضافة هذا البيان عندما يتم الشحن وإرساله إلكترونيا على النسخة الخاصة بالشاحن².

ب-تعريف فقهي لسند الشحن الإلكتروني

يعرّف بعض الفقه سند الشحن الإلكتروني على أنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة، كما يعرفها على أنها الوثيقة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون موقعة ممن صدرت عنه أو قد تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم خلالها تشفير مضمونها، ويتم اللجوء إلى هذا النوع الأخير من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على وثائق الشحن التي تتم عبر شبكة

¹-علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، المرجع السابق، ص 47.

²-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 99.

الأنترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة¹.

يعرّف محمد إبراهيم موسى بدوره سند الشحن الإلكتروني على أنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلام البضاعة، إذ يعد عقد النقل من العقود الرضائية التي تتم بتوافق إرادة طرفيه الناقل والشاحن دون ضرورة إفراغه في شكل معين، وهذا الشكل يمكن أن يكون إلكترونياً².

يعرف الأستاذ Olivier CACHARI وثيقة الشحن الإلكترونية على أنها نظام معقد مؤسس على تسجيل إلكتروني والذي عليه تثبت أوامر المعنيين المتتابعين والمعلومات المرئية.

تسمى حسب رأي البعض هذه الطريقة بالطريقة القانونية لإدخال وثيقة الشحن في الإعلام الآلي وتسمى أيضا بنظام التسجيل والشروط وتعتمد أساسا على نظام الإعلام والتأييد Système de notification et de confirmation³.

يُفهم من التعريفات السابقة أن سند الشحن الإلكتروني يعتمد على نظام تبادل البيانات إلكترونياً EDI، فيقصد به إرسال البيانات محل التبادل من حساب إلى حساب آخر، وقد تعددت التعريفات الواردة على تبادل المعلومات إلكترونياً، حيث عرفت اللجنة البحرية الدولية بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد، وهناك تعريف آخر يقضي بأن تبادل البيانات إلكترونياً يعني نقل البيانات من حساب إلى آخر في صورة صيغة نمطية بدون استخدام المحررات الورقية، فإن التوسع الزائد في استخدام الحواسيب الآلية لتبادل البيانات ولما تتمتع به من مميزات سوف يجعل من استخدام الرسائل الإلكترونية محل المستندات

¹- ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق...، المرجع السابق، ص 44.

²- موسى محمد إبراهيم، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 64، 65.

³- ناجي زهرة، مدى امتداد الشروط الواردة في مشاركة الإيجار...، المرجع السابق، ص 25.

الورقية التقليدية لتتقل المعاملات في مجال التجارة والنقل من مجتمع تبادل البيانات الورقي إلى تبادل البيانات الإلكتروني (اللاورقي)¹.

يتضح من التعاريف المقدمة لسند الشحن الإلكتروني ما يلي:

يُبرم سند الشحن الإلكتروني عن بعد، إذ يعتبر سند الشحن الإلكتروني دليلاً على وجود عقد نقل مبرم عن بعد وذلك راجع لاستخدام وسائل اتصال متطورة حيث يتم تبادل الإيجاب والقبول بين الأطراف المتعاقدة (الشاحن والناقل) عبر الأنترنت وبالتالي يجمعهم عقد حكمي، الأمر الذي يجعل هذا النوع من الاتفاق يبرم بين غائبين من حيث المكان وحاضرين من حيث الزمان، ويعد هذا النوع من مجالس العقد جديداً والتي يصطلح على تسميتها بالمجالس الافتراضية أو الحكيمة.

يُبرم سند الشحن الإلكتروني عن طريق استخدام الوسائل الإلكترونية، إذ يتم إصدار سند الشحن الإلكتروني باستخدام الوسائط الإلكترونية التي تعتبر هي الأساس، فالفرق بين سند الشحن الإلكتروني وسند الشحن الورقي يكمن فقط من حيث طريقة إبرامهما، أما فيما يخص الموضوع والأطراف فهي نفسها².

يؤدي تداول سند الشحن الإلكتروني إلى ترسيخ صفة التفاعلية بين مستخدمي الوسائط الإلكترونية الحديثة لاسيما بين البائع ومشتري البضاعة المبينة في سند الشحن الإلكتروني هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن مصدر سند الشحن الإلكتروني ينفرد بوضع الشروط، كما أن استعمال هذا النوع من السندات نتجت عنه آثاراً مهمة من حيث الإثبات وطريقة الوفاء، فمن حيث الإثبات تعتبر الكتابة بالطريقة التقليدية على الورق هي الأساس بينما أصبحت في وقتنا الحالي تتم بالكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وبالتالي بات يُعترف به في النطاق العملي

¹-تركمحمد عبد الفتاح، عقود البيوع البحرية ...، المرجع السابق، ص 396.

²-فيصل عمار، وثيقة النقل البحري...، المرجع السابق، ص 50.

كسند قانوني لإثبات عقد نقل البضائع بحرا، أما من حيث طريقة الوفاء فإن النقود الإلكترونية حلت محل النقود العادية من خلال وسائل الدفع الحديثة كالبطاقات البنكية¹.

الفرع الثاني

خصوصيات سند الشحن الإلكتروني

يتميز سند الشحن الإلكتروني بخصوصيات سواء من حيث الشروط الواجب توافرها فيه (أولا)، أو من حيث أنواعه (ثانيا)، أو من حيث حجته (ثالثا)، أو من حيث الإيجابيات التي يحققها (رابعا)، وأخيرا من حيث الإشكالات التي تتجمل عن استعماله (خامسا).

أولا: شروط سند الشحن الإلكتروني

يجب أن يتضمن سند الشحن الإلكتروني على مجموعة من الشروط، تتمثل فيما يلي:

1- أن يكون سند الشحن الإلكتروني مكتوب كتابة إلكترونية

تعتمد التشريعات الكتابية لإثبات التصرفات القانونية في الغالب، فلا مانع من كتابة سند الشحن بأي شكل يتفق عليه أطرافه، إذ لا يوجد هناك شكل ثابت له لكي تمنح له صفة السند، إذ لا يوجب تدوينه على وسيط ورقي ولا يستلزم إتباع شكل معين وأسلوب الكتابة أو مادتها تمنح السند قوة الإثبات في مواجهة طرفيه والغير².

تأتي الكتابة على رأس وسائل إثبات التصرفات القانونية، ويرجع ذلك لسهولة حفظها وبالتالي إمكانية الرجوع إليها في حالة نشوب نزاع بين طرفي العلاقة التعاقدية، معنى هذا أن الكتابة هي وسيلة إعداد دليل لإثبات الاتفاق والرضا به من الطرفين، ويمكن أن يثبت ذلك في

¹-مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 102.

²-يونس الدباغ عالية، «الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني -دراسة مقارنة-»، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 15، عدد 55، العراق، السنة 17، ص 125.

أي دعامة أخرى تؤدي ذات الغرض ولو كانت غير مادية حتى أمكن التحقق من مضمونها ومحتواها¹.

لم تعرف الاتفاقيات الدولية ولا التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري الكتابة التي يستلزمها سند الشحن الإلكتروني، لكن نجد أن المشرع الجزائري عرف الكتابة الإلكترونية في المادة 323 مكرر من ت.م.ج التي تنص على ما يلي: «ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف وأوصاف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وكذا طرق إرسالها»، كما سوت المادة 323 مكرر 1 من نفس التقنين بين الإثبات بالكتابة على الورق والكتابة في الشكل الإلكتروني بشروط بنصها على ما يلي: «يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها».

وضع قانون التوقيع المصري رقم 15 لسنة 2004 مبدأ عام في المادة 15 منه التي تنص على ما يلي: «للكتابة الإلكترونية في نطاق المعاملات المدنية التجارية والإدارية ذات الحجية المقررة للكتابة والمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية التجارية متى استوفت الشروط المنصوص عليها في هذا القانون وفقا للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية».

يتضح من هذا النص أن المشرع المصري فرض مبدأ عام في الشكلية الإلكترونية، وهو إمكانية استيفاء الشكلية التي يقرها القانون لإبرام العقد أو لترتيب آثاره عن طريق المحركات

¹-مخلوفي عبد الوهاب، التجارة الإلكترونية عبر الأنترنت، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012، ص 178.

والمستندات الإلكترونية متى روعي فيها الشروط التي حددها المشرع في اللائحة التنفيذية للقانون¹.

يتبين مما تقدم أن المحرر الإلكتروني هو معلومات أو بيانات أو رموز يتم إنشاؤها ومعالجتها إلكترونياً على وسيط إلكتروني.

يجب أن تتوفر الكتابة الإلكترونية في سند الشحن الإلكتروني حتى يعتد به في الإثبات على الشروط التالية:

- يجب أن تكون الكتابة في سند الشحن الإلكتروني مقروءة:

يجب أن تكون الكتابة المدونة على سند الشحن لإلكتروني المراد الاحتجاج به واضحة، وقد تم إيجاد برامج خاصة على جهاز الحاسوب ودورها هو ترجمة لغة الآلة إلى لغة الإنسان، وذلك من خلال تحويل رموز الآلة إلى حروف مقروءة وبشكل واضح، وبهذا يكون قد تحقق شرط الكتابة الواضحة في المستندات الإلكترونية.

- استمرارية الكتابة ودوامها في سند الشحن الإلكتروني:

يجب للاعتراف بالكتابة الإلكترونية في الإثبات أن تدون على وسيط يسمح بثبات واستمرار بقاء الكتابة عليه، وذلك حتى يتسنى الرجوع للمحرر في حال قيام خلاف وعرضه على القضاء، فيتم عندها الرجوع لأي بند من بنود العقد وهذا يتحقق في الكتابة على الوسائط العادية.

غير أن الأمر يختلف عند استخدام الوسيط الإلكتروني بسبب خصائصه المادية والتي تكون عقبة أمام تحقق شرط دوام الكتابة واستمرارها، وهذا راجع إلى حساسية الشرائح المغنطة وأقراص التسجيل المستخدمة في عملية التعاقد الإلكتروني حيث أنها تكون معرضة للتلف

¹ - ممدوح إبراهيم خالد، إبرام العقد الإلكتروني - دراسة مقارنة -، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011، ص 194.

السريع وذلك عند أدنى اختلاف في قوة التيار الكهربائي أو الاختلاف الشديد في درجة حرارة تخزين هذه الوسائل¹.

-عدم قابلية الكتابة في سند الشحن الإلكتروني للتعديل:

يعرف شرط عدم قابلية الكتابة في سند الشحن الإلكتروني للتعديل بشرط سلامة المحتوى، فالسلامة المادية تتمثل في عدم المحو أو التحشير أو إدخال تعديلات، وهذا الأمر تقتصر له المحررات الإلكترونية عامة وسند الشحن الإلكتروني خاصة، ذلك لأن الكتابة على الأقراص والشرائط الممغنطة تسمح بإجراء أي تعديل دون ترك أي أثر، الأمر الذي يوفر بالمقابل للمتعاملين ميزة إجراء أي تعديل على اتفاقهم من دون إلحاق أي ضرر بالمحرر الكتابي في الإثبات².

2-وجوب توفر سند الشحن الإلكتروني على توقيع إلكتروني

لا تعد الكتابة من الناحية القانونية دليلاً كاملاً في الإثبات إلا إذا كانت موقعة في صورة إمضاء أو ختم أو بصمة، فالتوقيع الإلكتروني العنصر الثاني المهم في تكوين الدليل الكتابي التي يتطلبها القانون أو المعد أصلاً للكتابة.

أبرز الواقع العملي بسبب انتشار الحاسب الآلي والاعتماد عليه في كافة مناحي الحياة طرق ووسائل حديثة لا تتفق مع فكرة التوقيع بمفهومها التقليدي، وإزاء انتشار نظم المعالجة الإلكترونية للمعلومات التي تغزو الشركات اعتماداً على هذه الآلات، وأنه لا مجال للإجراءات اليدوية في ظلها، فقد أصبح التوقيع اليدوي عقبة من المستحيل تكيفها مع النظم الحديثة للإدارة والمحاسبة ولهذا تم الاتجاه نحو بديل للتوقيع اليدوي وهو التوقيع الإلكتروني³.

¹-عمار فيصل، وثيقة النقل البحري...، المرجع السابق، ص 163.

²-عمار فيصل، وثيقة النقل البحري...، المرجع السابق، ص 163 إلى 165.

³-مخلوفي عبد الوهاب، المرجع السابق، ص 193.

يعرف التوقيع الإلكتروني بأنه كل كتابة مدرجة في شكل إلكتروني وتتخذ هيئة حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات ويمكن عن طريقها نسبة هذه الكتابة إلى موقعها.

يختلف التوقيع الإلكتروني عن التوقيع التقليدي من ناحيتين، فمن ناحية الشكل، فالتوقيع الإلكتروني هو نتاج حركة يد الموقع في صورة إمضاء أو بصمة عبر وسيط مادي يتم عبر وسيط إلكتروني عن طريق الحساب الآلي، أما من ناحية الخصائص المادية، فالتوقيع الإلكتروني عبارة عن بيانات مدونة على وسائط إلكترونية وللقاضي سلطة واسعة في تقدير مدى قيمة الدليل الإلكتروني المقدم أمامه وفي مراعاة توفر ضوابط الكتابة الإلكترونية¹.

لم يتعرض المشرع الجزائري إلى تعريف التوقيع الإلكتروني وإنما أشار إليه في المادة 327 من ت.م.ج التي تنص على ما يلي: «...ويعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه».

أما المشرع المصري فقد عرف في المادة 1 البند ج من قانون التوقيع المصري لسنة 2004 التوقيع الإلكتروني كما يلي: «ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها، ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره»².

يجب أن يتوفر التوقيع على سند الشحن الإلكتروني على جملة من الشروط تتمثل فيما يلي:

— يجب أن يكون التوقيع على سند الشحن الإلكتروني شخصيا:

يجب أن يقوم الشخص بالتوقيع شخصيا على سند الشحن الإلكتروني، إذ يجب أن يقوم الشخص بنفسه بوضع التوقيع، وإذا وقع شخص آخر باسم الموقع اعتبر هذا التوقيع باطلا ولو

¹—حمادي بلقاسم، إبرام العقد الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015، ص 209.

²—مخلوفي عبد الوهاب، المرجع السابق، ص ص 201، 202.

تم برضا صاحب التوقيع حيث أن العبرة من هذا أن يكون التوقيع صادرا ممن يراد أن يحتج به عليه.

— يجب أن يكون التوقيع على سند الشحن الإلكتروني مميزا لموقعه:

إن التوقيع لا يؤدي وظيفته في الإثبات لمضمون السند الإلكتروني بصفة عامة وسند الشحن الإلكتروني بصفة خاصة، إذ يجب أن يكون دالا على شخصية صاحبه فإن لم يكن كذلك لا يعتد به وبالتالي لا يؤدي وظيفته الإثباتية لمحتوى المحرر.

— يجب أن يتصل التوقيع في سند الشحن الإلكتروني بهذا السند:

يفيد هذا الشرط أن يكون التوقيع ضمن المحرر، وهذا حتى يمنح المحرر قيمته القانونية ويكون للتوقيع دلالة على رضا موقعه بما يحتويه المحرر، ويستفاد من هذا أنه لا بد من أن يتصل التوقيع اتصالا ماديا بالمحرر المكتوب¹.

3- وجوب توفر سند الشحن الإلكتروني على بيانات معينة

يُعد سند الشحن الإلكتروني واحدا من أهم الوثائق التي يعتمد عليها في التجارة الدولية لاسيما التجارة عبر البحر، ونتيجة للتطورات الهائلة التي أصابت مفاصل التجارة الدولية بمختلف مسمياتها وأطرافها القانونية والتقنية، وظهر ما يعرف بالتجارة الإلكترونية، بدأ الاهتمام الدولي والمحلي يتجه نحو إيجاد آليات قانونية وتقنية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في ميدان التجارة الدولية من خلال استخدام نظم تقنية ومعلوماتية تساعد أطراف العلاقة على تبادل البيانات والمعلومات بشأن البضائع التي يجب شحنها عبر البحر².

¹— عمار فيصل، وثيقة النقل البحري...، المرجع السابق، ص 166.

²— الحويش عبد الله عبيد، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 2019، ص 25.

يجب أن يتضمن سند الشحن الإلكتروني على بيانات معينة، وهذا ما أكدته المادة 36 الفقرات الأولى والثانية والثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي: «1- تتدرج تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية:

أ- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل،

ب- والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع،

ج- وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع،

د- ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

2- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

أ- بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها،

ب- واسم الناقل وعنوانه،

ج- والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني،

د- وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

3- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

أ- اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن،

ب- اسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل،

ج-ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل،

د-وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كان محددتين في عقد النقل».

يلاحظ من النص الوارد أعلاه أن قواعد روتردام لسنة 2009 إذا كانت قد حددت الشكل الإلكتروني لسند الشحن، فإنها قد حددت ما يتضمنه سند الشحن الإلكتروني من بيانات¹.

ثانيا: أنواع سند الشحن الإلكتروني

حددت قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 1 البندين 19 و 20 أنواع سند الشحن الإلكتروني، والمتمثلة فيما يلي:

1-سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول

تنص المادة 1 البند 19 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

أ-يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو ليس "قابلا للتداول"،

ب-وفي استخدامه بمقتضيات الفقرة 1 من المادة 9».

يجب حتى يتم تداول سند الشحن الإلكتروني أن يكون قابلا للتظهير أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم².

¹-حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص 52.

²-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 137.

2-سند الشحن الإلكتروني غير القابل للتداول

تتص المادة 1 البند 20 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول» يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول».

تتوافق سندات الشحن الإلكترونية غير القابلة للتداول مع سندات الشحن الورقية المتعارف عليها وهي سند الشحن الاسمي، ذلك الذي يصدر باسم شخص معين يكون فيه المرسل إليه والشاحن شخصا واحدا، ولا يتم تداوله إلا بطريق الحوالة دون التظهير، وهذا يقابل سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول¹.

ثالثا: حجية سند الشحن الإلكتروني

يعتبر سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات عقد النقل البحري بين طرفيه، فسند الشحن الإلكتروني وما يتضمنه من بيانات يعطي الناقل فرصة كبيرة في إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته تجاه الشاحن، كالتزامه مثلا بشحن كمية البضائع التي تم الاتفاق عليها في الميعاد المحدد للشحن، كما أن لبيانات سند الشحن وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضاعة المشحونة حجيتها في الإثبات في مواجهة الغير².

1-حجية سند الشحن الإلكتروني فيما بين طرفيه (الشاحن، الناقل)

يملك سند الشحن الإلكتروني حجية كاملة في الإثبات بين طرفيه المنشئ (الناقل) والمستلم (الشاحن)، فيعد دليلا على عقد النقل وشروطه وما يتعين دفعه من أجره وعلى حصول الشحن في الوقت المحدد فيه³، هذا ما تبرزه المادة 41 من قواعد روتردام لسنة 2009 التي

¹-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 412.

²-الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 39.

³-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 413.

تشتت أن يكون سند الشحن الإلكتروني نظيفاً وخالياً من التحفظات حتى يكون له حجية في الإثبات، إذ تنص في البند أ منها على ما يلي:

«باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة 40:

أ- يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد».

يعد سند الشحن الإلكتروني ترتيباً على هذا النص دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، كما يعد حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، مع ذلك فإن هذه الحجية ليست مطلقة إنما يجوز نفيها بالدليل العكسي، وذلك بإثبات أن ما تضمنه سند الشحن الإلكتروني من تفاصيل لا يمت للحقيقة بصلة، ففي العلاقة بين الناقل والشاحن يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن الإلكتروني، في هذه الحالة ليست سوى قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس، كأن يثبت الناقل أن البضاعة غير مطابقة للمواصفات الواردة بالسند، أو أن يثبت الشاحن عدم صحة البيان الخاص باستحقاق أجرة النقل عند الوصول¹.

2-حجية سند الشحن الإلكتروني بالنسبة للغير

لا تقتصر حجية سند الشحن الإلكتروني على طرفيه "الناقل والشاحن" ولكن تمتد إلى الغير، وهذا ما تبرزه المادة 41 البندين ب وج من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي: «ب- لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

1-مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية.

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 413.

2-مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية.

ج- لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

1-تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل،

2-وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها، ولكن ليس الأرقام المعروفة لأختام الحاويات،

3-وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 36 «.

تتوقف حجية سند الشحن الإلكتروني على من يستعمله كسند للإثبات، وما إذا كان الإثبات يتم لمصلحة الغير في مواجهة طرفيه أو لمصلحة طرفيه في مواجهة الغير.

ففي الفرض الأول، عندما يستخدم السند للإثبات لمصلحة الغير في مواجهة طرفيه، يكون له حجية مطلقة، فلا تقبل بياناته إثبات العكس من قبل طرفيه طالما كان الغير حسن النية.

أما الفرض الثاني، عندما يثور النزاع بين الشاحن والمرسل إليه يمكن للطرف الأول الاستناد إلى سند الشحن الإلكتروني لإثبات قيامه بتنفيذ التزامه على الوجه المبين فيه، مع ذلك يجوز للغير (المرسل إليه) إذا كانت له مصلحة إثبات عكس ما جاء فيه من بيانات بكافة طرق الإثبات¹.

¹-عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 414.

تنص المادة 42 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «إذا تضمنت تفاصيل العقد "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن».

يتضح من هذا النص أنه إذا تضمن سند الشحن الإلكتروني عبارة أجرة النقل مدفوعة سلفاً فإن ذلك يعد قرينة كافية لاستلام الناقل للأجرة وبالتالي لا يجوز له مطالبة المرسل إليه الأجرة أو إثبات عكس ذلك البيان إلا إذا كان المرسل إليه هو الشاحن وذلك باعتباره طرفاً في العقد وليس من الغير.

يمكن القول بناء على ذلك أن لسند الشحن الإلكتروني ذات الحجية التي لسند الشحن الورقي، وبالتالي فإذا كانت حجية سند الشحن الإلكتروني نسبية في مواجهة طرفيه فإنها مطلقة في مواجهة الغير¹.

رابعاً: إيجابيات سند الشحن الإلكتروني

لا يختلف سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن التقليدي إلا من حيث الوسيلة التي تتم أو يبرم بها، بالرغم من ذلك فهو ينفرد ببعض الخصائص التي جعلت من سند الشحن الإلكتروني محل اهتمام في مجال التجارة الدولية والنقل البحري، والتي تتمثل فيما يلي:

يصدر سند الشحن الإلكتروني بين أطرافه الناقل والشاحن دون أن يجمعهما مجلس عقد حقيقي، إذ يتم الاتفاق بوسائل اتصال حديثة وتكنولوجية، إذ يجمع بينهما مجلس عقد حتمي افتراضي، الأمر الذي يجعل هذا النوع من الاتفاق يبرم بين حاضرين من حيث الزمان، وبين

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 415.

غائبين من حيث المكان، وهو نوع جديد من مجالس العقد التي يمكن تسميتها بالمجالس الافتراضية¹.

يعني الإرسال الإلكتروني ببساطة انتهاء العهد الذي كان يمكن فيه أن تتعطل المستندات الورقية خلال رحلتها البريدية، مما كان يترتب عليه حدوث المشكلة التقليدية في وصول البضاعة إلى محطاتها النهائية قبل وصول المستندات الخاصة بها، وما يترتب عليها من إشكالات للمستلمين لعدم قدرتهم على استلام بضائعهم بلا مستندات وتعرض البضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة بقاءها على الرصيف لفترات قد تطول، مع تكبد أصحابها مصاريف الحراسة وغيرها مع إمكانية فقد السوق الملائم نتيجة التعطيل، وهكذا سيتلافى الابتكار الجديد الهام الذي قدمته قواعد روتردام عن طريق إصدار سجل النقل الإلكتروني كافة التعقيدات التي كانت تترتب على استخدام المستندات الورقية، إلا أنه من الضروري ضمان أمن وسلامة الإرسال الإلكتروني ضد احتمالات الاختراق أو ارتكاب الغش².

يساعد نظام تبادل البيانات والسندات الإلكترونية على تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات الخاصة بنقل البضائع بين أطراف عقد النقل وذلك سواء على المستوى الدولي أو المحلي، الأمر الذي يساعد في الإسراع في وصول البيانات لمن هي موجهة إليه، فيستطيع بالتالي متابعة حركة البضائع المشحونة تمهيدا لتسلمها أو اتخاذ الإجراءات الضرورية في حالة ما إذا كانت هناك مشاكل محتملة في عملية التسليم، فضلا عن تسلم البضائع في الوقت المنفق عليه.

يوفر سند الشحن الإلكتروني عامل الأمان، كما يقلل نظام تبادل البيانات الإلكترونية من حالات الخطأ واللبس والغموض في المعاملات التجارية، إذ يتم استخدام التشفير الرقمي للبيانات المتبادلة بينهم، إذ لا يعرف مضمونها سوى المتعاقدين في سند الشحن الإلكتروني،

¹-حوالفحليمية، المرجع السابق، ص 55.

²-حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص ص 54، 55.

وهذا لإضفاء الثقة على سند الشحن الذي يتم عبر شبكة الأنترنت إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تعريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة¹.

خامسا: إشكالات سند الشحن الإلكتروني

ينجم عن سندات الشحن الإلكترونية العديد من الإشكالات التي نوجزها فيما يلي:

- بالرغم من أن قواعد روتردام لسنة 2009 تضمنت النص صراحة على سند الشحن الإلكتروني في المادتين 8 و 9، إلا أنها لم تتضمن كيفية إصدار وتداول سند الشحن الإلكتروني، ومن ثم فإن إصدار سند الشحن الإلكتروني وتداوله سوف يخضع للطرق التي تم تقريرها بصدده².

- تم وضع نظام تبادل البيانات إلكترونيا للتمكن من التبادل السريع للبيانات بين أطراف العقد الواحد بحيث يرسل البيان من الطرف الأول للطرف الثاني في ذات اللحظة التي يرسل فيها، لكن في مجال النقل البحري يحتوي سند الشحن على العديد من البيانات مثل تلك الخاصة بالبضائع وتلك الخاصة بأطراف العقد ومدته وكذا ميناء الشحن وميناء التفريغ واسم الريان واسم السفينة، هذا فضلا عن الشروط العامة التي تتسم بتعددتها وكثرتها، والمشكلة هي أنه عندما يكون سند الشحن إلكترونيا فإنه يتم تجزئته إلى عدة أجزاء بحيث يمكننا القول بأننا أمام مستند يتكون من عدة رسائل للبيانات وهو ما تقره وتعترف به فعلا المادة 17 من قواعد CNUDCI، وفضلا عن ذلك من غير المتصور تحرير وإرسال كافة شروط سند الشحن وخاصة الشروط العامة إلى كل شاحن أو مرسل بضائع، وذلك لعدم اقتصادية هذا الإجراء وعدم جدواه، ولذلك فإنه غالبا ما يتم الإحالة إلى هذه الشروط³.

¹- حوالفطيمة، المرجع السابق، ص 55، 56.

²- حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص 56.

³- علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 110.

-على الرغم من المزايا العديدة التي تحققها سندات الشحن الإلكترونية، إلا أن هناك بعض المسائل القانونية والتي من المحتمل أن تثير بعض المشاكل بخصوص هذا الموضوع، من هذه المسائل أن الرسالة الإلكترونية قد لا تكون موقعة من مرسلها، لذا يتعين علينا معالجة مدى قانونية سند الشحن الإلكتروني وحجية التوقيع الإلكتروني، كذلك اختلاف القانون الواجب التطبيق طبقا لوقت ومكان اقتران القبول المطابق بالإيجاب ومن ثم احتمال الدخول في دائرة تنازع القوانين، لذا لا بد من تحديد لحظة انعقاد عقد النقل الإلكتروني، بالإضافة إلى ذلك مدى قابلية سند الشحن الإلكتروني للتظهير من عدمه، الأمر الذي يترتب عليه إمكانية تداول السند من عدمه¹.

-يمكن أن يتعرض سند الشحن الإلكتروني للسرقة أو الغش من قبل الغير مما يشكل عقبة قانونية خطيرة أمام وصول البضائع إلى المرسل إليه، وهو أمر قد يقوم به الغير إما بقصد السطو على السفن التي تنقل تلك البضائع أو لغير ذلك من الأغراض السياسية أو الاقتصادية، وينتج عن سرقة سند الشحن الإلكتروني أو التلاعب في بياناته وتغيير وجهه البضائع، أو إصابة البضائع بتلف بسبب شحنها بطريقة خاطئة ناتجة عن التلاعب في البيانات الواردة في سند الشحن والخاصة بطبيعة هذه البضائع، ويضاف إلى ذلك ما تمكن به البعض من اختراق النظم الإلكترونية والوصول إلى البيانات المقترنة بها².

-يثير استعمال سند الشحن الإلكتروني أو مستند النقل الإلكتروني إشكالية تحديد مكان وزمان انعقاد العقد، فالعقود التي تستعمل المستندات الإلكترونية لا ينعقد فيها مجلس العقد لأنه يتخلل صدور القبول والعلم به فترة من الزمن قد تطول أو تقصر، وفقا للوقت الذي يراجع فيه الموجب الرسالة الإلكترونية، وهو الأمر الذي يدفعنا للتساؤل عن المكان والزمان الذي ينعقد فيه

¹-ترك محمد عبد الفتاح، عقود البيوع البحرية...، المرجع السابق، ص 389.

²-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص ص 115، 116.

العقد، وهل يعتد بالمكان والزمان اللذين صدر فيهما القبول أو بالمكان والزمان اللذين تم فيهما العلم بالقبول¹.

-لم تعالج معظم القوانين البحرية الحالية سند الشحن الإلكتروني بنصوص واضحة وصريحة، كما أن الكثير من المتعاملين في مجال النقل البحري يترددون في التعامل بمثل هذه السندات لأسباب عديدة قد يكون بعضها نفسيا لا غير، فضلا عن ذلك إن وجود التوقيع الإلكتروني ضمن المحرر على وسيط إلكتروني غير مادي وانفصاله عن شخص الموقع قد يثير الشك حول مصداقيته في تمييز هوية صاحبه وضمان ارتباطه بالتصرف القانوني، حيث يمكن للقراصنة اختراق نظم المعلومات ومعرفة التوقيع وفك شفرته واستخدامه دون موافقة صاحبه، كل ذلك بخلاف التوقيع العادي الذي يتطلب الحضور الجسماني لصاحبه مما يسهل التحقق منه، ويتم الاحتفاظ بنسخة من المحرر تكون بمنأى عن العبث والتغيير، ويمكن لخبراء الخطوط كشف أي تلاعب أو تزوير في التوقيع².

-تثير إذا استخدام سندات الشحن الإلكترونية العديد من الصعوبات لا تتعلق فقط بمسألة قبولها وإنما أيضا بكيفية تحقيق الأمان القانوني لها وعدم استخدامها كأداة لإهدار الحقوق الثابتة بها، فجوهر المشكلة بصدد سندات الشحن الإلكترونية أنها بطبيعتها لا تكتب على محرر ورقي وقد لا تكون موقعة من مرسلها وقد لا تقبلها الجهات القضائية لإثبات مصدر الحق أو الروابط القانونية، وكذلك المشكلات المتعلقة بتحديد وقت ومكان اقتران القبول المطابق بالإيجاب، وكذلك أحكام وضوابط المسؤولية عن فقد الرسالة ذاتها أو تغيير محتواها أثناء إرسالها عبر الشبكة الإلكترونية³.

¹ -بن الصغير شهرزاد، «مدى فعالية مستندات النقل...»، المرجع السابق، ص 68.

² -عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 421.

³ -بن الصغير شهرزاد، «مدى فعالية مستندات النقل...»، ص 70.

الباب الثاني

آثار عقد نقل البضائع بحرا

يعرف عقد نقل البضائع بحرا على أنه ذلك العقد الذي يبرم بين طرفين هما الشاحن طالب خدمة نقل بضائع خاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر قصد تسليمها للمرسل إليه، والناقل البحري للبضائع الذي يعهد إليه الشاحن البضائع من أجل القيام بعملية نقلها والذي يُعد الهدف الأساسي من إبرام عقد نقل البضائع بحرا.

يعد عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة للجانبين، فإذا تم إبرامه بالشكل الصحيح يُولد العديد من الالتزامات على أطرافه (الفصل الأول)، والتي يتوجب تنفيذها بالشكل الصحيح، خاصة بالنسبة للناقل البحري للبضائع الذي يتوجب عليه إيصال البضائع إلى ميناء الوصول كاملة وسليمة في الميعاد المحدد لذلك وتسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول كما تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن.

يمكن أن لا يُوفّق الناقل البحري للبضائع في إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه كما تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن وفي الميعاد المحدد لذلك نظرا للمخاطر البحرية الجسيمة التي تتعرض لها السفينة والبضاعة أثناء الرحلة البحرية رغم التقدم التقني والتكنولوجي التي عرفتة صناعة السفن، مما يؤدي إلى مساءلة الناقل البحري عن ذلك (الفصل الثاني).

الفصل الأول

الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يبرم عقد نقل البضائع بحرا بين طرفين الناقل البحري مقدم خدمة النقل البحري والشاحن مالك البضاعة المستفيد من خدمة النقل البحري.

يرتب عقد نقل البضائع بحرا إذا ما أبرم بالشكل الصحيح ومستوفيا لكل شروطه العديد من الالتزامات على طرفيه، باعتبار أن هذا العقد عقد ملزم للجانبين ومن عقود المعاوضة.

يضع عقد نقل البضائع بحرا العديد من الالتزامات على الناقل البحري، فيلتزم بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه كما تسلمها من الشاحن في ميناء التفريغ (المبحث الأول).

كما يترتب عقد نقل البضائع العديد من الالتزامات على أصحاب الحق في البضاعة، فيقع على الشاحن العديد من الالتزامات تتمثل في تهيئة البضاعة ودفع أجرة النقل البحري، ورغم اعتبار عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة للجانبين إلا أنه يترتب التزامات على المرسل إليه صاحب الحق في البضاعة رغم أنه ليس طرفا في العقد (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري الناجمة عن عقد نقل البضائع بحرا

يعتبر نقل البضائع بحرا مشروع مريح للناقل البحري لذلك يستثمر أموالا باهضة في هذا المشروع، ومن أجل إنجاح هذا الأخير لا بد أن يقوم الناقل البحري بعمله والالتزامات التي يفرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا.

فرضت الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري وكذا التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصرية العديد من الالتزامات على الناقل البحري من بينها التزامات تفرض عليه في ميناء الشحن (المطلب الأول)، والالتزامات أخرى أثناء الرحلة البحرية وبعد الرحلة البحرية (المطلب الثاني) فلا بد عليه القيام بها على الوجه الأكمل.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن

يفرض عقد نقل البضائع بحرا التزامات على عاتق الناقل البحري في ميناء الشحن قبل بدء الرحلة البحرية وتمهيدا لها، فيعتبر تهيئة سفينة صالحة للملاحة من أجل القيام بنقل البضائع محل العقد أولى التزاماته في هذه المرحلة (الفرع الأول)، لتليها فيما بعد التكفل بالبضائع محل العقد بداية باستلامها من الشاحن البحري إلى غاية رصها في السفينة استعدادا للرحلة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزامات الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة

يعتبر إعداد سفينة صالحة للملاحة من كافة جوانبها المادية والبشرية والوثائقية من الالتزامات الرئيسية للناقل التي يفرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا، فلا بد أن تكون السفينة

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

صالحة بذاتها ماديا وأن تكون صالحة لنقل الحمولة عليها وأن تحمل على متنها الخرائط والوثائق اللازمة لدخول وخروج السفينة من الموانئ التي تتعامل معها¹.

فرض المشرع الجزائري على الناقل إعداد سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة البحرية، وذلك وفقا لنص المادة 770 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب-تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج-تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها».

نص المشرع المصري كذلك على التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في المادة 214 ق.ت.ب.م كما يلي: «على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها»².

يتّضح من ذلك أن المشرع المصري كالمشرع الجزائري لا يكتفي بفرض التزام على عاتق الناقل بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ عقد النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع، وذلك بوضعه التزاما يقع على عاتق الناقل البحري في مواجهة الشاحن³.

¹- عطية وليد خالد، «الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)»، مجلة المحقق الحلى للعلوم القانونية والسياسية، عدد 1، جامعة بابل، العراق، السنة الخامسة، ص ص 259، 260.

²- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2011، ص 397.

³- دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري...، المرجع السابق، ص 254.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وضعت على عاتق الناقل التزاما بإعداد سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة البحرية وأثنائها وذلك في المادة 3 الفقرة الأولى منها¹، وهو ما ذهبت إليه قواعد روتردام لسنة 2009 في مادتها 14².

أخذت قواعد روتردام في الاعتبار التطورات التقنية للنقل البحري خاصة بعد دخول قانون إدارة السلامة International Safety Management حيز النفاذ في جويلية 2002، ولقد كان هذا الالتزام مفروضا فقط قبل وعند بداية الرحلة، غير أن قواعد روتردام عززت وشددت من هذا الالتزام من حيث نطاقه الذي لا يقتصر على تنفيذ عقد النقل بل يشمل أيضا البعد البيئي، ومن حيث مدة تنفيذ هذا الالتزام بأن جعلته مستمرا طيلة الرحلة البحرية والالتزام الناقل بالإبقاء والمحافظة على هذا الالتزام³.

لم تنص قواعد هامبورغ لسنة 1978 عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد روتردام لسنة 2009 على التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة صراحة، بل يفهم بشكل عام على أن الناقل ملزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة من خلال المادة 5 الفقرة الأولى منها التي تنص على أن الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة

¹-تنص المادة 3 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض التالية:

أ-جعل سفينة صالحة للسفر،

ب-تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي،

ج-إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع ونقلها وحفظها».

²-تنص المادة 14 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يكون الناقل ملزما قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

أ-جعل سفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك،

ب-وتطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة،

ج-وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك».

³-سعدي يوسف، المرجع السابق، ص 12.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

من تلف أو خسارة أثناء وجودها في عهده، ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحادث ونتائجه، مما يفهم منه أن العناية الواجبة في إعداد سفينة صالحة للملاحة يجب ممارستها في جميع الأوقات¹.

يبدو من النصوص القانونية المذكورة أعلاه أن طبيعة التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية (أولا)، وأن مضمون هذا الالتزام ينقسم إلى قسمين (ثانيا).

أولا: طبيعة التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يعتبر التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، فيقصد بالالتزام الناقل ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ عقد نقل البضائع بحرا، تلك العناية التي يبذلها شخص كفء وحريص بشكل عادي ومعقول² أو التي يبذلها الرجل العادي في الظروف المماثلة، وفي كل الأحوال تقدر هذه العناية بالنظر إلى الظروف المماثلة أو بالنظر إلى الظروف المعروفة أو تلك المنتظرة من الرحلة البحرية وطبيعة البضاعة³.

يقاس التزام الناقل وفقا لذلك بمعيار عناية الشخص العادي أو معيار رب الأسرة المعني بأموره وهذه العناية لا تطلب من الناقل فحسب، وإنما يجب أن يبذلها أيضا جميع التابعين الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ هذا الالتزام⁴، ويؤخذ على ذلك أن الناقل يعفى من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ من عدم الصلاحية الملاحية إذا أثبت أنه بذل العناية في تنفيذ التزامه⁵، ولا تقاس العناية الواجبة للناقل في إعداد سفينة صالحة للملاحة وفقا لضابط مادي

¹-لعطير عبد القادر، ملحم باسم محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 276.

²-RODIERE René, Droit maritime, 5^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1976, p 327.

³-دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 92.

⁴-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 98.

⁵-LEFEBVRE Guy, « L'obligation de navigabilité et le transport maritimes sous connaissance », les cahiers de Droit, vol 31, n° 1, 1990, p 102.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

مجرد وإنما بالنظر إلى الرحلة التي تزعم السفينة القيام بها وإلى نوع البضائع التي تنقلها، إذ يجب أن تكون السفينة صالحة ومجهزة للقيام بهذه الرحلة بالذات، وإذا كانت الرحلة تتم على مراحل وجب أن تكون السفينة صالحة ومجهزة لكل مرحلة منها وليس المرحلة الأولى فحسب¹.

يلجأ الناقل في تبريره لبذل العناية اللازمة في تقديم سفينة صالحة للملاحة إلى تقديم شهادات ووثائق تتعلق أصلا بالإمكانات المادية للسفينة من أجل الإبحار، هذه الوثائق والشهادات غالبا ما تكون صادرة من هيئات وشركات متخصصة مستقلة يطلق عليها شركات التصنيف²، ففي غالبية الأحوال تتولى هذه الهيئات منح شهادة تثبت صلاحية السفن للملاحة كما هو الشأن على سبيل المثال شركة (LLOYDS REGISTER) البريطانية و (BUREAU VIRITAS) الفرنسية³.

جعل المشرع المصري عكس المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام بتحقيق نتيجة إذ لا يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إلا إذا أثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، فلا يكفي للناقل لدفع مسؤوليته أن يثبت أنه بذل الجهد الكافي لجعل السفينة صالحة للملاحة، بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي⁴.

ثانيا: مضمون التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يتضمن التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة أن تكون هذه الأخيرة سليمة عند الرحيل، قوية وتحتمل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، وأن تزود بكل الوسائل

¹- شفيق محسن، المرجع السابق، ص 65.

²- دالع سعيد، «التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 129.

³- بورطال أمينة، «مسؤولية الناقل عن المرحلة التمهيدية لتنفيذ عقد النقل البحري»، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، عدد 7، لبنان، 2016، ص 100.

⁴- ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري...، 2005، المرجع السابق، ص 304.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة والرجال والمؤن والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها¹، وكذا إعداد العنابر والغرف الباردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع فيها²، كما يجب أيضا أن تكون السفينة مسلحة ومجهزة ومزودة بالوثائق التي تفرضها كل من مدونة ISM وكذا مدونة ISPS³، فيمكن حسب هذا تقسيم مضمون التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة إلى نوعين: صلاحية السفينة الملاحية وصلاحيتها التجارية.

1- صلاحية السفينة من الوجهة الملاحية

يقصد بصلاحية السفينة من الوجهة الملاحية أن تكون هذه السفينة من القوة ومزودة بكل ما يلزم لاجتياز مختلف الصعاب الملاحية المتوقع حدوثها، وأن تكون كذلك مزودة بكل ما تقتضيه سلامتها الملاحية⁴، ويقتضي بناء على ذلك أن يكون بدن السفينة متينا بحيث يتحمل مخاطر الرحلة البحرية وكفاءة المكينات وأجهزة القيادة، ويتضمن تجهيز السفينة تزويدها بطاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقضي به القوانين أو اللوائح وكذلك تزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق مع الرحلة البحرية المبينة في سند الشحن⁵.

يجب التنبيه إلى أن مقتضيات صلاحية السفينة للملاحة ليست في كل الأحوال واحدة، وإنما تختلف من حالة لأخرى، ويتوقف تحديدها في كل حالة على عوامل متعددة وأهمها طول الرحلة البحرية ومدتها ووجهتها ووقت إنجازها السنوي، ونوع السفينة وتصميمها⁶.

¹-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 159.

²-صفا إيليا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 159.

³-BENAMAR Mohammed, «Quelques aspects de l'obligation du fréteur concernant le navire dans le contrat d'affrètement au voyage», revue Algérienne de droit maritime et des transports, n°6, laboratoire de droit maritime et des transports, université Abou bekr belkaid, Tlemcen, 2017, p8.

⁴-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 80.

⁵-ADIL Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime sous connaissance:Un échec?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université de Montréal,Canada, 2009, p 39.

⁶-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 80.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

2-صلاحية السفينة من الوجهة التجارية

يقصد بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية أن تكون هذه الأخيرة ملائمة لاستقبال البضاعة ومزودة بكافة الأجهزة والأدوات وتسليمها في حالة سليمة¹، فتختلف هذه الصلاحية من حالة إلى أخرى حسب نوع البضاعة، طبيعتها، وزنها، حجمها وطرار السفينة وتصميمها ومختلف العوامل المتعلقة بظروف الرحلة².

يجب لاعتبار الناقل التزم بإعداد سفينة صالحة من الوجهة التجارية القيام بمجموعة من الإجراءات والمتمثلة في:

-تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع بحالة جيدة لاستقبالها وحفظها ونقلها.

-حفظ البضائع المنقولة، فطبيعة بعض الشحنات على غرار المواد الغذائية وبعض المواد الكيميائية والمواد الصيدلانية واختلاف العوامل المناخية المحيطة بالرحلة البحرية، تجعل من الناقل ملزما بتوفير الظروف الملائمة للحفاظ على البضائع وذلك من خلال التحكم في درجات حرارة العنابر عن طريق المراقبة الدورية لأنظمة التبريد والتدخل من أجل معالجة أي خلل وقصور قد يطرأ عليها³.

الفرع الثاني

التزام الناقل البحري بالتكفل بالبضائع

يجب على الناقل البحري خلال المرحلة التمهيدية للنقل التكفل بالبضاعة محل عقد نقل البضائع بحرا بدءا من استلامها من الشاحن (أولا)، ثم شحنها على متن السفينة (ثانيا)، وأخيرا رصها أي تستيفها في السفينة تمهيدا لعملية نقلها (ثالثا).

¹-دالع سعيد، «التزام الناقل بتقديم سفينة...»، المرجع السابق، ص 119.

²-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 82.

³-دالع سعيد، «التزام الناقل بتقديم سفينة...»، المرجع السابق، ص 123.

أولاً: التزام الناقل البحري باستلام البضائع من الشاحن

يُعدّ الالتزام الواقع على الناقل باستلام البضائع الالتزام الأساسي في عملية النقل برمتها¹، إذ يعتبر استلام البضائع من بين الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل في ميناء الشحن تنفيذاً لالتزاماته التعاقدية، وهي عملية أساسية حتى يتمكن من تنفيذ الالتزامات التي يترتبها على عاتقه عقد النقل البحري المبرم بينه وبين الشاحن².

يتعين على الناقل وفقاً لعقد النقل البحري استلام البضائع من الشاحن، إذ تعتبر عملية استلام البضائع عامل محدد لبداية مجال عقد نقل البضائع بحرا، إذ تشكل هذه العملية نقطة انطلاق سريان عقد نقل البضائع بحرا وبداية النطاق الزمني للنقل البحري والذي على ضوئه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف الذي يلحق بالبضاعة³، لهذا نعرف استلام الناقل للبضائع وفقاً لعقد نقل البضائع بحرا ثم إلى أهمية استلام الناقل للبضائع ثم تحديد مكان وميعاد استلام الناقل للبضائع وأخيراً إثبات استلام الناقل للبضائع.

1-تعريف استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن وفقاً لعقد نقل البضائع بحرا

نجد بالرجوع إلى التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية أنها خلت من أية إشارة لتعريف مصطلح استلام البضائع من طرف الناقل وفقاً لعقد نقل البضائع بحرا، فيمكن تعريف استلام الناقل للبضائع وفقاً لعقد نقل البضائع بحرا بأنها عبارة عن واقعة مادية وقانونية في ذات الوقت يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيابة فعلية ويقبلها للنقل⁴.

¹ -صروخة يعقوب يوسف، المرجع السابق، ص 348.

² -بودليو سليم، «بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48، قسنطينة، 2017، ص 95.

³ -دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 222.

⁴ -علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 41.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يُمْكِن أيضا تعريف استلام الناقل للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا بأنه واقعة مادية وقانونية يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية، فتسليم البضائع إلى الناقل يعني أنها اللحظة التي تبدأ معه مسؤولية الناقل على البضائع بحيث تنتقل إليه المخاطر فيكون مسؤولا عن الأضرار¹.

يَتَّضِحُ من التعريفات المقدمة لاستلام الناقل للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا أنها تنقسم إلى واقعتين، واقعة مادية وواقعة قانونية.

-الواقعة المادية في عملية استلام الناقل للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا: بحيث يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من الوقت الذي توضع فيه تحت تصرفه أو تصرف وكلائه (ممثله القانوني) وكان في مقدوره ممارسة حقه في فحص البضاعة بنفسه أو عن طريق ممثليه والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة².

-الواقعة القانونية في عملية استلام الناقل للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا: تتمثل الواقعة القانونية لاستلام الناقل للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا في إصدار الناقل لوثيقة الشحن وتسليمها للشاحن أو ممثله القانوني بناء على طلبه تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها، كما يتعين على الناقل حتى يحافظ على حقوقه أن يقدم كتابيا البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسلمها، ويتم تقييد هذه البيانات في وثيقة الشحن³.

¹-الغنى حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 133.

²-سليم بدليو، «بداية مسؤولية الناقل البحري...»، المرجع السابق، ص 95.

³-الجزائري هشام رمضان، «متى يعتبر الناقل تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة الحقوق، مجلد 10، عدد 1، الكويت، 1986، ص 141.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

2- أهمية استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن وفقا لعقد نقل البضائع بحرا

تتجسد الأهمية القانونية لاستلام الناقل للبضائع وفقا لعقد النقل البحري للبضائع من ناحيتين، فمن الناحية الأولى هو يعد بدءا لتنفيذ عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن¹، أما من ناحية أخرى فإنها اللحظة التي تبدأ معها مسؤولية الناقل العقدية عن التأخير أو الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع².

3- مكان وميعاد استلام الناقل البحري للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا

يلتزم الناقل البحري باستلام البضائع من الشاحن في المكان والزمان المحددين في عقد نقل البضائع بحرا.

أ- مكان استلام الناقل البحري للبضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا

يصبح الناقل على إثر إبرام عقد نقل البضائع بحرا ملتزما باستلام البضائع من الشاحن أو من ينوب عنه تمهيدا لنقلها إلى مكان الوصول³، فيُحدّد عقد نقل البضائع بحرا مكان استلام الناقل للبضائع وذلك وفقا للاتفاق الجاري بين الناقل والشاحن، وإذا لم يتم الاتفاق على مكان استلام الناقل للبضائع فيكون مكان استلام البضائع وفقا للعرف الجاري في ميناء الشحن، وهذا ما نصت عليه المادة 772 من ت.ب.ج⁴، و المادة 218 من ق.ت.ب.م⁵.

¹- عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 317.

²- علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 42.

³- دويدار هاني محمد، النظام القانوني للتجارة...، المرجع السابق، ص 533.

⁴- تنص المادة 772 من ت.ب.ج على ما يلي: «يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضا للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها».

⁵- تنص المادة 218 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام مقدار الأجرة»، أنظر، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل=

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يُفهم من نص المادة 772 من ت.ب.ج والمادة 218 من ق.ت.ب.م أن استلام الناقل للبضائع يمكن أن يكون في ميناء الشحن، لكن يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة، ويدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل، لذلك يندر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج حدود ميناء الشحن، خاصة أن الأمر قد يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يعزف الناقل البحري عن تحمل تبعاتها¹.

يُحدّد مكان استلام البضائع وفقا لكل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 في ميناء الشحن، وعلى ذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل لا تسري إذا كان استلام الناقل للبضائع خارج دائرة ميناء الشحن، كما إذا كان قد استلمها في مخزن الشاحن خارج دائرة ميناء الشحن، وإنما يبدأ تطبيق تلك الأحكام لحظة دخول البضائع ذلك الميناء².

يمكن للناقل البحري استلام البضائع وفقا لقواعد روتردام لسنة 2009 عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 في أي مكان يتفق عليه مع الشاحن، يرجع ذلك إلى أن هذه الاتفاقية تنظم النقل من الباب إلى الباب، وذلك وفقا للمادة 12 الفقرة الأولى والثانية البند أ منها³.

=البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 56، 57.

¹-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 222.

²-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 220.

³-تنص المادة 12 الفقرة الأولى والثانية البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي:

«1-تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ب- ميعاد استلام البضائع من الناقل البحري وفقا لعقد نقل البضائع بحرا

جعل المشرع الجزائري ميعاد استلام البضائع من طرف الناقل وفقا لعقد نقل البضائع بحرا هو الميعاد الذي يأخذ فيها هذا الأخير البضائع على عاتقه أي من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني وهو ما ورد في المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.¹.

يؤخذ على نص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج أنها لم تحدد اللحظة أو الميعاد الذي يأخذ الناقل البضائع على عاتقه ومتى توضع تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني.

تتمثل حسب رأينا اللحظة أو الميعاد الذي يأخذ الناقل فيها البضائع تحت تصرفه في اللحظة أو الميعاد الذي يتفق عليه كل من الناقل والشاحن، وإذا لم يوجد اتفاق حول ذلك فيكون الميعاد الذي يأخذ الناقل البضائع على عاتقه حسب العرف السائد في ميناء الشحن، وهذا حسب ما ورد في المادة 772 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضا للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها».

لم يختلف المشرع المصري عن المشرع الجزائري في تحديد لحظة أو ميعاد استلام البضائع من طرف الناقل البحري وفقا لعقد نقل البضائع بحرا، إذ ألزمت المادة 815 من ق.ت.ب.م الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليه، بمعنى أن

= 2-أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسليم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر».

¹- تنص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: «يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ميعاد التسليم يتم الاتفاق عليه في العقد المبرم بين الطرفين، وعند تخلف الاتفاق يسري العرف السائد في ميناء الشحن¹.

لم تبين اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة وبالتالي متى تبدأ مسؤوليته، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 1 البند هـ منها نرى أنها حصرت مسؤولية الناقل البحري في الفترة الواقعة بين شحن البضاعة حتى وقت تفريغها من السفينة وهي ما تسمى بالرحلة البحرية²، ففي هذه اللحظة يكون الناقل قد تسلم البضاعة وتكون البضاعة قد دخلت عهده، وقد أكدت على ذلك المادة 2 منها عندما اعتبرت عملية الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري³.

4-إصدار الناقل البحري لسند الشحن بعد استلامه للبضاعة من الشاحن

يلتزم الناقل البحري أو من يمثله أثناء أو بعد استلامه للبضائع من الشاحن وبناء على طلب من هذا الأخير إصدار سند شحن يتضمن البيانات الكافية المتعلقة بالبضائع وهوية

¹-ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (عقود مشارطات السفن، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية 1990/8، واتفاقية هامبورغ 1978، والنقل الدولي متعدد الوسائط، والتحول من المستندات الورقية إلى المستندات الآلورية، طبيعة منازعات التحكيم البحري، الطابع البحري، الطابع الدولي، الطابع التجاري، التحكيم البحري وشروط الإحالة، دراسة مقارنة للإحالة في فرنسا ومصر والولايات المتحدة وإنجلترا، مع التعرض لأحدث القضايا البحرية المتعلقة بالتحكيم البحري، مدى سريان اتفاق التحكيم البحري في مواجهة المرسل إليه، بالإضافة إلى نصوص مواد التحكيم في القوانين والأنظمة المختلفة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 129.

²-KOUKA Abdelkrim, Le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théorie et pratique, thèse pour l'obtention d'un doctorat en Droit, école doctorale de Droit international, droit européen relation internationales et Droit comparé, université de Panthéon-Assas, Paris 2, 2011, p 192.

³-الجزائري هشام رمضان، «متى يعتبر الناقل...»، المرجع السابق، ص 133.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الأطراف وشروط تنفيذ العقد، وهذا طبقا لنص المادة 748 من ت.ب.ج.¹، وهو ما أخذ به المشرع المصري في المادة 199 الفقرات الأولى، الثانية والثالثة من ق.ت.ب.م.².

أُجبت كذلك اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في مادتها 3 الناقل البحري أن يسلم هو أو ربان سفينته أو وكيله بعد استلام البضاعة وأخذها في عهده لنقلها إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن البيانات المعتادة في سند الشحن³، وهو ما ذهب إليه المادة 14 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978.⁴

ثانيا: التزام الناقل البحري بشحن البضائع على متن السفينة

يجب على الناقل البحري بعد استلامه البضائع من الشاحن البحري في المكان والزمان المحددين في العقد القيام بعملية شحنها على متن السفينة

1- مفهوم شحن البضائع وفقا لعقد نقل البضائع بحرا

يستوجب الأمر للإمام بمفهوم شحن البضائع على متن السفينة التطرق إلى تعريف هذه العملية، وطرق شحن البضائع على السفينة، والملتزم بشحنها ثم ميعاد شحن البضائع على السفينة.

¹-تنص المادة 748 من ت.ب.ج. على ما يلي: «بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف البضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

²-تنص المادة 199 الفقرات الأولى، الثانية والثالثة من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «1-يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن،

2-ويجوز لناقل أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلم البضائع قبل شحنها،

3-ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة».

³-حسني أحمد، قضاء النقض البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 94.

⁴-تنص المادة 14 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، أوجب على الناقل أن يقوم بناء على طلب الشاحن، بإصدار سند شحن إلى الشاحن».

أ-تعريف عملية شحن البضائع على السفينة

يُقصد بشحن البضائع عموما رفعها من على رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة¹، يُقصد أيضا بشحن البضائع عملية ترفع فيها البضائع إلى السفينة مباشرة من الرصيف عندما تكون السفينة راسية بجانبه، ومن الجنائب عندما تكون السفينة راسية بعيدا عن رصيف الميناء²، كما يقصد بها مجرد عملية رفعها من جانب السفينة ووضعها داخل العنبر أو على سطح السفينة³.

ب-طرق شحن البضائع على السفينة

يمكن أن تتخذ عملية شحن البضائع على السفينة صورا مختلفة حسب نوع البضائع ونوع السفن⁴، وكذلك حسب إمكانية دخول السفينة إلى رصيف الميناء من عدمه.

يتم شحن البضائع بواسطة روافع السفينة على الغالب عندما تكون هذه الأخيرة قادرة أن ترسو بمحاذاة الرصيف، وقد يتم الشحن بواسطة رافعات الميناء عندما تكون البضائع صلبة أو بواسطة الأنابيب أو الخراطيم إذا كانت طبيعة البضائع مواد سائلة كالنفط⁵، وقد تستخدم المضخات أو الأقماع في شحن بضائع الصب كالحبوب⁶.

¹-الفقي محمد السيد، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 78.

²-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 123.

³-كوماني لطيف جبر، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 65.

⁴-حلمي عباس، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص 27.

⁵-حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 24.

⁶-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 88.

⁷-حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 123.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ظهرت نتيجة لتطور صناعة النقل البحري وسائل جديدة في الشحن مثل روافع الحاويات (الروافع القنطرية) والدرجة Ro Ro بالنسبة للآلات والسيارات وما ماثلها إذا كانت مشحونة في حاويات مُدَوَّلَة¹.

لا تستطيع السفينة في كثير من الأحيان الوقوف بمحاذاة الرصيف لأسباب متعددة، فترسو بمكان داخل الميناء، في هذه الحالة يتم الاستعانة بالمواعين والصنادل لشحن البضائع على السفينة².

ج-الملتزم بشحن البضائع على السفينة

يقع الالتزام بشحن البضائع على عاتق الناقل البحري وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 773 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل وحرص البضائع وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف الميناء»، كما نص المشرع المصري في المادة 215 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «يلتزم الناقل بشحن البضائع وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك»³.

وضعت المادة 3 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التزاما على عاتق الناقل بشحن البضائع⁴، والمادة 4 من قواعد هامبورغ التي حددت الإطار الزمني لمسؤولية الناقل البحري بالمدة التي تكون فيه البضائع في عهدة الناقل البحري في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ⁵ وهو ما ذهبت إليه المادة 13

¹-العتير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ.....، المرجع السابق، ص 76.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 89.

³-عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 492.

⁴-تنص المادة 3 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندا الشحن لسنة 1924 على ما يلي : «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها وحرصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة»

⁵-تنص المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي: «1-يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12 ورهنا بأحكام المادة 26، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم.

2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك في تفاصيل العقد».

يفهم من نصوص المواد القانونية المذكورة أعلاه، أن عملية شحن البضائع تقع كأصل على عاتق الناقل البحري، إلا أن المشرع المصري أورد استثناء على ذلك في المادة 215 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي أجازت للناقل والشاحن الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه القيام بهذه العملية¹، كما أجازت المادة 13 الفقرة الثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على أن يتفق الناقل والشاحن أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه شحن البضائع² بشرط أن يشار إلى ذلك في العقد³.

تجدر الإشارة أنه سواء وقع الالتزام بشحن البضائع على عاتق الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه فإن أي منهم لا يتولى عملية الشحن بنفسه حيث أن تنوع البضائع المنقولة بحرا وازدياد أحجامها وأوزانها، وضرورة توفر الخبرة الكافية والمعدات اللازمة لشحنها في وقت قصير جعل من النادر قيام أي من الناقل أو الشاحن بعملية الشحن بواسطة معداته وعماله، ومن ثم

¹-عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 492.

²-PELLE KOZUBOVKAYA Anastazia - préface TASSELYves, De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, collection du centre de droit maritime et des transports, presse universitaire D'aix Marseille, 2011, p 73.

³-تنص المادة 13 الفقرة الثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل أو الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

جرى العمل على تعاقد الملتزم بعملية الشحن سواء أكان الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه مع مقاولي الشحن والتفريغ في الموانئ¹.

د-ميعاد شحن البضائع على السفينة

لم ينظم المشرع الجزائري والمصري ولا الاتفاقيات الدولية ميعاد شحن البضائع على متن السفينة، وعلى ذلك يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع في المدد المتفق عليها في عقد النقل البحري، فإذا لم ينص العقد على مدة معينة لشحن البضائع وجب الرجوع إلى العرف السائد في هذا المجال، لذلك يتبع في حساب مدد الشحن وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجرى فيه الشحن، فإذا لم يرد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحري العام²، وإذا لم يحترم الناقل هذا الميعاد يدفع تعويضا عن التأخير في شحن البضائع³.

2-أنواع شحن البضائع علي السفينة

تشحن البضائع كأصل في عنابر السفينة⁴، إلا أنه استثناء يمكن شحنها على سطح السفينة.

¹-الفقى عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص ص 300، 301.

²-حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 157.

³-KARIMI Abedljebar, «Staries et suristaries relatives aux opérations de chargement et de déchargement dans la charte parties au voyage», revue de jurisprudence et droit, n° 40, Maroc, 2016, p 98.

⁴-يعرف عنبر السفينة أنه بناء واسع داخل السفينة في الجزء السفلي لها تشحن وتخزن فيه البضائع، وهو عبارة عن أقسام أو أروقة مجهزة لشحن البضائع العادية والحساسة منها، وهي أنواع عنبر سفينة ثابت درجة الحرارة وعنبر معزول حراريا، كما توجد عنابر السطح وهي مخصصة لاستقبال شحنات السطح، عنابر حاويات مقسمة لخلايا، أما سطح السفينة فهو الجزء العلوي المكشوف منها، وهي في الأصل غير مخصص للشحن إلا في بعض الحالات المسموح بها قانونيا وباتفاق الأطراف. كريد مريم، سمار نصر الدين، «الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة الشريعة والاقتصاد، مجلد 7، عدد 2، الأردن، 2018، ص 358.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أ- شحن البضائع في عنابر السفينة كأصل

تعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية ظروف طبيعية وأحوال جوية قد تصيب البضاعة بأضرار بالغة إذا تم شحنها على سطح السفينة، إذ في هذه الحالة تكون البضائع معرضة لأشعة الشمس والرطوبة والأمطار والرياح وموج البحر في حالة هيجانه واندفاع أمواجه إلى سطح السفينة، وقد تلحق هذه العناصر الطبيعية بالبضائع أضرارا بالغة إذ يمكن أن تتعرض للتلف إذ لم يكن للهالك، فتشحن البضائع كأصل في عنابر السفينة حيث تكون بمأمن من التأثير بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية، ويكون الناقل البحري مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع في حالة شحنها على سطح السفينة¹.

ب- شحن البضائع على سطح السفينة كاستثناء

تشحن البضاعة في عنابر السفينة وهي الأماكن المخصصة لها أصلا باعتبارها المكان الأنسب الذي يمكن أن تودع فيه البضائع دون أن تؤثر على ثبات وتوازن السفينة، نظرا لكون شحن البضاعة على سطح السفينة يعرضها لخطر سقوطها أو انزلاقها في البحر إضافة إلى الأخطار المتعلقة بالعوامل الجوية كالعواصف والأمطار والبلل بمياه البحر، غير أنه استثناء يمكن شحن البضائع على سطح السفينة²، وفقا لما يقرره القانون.

ب- 1 موقف المشرع الجزائري من مسألة شحن البضائع على سطح السفينة

نظم المشرع الجزائري مسألة شحن البضائع على سطح السفينة بموجب المادة 774 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة، إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارف عليه بوجه العموم».

¹-دويدار هاني، قانون النقل...، المرجع السابق، ص 223.

²-بضليس عبد العزيز، «مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على سطح السفينة»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص 151.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب عل الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن».

يتبين من نص المادة 774 من ت.ب.ج أنه لا يجوز شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم الاتفاق عليه بين الناقل والشاحن أو إذا كان متعارفا عليه بمعنى أن يجرى العرف على مثل هذا الشحن كشحن الحيوانات والأخشاب بشرط أن لا يحد من أمن الرحلة، مما يستوجب في هذه الحالة إعلام الشاحن بذلك أو الحصول على الموافقة المسبقة له¹.

ب-2 موقف المشرع المصري من مسألة شحن البضائع على سطح السفينة

أجاز المشرع المصري شحن البضائع على سطح السفينة كاستثناء وذلك وفقا لنص المادة 216 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح».

يتضح من نص المادة 216 من ق.ت.ب.م أنه يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التالية:

إذا اتفق الناقل مع الشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة ووجود موافقة كتابية بذلك أو إذا كان النقل ساحلي بين الموانئ المصرية أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الطريقة بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا جرى عرف الميناء على الشحن

¹ - بورطال أمينة، «إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 05، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 170.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

على سطح السفينة وأخيرا إذا كانت طبيعة البضاعة أو الشحنة مما يسمح بشحنها على سطح السفينة¹.

يجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، وذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية².

ب-3 موقف الاتفاقيات الدولية من مسألة شحن البضائع على سطح السفينة

تتبان مواقف الاتفاقيات الدولية من مسألة شحن البضائع على ظهر السفينة.

ب-3-1 موقف اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

من مسألة شحن البضائع على سطح السفينة

استقر العرف والقانون أن شحن البضاعة يكون أصلا على متن السفينة وليس على سطحها نظرا للمخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة على السطح وهو ما جعل واضعي اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 يستثنون البضائع المشحونة على السطح من نطاق تطبيق الاتفاقية حيث نصت المادة 1 البند ج منها على ما يلي: «بضائع» تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة».

يُفهم من نص المادة 1 البند ج من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنها استبعدت صراحة البضائع التي يتم نقلها على سطح السفينة من

¹-حسن علي سعيد، المرجع السابق، ص 92.

²-طه مصطفى كمال، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 265.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

نطاق تطبيقها إذا ورد شرط صريح في سند الشحن يفيد أن البضاعة تم نقلها على سطح السفينة وتم نقلها فعليا على سطح السفينة¹.

يُمكن تحديد السبب المباشر في استبعاد تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على شحن البضائع على سطح السفينة نظرا لكونه مكان غير معد أصلا لشحن البضائع عليه ومرد ذلك المخاطر الخاصة التي تحيط بهذا النقل بما فيها السفينة، مما قد يؤثر سلبا على البضاعة المشحونة على السطح، لنترك الاتفاقية مهمة تنظيمها للقواعد العامة في القوانين الوطنية ولاتفاق الأطراف المعنية².

ب-3-2 موقف قواعد هامبورغ لسنة 1978 من مسألة شحن البضائع على سطح السفينة

أجازت قواعد هامبورغ لسنة 1978 كاستثناء شحن البضائع على سطح السفينة وذلك وفقا لنص المادة 9 الفقرتين الأولى والثانية من قواعدها التي تنص على ما يلي: «1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التجارة المعنية أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النوع، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى، فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة، على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية».

¹-بضليس عبد العزيز، المرجع السابق، ص 156.

²-بورطال أمينة، «إشكالية الشحن على سطح السفينة...»، المرجع السابق، ص 164.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يجوز شحن البضائع على سطح السفينة تطبيقا لأحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 إما بموجب اتفاق بين الناقل والشاحن أو وفقا لما جرت عليه العادة في تجارة معينة أو اقتضته قواعد معينة كنقل البضائع الخطرة وسريعة الالتهاب مع الذكر أن طبيعة هذا الاتفاق قد تكون قاطعة في الاستجابة لشحن البضائع على السطح، وقد يكون موضوعه مجرد منح رخصة للشحن والذي يعد صحيحا على خلاف الشرط الذي يجيز للناقل شحن البضائع بالكيفية المناسبة.

يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن بشحن البضائع على السطح أو جوازية ذلك، مما يستلزم الإشارة إليه في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري صراحة على أن يشترط في الرضا أن يكون صريحا وواضحا ومؤكدا حتى تتاح للناقل إمكانية الاحتجاج به¹.

ب-3-3 موقف قواعد روتردام لسنة 2009 من مسألة شحن البضائع على سطح

السفينة

لم تستبعد قواعد روتردام لسنة 2009 من نطاق تطبيقها شحن البضائع على سطح السفينة بل جعلته كاستثناء عن عدم جواز الشحن على سطح السفينة بحيث نظمته بموجب المادة 25 الفقرة الأولى من قواعدها²، فأهم ما جاءت به هذه المادة هو نصها صراحة على جواز نقل الحاويات على سطح السفن المخصصة لهذا النوع من النقل وهو ما يعتبر قفزة نوعية

¹-عمار فيصل، بوقادة عبد الكريم، «التنظيم القانوني للشحن على سطح السفينة»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص 99.

²-تنص المادة 25 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

أ-إذا اقتضى القانون ذلك النقل، أو

ب-إذا انتقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات، أو

ج-إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

مسايرة للتطور الذي تشهده صناعة النقل وتضع بذلك حدا للجدل الفقهي والقضائي بخصوص هذه النقطة، وبالتالي يجوز للناقل أن يشحن البضاعة على سفن الحاويات دون الحصول على موافقة الشاحن شرط أن تكون السفينة مخصصة ومجهزة لمثل هذا النوع من النقل¹.

أنت المادة 25 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 بالحالات التي تجيز شحن البضائع على سطح السفينة خروجاً عن الأصل العام والدليل على ذلك أنه قد وضعت قواعد خاصة يجب احترامها لإتمام عملية شحن البضائع على سطح السفينة تختلف عن تلك التي يتم شحنها في العنابر، كالحالة التي يقضي قانون مكان الشحن طبيعة هذا النقل، أو وفقاً لما تقتضيه العادات والأعراف أو الممارسات مثل هذا النوع من النقل، كما حسمت الاتفاقية الجدل بخصوص سكوت قواعد هامبورغ حول مدى شحن البضائع المحواة على سطح السفينة فأجازت صراحة نقلها على السطح².

يلاحظ أن نص المادة 25 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 قد ألغت جواز الاتفاق بين الناقل والشاحن على نقل البضاعة على سطح السفينة خلافاً لما كان عليه الحال في قواعد هامبورغ لسنة 1978، وبالتالي لا يجوز للناقل نقل البضاعة على سطح السفينة خلافاً للحالات السابقة الذكر ولو حصل على موافقة صريحة من الشاحن بهذا الخصوص³.

يؤدي تطبيق قواعد روتردام لسنة 2009 إلى انقلاب عبء الإثبات، فبدلاً من اشتراط الحصول على موافقة الشاحن قبل الشحن على السطح تصبح هذه الموافقة مفترضة، وعلى الشاحن الذي لا يريد شحن بضائعه على السطح أن يعترض على ذلك⁴.

ثالثاً: التزام الناقل البحري برص البضائع في السفينة

¹ -بضليس عبد العزيز، المرجع السابق، ص 167.

² -بورطال أمينة، «إشكالية الشحن على سطح السفينة...»، المرجع السابق، ص 169.

³ -علي حسن سوزان، «الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة (دراسة مقارنة)»، مجلة العلوم القانونية، عدد 02، كلية الحقوق، جامعة عجمان، الإمارات العربية المتحدة، 2013، ص 121.

⁴ -قماز ليلي، «دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 68.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يلتزم الناقل البحري بعد شحن البضاعة على السفينة القيام بعملية رصها.

1-تعريف عملية رص البضائع على السفينة

تعرف عملية رص البضائع في السفينة على أنها عملية توزيعها في عنابر السفينة أو على سطحها متى كان ذلك جائزا بترتيب معين وبطريقة فنية حسب خطة معينة سلفا تضمن توازن السفينة وتجنبها مخاطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، كما تضمن سلامة البضاعة المنقولة وعدم تعرضها للتلف والخسارة كذلك¹.

يقصد بعملية الرص أيضا تعيين موضع البضائع وترتيبها وتثبيتها وتوزيعها على مختلف الأماكن المخصصة لاستقبالها داخل عنابر السفينة بطريقة نظامية وتثبيتها، سواء ببعضها البعض أو بالحوال أو بالركائز لمنعها من الانزلاق والاصطدام ببعضها البعض حفاظا على توازن السفينة وسلامتها، ومنه يمكن القول أن عملية الرص هي عملية فنية تختلف عن عملية الشحن التي هي عملية مادية تعتمد على مخطط أو خريطة الشحن، توضح مكان مختلف الحمولة داخل العنابر حيث يراعى في إعدادها عوامل عدة، إتباعها يؤدي إلى ثبات السفينة وأمنها، وهذا ما يعرف بالمفهوم الملاحي، والحفاظ على أمن البضاعة وهو ما يسمى بالمفهوم القانوني².

يُدرج في عداد رص البضائع في عنابر السفينة أو على سطحها عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات

¹-يوسف يعقوب صرخوه، «الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة»، مجلة الحقوق الكويتية، عددان 1 و 2، الكويت، 1992، ص 13.

-بن عيسى حياة، «الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 102.

²-كريد مريم، سمار نصر الدين، المرجع السابق، ص 353.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أو مياه البحر منعا لتضررها أو تلفها، لذلك تدخل هذه العملية في وظائف الريان الفنية التي يلتزم بها طوال الرحلة البحرية¹.

تُعرف عملية رص البضائع على متن السفينة أيضا أنها عملية فنية تتلو عملية الشحن وتتمثل في توزيع البضاعة ووضعها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة أو على سطحها والقيام بتثبيتها بطريقة معينة وذلك حسب خطة معدة مسبقا تسمى خريطة التثبيت، كما تعرف أيضا أنها العملية التي تقتضي ترتيب وتوزيع وتثبيت البضاعة داخل العنابر المخصصة لاستقبالها وربطها بمختلف العناصر سواء ببعضها البعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها كل احتكاك خطير بهيكل السفينة ما يؤدي إلى تضررها واختلال التوازن².

تتعلق عملية رص البضائع بتوازن السفينة، فإنه يستوجب لزوما تثبيت البضائع لمنعها من الانزلاق والاصطدام ببعضها البعض حفاظا عليها وعلى سلامة السفينة، فعمليتي رص البضاعة وتثبيتها تتم بمعرفة الريان الذي عليه الأخذ بعين الاعتبار الحمولة وميناء التفريغ (ميناء الوصول الأول)، من أجل إعداد خريطة الشحن التي يتم فيها تعيين أقسام وعنابر السفينة التي سوف تستقبل البضائع وترتيب شحنها، بحيث أن التفريغ في ميناء الوصول سوف يكون بالترتيب العكسي للشحن في ميناء الشحن، بمعنى أن البضائع المشحونة في الأخير هي التي تفرغ أولا³.

تجدر الإشارة إلى عدم الخلط بين عملية شحن البضائع ورصها كعملية فنية تتعلق بسلامة الرحلة البحرية، إذ يقوم الناقل بتوزيع وترتيب البضائع بطريقة تقيها من الهلاك وتحفظ توازن السفينة خلال جميع مراحل الرحلة وفقا لما تقتضيه متطلبات ومقتضيات العامة البحرية

¹-VINCENT Philippe, Droit de la mer, groupe de boeck, Belgique, 2008, p 260.

-زكراوي حمودي، «الأشخاص البريون للسفينة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 66.

²-بضليس عبد العزيز، المرجع السابق، ص 153.

³-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 122، 123.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

بإعداد خريطة التستيف¹، طبقا لقواعد وأصول فنية استقر عليها العمل في الموانئ بحسب طبيعة البضائع، وقد تعرضت له اتفاقية لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964²، وهذه القواعد منها ما يتعلق بالمحافظة على البضاعة ذاتها فيعتبر الخطأ فيها خطأ تجاريا ومنها ما يتعلق بسلامة السفينة أثناء إبحارها فيعتبر الخطأ فيها ملاحيا³.

2-الاعتبارات الواجب إتباعها من الناقل أثناء عملية رص البضائع على متن السفينة

تخضع عملية رص البضاعة على متن السفينة لقواعد فنية استقر العمل عليها في الموانئ حسب طبيعة البضاعة، ويتكفل الناقل بعملية رص البضاعة التي قد يقوم بها بنفسه أو يعهد بها إلى مقاولين مختصين يقومون بالمهمة تحت إشرافه، ويقع على ربان السفينة الحرص والإشراف على عملية رص البضاعة نظرا لدقة هذه العملية التي تتطلب خبرة متميزة حيث يراعى في عملية الرص عدة اعتبارات أهمها:

-رص البضاعة بشكل يحافظ على ثبات وتوازن السفينة مع مراعاة الحمولة المسموح بها.

-رص البضاعة بشكل يساهم في المحافظة على البضائع وضمان عدم تأثر بعضها على بعض ومراعاة طبيعة البضاعة لتفادي تعرضها للتلف والخسارة⁴.

-رص البضاعة مع مراعاة أقصى استفادة من فراغات السفينة المخصصة للشحن.

¹-بورطال أمينة، «إشكالية الشحن على سطح السفينة...»، المرجع السابق، ص ص 163، 164.

²-الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لـ 05 جويلية 1930، والتي انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 64-73 لـ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لـ 05 جويلية 1930، ج.ر. عدد 25 لـ 24 مارس 1964.

³-صرخوه يوسف يعقوب، المرجع السابق، ص 13.

⁴-بضليس عبد العزيز، المرجع السابق، ص 153.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

رص البضاعة مع مراعاة الموانئ وخط سير السفينة التي تمر بها فتوضع البضائع التي تفرغ أولا في المكان المخصص لذلك¹.

3- كيفية رص البضائع على متن السفينة

يكون رص البضائع في الأصل داخل عنابر السفينة وغيرها من الأماكن المعتادة للرص أو في الأماكن المناسبة لطبيعتها كما لو كانت تتطلب درجة حرارة معينة، وهذا يعني أنها يجب أن لا ترص على السطح لأن مثل هذا الرص يزيد المخاطر التي تتعرض لها البضاعة والسفينة كالسقوط في البحر أو البلل بمياهه أو بمياه الأمطار، وبالنسبة للسفينة فقد يسبب اختلال توازنها ويعيق المناورات على سطحها في الساعات الحرجة.

غير أنه إذا كانت القاعدة هي رص البضائع في عنابر السفينة إلا أنه استثناء يمكن رصها على سطح السفينة، فتختلف العوامل التي تؤدي بالناقلين والشاحنين إلى رص البضائع على سطح السفينة، ويمكن حصر هذه العوامل و الأسباب فيما يلي:

ظروف خاصة بطبيعة بعض البضائع التي لا يمكن شحنها في الأقسام المخصصة لها في عنابر السفينة، وذلك نظرا لضخامة حجمها مما لا يسمح بشحنها في العنابر مثل الآلات العملاقة والأنابيب الطويلة وجذوع الأشجار ذات الحجم الكبير، أو نظرا لطبيعتها وصعوبة مناولتها كالسيارات والجرارات والرافعات، وكذلك انخفاض تكلفة رص البضاعة على سطح السفينة نظرا لكون رص البضائع على السطح لا يتطلب استخدام رافعات خاصة، أو القيام بعمليات دقيقة عند الشحن والتفريغ، الأمر الذي يجعل الشاحنين يفضلون رص بضائهم على السطح رغبة في دفع أجرة أقل².

¹-الغنى حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 143.

²-بضليس عبد العزيز، المرجع السابق، ص ص 154، 155.

4-العيب في رص البضائع على متن السفينة

يُعتبر عيب رص البضائع على متن السفينة إخلالا بعقد نقل البضائع بحرا يسأل عنه الناقل مسؤولية عقدية في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه، لذا يكون الخطأ مفروضا كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة فلا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى الهلاك أو التلف¹.

يَتَّخِذُ عيب رص البضائع على متن السفينة صورا مختلفة كرص بضائع غير متجانسة في عنبر واحد أو حاوية واحدة مما ينجم عنه خسارة أو تلف بعضها كما لو رصت أوعية بها زيوت بجانب بضاعة قطنية أو أدوات حادة بجانب أكياس من الإسمنت أو مواد كيماوية بجانب مواد تتأثر بها²، فالرص لا يعني مجرد تكديس البضائع فوق بعضها البعض بل يلزم مراعاة التهوية ودرجة الحرارة والبرودة والفواصل ونوعية البضائع، لذلك يلجأ الناقل إلى استحصال شهادة بسلامة عملية الرص بأنه تم وفقا للأصول الفنية الدولية المتعارف عليها وذلك من خبراء الرص، لكن هذه الشهادة ليست إلا قرينة بسيطة على سلامة الرص يمكن إثبات عكسها³.

يُعد العيب أو الخطأ في رص البضائع خطأ تجاريا متعلقا بالبضائع والمحافظة عليها والعناية بها وصيانتها حسب رأي البعض، في حين البعض الآخر يرى أنه إذا كان الخطأ في رص البضائع من الجسامة بحيث يؤثر على أمن وتوازن السفينة فهو خطأ ملاحى⁴.

¹-يونس علي حسن، العقود البحرية، دارالفكر العربي، (د.م.ن)، 1978، ص 64.

²-صرخوه يوسف يعقوب، المرجع السابق، ص 14.

³-الغنى حسن عبد الله، المرجع السابق، ص ص 143، 144.

⁴-VILLARD Antoine, « Transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandise », Juris-Classeur de responsabilité civile, Edition de Juris-Classeur, Paris, 1994, p15.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

يُعد التزام الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء القيام هو الالتزام الجوهرى الذي ينشئه عقد نقل البضائع بحرا، وهو الذي يميز هذا العقد عن باقي العقود الأخرى.

بعد انتهاء الناقل البحري من الالتزامات التي يفرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا في ميناء الشحن، يلتزم بالعديد من الالتزامات الأخرى سواء أثناء الرحلة البحرية (الفرع الأول)، أو في ميناء التفريغ أي بعد انتهاء الرحلة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية بنقل البضائع محل العقد (أولا)، والمحافظة عليها طوال الرحلة البحرية (ثانيا).

أولا: التزام الناقل البحري بنقل البضائع

تبدأ السفينة رحلتها متى شحنت كامل حمولتها، وعليها أن تمر على موانئها بالترتيب وأن لا تنحرف عن الطريق بتغيير سيرها وأن لا تغير رحلتها بتغيير ميناء الوصول، ومع ذلك فكثيرا ما يرد في سند الشحن حرية الناقل في تغيير الطريق¹.

¹-عوض علي جمال الدين، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 240.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يقع على عاتق الناقل البحري أثناء هذه الرحلة أهم نتيجة ينشدها الشاحن وهو التزام الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول بإتباع خط السير المعين في العقد وعلى متن السفينة المعينة¹.

1- الطريق البحري الواجب إتباعه من طرف الناقل البحري

تنص المادة 775 من ت.ب.ج على ما يلي: «يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك».

يفهم من نص المادة 775 من ت.ب.ج أنه يجب على الناقل إتباع الطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي كأصل، واستثناء يجوز تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك.

أ- إتباع الطريق البحري المتفق عليه أو المعتاد من طرف الناقل البحري كأصل

يلتزم الناقل البحري بإتباع خط السير المتفق عليه في عقد نقل البضائع بحرا، فإذا لم يتضمن العقد تحديد خط السير وجب إتباع خط السير المعتاد²، وقد استقر الرأي على أن المقصود بخط السير المعتاد الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة بين ميناء القيام وميناء الوصول، ويشمل الموانئ التي تقع بين هذين الميناءين وتقف بها السفن عادة، ولا يقصد به الطريق الأقصر جغرافيا لأن هذا الطريق قد يحتوي على مخاطر غير معتادة أو على عوائق ملاحية تعرض سلامة السفينة ومن عليها لخطر غير عادي³.

¹-الشرقاوي محمد سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1993، ص 370.

²-REMOND-GOUILLOU Martine, Droit maritime, 2^{ème} édition, Pédone, Paris, 1993, p 339.

³-الشرقاوي محمود سمير، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 356.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يتحدد الطريق الذي يلتزم الناقل البحري بإتباعه إما اتفاقيا بالاتفاق بين الناقل والشاحن في وثيقة الشحن، وإذا لم يوجد هذا الاتفاق فإن النصوص القانونية ألزمت الناقل بإتباع الطريق الذي جرى العرف على إتباعه، وإذا لم يوجد مثل هذا العرف وجب على الناقل أن يسلك الطريق الجغرافي المباشر الذي يربط بين ميناءي القيام والوصول¹.

ب- السماح للناقل البحري بالانحراف عن الطريق البحري العادي كاستثناء

تحدد الرحلة البحرية بنقطتين وهي ميناء القيام (الشحن) وميناء الوصول (التفريغ)، والطريق هو المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين الميناءين، فالأصل أن تنقل البضائع بالطريق المبلغ أو المتفق عليه²، غير أنه لا يعد مخالفة لعقد نقل البضائع بحرا أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك دون أن يعرض سفينته وطاقمه لخطر جدي³، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، وهو ما نصت عليه المادة 242 من ق.ت.ب.م كما يلي:

«لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر»⁴، وهو ما نصت عليه المادة 4 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض

¹-البنداري سيد أحمد مصطفى، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 1994، ص 20.

²-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 131.

³-بوقادة عبد الكريم، «موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة وأثر ذلك في مسؤولية الناقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 82.

⁴-عنبر عبد الحميد مرسى، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، مطبعة سامي الأزرابية، الإسكندرية، 2014، ص 212.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

قواعد سندات الشحن لسنة 1924¹، وكذا المادة 5 الفقرة السادسة من قواعد هامبورغ لسنة 1978²، والمادة 17 الفقرة الثالثة البندين ل، م من قواعد روتردام لسنة 2009³.

ب-1-المقصود بانحراف الناقل البحري عن الطريق البحري العادي

يُقصد بانحراف الناقل عن الطريق البحري العادي، تغيير السفينة طريقها أو جزءا من الطريق المفروض عليها دون أن تغير هدفها إلى ميناء الوصول، فالتعديل إذن يرد على خط السير دون أن تتغير بداية الرحلة أو هدفها، وبهذا يختلف تغيير الطريق عن تغيير الرحلة⁴.

ب-2-الحالات التي يجوز فيها للناقل البحري الانحراف عن الطريق البحري العادي

نجد أنه إذا كان الأصل هو عدم جواز الناقل الانحراف بالسفينة عن خط سيرها، فإن هذا الانحراف قد يكون مبررا ومشروعا ولا يترتب مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها⁵، وذلك في الحالتين التاليتين:

الحالة الأولى: إذا وقع الانحراف بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل لإنقاذ الأموال في البحر.

¹-تنص المادة 4 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك».

²-تنص المادة 5 الفقرة السادسة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر».

³-تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البندين ل، م من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «3-يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير:

ل-إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها،

م-تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها».

⁴-عوض علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 330.

⁵-الفاقي عاطف محمد، المرجع السابق، ص 306.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يُعرف الإنقاذ البحري على أنه المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة الخطر، ورغم أن قانون التجارة البحرية المصري لم يحدد مفهومه لكن بين حدوده ونطاقه، فقد نص في المادة 202 منه على أنه: «تسري أحكام هذا الفصل الخاص بالإنقاذ على إنقاذ السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيه الخدمة».

يتضح من هذا النص أن الإنقاذ البحري ينصب على إسعاف ومعونة تقدمها سفينة لأخرى والذي يقتضي وقوع الثانية في خطر¹.

نجد أن المشرع الجزائري عكس المشرع المصري استعمل عبارة الإسعاف البحري بدلا من الإنقاذ البحري وعرفه في المادة 332 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أولاً أموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة».

يُعد التزام الناقل البحري بإنقاذ الأشخاص في البحر التزام قانوني بعدما كان مجرد التزام أدبي² بموجب المادة 334 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يتعين على كل ريان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي».

كما أقرت الاتفاقيات الدولية التزام الناقل بإنقاذ الأشخاص والأموال في البحر، منها اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري المبرمة ببروكسل في

¹-العساف عدنان محمود، «الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكييفه، وأحكامه، دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990»، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، مجلد 41، عدد 01، كلية الشريعة، الجامعة الأردنية، 2014، ص 593.

²-بسعيد مراد، «الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 16.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

10 سبتمبر 1910، والتي انضمت إليها الجزائر¹، واتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ لسنة 1989 التي جاءت تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910، والتي انضمت إليها الجزائر².

الحالة الثانية: يجرى في الواقع العملي إعطاء الناقل البحري الحرية الكاملة وفقا لسند الشحن بتغيير الطريق أي الانحراف والرسو في الموانئ التي يراها ضرورية وتخويله كافة الصلاحيات فيما يتعلق بتقديم مساعدات للسفن الأخرى التي تتعرض للخطر³.

تخضع حرية الناقل في تغيير الطريق أي الانحراف المتفق عليه في سند الشحن لشروط، فهو لا يطبق بصفة عشوائية إذ يجب أن يكون كل من الناقل والشاحن على دراية بوجود مثل هذه الحرية في وثيقة الشحن وأن يقبله الناقل، كما يجب على الناقل أن يستعمل هذه الحرية في حدود الأسباب التي تسمح له بذلك وأن لا يسيء استعماله ويكون حسن النية حين استعماله⁴.

يجب التنبيه إلى أنه لا يمكن للناقل الانحراف عن خط السير المحدد له فيما عدا الحالات المذكورة أعلاه ولو كان ذلك بقصد اختصار الرحلة البحرية ليتم نقل البضائع في مدة أقصر من المدة المعتادة، فقد يؤدي هذا الانحراف إلى تعرض البضائع للخطر، كما لو مرت السفينة على ميناء معين وصودرت البضائع المشحونة، أو يحدث أن تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق بها أضرار ما كانت لتحدث لو لم تتحرف السفينة عن خط السير المحدد لها، فلا

¹-اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-70 لـ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، ج.ر.ج عدد 29 لـ 07 أبريل 1964.

²-مرسوم رئاسي رقم 385-11 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر.ج عدد 64 لـ 27 نوفمبر 2011.

³-الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 306.

⁴-بوقادة عبد الكريم، «موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة...»، المرجع السابق، ص 91.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يجوز في هذه الحالات التمسك بالقوة القاهرة لتفادي مسؤولية الناقل البحري، لأن القوة القاهرة ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأ سابق وهو الانحراف عن خط السير المعتاد¹.

2-التزام الناقل بمسافنة البضائع (تغيير السفينة) أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع على سفينة مناسبة تتفق وخط السير وتتلاءم مع الصفات التي تتصف بها البضاعة وما تحتاجه من رعاية وما قد تتعرض له من مخاطر أثناء الطريق²، فيتعين على الناقل البحري أن يقوم بنقل البضائع على السفينة التي شحنت عليها في ميناء القيام، فلا يجوز كقاعدة تغييرها في الطريق حتى لا تتعرض البضاعة لخطر التلف أو الهلاك³.

يمكن في بعض الأحيان أن تتوقف السفينة لسبب ما لا يمكنها من مواصلة الرحلة البحرية، ولما كان الناقل مسؤولاً عن نقل البضائع بأمان وفي الوقت المحدد في عقد النقل البحري، فإنه يقع على عاتق هذا الأخير أن يقوم بما هو لازم لتأمين مسافنة البضاعة أي شحنها على سفينة أخرى ونقلها حتى ميناء الوصول وتكون مصاريف المسافة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل ويحتفظ بحقه في قبض أجرة الحمولة كاملة⁴.

نص المشرع الجزائري في كل من المواد 776 و 777 من ت.ب.ج على التزام الناقل البحري بمسافنة البضائع، فتتص المادة 776 من ت.ب.ج على ما يلي: «في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر»، أما المادة 777 من نفس التقنين فتتص على ما يلي:

¹-حسن موسى طالب، المرجع السابق، ص ص 119، 120.

²-دياب حسن، العقود التجارية وعقد البيع سيف CIF "دراسة مقارنة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1999، ص 70.

³-الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 307.

⁴-بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 151.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

«في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة».

ذهب المشرع المصري إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري في مسألة مسافنة البضائع، إذ يقع هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري حال توقف السفينة عن مواصلة الإبحار أيا كان سبب ذلك، وفي هذا نصت المادة 217 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان التوقف راجعا إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 229 فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه».

يعتبر التزام الناقل البحري بمسافنة البضاعة أي إعداد سفينة أخرى لتقوم بإتمام نقل البضائع عند توقف السفينة الأصلية التزام ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة، حيث يجب عليه بذل العناية المعقولة المنتظرة من ناقل حريص¹، فيجب على الناقل البحري عند مسافنة البضائع أن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة عليها والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الجديدة، كما يجب عليه أيضا إخطار الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى لكي يتمكن من تسلم البضائع عند الوصول².

يتضح مما سبق أن المسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم أو يلتزم الناقل البحري بشحن البضاعة في سفينة أخرى في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول،

¹-الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 308.

²-طه مصطفى كمال، القانون البحري...، 1993، المرجع السابق، ص ص 219، 220.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

فالالتزام بالمسافنة ما هو إلا تجسيد وتأكيد للالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الناقل البحري وهو نقل البضائع من ميناء إلى آخر¹.

3-الميعاد الذي يلتزم فيه الناقل البحري بنقل البضائع

ألزم المشرع الجزائري الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في مدة مناسبة، وذلك حسب المادة 775 الفقرة الأولى من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ عليه وفي حالة عدم تحديده، فبالطريق العادي».

يفهم من نص المادة 775 الفقرة الأولى من ت.ب.ج أن المدة المناسبة لنقل البضائع هي المدة المعقولة التي يسلم فيها الناقل الحريص أو اليقظ البضاعة للمرسل إليه².

تعرض قانون التجارة البحرية المصري أيضا إلى الميعاد أو المدة التي يجب فيها على الناقل البحري نقل البضائع وذلك بموجب المادة 240 الفقرة الثانية منه التي تنص على ما يلي: «يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيها الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق».

يتّضح من نص المادة 240 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م أن الناقل البحري يعد متأخرا في تسليم البضائع في حالة إهماله مراعاة الميعاد المتفق عليه لحدوث التسليم، وإذا لم يتفق الأطراف على تحديد ميعاد معين للتسليم فيكون التأخير قد حدث إذا لم يتم التسليم في الميعاد الذي يجب أن يقوم الناقل المعقول به عندما يوجد في ظروف مماثلة³.

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 137، 138.

²-خليل بوعلام، «التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية»، مجلة المحكمة العليا، عدد 2، 2004، ص 71.

³-عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري -قواعد وأحكام-، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 73.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أما على المستوى الدولي فلم تنص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ولا بروتوكولاتها على ميعاد نقل البضائع¹، إلا أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت في المادة 5 الفقرة الثانية منها على ما يلي: «يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة»، وهو ما ذهبت إليه المادة 21 من قواعد روتردام لسنة 2009².

يظهر لنا بالرجوع إلى كل من قانون التجارة البحرية المصري وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وكذا قواعد روتردام لسنة 2009 أنها ميّزت بين حالتين لميعاد نقل البضائع المفروضة على الناقل، تتمثل هاتين الحالتين في:

- حالة اتفاق الناقل والشاحن على ميعاد محدد لنقل البضائع: يقصد بالوقت أو الميعاد المحدد لنقل البضائع، الوقت الذي يجب على الناقل البحري أن يسلم فيه البضائع للمرسل إليه في ميناء التفريغ³، فيمكن أن يكون الميعاد المحدد المتفق عليه لنقل البضائع إما صريحا أو ضمنيا، بحيث أن التزام الناقل البحري في هذه الحالة التزام عقدي وهو التزام بتحقيق نتيجة⁴.

يعتبر التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء إلى آخر في الميعاد المتفق عليه التزام شرعي وقانوني أين لا يمكن دحضه بشروط تعاقدية أخرى، بحيث يكون هناك تأخير في نقل

¹- الأسبر وهيب، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001، ص 213.

²- تنص المادة 21 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها».

³- خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 66.

⁴- شخيمحمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 366.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

البضائع عندما لا تسلم البضاعة إلى أصحابها في الوقت المتفق عليه، فالأطراف هي التي تحدد مدة النقل والتسليم¹.

يكون الناقل البحري مسؤولا عن كل تأخر بعد الوقت المتفق عليه، لذلك نادرا ما يتفق الناقل مع الشاحن على تحديد مدة لتوصيل البضائع فيه للمرسل إليه، لكون الناقل كثيرا ما لا يمكنه احترام الوقت المحدد نظرا لعدة أسباب منها ما يتعلق بالسفينة نفسها وقوتها وحالتها، ومنها ما يتعلق بنوع البضاعة المنقولة وظروف الرحلة البحرية، فيفضل الناقل عدم إجهاد نفسه في ظروف قد لا يطبق تجاوزها بسبب تحديد الوقت².

يتم إثبات التأخر في نقل البضائع عند الاتفاق على ميعاد محدد لنقلها بإثبات المرسل إليه تاريخ وصول البضائع فعلا إليه أو إثبات التاريخ الذي اضطر فيه تسلم البضاعة ومقارنة هذا التاريخ مع التاريخ المتفق عليه في سند الشحن³.

-حالة عدم الاتفاق بين الناقل والشاحن على ميعاد لنقل البضائع: يوجد حالات أين لا يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن على ميعاد محدد لنقل البضائع فيه، فيلتزم الناقل في هذه الحالة أن ينقل البضائع في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة⁴.

يُعتبر التزام الناقل البحري في هذه الحالة التزام بوسيلة أي بعناية وليس بتحقيق نتيجة⁵.

يُثبت التأخر في نقل البضائع في حالة عدم الاتفاق بين الناقل والشاحن على ميعاد محدد للنقل بإثبات المرسل إليه لذلك، ويكون مثل هذا النوع من الإثبات صعبا لأنه مرتبط بشروط

¹-بسعيدمراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 142.

²-خليل يوعلام، المرجع السابق، ص 66.

³-حلو أبو حلو عبد الرحمان، «التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-»، مجلة المنارة، مجلد 13، عدد 8، جامعة آل بيت، المغرب، 2007، ص 125.

⁴-شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 366.

⁵-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 143.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

النقل وظروفه والتي ليس من السهل على صاحب البضاعة أن يحيط بها علما، وبذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه صاحب الحق في البضاعة بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة، كما أن هذا الميعاد يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي له سلطة واسعة في ذلك¹.

ثانيا: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على البضائع محل العقد طول الرحلة البحرية.

1-مضمون التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية

يجب على الناقل البحري المحافظة على البضائع التي تحت سيطرته أثناء عملية النقل²، فيلتزم بتوصيل البضاعة سليمة إلى مكان الوصول، ولتحقيق هذه الغاية عليه بالمحافظة على البضاعة المشحونة أثناء فترة النقل والعناية المطلوبة للمحافظة على البضائع هي العناية المعتادة التي تقتضيها حسن تنفيذ الرحلة البحرية حسب طبيعة البضائع والأعراف البحرية السائدة³، فيعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من أهم الالتزامات التي تشغل ذمته⁴، إذ يكون مسؤولا عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعا إلى غير خطأ منه⁵.

ألزم المشرع الجزائري الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية بموجب المادة 773 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل

¹-شبيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 373.

²-دويدار محمد هاني، العقود التجارية والعمليات المصرفية، -الوكالة بالعمولة، نقل البضائع، البيع بالتقسيط، حساب الودائع، الحساب الجاري، القرض المصرفي، الاعتماد البسيط، الكفالة المصرفية، خطاب الضمان، الاعتماد المستندي، خصم الأوراق التجارية، إدارة الأوراق المالية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1994، ص 72.

³-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص ص 103، 104.

⁴-BEURRIER Jean Pierre, Droit maritime, 2^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2008, 404.

⁵-دويدار محمد هاني، البارودي علي، المرجع السابق، ص 245.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك أو يبين ذلك كتابيا على البضائع إن أمكن».

يعتبر التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية حسب نص المادة 773 من ت.ب.ج التزام ببذل العناية اللازمة، لذلك يكون الناقل مسؤولا عن هلاك أو تلف البضائع¹.

ألزم المشرع المصري بدوره الناقل البحري بالمحافظة على البضائع خلال المرحلة البحرية بموجب المادة 115 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة»².

جعل المشرع المصري عكس المشرع الجزائري التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ عملية النقل بتمتع نتيجة، ذلك أن المادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م تعتبر الناقل مسؤولا مسؤولية كاملة عن أي هلاك أو تلف يحدث بالبضاعة المنقولة وذلك في المدة بين تسلمه البضاعة في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الشأن في ميناء التفريغ، حيث أن البضائع المشحونة على السفينة أثناء عملية النقل تكون داخل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل³.

يلتزم الناقل البحري طبقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وفقا للمادة 3 الفقرة الثانية منها بحفظ البضاعة والعناية بها، بما يلزم ذلك من بذل عناية ودقة تبعا لطبيعة البضاعة ونوعها⁴.

¹- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 151.

²- حسن علي سعيد، المرجع السابق، ص 93.

³- حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 443.

⁴- تنص المادة 3 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

تضمنت المادة 5 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 أيضا مضمون التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع وهي في عهده بأنه التزام بتحقيق نتيجة، وذلك من خلال تحميل الناقل المسؤولية الكاملة لما قد يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو أية أضرار ناتجة عن تأخير تسليمها وهي في عهده، إلا أن المادة ذاتها أعطت للناقل إمكانية التخلص من هذه المسؤولية وذلك في حالة إثبات اتخاذ التدابير المعقولة لتجنب الحادث الذي نشأ عنه الضرر وتبعاته¹.

جاءت قواعد روتردام لسنة 2009 مخالفة لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مسألة التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية إذ تنص المادة 13 الفقرة الأولى منها على ما يلي: «يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية».

تُعتبر عبارة "على نحو ملائم وبعناية" الواردة في المادة 13 من قواعد روتردام لسنة 2009 ذات طبيعة مرنة، وتثير تفسيرات متعددة من حيث مدى العناية أو الملائمة المطلوبة للمحافظة على البضائع وما هو معيارها، هل هي عناية الناقل الحريص أو العناية المعقولة التي يقوم بمثلها الناقل العادي².

2-التدابير الواجب اتخاذها من طرف الناقل البحري من أجل المحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية

يتحدد الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها العديد من التدابير حسب طبيعتها، فقد تقتضي طبيعة بعض البضائع وجوب حفظها في مكان معين بعيدا عن آلات السفينة التي تتأثر

¹-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 443.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 331.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

بالحرارة المرتفعة المتولدة عن تشغيل هذه الآلات، وقد تقتضي طبيعة بعض البضائع حفظها في ثلاجات خاصة كاللحوم والأسماك، وأخيرا قد تقتضي طبيعة بضائع أخرى وجوب تهويتها من آن لآخر تهوية مستمرة طوال فترة وجودها على السفينة¹.

يفرض أيضا الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية أعباء عديدة على الناقل البحري، كإعادة رص البضائع إذا استدعت الحاجة ذلك، أو الاهتمام بتجهيزات السفينة المعدة للمحافظة على البضائع من أدوات التهوية اللازمة والمحافظة على صلاحية الغرف الباردة وغيرها من معدات السفينة، أو التأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها².

لا يقتصر التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع على فترة الإبحار فقط، وإنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلام الناقل للبضاعة ويمتد حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ³.

الفرع الثاني

التزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بعد إنهاء الرحلة البحرية وعند الوصول إلى ميناء التفريغ القيام بتفريغ البضاعة من السفينة (أولا)، ثم تسليمها للمرسل إليه (ثانيا).

¹-الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 306، 307.

²-دويدار هاني، المرجع السابق، ص 259.

³-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 145.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أولاً: التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع من السفينة

يلتزم الناقل البحري بعد وصول البضائع إلى ميناء التفريغ بتفريغ البضائع، وهذا ما نصت عليه المادة 780 من ت.ب.ج كما يلي:

«بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في نص المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ»¹.

ألزمت أيضا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الناقل بتفريغ البضائع من السفينة وفقا للمادة 3 الفقرة الثانية منها التي تنص على ما يلي:

«مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة»، وهو ما نصت عليه كذلك قواعد هامبورغ لسنة 1978 إذ يفهم ذلك من نص المادتين 4 الفقرتين الأولى والثانية البند ب وكذا المادة 5 الفقرة الأولى منها²، كما ألزمت قواعد روتردام لسنة 2009 بتفريغ البضائع وفقا لمادتها 13 الفقرة الأولى¹.

¹- تجدر بنا الإشارة إلى أنه ورد خطأ في نص المادة 780 ت.ب.ج عندما أحال المشرع فيها إلى نص المادة 607 من نفس التقنين، في حين كان عليه الإحالة إلى نص المادة 773 ت.ب.ج والمتعلقة بتحميل البضائع، عكس النص القانوني باللغة الفرنسية الذي جاء صحيحا.

²- تنص المادة 4 الفقرتين الأولى والثانية البند ب من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

2- ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1- بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ بتسليم البضائع له».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

1-العمليات الواجب اتخاذها من الناقل البحري لأجل تفريغ البضاعة من السفينة

يجب على الناقل البحري قبل تفريغ البضاعة من السفينة القيام بعملية فكها.

أ-قيام الناقل البحري بعملية فك البضاعة

يلتزم الناقل البحري عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول القيام بفكها وإخراجها من عنابر السفينة²، فيقصد بفك البضاعة تلك العملية المادية التي تستهدف إخراج البضاعة المستفة في عنابر السفينة وإعدادها من أجل تفريغها³، إذ لا يمكن تفريغ البضاعة من السفينة من دون فكها وإخراجها من العنابر⁴، وتُعتبر عملية فك البضائع التي تحصل في ميناء التفريغ مقابلة لعملية رص وتستيف البضائع في عنابر السفينة في ميناء الشحن⁵.

يجب التنبيه إلى أن عملية فك البضائع تدخل ضمن العمليات التي يفرضها عقد نقل البضائع بحرا على الناقل بحيث إذا أخطأ في تنفيذها وتسبب في ضرر للبضاعة كانت مسؤوليته مفترضة ولا يعفيه منها إلا السبب الأجنبي الذي يقع عبء إثباته على الناقل⁶.

=كما تنص المادة 5 الفقرة الأولى على ما يلي: «يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذ من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته».

¹-تنص المادة 13 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية».

²-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 75.

³-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 540.

⁴-بن حمو فتح الدين، «آثار عقد المناولة المينائية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 311.

⁵-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 540.

⁶-علي حسن سوزان، المرجع السابق، ص 75.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ب-قيام الناقل البحري بعملية إنزال البضاعة من السفينة (تفريغ البضاعة من السفينة)

ينتهي التزام الناقل البحري بالنقل بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه، ويبدأ التزامه بتفريغ البضاعة بنفس العناية التي شحنت بها، وهي عملية عكسية للشحن هدفها إنزال البضاعة من على ظهر السفينة إلى الرصيف في حالة رسو السفينة بعيدة عن الرصيف¹.

تتطلب عملية تفريغ البضائع من الناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة والمحافظة عليها لمنع تعرضها للهلاك أو التلف التي تجعله مسؤولاً أمام الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرر يصيب البضائع أثناء هذه العملية².

يُقصد بتفريغ البضاعة إذا من السفينة تلك العملية المادية التي تتضمن إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيداً عن الرصيف، وتقتضي تفريغ البضاعة بالضرورة قيام الناقل بفكها وإخراجها من عابِر السفينة³.

يتم تفريغ البضاعة من السفينة حسب طبيعة البضاعة وحجمها وكيفية تعبئتها ودرجة تجهيز السفينة، وكل ذلك في ضوء ما استقر عليه العمل في الموانئ أو ما اتفق عليه الأطراف في سند الشحن، وعليه يمكن القول أن التفريغ يخضع لنفس القواعد التي تتبع في تنفيذ عملية شحنها، لهذا يمكن أن يتم التفريغ مباشرة على الرصيف أو بواسطة الصنادل أو أنابيب خاصة إذا تعلق الأمر بالبضائع السائلة أو الحبوب⁴.

¹-بن جيلالي سميرة، «مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 291.

²-عادل علي المقدادي، القانون البحري، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 51.

³-عوض علي جمال الدين، النقل البحري...، المرجع السابق، ص 500.

⁴-الفاقي عاطف محمد، المرجع السابق، ص 87.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

2-الملتزم بعملية تفريغ البضائع في ميناء التفريغ

يعتبر الناقل البحري الملتزم بتفريغ البضاعة طبقا للمادة 215 من ق.ت.ب.م ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، فالأصل إذن تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وتحت مسؤوليته.

لا يعتبر التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع حسب قانون التجارة البحرية المصري متعلقا بالنظام العام إذ يجوز للناقل والشاحن الاتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال عبء الالتزام بالتفريغ¹.

تتم عمليات تفريغ البضائع تحت مسؤولية الناقل البحري، وعليه فإن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ وقبل تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله لكون عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل البحري²، وذلك بموجب المادة 780 من ت.ب.ج.³

تعد عملية تفريغ البضاعة حسب اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من الالتزامات الرئيسية للناقل البحري التي يجب أن يقوم بها بعناية ودقة، لكنها لم تقصد بذلك أن يقوم الناقل بالعملية المادية الفعلية للتفريغ، وإنما أعطت الحرية للناقل أن يحدد اتفاقا أو بالتنظيم مع سلطات الميناء كافة المسائل المتعلقة باستخدام رافعات الرصيف، ومن

¹-العريني محمد فريد، دويدار هاني، المرجع السابق، ص 598.

²-سخري بوبكر، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا، الطبعة الخامسة، دار هوم، الجزائر، 2009، ص 176.

³-تنص المادة 780 من ت.ب.ج على ما يلي: «بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف الميناء».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الذي سيتولى فعلا عمليات تفريغ البضائع¹، إلا أن المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها خلال عملية تفريغها تقع دائما على عاتق الناقل البحري.

جاءت قواعد هامبورغ لسنة 1978 بنفس الأحكام التي أتت بها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في مسألة تفريغ البضائع من السفينة عند انتهاء الرحلة البحرية، إذ تتم هذه العملية تحت مسؤولية الناقل البحري، وهو ما يفهم من نص المواد 4 الفقرة الأولى و 5 الفقرة الأولى والمادة 23 الفقرة الأولى منها، حيث جعلت مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، كما يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده، إذ لا يمكنه التنصل من هذه المسؤولية².

تنص المادة 13 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسلم البضائع وتحميلها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبغناية.

¹-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 34، 35.

²-تنص المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1-مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ». = كما تنص المادة 5 الفقرة الأولى من نفس القواعد على ما يلي: «1-يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته».

وتنص المادة 23 من نفس القواعد على ما يلي: «1-كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر لاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها أو أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغيا».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصل 5 إلى 7، يجوز للناقل أو الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناوالتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد».

لا يعتبر التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع حسب المادة 13 من قواعد روتردام لسنة 2009 متعلقا بالنظام العام، إذ يجوز له أن يتفق مع الشاحن أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تفريغها¹، والشاحن المستندي هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني².

يقع تفريغ البضائع عند وصولها إلى ميناء التفريغ على الناقل البحري في كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978، لكنه طبقا لكل من قانون التجارة البحرية المصري وقواعد روتردام لسنة 2009 يمكن للناقل أن يتفق مع الشاحن بأن يتولى هو أو المرسل إليه عملية تفريغ البضائع.

يجب التنبيه إلى أنه سواء كانت عملية تفريغ البضائع تقع على عاتق الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، إلا أنه عادة ما يعهد بهذه العملية إلى مقاول متخصص والمتمثل في مقاول الشحن والتفريغ التي تتعدد خدماته اتجاه الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وتمثل أهمية كبرى، إذ مهما توفرت للناقل من إمكانيات ووسائل للقيام بعمليات التفريغ فإنه ليس في إمكانه

¹-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 329.

²-قماز إلباز ليلي، «قواعد روتردام والمصطلحات التجارية لـ 2010: تكامل قانوني تسهيلا للتجارة الدولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 43.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الاستغناء عن خدمات هيئات متخصصة ومستقرة بالموانئ ومتوفرة على كل وسائل التفريغ، إذ كلما قامت بهذه العملية وفرت تفريغا جيدا وفي زمن وجيز¹.

يلاحظ أنه إذا استعان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بمقاول الشحن والتفريغ أو شخص متخصص يسأل هذا الأخير عن أخطائه باعتباره تابعا لمن تعاقد معه وهذا وفقا للمادة 915 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.².

يكون مقاول الشحن والتفريغ تابعا وتحت مسؤولية الناقل البحري عند قيامه بعملية تفريغ البضائع، إذ يتولى هذه العملية نيابة عنه، فيكون الناقل البحري مسؤولا عن الأضرار الحاصلة للبضائع أثناء تولي مقاول الشحن والتفريغ لهذه العملية تجاه الشاحن أو المرسل إليه، وهذا ما ذهب إليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها رقم 89457 بتاريخ 2 فيفري 1992³، وقرارها رقم 760238 بتاريخ 06 أكتوبر 2011⁴.

ثانيا: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها

يقع على الناقل البحري الالتزام بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها، فتسليم البضائع عمل قانوني يتحقق بحصوله تنفيذ الناقل لالتزاماته الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا ويترتب عليه انقضاء ذلك العقد⁵، فيعتبر تسليم البضاعة في النقل البضائع بحرا من أهم وأخطر

¹-مستري فاطمة، «مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 78.

²-تنص المادة 915 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا تجاه من طلب خدماته».

³-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 02 فيفري 1992، ملف رقم 89457، نشرة القضاة، عدد 52، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 1997، ص 117.

⁴-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2 أكتوبر 2011، ملف رقم 760238، المجلة القضائية، عدد 2، 2012، ص 196.

⁵-حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري...، المرجع السابق، ص 55.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

المراحل تنفيذًا لعقد النقل البحري، ذلك أنه بإتمامه ينتهي الناقل من تنفيذ التزاماته التعاقدية وما يبقى للأطراف الأخرى إلا الوفاء بما عليها من التزامات عند هذا التسليم¹.

لا ينقضي عقد النقل البحري للبضائع بوصول البضائع المنقولة سليمة إلى جهة الوصول، وإنما يجب أن تسلم إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.²، وكذلك المشرع المصري في المادة 223 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «على الريان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها»³.

تقضي المادة 4 الفقرة الأولى البند ب من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على مدة مسؤولية الناقل البحري كما يلي: «1-مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

ب-وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1-بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

2-بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

3-بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ بتسليم البضائع له».

¹-بودليو سليم، «نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة العلوم الانسانية، عدد 46، قسنطينة، 2016، ص 303.

²-تنص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني».

³-أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 126.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يتضح من هذا النص أن واضعي قواعد هامبورغ لسنة 1978 حاولوا التوفيق بين المصالح المتضاربة للناقلين والشاحنين من جهة أولى، ومن جهة ثانية مسايرة الأوضاع القانونية واللوائح والأعراف والعادات السارية في بلدان مختلفة وخاصة الدول الشاحنة التي في مجملها دولاً نامية ولا تزال عمليات التفريغ والتسليم والعمليات المتصلة بها في مجملها تمارس من طرف شركات وطنية تابعة للقطاع العام تمارس احتكارها لهذا النوع من النشاط كالمؤسسات المينائية في كثير من الدول¹.

وضعت قواعد روتردام لسنة 2009 نصوص قانونية قائمة بذاتها للالتزام الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه أو ممثله، حيث لا توجد مثل هذه النصوص في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978، حيث تناولت هذا الالتزام في المواد 45، 46، 47 وفقاً للترتيب التالي:

- تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول (المادة 45 من قواعد روتردام لسنة 2009).

- تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه (المادة 46 من قواعد روتردام لسنة 2009).

- تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول (المادة 47 من قواعد روتردام لسنة 2009)².

1- تعريف التزام الناقل البحري بتسليم البضائع

نجد أن الاتفاقيات الدولية وقانون التجارة البحرية المصري نصت فقط على التزام الناقل البحري بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها أو ممثله القانوني دون وضع تعريف له، بينما نجد

¹-بودليو سليم، «نهاية مسؤولية الناقل البحري...»، المرجع السابق، ص 313.

²-حمدي وائل أحمد، المرجع السابق، ص ص 73، 74.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أن المشرع الجزائري عرف التزام الناقل بتسليم البضائع في المادة 739 الفقرة الثانية من ت.ب.ج كما يلي: «التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبدائه قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن».

يفهم من نص المادة 739 الفقرة الثانية من ت.ب.ج أن تسليم البضاعة تعتبر عملية قانونية ذات شقين، أولهما: قيام الناقل أو ممثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها، وثانيهما: قبول هذا الأخير استلام البضاعة من الأول، فالتسليم إذن هو العملية القانونية التي بتمامها ينقضي عقد النقل البحري، ومن ثم تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي عهد إليه بنقلها¹.

عرف الأستاذ روني روديير بدوره التزام الناقل بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها بأنها تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل البحري التزامه بتسليم البضائع موضوع عقد النقل البحري إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضائع²، كما عرفه الأستاذ جورج ريبير بأنه التصرف الأخير في عقد النقل البحري، حيث يضع حدا للالتزام الملقى على عاتق الناقل والمتمثل في وصول البضائع سليمة إلى ميناء الوصول ووضعها تحت تصرف المرسل إليه³.

نجد أن الأستاذ عمر الزاهي بدوره عرف التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة على أنه التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والذي يقبلها هذا الأخير⁴.

¹-بودليو سليم، «نهاية مسؤولية الناقل البحري...»، المرجع السابق، ص 304.

²-RODIERE René, DU PONTAVICE Emanuel, Droit maritime, 12ème édition, Dalloz, Paris, 1997, p 358.

³-RIPERT Géorge, Droit maritime, 2ème édition, tom 2, librairie Arthur ROUSSEAU, Paris, 1992, p 466.

⁴-بوقادة عبد الكريم، «اشكالات تسليم البضائع من حيث المكان والزمان على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري»، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، عدد 4، المركز الجامعي تندوف، 2018، ص 227.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يُفهم من كل هذا أن عملية تسليم البضائع تنقسم إلى فعلين ضروريين، الأول قانوني والثاني مادي¹، فالفعل الأول هو اعتبار التسليم واقعة قانونية تنتهي بها فترة العقد تظل قائمة ويظل الناقل خلالها ضامنا لسلامة البضائع، والفعل المادي للتسليم يتمثل في نقل حيازة البضائع من الناقل إلى صاحب الحق فيها².

2- التمييز بين التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع وبين التزامه بتسليمها

يختلف التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع وبين التزامه بتسليمها لصاحب الحق فيها أو ممثله القانوني، فإذا كانت عملية تفريغ البضاعة هي تلك العملية المادية التي يتم بمقتضاها إنزال البضائع من السفينة، فإن عملية تسليم البضائع هي تلك العملية القانونية التي يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو وكيله بعد فحصها والتحقق من مقدارها وحالتها بحيث يتسلمها فعليا وتنتقل إليه حيازتها، وتنتهي بالتسليم مسؤولية الناقل عن البضائع، وينقضي به عقد النقل البحري³.

3- مكان وزمان تسليم البضائع من الناقل البحري لصاحب الحق فيها

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها في المكان والزمان المتفق عليه في سند الشحن، ويكون هذا الشرط ملزما لأطرافه كما يكون ملزما للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن⁴.

¹ - بوعروج حسان، «مسؤولية الناقل البحري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 21.

² - بويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1996، ص 228.

³ - الفقى عاطف محمد، المرجع السابق، ص 611.

⁴ - عبد القادر علي سعدون أميمة، المرجع السابق، ص 352.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أ-مكان تسليم البضائع من الناقل البحري لصاحب الحق فيها

يقوم الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه أو مثله القانوني في ميناء الوصول المتفق عليه في سند الشحن، وهذا ما نصت عليه المادة 782 من ت.ب.ج.¹، وكذا المادة 223 من ق.ت.ب.م.²، وهو ما يفهم من نص المادة 5 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978³، والمادة 12 الفقرة الثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009⁴.

يمكن أن لا يحدد ميناء التفريغ في سند الشحن لكن يسهل معرفته بالنسبة للسفن التي تعمل في خطوط ملاحية منتظمة، فإذا كانت البضائع مشحونة على سفينة تعمل في خط شحن منتظم يمكن استنباط قرينة على تعيين ميناء التفريغ بالنقاط التي يتحدد بها الخط الملاحي⁵.

قد يقع للناقل البحري حادث فجائي يمنعه من تفريغ البضائع وبالتالي تسليمها في ميناء التفريغ المتفق عليه في سند الشحن لصاحب الحق فيها، لذلك أجاز المشرع الجزائري للناقل إنزالها في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن مع تحميله المصاريف الناتجة عن ذلك، وهذا بموجب المادة 781 من ت.ب.ج.⁶، وهو ما لم ينص عليها ق.ت.ب.م.

¹-تنص المادة 782 من ت.ب.ج. على ما يلي: «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».

²-تنص المادة 223 من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «على الريان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها».

³-تنص المادة 5 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المدة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المدة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة».

⁴-تنص المادة 12 الفقرة الثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «لأغراض تحديد مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها...».

⁵-محمد هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 22.

⁶-تنص المادة 781 من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكن إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ب- زمان تسليم البضائع من الناقل البحري لصاحب الحق فيها

لا يقتصر التزام الناقل البحري على إيصال البضاعة في الحالة التي استلمها عليها من حيث الكم والكيف وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها في سند الشحن¹، وإذا لم يتفق عليها ففي الآجال المعقولة، فلمدة إنجاز النقل البحري أهميتها البالغة نظرا لتعرض البضائع لتقلبات الأسعار فإن صادف يوم لتسليم فعلي للبضائع هبوطا في أسعارها لا شك أن الأمر يصيب المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير في تسليمها إليه، مما يستوجب بالرجوع بالتعويض على الناقل البحري، ومن جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تفرض عليه تسليم البضائع في زمان محدد، ويؤدي تأخير الناقل في تسليمها إليه إلى إمكانية إثارة مسؤوليته².

كما يكتسي زمان تسليم البضائع أهمية بالغة نظرا للآثار القانونية المترتبة عنه لأنه الحد الفاصل بين نهاية التزامات الناقل وبداية التزامات المرسل إليه الذي استلم البضاعة من جهة، كما يعتبر الميعاد القانوني لتقديم التحفظات والمطالبات القضائية وانطلاق مدة تقادم الدعاوى التي ترفع على الناقل من جهة أخرى³.

نجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى زمان تسليم البضائع لصاحب الحق فيها رغم أهمية هذا الزمان، إلا أنه يفهم من نص المادة 775 الفقرة الأولى من ت.ب.ج يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة⁴، كما نجد أن المشرع المصري في قانون التجارة البحرية لم يجعل

=وتكون مصاريف إرسالها ثانية على عاتق الناقل، إلا في الحالات التي يكون فيها الامتناع عن إفراغ البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة».

¹-فتاحي محمد، «مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ»، مجلة الحقيقة، عدد 35، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2015، ص ص 58.

²-دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 366.

³-كراش ليلى، المرجع السابق، ص 244.

⁴-تنص المادة 775 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: «يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فالبطريق العادي».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

تحديد زمان تسليم البضائع من البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن إلا أنه تناولها بمعرض تنظيم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع إلى من له الحق في تسلمها¹.

يمكن بناء على ما تقدم أن يكون زمان تسليم البضائع لصاحب الحق فيها في الحاليتين التاليتين:

-حالة اتفاق أطراف عقد النقل البحري للبضائع على زمان تسليم البضائع لصاحب الحق فيها: يخضع الاتفاق على زمان تسليم البضائع لصاحب الحق فيها لإرادة الأطراف في عقد النقل البحري للبضائع والذي قد يكون صريحا أو ضمنيا، فيكون صريحا حين يذكر زمان تسليم البضائع بسند الشحن البحري رغم أنه ليس إلزاميا ذكره، كما قد يكون ضمنيا وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل في خط سير منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يتحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ².

-حالة عدم اتفاق أطراف عقد النقل البحري للبضائع على زمان تسليم البضائع لصاحب الحق فيها: يلتزم الناقل البحري في حالة عدم الاتفاق على زمان تسليم البضائع بإيصال البضاعة في زمان معقول، ويترك تقدير ذلك لقاضي الموضوع، ويستطيع الشاحن أو المرسل إليه أن يستند في إثبات مسؤولية الناقل عن التأخير إلى الجداول التي يعلنها الناقل بين فترة وأخرى، حيث يبين في تلك الجداول تواريخ وصول السفن إلى الموانئ المختلفة، فجرى العرف البحري على التسامح في قدر معقول من التأخير بسبب ظروف خاصة بالرحلة البحرية، كأن يغير الناقل الطريق المعتاد لسير السفينة إذا اقتضت الضرورة ذلك، فلو تأخر الناقل بسبب انحرافه عن طريق السير المعتاد لإنقاذ أرواح بشرية، فإن الناقل غير مسؤول عن التأخير³.

¹-دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع...، المرجع السابق، ص 35، 36.

²-بوقادة عبد الكريم، «إشكالات تسليم البضائع...»، المرجع السابق، ص 236، 237.

³-الجزائري هشام رمضان، «مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة الخليج العربي، مجلد 13، عدد 3، العراق، 1981، ص 88.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

4-الأشخاص الذين يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع لهم في ميناء التفريغ

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع في ميناء التفريغ لصاحب الحق في تسلمها أي الحامل لسند الشحن البحري، إلا أنه في حالات معينة يمكن له تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها ولو لم يظهر سند الشحن البحري.

أ-تسليم البضائع بموجب سند الشحن البحري

يتم تسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء التفريغ إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها.

أ-1-تسليم البضائع للمرسل إليه بموجب سند الشحن

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء التفريغ إلى صاحب الحق فيها، وصاحب الحق في تسلم البضائع هو الحامل الشرعي لسند الشحن، وهذا ما نصت عليه المادة 782 من ت.ب.ج.¹، والمادة 223 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «على الريان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها».

يتوجب على الناقل البحري التحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم، فتسليم البضائع إلى مؤسسة الميناء لا يعتبر تسليم قانونيا لصاحب الحق فيها، وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها رقم 112383 في قضية شركة كات ضد أوبديار ألمانيا².

¹-تنص المادة 782 من ت.ب.ج. على ما يلي: «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».

²-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 01 جانفي 1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، عدد 3، 1994، ص 132.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يجرى تسليم البضائع عادة لمن كان حائزا على سند الشحن، فإذا كان هذا السند اسميا يتوجب تسليم البضاعة لمن كان اسمه واردا فيه أو لمن انتقل إليه بطريقة حوالة الحق، أما إذا كان سند الشحن لأمر فتسلم البضاعة لمن صدر السند باسمه مقتريا بشرط الأمر أو إلى المظهر إليه الأخير، أما لو كان سند الشحن لحامله التزم الناقل بتسليم البضاعة إلى من يتقدم إليه ويبيده سند الشحن لحامله¹، ففي حالة تسلم المرسل إليه البضاعة من الناقل مقابل تسلمه نسخة من سند الشحن تفقد النسخ الأخرى قيمتها القانونية طبقا لنص المادة 786 من ت.ب.ج.²، والمادة 202 الفقرة الثالثة من ق.ت.ب.م.³.

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

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

ذهب المشرع المصري إلى خلاف ماذهب إليه المشرع الجزائري في حالة تقدم عدة أشخاص في ميناء التفريغ للمطالبة بالبضائع إذ تنص المادة 225 من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم

¹-المقدادي عادل علي، القانون البحري...، الطبعة الخامسة، ص 123.

²-تنص المادة 786 من ت.ب.ج. على ما يلي: «عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها».

³-تنص المادة 202 الفقرة الثالثة من ق.ت.ب.م. على مايلي: «ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

البضائع، وجب تفضيل حامل -النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى .

وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتهما أسبق تاريخا».

يمكن أن لا يتقدم أي شخص لاستلام البضاعة رغم تعيين ميعاد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو حصول الإعلان بذلك، ففي هذه الحالة ما على الناقل البحري إلا التخلص من تبعة البضائع بطلب إيداعها في المخازن بعد إعلام الشاحن والمرسل إليه بذلك إذا كان معروفا وفقا للقانون الجزائري¹.

أ-2-تسليم البضائع لوكيل الحمولة باعتباره وكيلا عن المرسل إليه في تسلم البضائع

عالج المشرع الجزائري وكيل الحمولة في المواد من 621 إلى 630 من ت.ب.ج وبين أحكامه، إذ عرفه في المادة 621 كما يلي: «يعد وكيلا بحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم»، أما المشرع المصري فقد نظم أحكام وكيل الحمولة في المواد من 145 إلى 147 ق.ت.ب.م.². يعتبر وكيل الحمولة وكيلا عن المرسل إليهم في تسلم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة، فهو لا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية كتسليم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل، وإبداء التحفظات بشأن البضاعة، من هنا كانت

¹-**BOUKHATMI Fatima**, Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université d'Oran, Oran, 2002, p163.

²-انظر المواد من 145 إلى 147 من ق.ت.ب.م.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

صفته كوكيل تفرض عليه التحقق من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتيقن من مطابقتها لأوصاف سند الشحن، والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه¹.

جرت العادة أن يتولى وكيل الحمولة تسلم البضاعة جملة واحدة من الناقل البحري ثم يتولى تسليم لكل مرسل إليه ما يخصه من البضائع، وبذلك تتحقق الغاية الأصلية من اللجوء إلى وكيل الحمولة والمتمثلة في عدم تعطيل السفينة في الميناء انتظارا لحضور جميع المرسل إليهم لتسلم بضائعهم².

ب- تسليم البضائع في حالة عدم وجود سند الشحن البحري

حددت قواعد روتردام حالات محددة يمكن فيها للناقل البحري تسليم البضائع فيها عند عدم وجود سند الشحن البحري، كما أظهر الواقع العملي تسليم البضائع بموجب خطاب الضمان.

ب-1- السماح للناقل البحري بتسليم البضائع في حالة عدم وجود سند الشحن للمرسل

إليه وفقا لقواعد روتردام لسنة 2009

يمكن للناقل البحري وفقا لقواعد روتردام لسنة 2009 تسليم البضائع للمرسل إليه دون سند الشحن وذلك في حالات محددة واردة في المادة 47 الفقرة الثانية منها³.

¹- شبيخي محمد أمين، «وكيل السفينة في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 99.

²- دويدار محمد هاني، موجز القانون البحري...، المرجع السابق، ص 246.

³- تنص المادة 47 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «دون مساس بالفقرة 1 من المادة 47، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

أ- إذا تعذر تسليم البضائع،

1- لأن الحائز، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة 43، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو

2- لأن الناقل رفض تسليمها لأي شخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو وافي أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية 10 (أ) من المادة 1، أو

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ب-2- قيام الناقل البحري بتسليم البضائع في حالة غياب سند الشحن مقابل خطاب

الضمان البحري

يحدث عمليا عند تنفيذ عقود نقل البضائع بحرا أن تصل البضائع المنقولة إلى ميناء الوصول دون وصول سند الشحن الذي يخول للمرسل إليه استلام البضائع من الناقل البحري، وهذا الأمر قد يعرضه لخسائر فادحة نتيجة لتأخر استلامها¹.

أفرز الواقع العملي حلا للإشكالات الناجمة عن عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه لغياب سند الشحن، يتمثل في إصدار المرسل إليه خطاب ضمان بحري يتعهد بموجبه أنه صاحب الحق في استلام البضاعة، كما يتعهد بتسليم سند الشحن للناقل فور وصوله إليه مقابل استرداد

3- لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز، لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، ب- يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقا للفقرة الفرعية 2 (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9، أنه هو الحائز،

ج- يعوض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية 2 (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولا تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية 2 (هـ) من هذه المادة، ويجوز للناقل أن يرفض إتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان واف في حدود المعقول،

د- الشخص الذي يصبح حائزا لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية 2 (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقا أخرى غير الحق في المطالبة بتسليم البضائع،

هـ- بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين 2 (ب) و 2 (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزا بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكنا في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزا، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزا، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع».

¹-موسى محمد ابراهيم، خطابات الضمان الملاحية -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص ص 88، 89.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

خطاب الضمان¹، إلى جانب هذا يتعهد فيه بتحمل المسؤولية الناتجة عن استلامه لبضائع ظهر أنه غير مالك لها²، متعهدا بتعويض الناقل عما قد يتحمله من مسؤولية مباشرة أو غير مباشرة³.

يجب التنبيه إلى أنه لا يمكن تصور استعمال خطاب الضمان البحري مقابل استلام البضائع عندما يتم نقل البضائع من خلال سند شحن إلكتروني، إذ في هذه الحالة لن يكون بالإمكان الحديث عن تأخر وصول سند الشحن، أو الحديث عن خسائر أو أضرار يمكن أن تلحق بالمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، ففي هذه الصورة سيتم تبادل المستندات إلكترونيا من خلال شبكات الاتصال الدولية، حيث تظهر وتتبادل الرسائل بمجرد إصدارها ومن ثم لن تكون هناك حاجة إلى تتبع ورود مستندات الشحن حيث تيرم وتظهر وتصل إلكترونيا⁴.

المبحث الثاني

التزامات أصحاب الحق في البضاعة الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا

يبرم عقد نقل البضائع بحرا بين الناقل البحري والشاحن، وباعتبار هذا العقد يعتبر عقد ملزم للجانبين ومن عقود المعاوضة، فمن المسلم به أن هذا العقد يضع التزامات على الشاحن (المطلب الأول) باعتباره صاحب الحق في البضاعة.

يفرض عقد نقل البضائع بحرا التزامات على المرسل إليه التي ترسل إليه البضاعة رغم أنه ليس طرفا في العقد، ورغم اعتبار عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة للجانبين وتتحصر آثاره بين المتعاقدين (المطلب الثاني).

¹-قماز إدياز ليلي، «خطاب الضمان لغياب سند الشحن -آلية عملية ببدائل قانونية-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 15.

²-موسى محمد إبراهيم، خطابات الضمان الملاحية...، المرجع السابق، ص 88.

³-قماز إدياز ليلي، «خطاب الضمان لغياب سند الشحن...»، المرجع السابق، ص 15.

⁴-موسى محمد إبراهيم، خطابات الضمان الملاحية...، المرجع السابق، ص 89، 90.

المطلب الأول

الالتزامات الشاحن الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا

يعتبر الشاحن طرفا أساسيا في عقد نقل البضائع بحرا، إذ هو الذي يتعاقد مع الناقل البحري من أجل نقل بضائع خاصة به أو بغيره.

يرتب عقد نقل البضائع بحرا على الشاحن باعتباره طرفا أساسيا في هذا العقد التزامين، إذ يضع على عاتقه التزامات متعلقة بالبضاعة محل العقد (الفرع الأول)، والتزامه بدفع أجرة النقل البحري (الفرع الثاني)، وهذا كله من أجل تمكين الناقل البحري الوفاء بالتزاماته.

الفرع الأول

الالتزامات الشاحن الخاصة بالبضائع

يلتزم الشاحن بموجب عقد نقل البضائع بحرا بتجهيز البضاعة محل العقد (أولا)، لتسليمها بعد ذلك للناقل البحري من أجل نقلها (ثانيا).

أولا: التزام الشاحن بتجهيز البضاعة محل عقد نقل البضائع بحرا

يلتزم الشاحن قبل تسليم البضائع للناقل البحري تجهيزها تجهيزا كاملا، وذلك بتغليفها وتعليمها.

1- التزام الشاحن بتغليف البضائع قبل تسليمها للناقل البحري

انفردت قواعد روتردام لسنة 2009 بالتطرق إلى التزام الشاحن بعملية تغليف البضائع قبل تسليمها للناقل بموجب المادة 27 الفقرة الأولى منها¹، دون غيرها من الاتفاقيات الدولية، إلا أنه يفهم من نص المادة 4 الفقرة الثانية البند ن من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنها تلزم الشاحن بتغليف البضائع حيث تنص على ما يلي: «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

¹ - تنص المادة 27 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات».

ن-عدم كفاية التغليف».

نجد أن لا المشرع الجزائري ولا المشرع المصري نص صراحة على التزام الشاحن بعملية تغليف البضائع، إلا أنه يمكن أن يستشف من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المقررة بنص المادة 803 البند ج من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة مما يلي:

ج-أخطاء الشاحن ولاسيما التحريم أو التكييف أو تعليم البضائع».

يمكن مع عدم وجود نص صريح في التقنين البحري الجزائري يلزم الشاحن بعملية تغليف البضائع تطبيق أحكام المادة 43 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

«إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحريمه، وجب على المرسل القيام بالتحريم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة».

يقوم الشاحن بتغليف البضائع محل عقد نقل البضائع بحرا إذا كانت طبيعتها تقتضي تغليفها لغرض نقلها بكيفية تقيها الهلاك أو التلف¹، فتعتبر عملية تغليف البضائع وتحريمها أحد الأسباب الأساسية لتأمين حمايتها أثناء مرحلة النقل البحري².

أ-تعريف عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن

تعرف عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن بأنها عملية وضع البضاعة داخل صناديق أو كراتين أو عبوات أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية وتحمل نقلها في

¹-باسم محمد صالح، القانون التجاري، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الاشتراكي، منشورات دار الحكمة، بغداد، 1987، ص 189.

²-دياب حسن، المرجع السابق، ص 90.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الظروف العادية ومناولتها المتتالية أثناء عملية نقلها بحرا¹، ولتقوية تغليف البضائع حتى تصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها أثناء عملية نقلها إحاطتها بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية، كما يعرف التغليف أيضا بأنه وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل، وعليه فإن سوء التغليف أو عدم كفايته سينقص حتما من قدرة البضاعة على تحمل مراحل النقل البحري وظروفه ويعرضها للضرر².

يعتبر مفهوم تغليف البضاعة من طرف الشاحن قبل تسليمها للناقل البحري مفهوم نسبي، يختلف باختلاف البضاعة وطبيعة الرحلة البحرية ومدتها، فما يعتبر تغليفا كافيا بالنسبة لبعض البضائع قد يعد غير كاف لنوع آخر من البضائع، وتعود مسألة تحديد كفاية التغليف من عدمه إلى السلطة التقديرية لقضاة الموضوع³.

ب- ظهور الحاويات كوسيلة جديدة لتغليف البضائع

أدى ابتكار أسلوب النقل بالحاويات إلى خلق ثورة في مجال صناعة النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة، فنتيجة للمستجدات والتطورات المتلاحقة في أنماط التجارة البحرية، أصبح النقل بالحاويات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم نظرا للخدمة التي قدمتها لمنظومة النقل من الباب إلى الباب⁴، فتعرف الحاوية حسب Nicole LACASSE بأنها صندوق خشبي أو حديدياً وبلاستيكياً بأبعاد موحدة تضع فيه البضائع.

تتمثل الامتيازات التي يقدمها هذا النوع من التغليف ملائمة لجميع وسائل النقل المختلفة، كما يسمح في التخفيض في مدة عملية مناولة البضائع، لأن الحاوية تضمن نقل البضائع بدون

¹-BOBONGO Louis Chrysos, Le prix dans le contrat de transport de marchandises, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université Panthéon- Sorbonne, Paris, 2016, p 140.

²-لعطير عبد القادر، ملحم باسم محمد، المرجع السابق، ص 332.

³-صرخوه يعقوب يوسف، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد»، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، الكويت، 1984، ص 173.

⁴-قماز ليلي، «دور الحاويات في المساس بالأمن...»، المرجع السابق، ص 48.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

إعادة شحنها على الرغم من تعدد الوسائط التي تنقل فيها، إضافة إلى ذلك فهي تحقق حماية أكبر للبضائع ضد التلف والضياع لأن البضائع تنقل من قبل الناقل في حاوية مختومة لا تفتح إلا عند وصولها إلى المرسل إليه¹.

يعرف الأستاذ ابراهيم المكي الحاوية أيضا على أنها وعاء الشحن التي تعد صندوق أو سحارة أو ما شابه ذلك، تستعمل في تجميع بضائع بداخلها سائبة أو مغلفة تغليفا بسيطا بقصد نقلها من مكان إلى آخر بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر من وسيلة للنقل، دون حاجة إلى إعادة شحنها وتكون صالحة للاستعمال لمرات عديدة².

عرفت قواعد روتردام لسنة 2009 بدورها الحاويات في المادة 1 الفقرة السادسة والعشرون التي تنص على ما يلي: «الحاوية» تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك».

تتميز الحاويات بأنها عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حد الآن وسيلة التغلفة الأكثر أمنا، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع، فالنقل مثلا بالحوايات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحد من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلف بإحكام³، وتختلف الحاويات على حسب الاستعمال المخصصة من أجله، حيث تنقسم إلى نوعين:

¹- كراش ليلي، المرجع السابق، ص 22.

²- مكي ابراهيم، «أوعية الشحن (الحاويات)»، مجلة القانون والاقتصاد، العددان 1 و2، جامعة القاهرة، 1975، ص 8.

³- قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 153.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

النوع الأول: حاويات البضائع العامة: تتميز هذه الحاويات بأنها غير مخصصة لأنواع معينة من البضائع وتتضمن عدة أنواع¹.

النوع الثاني: حاويات البضائع الخاصة: تعتبر حاويات البضائع الخاصة حاويات ذات تصميم خاص، فتنوع أشكالها حسب نوع البضائع².

ج-الهدف من تغليف البضائع من طرف الشاحن قبل تسليمها للناقل البحري

يتمثل الهدف الأساسي من تغليف البضائع من طرف الشاحن قبل تسليمها للناقل البحري المحافظة عليها وحمايتها، فقد يؤدي عدم التغليف الجيد للبضائع خسارتها أو نقص في كميتها³.

يجب على الشاحن عند قيامه بعملية تغليف البضائع أن يفي هذا التغليف بتحمل مخاطر الرحلة البحرية مثل الأمطار الإستوائية والحرارة، كما يلتزم الشاحن بأن يراعي حجم الصناديق التي توضع البضائع فيها ووزنها وشكلها نظرا لأهمية ذلك في مواجهة مخاطر النقل وإعادة الشحن وإمكانات السفينة الناقلة وعنابرها، كما يلتزم بطلاء هذه الصناديق بمادة عازلة للماء أو مادة مانعة للصدأ إذا كان تعرضها للماء أمرا ممكنا ومحتملا، كما يتعين على الشاحن إذا كان شحن البضائع على سطح السفينة بأن يضعها في صناديق أمتن فيما لو تم شحنها على السطح⁴.

¹-حاويات مخصصة للاستعمال العام، حاويات ذات السقف المفتوح، حاويات مسطحة، حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة. انظر، بوقادة عبد الكريم، خلخال جوهر، «نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني»، مجلة تحولات، مجلد 2، عدد 1، جامعة ورقلة، 2019، ص 392.

²-الحاويات العازلة، الحاويات الثلجية، الحاويات ذات التهوية، الحاويات الصهرجية. انظر، قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط...، المرجع السابق، ص ص 152، 153.

³-YESSAD Houria, Le contrat de vente internationale de marchandises, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université Mouloud MAMMERI, Tizi-ouzou, 2008, p 305.

⁴-دياب حسان، المرجع السابق، ص 91.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لذلك نجد أن عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وحسب طبيعة الرحلة ومدتها، ولا يكون تغليف البضائع كافيا إذا اقتصر على مجرد حفظ البضاعة بداخل التغليف، بل يجب أن يكون التغليف من الصلابة والمتانة بحيث يتحمل ما قد يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة عند رصها في العنبر أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق¹، لكن يجب التنبيه إلى أن هناك من البضائع من تسلم للناقل دون تغليفها نظرا لطبيعتها كالسيارات، فإن عدم تغليف البضائع في هذه الحالة لا يشكل خطأ من الشاحن، ولا يعد ذلك من باب التحفظ الذي يمكن للناقل البحري التمسك به لإعفائه من المسؤولية، إذ أن العرف جرى على نقل السيارات من دون تغليف، ومن ثم على الناقل البحري ممارسة العناية بالبضائع غير المغلفة، وعليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة وتبقى المسؤولية قائمة عما يلحق البضائع من ضرر إلا إذا أثبت أحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية بشكل قانوني².

2-التزام الشاحن بتعليم البضائع قبل تسليمها للناقل البحري

يجب على الشاحن أن يقوم بتعيين البضائع المسلمة للناقل تعيينا كافيا عن طريق وضع العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوعها، ويقصد بذلك وضع بطاقات على البضائع المغلفة تحمل مجموعة من البيانات، يتم وضعها بطريقة تجعل قراءتها ميسورة ولا تسمح بزوالها أثناء عملية النقل، هذا ما يفهم من نص المواد 752 البند أ والمادة 755 البند ب من ت.ب.ج³،

¹ -**طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري -دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 296.

² -**ZAHY Amar**, Droit des transports,cadres juridiques et institutionnels contrat de transport de marchandises, tome1, Office des publications universitaires, Alger, 1991, p 192.

³ -تنص المادة 752 البند أ من ت.ب.ج على ما يلي: «يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه: أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف على البضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها».

كما تنص المادة 755 البند ب من ت.ب.ج على ما يلي: «يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

وهذا ما نصت عليه المادة 201 من ق.ت.ب.م كما يلي: «يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبدو قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة».

ألزمت المادة 3 الفقرة الثالثة البند أ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الناقل بتعليم البضائع إذ تنص على ما يلي: «على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع 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»، وهذا ما ذهبت إليه المادة 15 الفقرة الأولى البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978¹، والمادة 36 الفقرة الأولى البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009².

=ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة».

¹-تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:

أ- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن».

²-تنص المادة 36 الفقرة الأولى البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-تتدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية:

ب-العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أ-الشروط الواجب توافرها في العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع

يجب أن تتوفر في العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع قبل تسليمها للناقل البحري من أجل نقلها على مجموعة من الشروط، تتمثل فيما يلي:

أ-1-واجب أن تكون العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع كافية للتعريف بها

لم تنطرق الاتفاقيات الدولية ولا التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري على وجه التفصيل للمعلومات المكونة للعلامات، أمام هذا الوضع تركت مسألة تحديد العلامات الرئيسية للتأكد من تعليم البضاعة لقضاة الموضوع على اعتبار أنها مسألة واقعية، مع الأخذ بعين الاعتبار دور الأعراف التجارية في تحديد هذه العلامات، ومن الأمثلة عن البيانات المكونة للعلامات نجد نوع البضاعة وصنفها، الرقم التسلسلي وأبعاد الطرود واسمي المرسل والمرسل إليه ومكان التسليم، بالإضافة إلى بعض المعلومات الثانوية المرغوب فيها كاسم المخزن الذي جاءت منه البضاعة وتاريخ التسليم واسم الناقل¹.

يجب عل الشاحن أن يعلم كل طرد بحروف مقروءة على الأقل 10 سم ارتفاعا وكذا تعيين الجهة العليا من السفلى للطرد وذلك لتسهيل معرفة الطرود سواء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وتفاذي الأخطاء التي تكون في وثائق الشحن، فتعليم البضائع يقتضي أن يكون واضحا².

أ-2-واجب بقاء العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع مقروءة حتى نهاية

الرحلة البحرية

يجب على الشاحن حسب النصوص القانونية بتقديم البضائع للناقل البحري وعليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة محكمة وظاهرة بحيث تظل قراءتها ميسورة

¹-دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري...، ص 203.

²-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 165.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

حتى نهاية الرحلة البحرية لتسهيل الناقل التعرف على طبيعتها وتخصيصها بالمعاملة التي تلائمها¹، ويجب لكي تؤدي العلامات التي يضعها الشاحن على البضاعة الدور المنوط بها في تعريف البضاعة في ميناء الوصول أن تبقى مقروءة حتى نهاية الرحلة البحرية، حيث تشترط شركات النقل البحري على الشاحنين وضع العلامات على واجهتين عل الأقل للطرود، مع تفضيل تدوينها باللون الأسود الداكن، دون التفرقة بين الحروف أو الرموز أو الشعارات، وكذا رسومات الحيوانات التي يصعب معها التعرف على البضاعة في ميناء الوصول².

ب- خضوع تعليم البضائع الخطرة من طرف الشاحن لإطار قانوني خاص بها

ازدادت في السنوات الأخيرة خاصة مع عصر التطور والتقدم التكنولوجي عملية نقل البضائع الخطرة بصفة خاصة وارتفاع معدل تداولها نتيجة التوسع في مجال الصناعات الكيماوية، ونظرا لخطورة هذه المواد وما قد ينجم عنها من أضرار نتيجة أي تقصير في اتخاذ ما يلزم من إجراءات أثناء نقلها، مما يؤدي إلى وقوع حوادث تصل إلى درجة الكوارث وما ينجم عنها من أضرار قد تصيب الإنسان والكائنات الحية الأخرى والممتلكات والبيئة، قامت الدول بتنظيم عملية نقل هذا النوع من البضائع من خلال تشريعاتها الوطنية، وكذا على المستوى الدولي صدرت العديد من النصوص القانونية من أجل توحيد الأحكام المنظمة لعملية نقل البضائع الخطرة³.

ب-1- تعريف البضائع الخطرة

يعتبر تعريف البضائع الخطرة في مجال النقل عموما والنقل البحري بصفة خاصة من المواضيع المثيرة للجدل والاختلاف ما بين القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية، وذلك نظرا

¹-حمدي كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 74.

²-دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري...، المرجع السابق، ص ص 203، 204.

³-زروالي سهام، «إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة»، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 13، جامعة باتنة 1، باتنة، 2018، ص 422.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لغموض مفهومها من جهة وحصر أنواعها من جهة أخرى¹، فنجد تعريف موسع لهذه البضائع وتعريف ضيق لها.

يقوم التعريف الموسع للبضائع الخطرة على فكرة أساسية تقضي أن البضائع الخطرة ليست فقط تلك التي تشكل خطورة بسبب طبيعتها المادية أو الفيزيائية، وإنما البضاعة تكون خطرة أيضا استنادا إلى المفهوم الموسع بالنظر إلى ظروف التي تحصل عند نقلها، فإذا ما أدت هذه الظروف إلى تأخير النقل أو خضوع البضاعة للحجز، أو إصدار أوامر قضائية بوضع اليد عليها، فإن هذه جميعا تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية²، أما التعريف الضيق للبضائع الخطرة يقوم على فكرة مفادها أن البضائع الخطرة هي تلك البضائع التي قد تؤدي بسبب طبيعتها أو خواصها أو طريقة رصها إلى تعريض أرواح المسافرين أو البيئة إلى خطر، ومعنى ذلك أن هذا التعريف يقتصر على البضائع الخطرة ماديا أو فزيائيا فقط.

يمكن تعريف إذن البضائع الخطرة أنها أي مادة صلبة أو غازية أو سائلة، قد تؤدي البشر والأحياء الأخرى والممتلكات على حد السواء، كما يمكن أن تكون آكلة أو سامة أو مؤكسدة أو خطرة كيميائيا، أو ذات خواص تجعلها خطرة بسبب بعض الظروف الملازمة³.

ب-2- النصوص القانونية التي تلزم الشاحن بتعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا

ألزمت النصوص القانونية سواء الدولية أو الوطنية الشاحن بتعليم البضائع الخطرة.

ب-2-أ- النصوص القانونية التي تلزم الشاحن بتعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا

على المستوى الدولي

نظمت الاتفاقيات الدولية كيفية تعليم البضائع الخطرة محل عقد نقل البضائع بحرا من

طرف الشاحن، كما يلي:

¹ - زروالي سهام، «النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة»، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، عدد 5، جامعة حسينة بن بوعلی، الشلف، 2017، ص 178.

² - فيصل عمار، «المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 306.

³ - زروالي سهام، «إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل...»، المرجع السابق، ص 444.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

-اتفاقية SOLAS المنظمة لنقل البضائع الخطرة بحرا-

تعرف اتفاقية SOLAS باسم الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر، قضت هذه الاتفاقية بأن البضاعة التي بسبب طبيعتها وخواصها أو طريقة رصها من المحتمل أن تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين للخطر، أو من شأنها أن تؤدي إلى تعريض سلامة السفينة للخطر محظورة نهائياً¹، بمعنى أن هذه الاتفاقية منعت شحن البضائع الخطرة²، ومع ذلك فإن الاتفاقية تركت مسألة تحديد نوع البضاعة كونها خطرة أو لا للحكومات المتعاقدة في الاتفاقية.

لم تدخل اتفاقية SOLAS حيز التنفيذ، مما أدى بقوانين الدول المتعاقدة والسلطات القضائية المختصة اتخاذ القرار حول تعريف البضائع الخطرة والتعامل معها، وهذا ما أدى إلى نتيجة غير مقبولة وهي تنوع التشريعات المنظمة للبضائع الخطرة، وفي الوقت نفسه تعدد وتنوع الممارسات بصدد التعامل مع البضائع الخطرة³.

عدلت اتفاقية SOLAS عدة مرات، وذلك سنة 1929 غير أن هذا التعديل لم يأتي بأي جديد، ثم عدلت سنة 1948 حيث أضاف هذا التعديل فصلاً كاملاً وهو الفصل السادس المتعلق بنقل الحبوب والبضائع الخطرة، ولم يدخل هذا التعديل حيز التنفيذ إلا سنة 1958، أما التعديل الثالث كان سنة 1960، وأخيراً التعديل الرابع لسنة 1974، حيث نجد أن الفصل السابع من هذه الاتفاقية قد منع نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر باستثناء حالة ما إذا هذه البضائع تنقل على نحو مطابق تماماً مع نصوص اتفاقية SOLAS لسنة 1974⁴.

يحظر الفصل السابق من اتفاقية SOLAS لسنة 1974 نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر باستثناء حالة ما إذا كانت هذه البضائع تنقل على نحو مطابق تماماً مع نصوص اتفاقية

¹-OZBEK Melten Deniz Güner , The carriage of dangerous goods by sea, Springer-Verlag, Berlin, 2008, p 5.

²-زروالي سهام، «النظام القانوني لعملية النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 183.

³-عطية وليد خالد، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015، ص 22.

⁴-زروالي سهام، «إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل...»، المرجع السابق، ص ص 447، 448.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

SOLAS لسنة 1974، التي تشترط على الحكومات المتعاقدة ضرورة إصدار التعليمات التفصيلية حول سلامة رزم و رص وتعليم البضائع الخطرة، التي تتضمن بالضرورة اتخاذ التدابير الاحترازية الضرورية لتحقيق سلامة البضائع الأخرى¹.

-مدونة IMDG (مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطرة)

تعود البوادر الأولى لنشأة مدونة IMDG إلى مؤتمر اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر SOLAS لسنة 1960، حيث كان من بين أهم التوصيات التي خرج بها هذا المؤتمر ضرورة تبني قانون دولي موحد ينظم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة²، واستجابة لهذه التوصيات فإن لجنة السلامة البحرية MSN شكلت مجموعة عمل في نقل البضائع الخطرة للتحضير لمثل هذه المدونة، وفي سنة 1965 حصل تقدم جيد في التحضير لمثل هذه المدونة، ونتج عنه وجود وثيقة أصبحت تعرف اليوم بمدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطرة³.

تضم مدونة IMDG لقائمة بالمواد الخطرة التي تنتقل بحرا والتي تشمل على أكثر من 1000 مادة خطرة، وتتكون من خمسة أجزاء، الجزء الأول عبارة عن مقدمة عامة لهذه المدونة، أما الجزء الثاني والثالث والرابع يتضمن معلومات تقنية تفصيلية لبعض البضائع الخطرة الخاصة والتي تقسم بدورها إلى تسعة أصناف مختلفة⁴، تتمثل فيما يلي:

المتفجرات، الغازات المضغوطة، السوائل القابلة للاشتعال، المواد الصلبة القابلة للاشتعال، السموم، المواد المؤكسدة، المواد المشعة، المواد الآكلة، المواد الخطرة المتنوعة⁵، بينما الجزء الخامس هو ملحق للقانون، وكل فصل تسبقه مقدمة توضح خصائص وتعريف

¹- عطية وليد خالد، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة...، المرجع السابق، ص 25.

²- زروالي سهام، «النظام القانوني لعملية النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 183.

³- عطية وليد خالد، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة...، المرجع السابق، ص 25.

⁴- زروالي سهام، «إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل...»، المرجع السابق، ص 448.

⁵- سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي (البحري، الجوي، البري، النهري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 78.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

البضاعة وتحديد الإجراءات والشروط التفصيلية الخاصة بعملية نقلها، وكيفية رصها وعزلها وكذا الدرجة التي يجب أن تكون فيها البضاعة الخطرة عن البضائع الأخرى العادية عند نقلها بواسطة السفن¹.

نجد أن مدونة IMDG بعد وصفها لقائمة بالمواد الخطرة التي تنقل بحرا تنص على ضرورة قيام الشاحن بوضع علامات وملصقات على الطرود والحاويات التي تحمل مثل هذه المواد، وكذلك تحديد الاسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية، بحيث يوضع الاسم بين قوسين على أن تكون على جانبي الطرد أو الحاوية².

-اتفاقية ماريبول 1973-1978 MARPOL

تم تبني اتفاقية ماريبول³ الخاصة بمنع التلوث البحري الناتج عن السفن سنة 1973 من قبل الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية IMO لتنظيم التلوث الحاصل من النفط والمواد الكيميائية والمواد الضارة التي تكون على هيئة رزم أو نفايات⁴.

نصت اتفاقية ماريبول 1973-1978 ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطرة المنقولة بحرا⁵، وجاءت بتعليمات خاصة للنقل بالحاويات والطرود، فنصت على أنه في حالة عدم وجود علامات بالحاوية أو الطرد تبين نوع البضاعة، اعتبرت هذه الأخيرة مواد خطرة ملوثة للبيئة البحرية إلى أن يثبت التحليل الكيميائي

¹-عطية وليد خالد، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة...، المرجع السابق، ص 26.

⁴-يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 95.

³-يجب التنبيه أن الجزائر انضمت إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، بموجب مرسوم رقم 88-108 لـ 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها. ج.ر.ج عدد 22 لـ 01 جويلية 1988.

⁴-عطية وليد خالد، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة...، المرجع السابق، ص 28.

⁵-قرارية قويدر، «مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 84.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

العكس¹، كما أكد مؤتمر ماريبول على ضرورة تبني المنظمة البحرية الدولية IMO توصيات تفصيلية حول موضوع نقل البضائع الخطرة بحرا لأنه من شأنها أن تثير خطرا جديا على البيئة البحرية².

-قواعد روتردام لسنة 2009

ألزمت قواعد روتردام لسنة 2009 الشاحن بوضع العلامات على البضائع الخطرة قبل تسليمها للناقل البحري، وذلك بموجب المادة 32 البند ب منها³.

ب-2-ب-النصوص القانونية التي تلزم الشاحن بتعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا على مستوى القوانين الوطنية (الجزائري، المصري)

ألزم كل من ت.ب.ج.وق.ت.ب.م الشاحن البحري بتعليم البضائع الخطرة، كما يلي:
-النصوص القانونية التي تلزم الشاحن بتعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا على مستوى القانون الجزائري

نصت المادة 801 مكرر 1 من ت.ب.ج. على ما يلي: «يخضع نقل البضائع الخطيرة بحرا للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال».

يفهم من نص المادة 801 مكرر 1 من ت.ب.ج. أنها تركت مسألة تنظيم تعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال، وهذا ما يؤدي إلى الإحالة

¹-يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 96.

²-فيصل عمار، «المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة»...، المرجع السابق، ص 308.

³-تنص المادة 32 البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «عندما تكون البضائع أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

ب-ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعترف لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

إلى اتفاقية SOLAS بما أنها صادقت عليها¹ واتفاقية MARPOL وتعديلها باعتبارها انضمت إليها.

-النصوص القانونية التي تلزم الشاحن بتعليم البضائع الخطرة المنقولة بحرا على مستوى القانون المصري

تنص المادة 205 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م على ما يلي: «وإذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها، وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا». يتضح من نص المادة 205 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م أن الشاحن ملزم بوضع العلامات على البضائع الخطرة بهدف التحذير من خطورتها ويوضح كيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا²، إلا أن هذه المادة لم توضح كيفية تعليم هذا النوع من البضائع.

ثانيا: التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة محل عقد نقل البضائع بحرا للناقل البحري، ولا يعني ذلك أن التسليم يعد شرطا لانعقاد العقد، فعقد النقل البحري للبضائع ليس عقدا عينيا، بل هو عقد رضائي وما التسليم إلا شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر³.

1-قيام الشاحن بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما

يلتزم الشاحن بتسليم البضائع محل عقد نقل البضائع بحرا للناقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما في عقد النقل البحري، وهذا ما قضت به المادة 772 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: « يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات

¹-الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 510-83 مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في لندن في 1 نوفمبر سنة 1974، ج.ر.ج عدد 36 ل 30 أوت 1983.

²-علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 95.

³-البارودي علي، العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص 183.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأماكن المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها»، وهو ما ذهبت إليه كذلك المادة 218 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن -إذا لم يوجد اتفاق عل غير ذلك-، ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ الالتزام على مقدار الأجرة».

يتضح من نص المادتين 772 من ت.ب.ج و 218 من ق.ت.ب.م أن الشاحن يسلم البضائع المتفق على شحنها للناقل البحري في الزمان والمكان اللذين يقضي بهما العرف والعادة السائدة في ميناء الشحن في حالة عدم الاتفاق على ذلك¹.

يترتب على إخلال الشاحن بالتزامه بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان المتفق عليه وجوب التعويض إذا كان له مقتضى شرط ألا تزيد قيمة التعويض مقدار أجرة الحمولة المتفق عليها²، ولكي يتحمل الشاحن المسؤولية يجب على الناقل إثبات أن البضائع سلمت له خارج الميعاد المحدد لذلك، وأن هذا التأخير سبب له أضرار كما يجب عليه إثبات العلاقة السببية بين التأخير في تسليم البضائع من طرف الشاحن والأضرار المتكبدة من طرفه.

لم تنص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ولا بروتوكولاتها ولا قواعد هامبورغ لسنة 1978 ولا قواعد روتردام لسنة 2009، على التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما رغم أهمية هذا الالتزام³.

¹-عدي أمير خالد، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 56.

²-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 536.

³-الفي محمد السيد، المرجع السابق، ص 337.

2-تقديم الشاحن تصريحات للناقل البحري عن البضائع الواجب نقلها بحرا

يقوم الشاحن عند تسليمه البضائع للناقل البحري من أجل نقلها بتقديم تصريحات عنها، وذلك بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن حسب نص المادة 753 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.¹، والمادة 205 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: « يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن وللناقل إبداء تحفظات عند قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن».

نجد أن الاتفاقيات الدولية ألزمت الشاحن عند تقديم البضائع للناقل البحري من أجل نقلها بتقديم تصريحات عنها، وذلك وفقا لنص المادة 3 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، والمواد 29، 31، 32 و 55 من قواعد روتردام لسنة 2009، هذا عكس قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي حددت هذا الالتزام بنص واحد وهي المادة 13 وذلك بخصوص البضائع الخطرة³.

يعتبر الشاحن ضامنا للناقل البحري صحة ما يقدمه من معلومات للناقل البحري حول العلامات ووزن وعدد وكمية البضاعة، وهو المسؤول أمام الناقل البحري عن كل خسارة أو

¹-تنص المادة 753 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: « تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن».

²-تنص المادة 3 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها الشاحن. وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات. وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن».

³-بسعيد مراد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 01، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 38.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

مصاريف تكون نتيجة خطئه، وهذا ما نصت عليه المادة 753 الفقرة الثانية من ت.ب.ج.¹،
والمادة 206 من ق.ت.ب.م.².

نجد أيضا أن المشرع الجزائري أعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار المسببة للبضائع الذي ينتج عن قيام الشاحن بتقديم تصريحات غير صحيحة عن البضائع وذلك في المادة 810 من ت.ب.ج.³.

يمكن للناقل البحري في حالة شكه حول عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن عن البضائع إدراج تحفظات في وثيقة الشحن حسب نص المادة 755 البند أ من ت.ب.ج.⁴.
كما سمحت المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 للناقل البحري رفض إدراج البيانات المتعلقة بالبضائع إذا كان له شك بأنه لا تمثل بدقة البضائع التي تلقاها.⁵

يفهم من النصوص القانونية أعلاه أن هناك التزاما على الشاحن عندما يكون النقل بحريا بتقديم تصريحات عن البضائع بتحديد نوعها، محل النقل، وزنها، حجمها، كيفية تغليفها

¹ -تنص المادة 753 الفقرة الثانية من ت.ب.ج. على ما يلي: «وبعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه شخص آخر غير الشاحن».

² -تنص المادة 206 من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة وله النزول عن سند الشحن إلى الغير».

³ -تنص المادة 810 من ت.ب.ج. على ما يلي: «لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل».

⁴ -تنص المادة 755 البند أ من ت.ب.ج. على ما يلي: «يمكن للناقل أن يرفض تسجيلات تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

أ-عدد الطرود وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها».

⁵ -تنص المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «... ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

وحزمها، عدد الطرود التي تشملها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الحاويات الموضوعة فيها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية البضائع، ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة وإلا وجب على الشاحن تعويض الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات حتى ولو تنازل عن سند الشحن للغير¹.

3-التزام الشاحن بإخطار الناقل البحري عن طبيعة البضائع الخطرة محل النقل

يجب على الشاحن إخطار الناقل البحري أو نائبه عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطرة، وهو ما يفهم من نص المادة 778 الفقرة الأولى من ت.ب.ج²، والمادة 205 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «وإذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا على البضائع التحذير من خطورتها، وبيانا بكيفية الوقاية منها، كلما كان ذلك مستطاعا».

ألزمت الاتفاقيات الدولية بدورها الشاحن بإخطار الناقل البحري بطبيعة البضائع الخطرة، إذ نصت المادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن للناقل أو الريان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها على السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها...»، والمادة

¹-علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص ص 93، 94.

²-تنص المادة 778 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: «إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

13 الفقرة الثانية البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978¹، وهو ما قضت به أيضا المادة 32 البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009².

لم يتطلب القانون إجراء شكليا من الشاحن في شأن وفائه بإخطار الناقل البحري بطبيعة البضائع الخطرة، وبالتالي فإن توفير العلم بطبيعة البضاعة للناقل البحري يعد كافيا للقول بوفاء الشاحن بالتزامه بإخطار الناقل عن طبيعة البضاعة الخطرة³.

منحت القوانين سلطات للناقل البحري بشأن البضائع الخطرة التي ينقلها سواء في حالة إخطاره من قبل الشاحن عن طبيعتها أو عدم إخطاره بذلك.

-سلطات الناقل البحري بشأن البضائع الخطرة في حالة عدم إخطاره من طرف الشاحن بطبيعتها:

منحت سلطات للناقل البحري بشأن البضائع الخطرة أو القابلة للاشتعال أو الانفجار في حالة عدم قيام الشاحن بإخطاره عن ذلك والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، إذ يمكن له في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو

¹-تنص المادة 13 الفقرة الثانية البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى الناقل أو الناقل الفعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: أيكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع».

²-تنص المادة 32 البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة: أيبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر».

³-نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة -تعليق على حكمي التحكيم رقمي 1 و2 لسنة 2001 والصادرین تحت رعاية مركز الإسكندرية البحري الدولي في 2001/09/10 و 2001/09/13-، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003، ص 32.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها، وهذا ما نصت عليه المادة 778 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.¹، والمادة 209 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م.².

سمحت المادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924³ والمادة 13 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁴ للناقل بإنزال البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها إذا شكلت خطر على الأشخاص أو السفينة، إلا أن قواعد روتردام لسنة 2009 نصت فقط على مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عما ينجم من خسارة أو ضرر عن عدم الإبلاغ بخطورة البضائع، وذلك وفقا للمادة 32 البند أ منها⁵.

¹-تنص المادة 778 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها».

²-تنص المادة 209 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، جاز للناقل في كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة».

³-تنص المادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها، يجوز في أي وقت قبل تفريغها، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناجمة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسائر البحرية العمومية عند الاقتضاء».

⁴-تنص المادة 13 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أو بأخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: أ-يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع. ب-يجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض».

⁵-تنص المادة 32 البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «عندما تكون البضائع، أو يبدو أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يعتبر التزام الشاحن بإخطار الناقل البحري عن البضائع الخطرة تعهد في غاية الأهمية لأن أي هلاك أو تلف أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سيتحملها كليا الشاحن، كما أن الناقل لا يكون مسؤولا عن أية مساهمة للخسارات المشتركة بالنسبة لهذه البضائع في مثل هذه الظروف، فإذا أصبحت البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو تسبب ضرر إشعاعي أو ضرر التلوث بعد شحنها فإنه يجوز أن يطلب من مالكها دفع نفقات إزالة خطرها بتفريغها أو إعدامها أو إلقائها من السفينة¹.

-سلطات الناقل البحري بشأن البضائع الخطرة في حالة إخطاره من طرف الشاحن بطبيعتها:

يمكن أن تحمل البضائع الخطرة على متن السفينة بمعرفة الناقل البحري بخطورتها أي بإخطاره من الشاحن عن طبيعتها الخطرة، إلا أنه يمكن له تنزيلها أو إتلافها أو جعلها غير ضارة إذا كانت تشكل خطورة على السفينة أو الحمولة دون أية مسؤولية عليه، وهو ما نصت عليه المادة 778 الفقرة الثانية من ت.ب.ج²، والمادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن³، وهذا ما يفهم من المادة 13 الفقرة

=أ- أن يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عن ما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر».

¹-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 179.

²-تنص المادة 778 الفقرة الثانية من ت.ب.ج على ما يلي: «وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملا على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل، وأصبح يشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، فإنه يمكن تنزيله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إن كان لها محل».

³-تنص المادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها، يجوز في أي وقت قبل تفريغها، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناجمة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطرا على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي سمحت للناقل البحري بإنزال هذه البضائع من السفينة أو إزالة خطورتها حسبما تقتضيه الظروف¹، إلا أن قواعد روتردام لسنة 2009 لم تنص على مثل هذه السلطة المخولة للناقل البحري.

ذهب المشرع المصري إلى خلاف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية فيما يخص السلطات المخولة للناقل البحري عن البضائع الخطرة في حالة إخطاره من طرف الشاحن، إذ لم يجز له إنزال أو إتلاف هذه البضائع من السفينة في حالة علمه بطبيعتها الخطرة، وفي حالة ما إذا قام بإنزالها أو إتلافها فإنه يتحمل المسؤولية عن ذلك، وهذا حسب نص المادة 209 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م².

4-التزام الشاحن بالتعاون مع الناقل البحري على توفير المعلومات والتعليمات

استحدثت قواعد روتردام لسنة 2009 التزام جديد والمتمثل في التزام الشاحن بالتعاون مع الناقل البحري بخصوص المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، وهذا لم يكن معروفا في الاتفاقيات الدولية البحرية السابقة ولا التشريعات الوطنية في مختلف دول العالم وهو التزام تبادلي يقع على الشاحن والناقل البحري معا، فعندما يطلب أي طرف معلومات أو تعليمات لازمة من الطرف الآخر بخصوص مناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة يجب على الطرف الآخر تزويدها بها، لكن هذا متوقف على حسب وجودها لدى الطرف متلقي

¹-تنص المادة 13 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما، بوسيلة أو بأخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: أ-يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع. ب-ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض».

²-تنص المادة 209 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م على ما يلي: «إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وأذن بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، في هذه الحالة يتحمل الناقل أي مسؤوليه إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الطلب، أو قدرته على توفيرها في الحدود المعقولة، أو لم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف المطالب بها من مصدر آخر¹.

أسست قواعد روتردام لسنة 2009 التزام الشاحن بالتعاون مع الناقل البحري على توفير المعلومات والتعليمات في المادة 28 منها².

يختلف التزام الشاحن بالتعاون مع الناقل البحري على توفير المعلومات والتعليمات بحسب البضائع، فمن البضائع ما يكون قابلا للكسر الأمر الذي يحتاج إلى معاملة خاصة ابتداء من عملية الشحن ومرورا بالمناولة والتستيف وصولا إلى عملية التفريغ كشحنة الزجاج أو الفخريات أو أجهزة الكمبيوتر، فعدم إعطاء المعلومات للناقل البحري بشأن طبيعة البضائع والتعليمات بشأن التعامل مع بعض البضائع قد يؤدي إلى هلاكها أو تلفها، ومن بين هذه المعلومات الاحتياطات الواجب اتخاذها من طرف الناقل إزاء البضائع، أما إذا كانت البضائع من النوع الذي يتم تداولها دائما، بحيث أصبحت المعلومات والتعليمات غير ضرورية على الوجه المعقول تخرج عن نطاق التزام الشاحن، ويعود للقاضي تقدير ما إذا كانت هذه المعلومات أو التعليمات ضرورية على الوجه المعقول أم لا³.

الفرع الثاني

التزام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري

يعتبر التزام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري من الالتزامات الأساسية نظير عملية نقل بضائعه بحرا⁴.

¹-قرارية قويدر، المرجع السابق، ص 83.

²-تنص المادة 28 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما للآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادرا على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر».

³-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 353.

⁴-حسن علي سعيد، المرجع السابق، ص 86.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أولاً: تعريف أجرة النقل البحري

يطلق لفظ أجرة النقل على ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أياً كانت صورة العقد، ويعبر عنها باللغة الفرنسية Nolis أو Fret، وبالإنجليزية Freight، ويبقى لفظ "نولون" مستعملاً حتى الآن في مصر وفي العراق وفي بعض التشريعات، أما في القانون العام للتجارة ونقل البضائع فنجد مصطلح أجرة الحمولة وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في التقنين البحري ونستعمل مصطلح أجرة النقل البحري للجمع بين كل هذه المصطلحات.

يعتبر مصطلح أجرة النقل البحري مصطلح متعدد المعاني، فقد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع بحراً، أو تكلفة لاستئجار سفينة، على خلاف النولون الذي هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل البضاعة في أمان وهو يدفع مقدماً، أو على أساس المسافة أو الوقت أو القيمة أو على أساس تسليم البضائع¹.

لم يرد تعريف لأجرة النقل البحري لا في التقنين البحري الجزائري، إذ نجد أنه نص فقط على التزام الشاحن بدفع أجرة النقل وذلك في المادة 738 منه التي تنص على ما يلي: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة»، ولا في قانون التجارة البحرية المصري إلا في المادة 196 منه الذي ينص على ما يلي: «عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة».

نجد أن الاتفاقيات الدولية لم تنظم الأحكام المتعلقة بأجرة النقل البحري ولم تتضمن أي تعريف لها²، ما عدا قواعد روتردام لسنة 2009 التي عرفت في المادة 1 الفقرة الثامنة والعشرين كما يلي: «أجرة النقل، تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل».

¹ -بوقادة عبد الكريم، «مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء لامتيازات البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 235.

² -BOBONGO Loius Chrysos, Op.Cit, p 158.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

وردت عدة تعريفات فقهية لأجرة النقل البحري أمام غياب التعريف القانوني لها، فنجد أن الأستاذ علي البارودي عرفها على أنها المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه للناقل البحري، مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع المتفق عليها عن طريق البحر¹. يعرف الأستاذ عبد القادر حسين العطير أجرة النقل بأنها المقابل الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع بسفينة وتسليمها في حالة تجارية سليمة²، كما نجد أن الأستاذ عدلي أمير خالد عرفها على أنها المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر³.

ثانيا: أنواع أجرة النقل البحري

تتعدد أنواع أجرة النقل البحري التي يلتزم الشاحن بدفعها للناقل البحري مقابل قيام هذا الأخير بنقل بضائعه بحرا، وتتمثل فيما يلي:

- أجرة النقل البحري المقدمة: هي أجرة النقل البحري التي تسلم مقدما للناقل قبل تسليم البضائع في ميناء الوصول لصاحب الحق فيها.
- أجرة النقل البحري الاضطرارية: من أجل استكمال حمولة السفينة من البضائع فإن الناقل يضطر لقبول شحن بضائع بسعر أجرة نقل أقل من السعر العادي.
- أجرة النقل البحري على المسافات الزائدة: إذا لم يتمكن الناقل البحري من تصريف البضاعة في ميناء الوصول لأسباب ما تضطر السفينة للتوجه إلى ميناء آخر لتفريغها، فإن للناقل في مثل هذه الحالة بالمطالبة بأجرة نقل إضافية⁴.

¹- البارودي علي، مبادئ القانون البحري...، المرجع السابق، ص 159.

²- العطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل...، المرجع السابق، ص 191.

³- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 62.

⁴- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية -دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر « l'EPAL »-، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008، ص 16.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

-أجرة النقل البحري الإجمالية: نتيجة العجز في الفراغ المخصص للبضائع على السفينة ذات الخطوط المنتظمة، يضطر الناقل البحري إلى شحنها على سفينة نقل أخرى ذات خطوط متجولة، فيحصل الناقل البحري على أجرة نقل إجمالية بعد الاتفاق على ذلك.

-أجرة النقل البحري على النقل المتتابع: وهو عندما يتم النقل من طرف عدد من الناقلين، من خلال إبرام عقود عديدة، حيث يتم النقل المتتابع عن طريق صدور سند شحن واحد مباشر لكل عمليات النقل المتعاقبة.

-أجرة النقل البحري الإضافية: تدفع أجرة النقل البحري الإضافية في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة في ميناء الوصول، حيث تقاس تكلفة أجرة النقل البحري بالفارق بين سعر البضائع المنقولة والذي يتم دفعه من طرف المرسل إليه والسعر الذي يحصل عليه الشاحن نتيجة بيعه للبضائع¹.

ثالثا: كيفية تحديد أجرة النقل البحري

يتم تحديد أجرة النقل البحري بطرق مختلفة، إذ يتم تحديدها وفق اتفاق بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع أو في إطار المؤتمرات الملاحية.

1-التحديد الإتفاقي لأجرة النقل البحري

نجد أن المشرع المصري لم ينص في قانون التجارة البحرية على كيفية تحديد أجرة النقل البحري عكس المشرع الجزائري الذي نص في المادة 797 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: «تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف».

يفهم من هذا النص أنه يتم التعيين الاعتيادي لأجرة النقل البحري في جو من الحرية التعاقدية يتسم بها عقدنقل البضائع بحرا، فالأصل أن تحديد مقدار وكيفية دفع أجرة النقل

¹-كروشة إيمان، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر -دراسة قياسية-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2017، ص 41.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

البحري يعينها اتفاق الأطراف (الناقل البحري والشاحن)، فالمتعاقد مع الناقل له مصلحة في أن يتم نقل البضائع بحرا بأجرة معقولة لأنه يتعلق بنشاطه التجاري، لذلك يتفاوض مع الناقل البحري حول أجرة النقل قبل تسليم البضائع له من أجل نقلها¹.

يتم تعيين أجرة النقل البحري إذا بعد تفاوض بين المتعاقدين (الناقل البحري والشاحن)، أي على أساس الحرية التعاقدية، لكن هذه الحرية تكون نظرية فقط كون أن الواقع العملي يجعل الشاحنين ملزمين بأجرة النقل التي يعينها الناقلين من خلال التعريفات الموضوعة من طرف المؤتمرات الملاحية².

2-تحديد أجرة النقل البحري في إطار المؤتمرات الملاحية

يتم عمليا تحديد أجرة النقل البحري عادة من طرف الناقلين البحريين على الشاحنين في مؤتمرات ملاحية، والتي هدفها هو تحديد أجرة نقل موحدة وذلك بتوحيد الخدمات ووضع حد للمنافسة من طرف الناقلين الخارجين عن هذه المؤتمرات وهم الخوارج (Outsiders) الذين هم مجهزين غير منضمين للمؤتمرات الملاحية، فهي شركات لها خدمات خطية في طريق بحري معين دون الانضمام للمؤتمر الملاحي³.

أ-نشأة المؤتمرات الملاحية

تعود نشأة المؤتمرات الملاحية إلى إنشاء الخطوط الملاحية المنتظمة، فهي مصدر هذه التجمعات، حيث أنه في النصف الثاني من القرن 19 مع تطور السفن الملاحية واستعمال هيكل السفن الحديدي المزدوج وزيادة سرعة السفن وإنشاء طرق بحرية جديدة، أدت بالمجهزين وسمحت لهم بوضع خدماتهم المتعلقة بالنقل المنتظم سواء لنقل الركاب أو البضائع باستعمال سفن كثيرة خاصة بين الدول الأوروبية ومستعمراتها آنذاك.

¹-MEYER Valère, BOLIN Christian, Techniques du commerce international, édition Nathan, Paris, 2000, p 58

²-BOBONGO Loius Chrysos, Op.Cit, p 163, 164.

³-بوجمعة فاطمة، «التحالفات الإستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 248.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

أصبح منذ ذلك الوقت استغلال خط ملاحي منتظم يستدعي وضع أسطول كامل قيد الخدمة وليس سفينة واحدة كما في السابق، فبدأ الاستثمار من طرف المجهزين يهدف إلى تحقيق أرباح إضافية وتجنب المنافسة بين الناقلين على نفس الخط الملاحي¹، وتم تأسيس أول مؤتمر ملاحي في التاريخ سنة 1785².

ب-تعريف المؤتمرات الملاحية

تُعرف المؤتمرات الملاحية على أنها تجمع أصحاب السفن التي تعمل في نفس التجارة الخطية بناء على نوع من الاتفاق فيما بينهم، قد يكون هذا الاتفاق رسمي أو غير رسمي³، وتغطي هذه المؤتمرات عادة أمورا مثل أجور النقل، عدد مرات إقلاع السفن، ظروف العمل وغيرها⁴.

يمكن أيضا تعريف المؤتمرات الملاحية على أنها اتفاقية بين مالكي السفن على العمل في خط ملاحي منتظم معين، والغرض من ذلك هو توحيد أجور النقل البحري، كما تعرفها مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات البحرية للأونكتاد بأنها مجموعة مؤلفة من اثنين على الأقل من السفن التي تقدم خدمات دولية مجدولة لنقل البضائع على خط معين أو داخل حدود جغرافية محددة، ومن أبرم اتفاقا أيا كانت تعمل بموجبه هذه السفن التزم بتطبيق أسعار شحن موحدة أو مشتركة وأي شروط أخرى متفق عليها لتوفير الخدمات المجدولة⁵.

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 171.

²-يعرف بمؤتمر "كالكو تا -المملكة المتحدة-" لتنظيم عمل الشركات الملاحية العاملة بين بريطانيا والهند ومستعمراتها عبر البحار، والتي ازدهر عملها وتوسع نشاطها بعد افتتاح قناة السويس سنة 1869، وكذلك مع ظهور السفن التي تعمل بالمحرك البخاري والتي أخذت تحتل تدريجيا محل السفن الشراعية. أنظر، النحراوي أيمن، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص ص 216، 217.

³-YACOUBA Cissé, « Le commissionnaire de transport, le non vessel operating common carrier, consortium maritime : Sont-ils transporteurs maritime? », revue générale de droit, vol 34, n° 3, 2004, p 420.

⁴-العطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل...، المرجع السابق، ص 192.

⁵-BOBONGO Loius Chrysos, Op.Cit, p 184.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لا تملك المؤتمرات الملاحية شخصية قانونية، فهي تعتبر تجمعات خاصة يحكمها اتفاق يحدد هدفها والمدة وكذلك المنطقة الجغرافية التي تحكمها والالتزامات الأعضاء المشاركون فيها¹، ويوجد عدة أنواع من المؤتمرات الملاحية والمتمثلة فيما يلي:

-المؤتمرات الملاحية المغلقة: يمكن وصف أحد المؤتمرات الملاحية بأنه مؤتمر ملاحى مغلق إذا اقتصر عضويته فقط على الشركات المؤسسة له، وأيضا إذا لم تتمكن إحدى الشركات الملاحية من الانضمام إليه إلا بموافقة أعضاء هذا المؤتمر، ويهدف ذلك إلى المحافظة على نصيب كل عضو مؤسس مما يتيح السوق الملاحى الذي تخدمه سفن المؤتمر من بضائع، وقد يقرر هؤلاء الأعضاء أن انضمام شركة ملاحية ما قد تحقق فائدة للمؤتمر².

-المؤتمرات الملاحية المفتوحة: تتمثل المؤتمرات الملاحية المفتوحة في تلك المؤتمرات الملاحية التي لا تقيد الانضمام إليها، ويمكن لأي مالك سفينة أن ينضم للمؤتمر المفتوح، ولذلك لا توجد سيطرة على أحجام الحمولات العاملة في الطريق الملاحى، وسيضمن المؤتمر عدم قيام حرب أسعار بين الخطوط العاملة على نفس الطريق الملاحى³.

يجب التنبيه إلى أن هناك شركات نقل تعمل على خطوط بحرية معينة يتم تسميتها بخطوط الخوارج وهي شركات لها خدمات خطية في طريق معين دون الانضمام إلى أي مؤتمر⁴.

يتمثل الهدف من الاتفاق بين المجهزين في التجمع داخل المؤتمرات الملاحية في تأسيس وإقامة تعاون بين المشاركين والمنضمين في المؤتمر من أجل ضمان الاستقرار والمداومة في الخدمات بنوعية وعلى حسب متطلبات الشاحنين، وذلك بوضعها لأجرة نقل موحدة⁵، ومنع

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 171.

²-النحراوي أيمن، المرجع السابق، ص 218.

³-بوجمعة فاطمة، المرجع السابق، ص 250.

⁴-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 171.

⁵-بوجمعة فاطمة، المرجع السابق، ص 250.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

التنافس الضار بين شركات النقل العاملة على نفس الخط الملاحى¹، وذلك عن طريق وضع آليات للتحكم في المنافسة في سوق الشحن البحري والمتمثلة فيما يلي:

- تحديد الموانئ البحرية التي تترد عليها سفن الشركات الملاحية الأعضاء دون تمييز.
- تحديد عدد مرات الإبحار لكل شركة ملاحية عضو من وإلى كل ميناء.
- وضع أجرة نقل بحري موحدة تلتزم بها جميع الشركات الملاحية الأعضاء².
- وضع نظام لتجميع البضائع ينظم توزيع البضائع المشحونة بين سفن الشركات الملاحية الأعضاء على الأعضاء.
- فرض عقوبات على الشاحنين المتعاقدين مع المؤتمر الذين يشحنون بضائعهم على غير سفن شركات المؤتمر.

- تخصيص سفينة من سفن شركات المؤتمر تسمى "السفينة المقاتلة"، التي تقبل بشحن البضائع على متنها بأسعار منخفضة جدا لمنع أي شركة أو سفينة أخرى من خارج المؤتمر من شحن البضائع من سوق المؤتمر³.

رابعا: أسس تحديد أجرة النقل البحري

تعتمد استراتيجيات تسعير أجرة النقل البحري على عوامل متنوعة أهمها درجة المنافسة في السوق وأهداف تشغيل وسيلة النقل، وكلما كانت درجة المنافسة أكبر بالنسبة لخدمات وسيلة النقل كلما كان تحكم الناقل في مسألة تحديد أسعار أجرة النقل أقل كثيرا، بينما يكون تحكم السوق أكبر في وضع أسعار هذه الخدمات، وتحدد الأسعار من خلال التفاعل بين قوى الطلب والعرض في السوق على خدمات وسيلة النقل، وكلما كانت المنافسة أقل في السوق كلما كان تحكم وسيلة النقل في تحديد أسعار خدماتها أكبر⁴.

¹-BOBONGO Loius Chrysos, Op.Cit, p 184.

²-CLERCKX Ludo, « L'évolution de la forme du marché des frets maritimes de 1914 à 1961 », revue des recherches économiques de louvain, n° 2, 1963, p 85.

³-النحراوي أيمن، المرجع السابق، ص 218.

⁴-النحراوي أيمن، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 218.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

تختلف أسس تحديد أجرة النقل البحري في ظل نظام النقل البحري التقليدي وفي ظل نظام النقل البحري بالحاويات.

1-أساس تحديد أجرة النقل البحري في ظل نظام النقل البحري التقليدي

يختلف أساس تحديد أجرة النقل البحري في ظل النظام التقليدي للنقل البحري بين السفن الجواله وبين السفن التي تعمل على خط ملاحى معين.

أ-أساس تحديد أجرة النقل البحري بالنسبة للسفن الجواله

يقدر أساس تحديد أجرة النقل البحري في العادة إذا لم يتم الاتفاق عليها في العقد، على حسب وزن البضائع فيتم الاتفاق على مبلغ معين عن كل طن متري (1000 كيلوغرام) أو كيلوغرام من البضاعة، وقد تحدد أجرة النقل البحري على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر وتتبع هذه الطريقة في نقل السوائل، وقد تقدر الأجرة على أساس وزن البضائع وحجمها معا كما هو الشأن في نقل الأخشاب¹، كما قد تحدد أجرة النقل البحري على أساس وحدات البضائع المشحونة كالسيارات مثلا، وقد تحدد على أساس القيمة وتتبع هذه الطريقة في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما مائلها².

يكون أساس تحديد أجرة النقل البحري إما بالوزن أو الحجم، فالبضائع الثقيلة تحدد أجرتها على أساس الوزن، أما البضائع الخفيفة فتحدد أجرة نقلها على أساس الحجم³، فالبضائع الثقيلة التي تحدد أجرتها على أساس الوزن هي التي يزن كل 40 قدم³ منها أكثر من واحد طن، أما البضائع الخفيفة التي تحدد أجرتها على أساس الحجم فهي تلك البضائع التي يزن 40 قدم³ منها أقل من واحد طن، لذا فأجرة النقل البحري قد تكون وزنية أو حجمية، ومعيار القياس هو الفراغ الذي تشغله البضائع⁴.

¹-طه مصطفى كمال، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 226.

²-طه مصطفى كمال، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 278.

³-ASSONGBA Cossi Herve, Le transport maritime de marchandises conteneurisées, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, université Lille 2, 2014, p 257.

⁴-خلوصي ريان مدحت، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993، ص 17.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ب-أساس تحديد أجرة النقل البحري داخل المؤتمرات الملاحية

تحدد المؤتمرات الملاحية أجرة النقل البحري (النوالين) للبضائع المختلفة المنقولة على كل خط ملاحى من ميناء إلى ميناء، وتعلنها للشاحنين في صورة كتاب خاص بتعريف المؤتمر يعلن على أعضاء المؤتمر والوكلاء الملاحيين والشاحنين.

تضع عادة المؤتمرات الملاحية نوعين من أسعار أجرة النقل البحري، والمتمثلة فيما يلي: وفقا لسعر البضاعة، استنادا إلى الإصدارات أو النشرات الصادرة عن السلطات الجمركية أو الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية أو وفقا لنوع البضاعة، حيث يوضع كل نوع من البضاعة تحت تصنيف ثم يرمز لنوع البضاعة بكود أو رمز.

أما البضاعة غير المسجلة في الإصدارات أو النشرات الجمركية أو الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية، فيتم التفاوض على قيمة أجرتها بين المؤتمر الملاحى والشاحن، كما تحدد المؤتمرات الملاحية قيمة أجرة شحن الحاويات والبضائع المحواة.

نشير إلى أن هناك تعاقدات خاصة لعمليات الشحن وفق أجرة نقل بحري مميزة يمكن للمؤتمر الملاحى الموافقة عليها للشاحنين الذين يرتبطون بالمؤتمر بتعاقدات طويلة المدى بعد إجراء المفاوضات اللازمة للاتفاق على بنود التعاقد¹.

2-أساس تحديد أجرة النقل البحري في ظل نظام النقل البحري بالحاويات

أصبحت البضائع المنقولة بحرا تنقل بالحاويات، وفي الوقت الذى لا يلاحظ أي تغيير في عوامل صنع التسعيرة التقليدية للبضائع المنقولة بالحاويات، فإنه يجب أن يلاحظ أن التعريف (أجرة النقل البحري) أصبحت الآن قائمة على أساس الحاوية كوحدة، وهي تختلف باختلاف الناقل والمسافة والحجم والنوع.

ترسل العديد من الحاويات على أساس أجرة نقل مباشرة من نقطة داخل البلد المصدر إلى نقطة داخل البلد المستورد، وتشكل المرحلة البحرية جزءا من المرحلة الكلية، فإن معظم شحنات الحاويات من البضائع العامة هي شحنات مختلفة وكل منها لها أجرة نقل فردية على أساس

¹-النحراوى أيمن، اقتصاديات وسياسات النقل البحري...، المرجع السابق، ص ص 219، 220.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

تصنيف البضائع، فالبضائع الرخيصة لها أجور نقل أرخص من البضائع الغالية باستثناء الحمولات التي تحتاج إلى عناية خاصة مثل البضائع القابلة للتلف التي تحتاج إلى الحاويات المتخصصة التي لها أجرة نقل فردية توضع على أساس تصنيف أنواع الحاويات¹.

أخذ تحديد أجرة النقل البحري بالحوايات يسيطر على صناعة النقل البحري الذي يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب وذلك حسب الفئات ونوع الحاوية أي فئة العشرين قدم أو الأربعين قدما، وكذلك حسب وزن البضاعة ونوعها وطول مسافة الرحلة، وقد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحوايات، حيث يتقاضى بموجبها الناقل مبلغ ثابت عن كل حاوية دون النظر إلى محتوياتها، ومثل هذه التسعيرة ضارة بالدول النامية لأن شحناتها عادة تكون منخفضة القيمة².

رابعا: قيام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري للناقل البحري في ميناء الشحن

تنص المادة 797 من ت.ب.ج على ما يلي: «تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.

وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع»، كما نجد أن المادة 219 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م ذهبت في نفس السياق الذي ذهب له المشرع الجزائري، إذ تنص على ما يلي: «يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول. يلتزم أيضا بأدائها من له حق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها».

يقرر هذين النصين أن الشاحن حسب الأصل هو الملتزم بدفع أجرة النقل البحري باعتباره طرفا في عقد نقل البضائع بحرا، ويتم دفعها سواء استحققت في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ، وقد أضاف النصين إلى الشاحن ملتزم آخر بدفع أجرة النقل وهو صاحب الحق في

¹-الطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل...، المرجع السابق، ص 193.

²-بوجمعة فاطمة، «الجانب الإقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 179، 180.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

استلام البضائع من الناقل سواء كان المرسل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن الذي نقل إليه بالحوالة أو بالتظهير أو بالمناولة، لكن صاحب الحق في استلام البضائع لا يصير ملتزما بدفع الأجرة إلا إذا قبل استلام البضائع فقبوله هذا هو الذي ينشأ له الحق في عقد نقل البضائع بحرا ويرتب في ذمته الالتزام بدفع الأجرة¹.

خامسا: مدى استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل

يعتبر دفع أجرة النقل البحري للناقل البحري الالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الشاحن، إلا أن هناك حالات لا يستحق فيها الناقل البحري لهذه الأجرة.

1- عدم استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل

يوجد حالات معينة لا يستحق الناقل البحري فيها لأجرة النقل البحري، تتمثل هذه الحالات فيما يلي:

أ- عدم استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل نتيجة هلاك البضاعة هلاكا كلياً

تؤدي القوة القاهرة عموماً إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إلى ميناء الوصول أو توقفها أثناء الطريق بحيث لا يتمكن الناقل من إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه، ففي حالة هلاك البضاعة بقوة القاهرة هلاكا كلياً فإن أجرة النقل تسقط بالكامل ولا يجوز للناقل مطالبة الشاحن أو المرسل إليه بأدائها، إذ أن القواعد العامة تقضي بأن يتحمل كلا الطرفين نتائج القوة القاهرة فتضيق على المرسل إليه بضائعه وتضيق على الناقل أجرته²، وهذا ما نصت عليه المادة 798 من ت.ب.ج³، والمادة 221 من ق.ت.ب.م⁴.

¹- الغنمي حسن عبد الله، المرجع السابق، ص 173.

²- درويش مريم، «أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 380.

³- تنص المادة 798 من ت.ب.ج على ما يلي: «لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن».

⁴- تنص المادة 221 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «لا تستحق أجرة النقل إذا هلك البضائع بسبب قوة القاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لا يبرأ الشاحن من دفع أجرة النقل البحري إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة يتمثل في هلاكها جزئيا أو في تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها، وذلك بصرف النظر عن وقوع الضرر نتيجة قوة قاهرة أو إهمال الناقل أو فعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب في البضاعة، والحكمة من ذلك أن الناقل في هذه الحالة قام بتنفيذ التزامه بنقل البضائع ومن ثم وجب على الشاحن أو صاحب الحق في تسلمها أن يؤدي أجرة النقل¹.

ب- عدم استحقاق الناقل لأجرة النقل بسبب إهماله

يستحق الناقل البحري الأجرة مقابل تقديم خدمة النقل البحري للشاحن، بالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق الأجرة في حالة تنفيذ الناقل البحري لالتزامه على أكمل وجه ووصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، لكن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة ، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة للضرر وذلك يؤثر على استحقاق أجرة النقل²، ولما كان عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة لجانبين فإن تنفيذ أي من الطرفين لالتزاماته يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر لالتزاماته، ومن هذا لمنطلق فإن أجرة النقل لا تستحق للناقل إذا هلكت البضاعة بسبب إهماله في تنفيذ ما يفرضه عليه العقد من التزامات، وهذا ما نصت عليه المواد 800 من ت.ب.ج³ و 221 من ق.ت.ب.م⁴.

ج- عدم استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل نتيجة عدم تنفيذه لعقد نقل البضائع بحرا

¹-درويش مريم، المرجع السابق، ص ص 380، 381.

²-دويدار هاني محمد، موجز القانون البحري...، المرجع السابق، ص 264.

³-تنص المادة 800 من ت.ب.ج على ما يلي: «لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه».

⁴-تنص المادة 221 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «لا تستحق أجرة النقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لا يستحق الناقل البحري أية أجرة نقل إذا لم ينفذ عملية النقل بسبب خطئه، وللشاحن في هذه الحالة المطالبة بفسخ العقد وتعويضه عما لحقه من ضرر وفقا للقواعد العامة شرط أن لا يتجاوز مبلغ التعويض حدود المسؤولية وذلك وفقا للمادة 741 من ت.ب.ج.¹.

2-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل

يستحق الناقل البحري أجرة النقل البحري في الحالات التالية:

أ-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل بسبب وجود شرط في عقد نقل البضائع بحرا على استحقاقها في كل الحالات

يقوم غالبا الناقل البحري والشاحن بالاتفاق بموجب شرط في سند الشحن على أن تكون أجرة النقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد نقل البضائع بحرا وأيا كان مصير البضاعة المنقولة، بحيث لا تتأثر أجرة النقل بأية حادثة تقع للبضاعة وتؤدي إلى هلاكها كلياً أو جزئياً أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها.

يعد شرط استحقاق أجرة النقل في كل الحالات صحيحاً إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو تخفيضها، وذلك لأن عقد نقل البضائع بحرا يتركب في هذه الحالة من عمليتين قانونيتين، نقل البضائع والتأمين على الأجرة لدى الشاحن نظير خفض مقدارها².

ب-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل عن المسافة التي قطعتها السفينة

يستحق الناقل البحري أجرة النقل عن المسافة التي قطعتها السفينة، إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يتحصل على أية فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه وفقا للمادة 799 من ت.ب.ج.¹.

¹-سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 198.

²-درويش مريم، المرجع السابق، ص ص 384، 385.

ج-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل في حالة تضرر البضاعة بسبب الشاحن

يستحق الناقل البحري أجرة النقل في حالة فقدانها جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن، وذلك وفقا للمادة 798 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن»، وهذا ما نصت عليه المادة 222 من ق.ت.ب.م.².

د-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل في حالة مسافنة البضائع

يستحق الناقل البحري أجرة النقل في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر وهذا ما نصت عليه المادة 777 من ت.ب.ج³، والمادة 217 من ق.ت.ب.م.⁴.

هـ-استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل عن الخسائر البحرية المشتركة

يقصد بالخسارة البحرية المشتركة إقدام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء منها من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك

¹-تنص المادة 799 من ت.ب.ج على ما يلي: «إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه».

²-تنص المادة 222 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها. إذا كان ضرر ناشئا عن فعله أو فعل تابعيه أو عيب في بضائعه».

³-تنص المادة 277 من ت.ب.ج على ما يلي: «في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة».

⁴-تنص المادة 217 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الأجرة المتفق عليها على الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يهددها¹، وهي كل تضحية يقوم بها الريان للسلامة العامة درءا لخطر تتعرض له العملية البحرية، ويتحمل كل من شارك في هذه التضحية جزءا من الخسارة².

تتعدد أنواع الخسائر البحرية المشتركة اللاحقة بالبضائع من بينها، رمي البضائع في البحر، استعمال البضاعة كوقود، تفريغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة بعد جنوحها، وإطفاء الحريق³.

تدفع للناقل البحري أجرة النقل عن البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة، وذلك وفقا للمادة 801 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة»، والمادة 220 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الريان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة».

يعود تفسير استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل عن البضائع التي يقرر الريان إلقاءها أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة وذلك مع مراعاة الخسائر البحرية المشتركة، إلى ما يحصل الشاحن من تعويض عن بضاعته الملقاة يقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ⁴.

¹ - بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني - دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي - ، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 65.

² - بن عيسى حياة، «التحديات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 142.

³ - حسان سعاد، «نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 254.

⁴ - الفقى محمد السيد، المرجع السابق، ص 340.

المطلب الثاني

التزامات المرسل إليه الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا

يُعتبر عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة للجانبين الناقل البحري والشاحن وتتنحصر آثاره بين المتعاقدين، أما الغير فالقاعدة العامة تقضي بأنه لا يكتسب حقا ولا يتحمل أي التزام عن عقد لم يكن طرفا فيه، إلا أنه استثناء عن القاعدة العامة نجد أن المرسل إليه يتحمل التزامات عن عقد أبرم بين الناقل والشاحن، هذا ما يستوجب التطرق إلى أساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا (الفرع الأول)، وعن التزام المرسل إليه بتسليم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ (الفرع الثاني)، والتزامه بدفع أجرة النقل البحري في حالة عدم دفعها من الشاحن في ميناء الشحن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

أساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

يبرم عقد نقل البضائع بحرا أساسا بين الناقل البحري والشاحن، إلا أنه يظهر طرف ثالث مرتبط بالعقد هو المرسل إليه الذي هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له الحق في تسليم البضائع عند نهاية الرحلة البحرية بتقديمه لسند الشحن¹.

يمكن الاعتقاد أن تحديد السند القانوني لأساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا أمر نظري لا تكون له نتائج العملية والقانونية ذات الأثر محل الاعتبار، لكن هذا الاعتقاد غير صحيح فتحديد هذا السند هو من الأهمية².

¹-أكلي ليندة، «المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 239.

²-سعيد مراد، «الإرادة أساس انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 9.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

استقر الفقه والقضاء منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل البحري مباشرة رغم أنه ليس طرفا في عقد نقل البضائع بحرا في الحقيقة، فله حق مقاضاة الناقل ومطالبته باستلام البضائع وبالتعويض عن الهلاك والتلف¹.

تعددت النظريات الفقهية في تفسير أساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا كونه ليس طرفا في العقد المبرم بين الشاحن والناقل البحري²، حيث أثارت هذه المسألة جدلا واسعا سواء بالنسبة إلى الحقوق التي يكتسبها أو الالتزامات التي يلتزم بها والواردة في سند الشحن³، تتمثل هذه النظريات فيما يلي:

أولا: نظرية الاشتراط لمصلحة الغير كتفسير لأساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

يؤسس جانب من الفقه أساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا بالأخذ بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير، ويرى أنصار هذه النظرية أن الشاحن عندما يتعاقد مع الناقل فإنه يبرم بذلك اشتراطا لمصلحة المرسل إليه فحواه ثبوت الحق لهذا الأخير في تسلم البضاعة محل العقد، فيكون المرسل إليه مستفيدا من اشتراط معقود لمصلحته بين الشاحن والناقل الذي يكون في مركز التعهد في تنفيذ هذا الاشتراط.

يتمكن بهذه الصورة المرسل إليه من الرجوع رجوعا مباشرا على الناقل لمطالبته بحقوقه الناشئة عن عقد النقل، إذ أن أهم نتائج الاشتراط لمصلحة الغير هو تخويل المستفيد (المنفع) حقا مباشرا قبل المتعهد يستمد من الاشتراط ذاته، ويستطيع بمقتضاه مطالبة الأخير بتنفيذ التزامه هذا من جهة⁴، ومن جهة أخرى فإن قبول هذا الاشتراط من جانب المرسل إليه يفترض

¹-BONNASIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit maritime, L.G.D.J, Paris, p 598.

²-HADDOUN Kamel, « LaProblématique de l'opposabilité de la clause compromissoire dans le contentieux maritime : Le cas du destinataire », revue de la cour suprême, n° spéciale, 2008, p 85.

³-أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 239.

⁴-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 81.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

قبوله تنفيذ الالتزامات المرتبط بهذا الاشتراط كالالتزام بدفع أجرة النقل والالتزام بالشروط الواردة في سند الشحن¹.

يشكل نظام الاشتراط لمصلحة الغير استثناء، وإن كانت اتجاهات فقهية لا ترى أي استثناء على مبدأ نسبية العقود، على أساس أن توفر إرادة الالتزام بالأثر الملزم من المنتفع (أي نية الالتزام بالعقد المبرم) مع توفر شرط المصلحة، وهذا ما يجعل المنتفع بمثابة الطرف في العلاقة العقدية الأصلية وبالتالي فلا استثناء، لكن الأستاذ العربي بلحاج يرى أن الاشتراط لمصلحة الغير استثناء حقيقي على مبدأ نسبية أثر القوة الملزمة للعقد من حيث الأشخاص، إلا أن آثاره تنصرف إلى أجنبي عنه، ويرتب بذلك حقا في شخص ثالث وهذا الشخص ليس طرفا ولا خلفا عاما ولا خاصا².

وجهت لنظرية الاشتراط لمصلحة الغير كأساس قانوني لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا العديد من الانتقادات من بينها:

- يترتب على الاشتراط لمصلحة الغير من خلال النظام القانوني له اكتساب الغير حقا فحسب دون إمكانية تحميله بأية التزامات وإلا نكون قد خرجنا عن النطاق المقرر لهذا النظام، وعليه فإن التمسك بهذا المفهوم لا يمكن أن يفسر مثلا التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل، أو التزامه بتسليم البضاعة أو بالشروط الأخرى التي يمكن أن تكون موجودة في سند الشحن والمقرر فقها وقضاء التزام المرسل إليه بها منذ نشوء عقد نقل البضائع بحرا في الواقع العملي دون تبرير أو تفسير قانوني لتحمله هذه الالتزامات³.

¹- طه مصطفى كمال، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 179.

²- أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 240.

³- المصري عباس مصطفى، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وفقا لضوابط قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 طبقا لأحدث أحكام النقض في فرنسا ومصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 95.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

يترتب على العمل بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير إمكانية احتجاج الناقل البحري (المتعهد) قبل المرسل إليه (المنتفع) بخطابات الضمان التي تم تحريرها بينه وبين الشاحن وذلك من أجل إصدار وثيقة شحن نظيفة، وهذا يخالف القاعدة المقررة بشأن الأوراق التجارية والتي امتدت إلى سند الشحن والخاصة بعدم إمكانية الاحتجاج بالدفع في مواجهة الحامل حسن النية وهذا من أجل إعطاء قيمة ائتمانية تسمح بتداول الورقة التجارية والحصول على الائتمان بسهولة، فلا يمكن تصور أن يقوم سند الشحن بهذه الوظيفة في وجود قاعدة إمكان الاحتجاج بالدفع في مواجهة المرسل إليه حامل هذه الوثيقة¹.

يفترض نظام الاشتراط لمصلحة الغير توفر عنصر نفسي أساسي يتمثل في نية الاشتراط ليس لصالح المشتري نفسه وإنما لصالح الغير، فقصد الاشتراط لمصلحة الغير هو أن تتجه إرادة المشتري والمتعهد إلى إنشاء حق خاص في ذمة المنتفع مباشرة، أي إلى اكتساب المنتفع حقا بمجرد اتفاقهما على ذلك دون أن يمر هذا الحق بذمة أي منهما، وواضح أن هذا الركن يختلف عندما يصدر سند الشحن للإذن أو للحامل حيث لا يكون الشاحن قد تعاقد على بيع البضائع أو رهنها عند توقيعه على السند، وبمعنى آخر فإن أحكام الاشتراط لمصلحة الغير تنطبق إذا كان المشتري قد اشترط الحق لنفسه ثم حوله إلى المنتفع، وعليه فإن نية الاشتراط المتطلبة لإمكان القول بصحة الاشتراط لمصلحة الغير غير متوفرة في الحالة محل البحث حيث أن أطراف العلاقة العقدية لم تتجه نيتهم في الحقيقة إلى اشتراط أي حق لصالح الغير².

يتضح مما سبق أن فكرة نظرية الاشتراط لمصلحة الغير لا يمكن أن تكون كسند قانوني لتبرير الرجوع المباشر بين المرسل إليه والناقل البحري.

¹-أكلي ليندة، المرجع السابق، ص ص 241، 242.

²-المصري عباس مصطفى، المرجع السابق، ص ص 97، 98.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ثانيا: نظرية النيابة الناقصة أساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

يرى بعض الفقه أن الشاحن عند تعاقد مع لناقل البحري يعتبر نائبا عن المرسل إليه، إلا أن هذه النيابة ناقصة حيث يظل الشاحن ملتزما بالوفاء بأجرة النقل شأنه شأن الموكل الذي تتصرف إليه آثار العقد الذي أبرمه الوكيل وفقا لأحكام النيابة¹.

يحلل أنصار هذه النظرية مركز المرسل إليه على أساس نيابة الشاحن عن المرسل إليه في إبرام عقد نقل البضائع بحرا، فالشاحن في تعاقد مع الناقل إنما يعمل بصفته نائبا عن المرسل إليه، فيقوم بإبرام العقد بإسمه الشخصي لحساب ومصلحة المرسل إليه، غير أن نيابة الشاحن عن المرسل إليه وفق هذه النظرية ليست نيابة تامة، إذ أنها محددة في نطاق إجراء بعض التصرفات القانونية المرتبطة بعملية النقل ذاتها، كإبرام عقد النقل وتسليم البضاعة إلى الناقل في ميناء الشحن، ويظل الشاحن طرفا أصيلا في العقد بالنسبة لبعض التصرفات القانونية الأخرى كالتزامه بأداء أجرة النقل إلى الناقل، وعليه يمكن القول بأن نيابة الشاحن عن المرسل إليه هي نيابة ناقصة وليست تامة، إذ تتصرف إليه بعض آثار عقد النقل بصفته طرفا أصيلا في العقد المذكور².

وجهت لنظرية النيابة الناقصة كأساس قانوني لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا العديد من الانتقادات، نذكر من بينها:

- إن اعتبار المرسل إليه أصيلا في عقد نقل البضائع بحرا والشاحن مجرد نائب عنه يؤدي بالضرورة إلى وجود علاقة تبعية بينهما (الشاحن تابعا للمرسل إليه) ويلتزم بتنفيذ تعليماته وعدم الخروج عنها، وعليه فإن المرسل إليه هو الطرف الذي يمتلك حق تغيير الشاحن لأنه يعتبر نائبا عنه ولا يمكن للوكيل أن يكون أكثر ما للأصيل من حقوق وسلطات³.

¹-عدي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 74.

²-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 86.

³-أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 243.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

-لا تتطلب النيابة الاتفاقية أن يقوم النائب بالإفصاح عن اسم الأصيل عند التعاقد متى كان من يتعاقد معه يعلم أو كان ينبغي أن يعلم أو كان يستوي عنده أن يتعاقد مع الأصيل أو مع نائب عنه، وهذا ما نجده في نقل البضائع بحرا، إذ يقوم الناقل بإصدار سند الشحن بناء على تعليمات الشاحن الذي يقوم بالفعل بذكر الاسم الصريح للمرسل إليه كما في سند الشحن الاسمي أو سند الشحن الإذني، أو قد يمتنع عن التصرف باسم المرسل إليه، كما في سند الشحن للحامل، بالإضافة إلى ذلك فإنه في حالة إصدار سند الشحن الإذني أو للحامل فإنه من المتصور أن يقوم الشاحن بالتنازل عن الحق الثابت بالسند مما يؤدي إلى انتقاله من يد إلى أخرى مرات عديدة دون أن يكون الناقل على علم بالمرسل إليه الذي يحوز سند الشحن حتى وصول البضاعة وتقدم الأخير إلى الناقل مطالبا بإياه بتسليمه البضاعة محل العقد¹.

-تقوم نظرية النيابة الناقصة على نية افتراضية لا تشكل حقيقة فهي تجعل من المرسل إليه طرفا في عقد نقل البضائع بحرا رغم أنه يعتبر بلا شك غيرا بالنسبة لهذا العقد، فالشاحن حين يتعاقد مع الناقل لا تتجه نيته إلى أن تكون له صفة مزدوجة، صفته كأصيل وصفته كنائب عن المرسل إليه، وجعله طرفا في عقد النقل، فالأمر لا يعدو كونه محل افتراض².

يتضح مما سبق أن فكرة نظرية النيابة الناقصة لا يمكن أن تكون كأساس قانوني للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا وتبرير الرجوع المباشر بين المرسل إليه والناقل البحري.

ثالثا: نظرية الخلف الخاص كأساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

يذهب جانب من الفقه إلى القول بأن المرسل إليه ما هو إلا خلف خاص لمرسل البضاعة، ويستند أنصار هذا الرأي في تحليلهم للطبيعة القانونية لمركز المرسل إليه على طبيعة العلاقة السابقة التي تربط الشاحن بالمرسل إليه والتي غالبا ما تتجسد في عقد بيع دولي يكون فيه الشاحن بائعا للبضاعة والمرسل إليه مشتريا لها هذا من جانب، ومن جانب آخر فإن

¹-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص ص 87، 88.

²-المصري عباس مصطفى، المرجع السابق، ص 101.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

عقد نقل البضائع بحرا ينصب على ذات البضاعة إلى المشتري (المرسل إليه)، وبذلك يكون بديهيا أن تتصرف بعض آثار عقد النقل الذي يبرمه الشاحن إلى المرسل إليه¹.

يتمثل الخلف الخاص في ذلك الشخص الذي ينتقل إليه حق خاص من الحقوق أو دين من ديون السلف الثابتة في ذمته المالية بإحدى الاتفاقات الناقلة للحقوق أو بنص القانون كالمشتري يخلف البائع على حق ملكية الشيء المبيع وصاحب حق الانتفاع يخلف من عنه هذا الحق، وهذا استخلاف في حق عيني وارد على مال معين والمحال له يخلف المحيل في الحق المحال به وهذا استخلاف على حق شخصي أما من يترتب له حق شخصي في ذمة شخص آخر فلا يكون خلفا خاصا له بل يكون دائنا².

وجهت العديد من الانتقادات لنظرية الخلف الخاص كأساس قانوني لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا، نذكر من بينها:

- إن الأخذ بنظرية الخلف الخاص كأساس قانوني لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا يحمله أكثر مما يتحمل على اعتبار أن الالتزامات الناشئة عن عقد السلف تعتبر من مستلزمات الحق الذي آل إلى الخلف، أما إذا كان ما رتبها السلف التزاما شخصيا كدفع الأجرة لا ينتقل إلى الخلف الخاص إلا بناء على نص في القانون أو باتفاق خاص بين الخلف والسلف³.

- إن نظرية الخلف الخاص تعجز عن تفسير مركز المرسل إليه عندما لا يكون هذا الأخير مشتريا (مستوردا) للبضاعة محل العقد، كأن يكون المرسل إليه دائنا مرتهنا لتلك البضاعة على سبيل المثال⁴.

¹- باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 91.

²- المصري عباس مصطفى، المرجع السابق، ص ص 103، 104.

³- أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 244.

⁴- باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 93.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

رابعا: نظرية الانضمام كأساس قانوني للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

تقوم نظرية الانضمام كأساس قانوني للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا على اعتبار المرسل إليه من قبيل الغير لكنه يصبح طرفا في عقد النقل بمجرد قبوله بذلك، والذي يعبر عنه عادة بتسلم البضاعة محل عقد نقل البضائع بحرا¹.

يتضمن عقد نقل البضائع بحرا المبرم بين الناقل البحري والشاحن عرضا مشتركا لانضمام المرسل إليه لهذا العقد، لكن لكي ينضم هذا الأخير لعقد نقل البضائع بحرا لا بد منه القبول الالتزام به.

لا يهدف انضمام المرسل إليه إلى عقد نقل البضائع بحرا تكوين عقد جديد ولكن إلى تمديد العقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن ليشمل شخصا ثالثا المتمثل في المرسل إليه، ونتيجة لذلك يكتسب وضع الطرف في عقد نقل البضائع بحرا²، ويفسر هذا التحول في مركز المرسل إليه بالانضمام الذي يختلف عن قبول شروط العقد المعبر عنه بالتوقيع، فالأول يجعل المرسل إليه طرفا في العقد والثاني يلزمه بشروط العقد بعد أن أصبح طرفا فيه³.

يحلل أنصار هذه النظرية الطبيعة القانونية لمركز المرسل إليه على أساس القول بأن المرسل إليه طرف في عقد نقل البضائع بحرا منذ أن يعلن رغبته في الانضمام إليه لأنه يكون بهذه الصورة قد قبل إيجابا موجهة إليه من قبل كل من الناقل والشاحن، ويتضمن هذا الإيجاب عموما دعوة المرسل إليه للانضمام للعقد كطرف أصيل فيه، بعبارة أخرى فإن المرسل إليه وفقا لهذه النظرية يعد طرفا في عقد النقل من اللحظة التي يعلن فيها قبوله الصريح أو الضمني لعقد النقل، وبهذه الصورة فإن مركزه القانوني لا يشكل استثناء من قاعدة المضمون النسبي لآثار العقد طالما تمتد إليه آثاره بداهة، سواء أكانت تلك الآثار حقوقا أم التزامات، ويتجسد الإيجاب

¹-أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 244.

²-KAGOU KENNA Patrice Hubert, Le destinataire dans le contrat de transport de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et sciences politiques, université de dschang, Cameroun, 2014, p 80.

³-أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 244.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

الموجه إلى المرسل إليه من قبل كل من الناقل والشاحن في إرسال سند الشحن الذي ينظمه الطرفان (الناقل والشاحن) ويدرجان فيه مجموعة من البيانات التي تنصب على تحديد مضمون عقد النقل وشروطه وتفاصيل البضاعة¹.

وجهت عدة انتقادات لنظرية الانضمام كأساس للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا، نذكر من بينها:

-تتعارض نظرية الانضمام مع النية الحقيقية للمرسل إليه، فهذا الأخير لا يقبل بأية صورة الارتباط بعقد النقل كطرف أصيل فيه²، تكمن العلة في ذلك في أن مثل هذا الارتباط سيؤدي إلى اتساع حدود مسؤولية المرسل إليه ليشمل المرحلة السابقة لانضمامه إلى عقد النقل وهو ما يتعارض مع الأحكام المستقرة بهذا الصدد، إذ أن غاية المرسل إليه هو تسلم البضاعة محل العقد والتحلل من التزاماته بأداء أجرة النقل وما يلحقها من مصروفات إضافية.

-إن آثار انضمام المرسل إليه تتعارض تماما مع الآثار القانونية المتعارف عليها في عقد نقل البضائع بحرا، إذ أن من نتائج القول بنظرية الانضمام كأساس قانوني للالتزام المرسل إليه بعقد النقل هو ضرورة قيام مسؤولية كل من الناقل والشاحن تجاه المرسل إليه على اعتبار أنهما مجتمعان يمثلان الطرف المقابل للمرسل إليه في عقد ذي طبيعة خاصة، بينما من الثابت في عقد نقل البضائع بحرا أن الناقل وحده يكون مسؤولا تجاه المرسل إليه عما يلحق بالبضاعة من أضرار تتجم أثناء تنفيذ النقل ووجود البضاعة في عهدة الناقل³.

¹-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 97.

²-البارودي علي، العقود وعمليات البنوك التجارية وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص 194.

³-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص ص 98، 99.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

خامسا: نظرية العقد ثلاثي الأطراف كأساس للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا

ذهب بعض من الفقه إلى أن عقد نقل البضائع بحرا هو عقد ثلاثي الأطراف يضم الناقل والشاحن والمرسل إليه¹، إذ يرى الأستاذ روديير أن المرسل إليه طرفا في عقد النقل منذ البداية أي منذ إبرامه وذلك استثناء من قاعدة نسبية أثر العقد، وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل أو العرف التجاري².

يعتبر الأستاذ روديير أول من نادى بنظرية العقد ثلاثة أشخاص (ثلاثي الأطراف) في مادة النقل، حيث يورد أن عقد النقل يتم بين ثلاثة أشخاص وأنه من البداية الشاحن والناقل والمرسل إليه أطراف فيه، الأولان يظهران مباشرة ويعرفان حالا في حين أن الشخصية الثالثة للعقد يمكن أن تبقى بعض الوقت غامضة وغير معروفة للناقل، إذ طبيعة عقد النقل والوظيفة الاقتصادية التي يحققها تدعوا إلى الاعتراف بانضمام هذه الشخصية الثالثة إلى العقد الذي أنشئ بين الشاحن والناقل وأن المرسل إليه يستمد حقه في حماية مصالحه من ذات العقد³.

يستمد إذا المرسل إليه حقوقه ويتحمل التزاماته مباشرة من عملية النقل البحري على أساس أن عقد نقل البضائع بحرا عقد ثلاثي الأطراف بطبيعته، فالمرسل إليه عندما يطالب بتنفيذ العقد يتكافأ مركزه ومركز الشاحن⁴.

انتقدت نظرية العقد ثلاثي الأطراف كأساس للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا، نذكر من بين الانتقادات أنه لا يمكن بأي حال القول بأن عقد نقل البضائع بحرا ثلاثي الأطراف، ذلك لأنه إذا كان هذا الفرض صحيحا عندما يكون سند الشحن إسميا، فإنه لا يمكن اعتباره كذلك إذا كان السند للأمر أو لحامل، إذ يتم تداول السند من يد إلى يد أخرى مرات

¹-طه مصطفى كمال، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 275.

²-RODIERE René, Traité général de droit maritime -affrètements et transport-, tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p28.

³-حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 44.

⁴-ABOUSSOROR Abedallah, L'exécution du contrat de transport maritime de marchandise en droit marocain et en droit français, Litec, France, 2001, 378.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

عديدة ولحين استقراره في يد المرسل إليه الأخير الذي يتقدم إلى الناقل مطالبا بتسليمه البضاعة، ويبدو من الصعوبة بمكان في الفرض المتقدم القول بأن كل من يتلقى السند يعد طرفا فيه وبالتالي فإنه يحل محل الشاحن في حقوقه والتزاماته المختلفة¹.

سادسا: نظرية الحياة الرمزية للبضاعة كأساس للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع

بحرا

اعتق عدد كبير من الفقهاء نظرية الحياة الرمزية للبضاعة كأساس قانوني للالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا مقررين أن حق المرسل إليه في مواجهة الناقل يستند إلى سند الشحن الذي يزود حامله بحق ذاتي ومستقل عن عقد النقل الأصلي المبرم بين الناقل والشاحن، ذلك أن سند الشحن بعد أن أصبح يمثل البضاعة المشحونة على ظهر السفينة يعتبر حامله حائزا للبضاعة بالوساطة بل أن الريان يحوزها حياة مادية لحسابه خصوصا أن هذا الريان بقيامه بالتوقيع على سند الشحن يكون ملتزما بتسليم البضاعة إلى الحامل الشرعي له وإلا قامت مسؤوليته تجاه هذا الأخير، وهذا ما يفسر حق المرسل إليه المباشر في مطالبة الريان بتسليم البضاعة كما أن حقوق والتزامات المرسل إليه تتحدد وفقا لبيانات سند الشحن الذي يحوزه والذي يحكم العلاقات بينهما عقد النقل الأصلي².

تعد نظرية الحياة الرمزية للبضائع المنقولة بحرا أحدث ما قيل في تحليل الطبيعة القانونية للالتزام المرسل إليه بعقد النقل، وأن هذه النظرية تتواءم مع واقع العقد المذكور وتصلح تماما لإعطاء تفسير وتحليل دقيقين لمركز المرسل إليه في عقد نقل البضائع بحرا من الناحية القانونية وبيان حدود وأبعاد حقوقه والتزاماته المختلفة، إذ أن الريان وفقا لهذه النظرية يلتزم

¹- باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 104.

²- المصري عباس مصطفى، المرجع السابق، ص ص 115، 116.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

بتسليم البضاعة إلى حامل السند أيا كان باعتبار أن هذا الأخير الحائز القانوني للبضاعة وبغض النظر عما إذا كان مالكا أم غير مالكا لها¹.

الفرع الثاني

التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة من الناقل البحري

يلتزم المرسل إليه أثناء أو قبل تسلّم البضاعة من الناقل البحري فحصها (أولا)، وفي حالة عدم تطابقها مع ماهو مدون في سند الشحن البحري يقوم بتوجيه إخطار للناقل البحري في المواعيد المحددة لذلك (ثانيا).

أولا: قيام المرسل إليه بفحص البضاعة قبل أو أثناء تسليمها له من طرف الناقل

البحري

تبدأ بعد عملية تفريغ البضائع عملية أخرى تسبق أو تكون ملازمة لتسلم المرسل إليه للبضائع، وهي عملية التحقق من ذاتية البضائع وكميتها وحالتها، وتستهدف هذه العملية أغراضا متعددة، أولها أن كل الكمية المشحونة قد وصلت كاملة وسليمة، وإذا لم تكن كذلك فمدى ما أصابها من عجز أو تلف، كما قد يفيد ذلك ثانيا في حساب الأجرة إذا كان قد اتفقا على حسابها على أساس الكمية المفرغة².

يقوم المرسل إليه بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ بالتقدم إلى الناقل مطالبا بتسليمه البضاعة بيد أن المرسل إليه لا يتسلم البضاعة في الواقع إلا إذا قام بفحصها للتأكد من التطابق بين مواصفات البضاعة التي يعتزم تسلمها والمواصفات المبينة في سند الشحن³، وهذا

¹-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 108.

²-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 145.

³-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 133.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

ما نصت عليه المادتين 788 و 789 من ت.ب.ج.¹، وهو ما يفهم من المادة 239 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة في ميعاد لا يجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة .

ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسليم البضاعة».

سمحت الاتفاقيات الدولية بدورها للمرسل إليه فحص البضاعة للتأكد من مطابقتها لمواصفات البضاعة المثبتة في سند الشحن، وذلك وفقا لنص المادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، والمادة 19 الفقرة الرابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978³.

تتمثل الغاية من فحص ومعاينة المرسل إليه للبضاعة قبل تسلمها أو أثائها فيما يلي:

¹ -تنص المادة 788 من ت.ب.ج. على ما يلي: «يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل.

وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود»، كما تضيف المادة 789 من ت.ب.ج. ما يلي: «يستطيع الناقل والمرسل إليه قبل تسليم البضائع معاينة حالة هذه الأخيرة عن طريق خبراء على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب.

وإذا اتضح بعد إجراء عملية المعاينة بناء على طلب من المرسل إليه أو بطلب مشترك من الأطراف بأن هناك نقصا أو ضررا بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها، فإن مصاريف الخبرة تقع على عاتق الناقل».

² -تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 5 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود».

³ -تنص المادة 19 الفقرة الرابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم للآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

-التأكد من مطابقة مواصفات البضاعة التي سيتم تسليمها له لمواصفات البضاعة المثبتة في سند الشحن من حيث النوع والجنس والكم والوزن...إلخ.

-التأكد من خلو البضاعة من أي عيب أو نقص أو تلف يمكن أن يكون قد أصابها أثناء تنفيذ النقل، وقد يباشر المرسل إليه ذلك بنفسه وقد يستعين بخبير للقيام بعملية الفحص لاسيما إذا كانت البضاعة تحتاج للكشف عنها إلى خبرة ودراية متخصصة في الأمور الفنية¹.

ثانيا: قيام المرسل إليه بإخطار الناقل البحري عن تحفظاته حول البضاعة

إذا تم تنفيذ عقد نقل البضائع بحرا بدقة ووصول البضاعة إلى ميناء التفريغ دون أضرار أو تلف، فإن تسليمها للمرسل إليه بهذه الحالة ودون تحفظ منه يضع بالتأكيد نهاية لهذا العقد ولالالتزامات الناقل البحري الناشئة عنه، لكن قد يحدث أن تلحق بالبضاعة أضرار سواء أثناء نقلها أو أثناء تفريغها، إذ يجب على المرسل إليه بعد الانتهاء من فحص ومعاينة البضاعة إخطار الناقل بتحفظاته الخاصة بحالة البضاعة².

يقوم المرسل إليه بعد الانتهاء من فحص ومعاينة البضاعة شخصا أو بواسطة خبير مختص إخطار الناقل بتحفظاته الخاصة بحالة البضاعة للإفصاح عن عدم رضاه بها، وتعد تلك التحفظات في الواقع الوسيلة القانونية التي يتمكن من خلالها المرسل إليه من حفظ حقوقه في مواجهة الناقل إذا ما أراد الرجوع بدعوى المسؤولية على هذا الأخير.

يقصد بالتحفظ أو الاحتجاج الذي يلتزم المرسل إليه بتوجيهه إلى الناقل هو أن يحيط المرسل إليه الناقل البحري علما وبعد فحص البضاعة بما وقف عليه من تلف أو هلاك أو

¹-باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص ص 133، 134.

²-درويش مريم، «الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، مجلة مخبرالقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 237.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

عطب لحق بها وأنه لا يرتضيه ويتمسك بحقه في الحصول على تعويض مناسب من الناقل بسبب ما لحقه من ضرر¹.

يجب على المرسل إليه إذا ما لحقت بالبضاعة أضرار أن يوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ إخطارا مكتوبا بالهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة قبل أو وقت التسليم إذا كانت الأضرار ظاهرة، أو خلال مهلة ثلاثة أيام تسري ابتداء من تاريخ التسليم إذا كانت لأضرار خفية²، وهذا ما نصت عليه المادة 790 من ت.ب.ج³، والمادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924⁴.

جعلت قواعد هامبورغ لسنة 1978 ميعاد إبداء التحفظات من طرف المرسل إليه بشأن البضاعة في أجل لا يتجاوز يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار في مدة لا تتجاوز 15 يوم التي تلي مباشرة يوم تسليم البضائع

¹- باقر جاسم أسيل، المرجع السابق، ص 142.

²- حوياد حياة، «آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري»، مجلة قانون النقل والنشاطات البحرية، مجلد 1، عدد 4، مخبر قانون النقل والنشاطات البحرية، جامعة وهران، 2017، ص 10.

³- تنص المادة 790 من ت.ب.ج على ما يلي: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه». *يجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أخطأ عندما نص على أن التبليغ الكتابي عن حالة البضاعة يقدم في ميناء التحميل، فكان عليه أن ينص على أن يقدم التبليغ الكتابي في ميناء التفريغ، لأن هناك تسلم البضائع لصاحب الحق فيها، عكس النص باللغة الفرنسية التي جاءت صيغته صحيحة.

⁴- تنص المادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبما هيبة هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر -إلى أن يثبت العكس- قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها بسند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

نصت المادة 790 من ت.ب.ج صراحة على أنه يجب أن يكون إخطار المرسل إليه للناقل البحري بتحفظاته عن البضاعة مكتوبة دون أن يلزمه بإخضاعها إلى شكل معين أو مضمون معين، بل يكفي الإشارة إلى طبيعة وأهمية الأضرار اللاحقة بالبضاعة موضوع التسليم مع الإشارة إلى أنها سلمت في حالة سيئة، وعليه المشرع لم يشترط شكلا معيناً لهذه الكتابة، المهم أن تكون التحفظات مكتوبة، كما أنه ليس لطريقة أو كيفية تبليغها شكلاً خاصاً، بالتالي يمكن تبليغها للناقل أو ممثله عن طريق محضر قضائي، أو عن طريق البريد أو الفاكس، فالمهم أن تصل إلى علم الناقل أو ممثله، وقد جرت العادة على تبليغ التحفظات عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالوصول أو الفاكس لأجل حصول التبليغ بسرعة¹.

يجب التنبيه إلى أنه إذا لم يتم الإخطار أو قدم المرسل إليه تحفظات غير مستوفاة لشرط المادة 790 الفقرة الأولى من ت.ب.ج تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضائع حسب ما تم ذكرها في سند الشحن لكن هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق لأنها واقعة مادية، ويكون عادة بواسطة خبير ومحضر معاينة حضوري أو بشهادة جمركية.

تعتبر كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في نص المادة 3 الفقرة السادسة منها²، وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 19 الفقرة الأولى³، أن تسلم المرسل إليه للبضاعة دون تحفظ قرينة على تسلمها بالحالة الموصوفة في سند الشحن، لكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

¹-حوياذ حياة، المرجع السابق، ص 11.

²-تنص المادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت التسليم للبضاعة ووضعتها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر -إلى أن يثبت العكس- قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن».

³-تنص المادة 19 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «ما لم يقر المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة»

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

لا يترتب على عدم توجيه التحفظات من طرف المرسل إليه للناقل البحري عن البضاعة في المهلة القانونية سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها، بل ينتج عنه قرينة بسيطة لمصلحة الناقل أنه سلم البضاعة كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن، غير أنه يحق للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الوسائل، وهذا يعني إذا قام المرسل إليه بتوجيه هذه التحفظات خلال المهلة القانونية يؤدي ذلك إلى إنشاء قرينة بسيطة على أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن، ويعود للناقل إثبات عكس ذلك¹.

الفرع الثالث

التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل البحري في ميناء الوصول

تنص المادة 791 من ت.ب.ج على ما يلي: «يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى».

كما تضيف المادة 797 الفقرة الثانية من ت.ب.ج ما يلي: «وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عدّ المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع».

يعتبر الوفاء بأجرة النقل البحري وفقا للتقنين الجزائري التزام أساسي يقع على الشاحن كأصل، غير أن هذا لا يمنع من إمكانية الوفاء بأجرة النقل في مكان الوصول متى تم الاتفاق على ذلك، وفي هذه الحالة يعتبر المرسل إليه مدينا بها بشرط قبول هذا الأخير استلام البضائع².

¹=تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة»

¹-درويش مريم، «الالتزامات المقررة للمرسل إليه...»، المرجع السابق، ص 241.

²-حوياد حياة، المرجع السابق، ص 12.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

نجد أن المشرع المصري ذهب إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري إذ تنص المادة 219 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م على ما يلي: «يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، التزم أيضا بأدائها من له حق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها»، كما تضيف المادة 235 من نفس القانون ما يلي: «1- يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف المستحقة للناقل ما لم يتفق على أن يتحملها المرسل إليه.

2- وإذا اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسؤولين عن دفعهم بالتضامن قبل الناقل».

يفهم من هذه النصوص أن الشاحن هو في الأساس المدين بأجرة النقل إلا إذا اتفق على غير ذلك، فإذا تم الاتفاق على استحقاق أجرة النقل عند الوصول ففي هذه الحالة ينتقل الالتزام بدفع الأجرة إلى ذمة المرسل إليه الذي يصبح ملزما أيضا بأداء أية مصاريف قد تحملها الناقل بمناسبة النقل كالرسوم الجمركية مثلا ومصاريف التخزين.

تجدر الإشارة إلى أن التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل لا يحمي عن الشاحن ذات الالتزام إذ يضل هذا الأخير ملزما بأداء الأجرة فيحق للناقل الرجوع عليه بما لم يؤده المرسل إليه¹.

يمكن أن لا تدفع أجرة النقل البحري للناقل لذلك منحت له ضمانات لاستيفائها، لكن هذه الضمانات لا يحتاج لها إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع في ميناء القيام إذ يحصل عليها مقدما، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن القانون منح للناقل البحري ضمانين للوفاء بالأجرة، والمتمثلين فيما يلي:

- حق الناقل البحري في حبس البضاعة لغاية استيفاء أجرة النقل البحري: يمثل الحق في حبس البضاعة في الواقع أولى الطرق القانونية التي يسلكها الناقل عادة لغرض استيفاء أجرة النقل من المرسل إليه في حالة امتناع هذا الأخير عن أدائها، ويعرف حق الحبس عموما بأنه

¹- علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 99.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

حق الدائن الذي يكون مدين لمدينه في ذات الوقت بتسليم شيء معين بالامتتاع عن تسليم ذلك الشيء حتى ينفذ المدين التزامه الذي ترتب في ذمته بمناسبة التزام الدائن وارتبط به¹.

أجاز القانون للناقل البحري أن يمارس حقه في حبس البضاعة عن مستحقها في حالة عدم دفعهم لأجرة النقل حتى يستوفي حقه، حيث يجوز للناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك²، وهو ما تؤكدته المادة 792 من ت.ب.ج.³

يجدر الذكر أنه حتى وإن سمح المشرع للناقل البحري برفض تسليم البضائع حتى يتسلم أجرة النقل البحري من طرف المرسل إليه، إلا أنه قيده بأن يتم إيداع البضائع في المستودعات، مما يفهم أنه لا يجوز للناقل البحري حجز البضاعة في السفينة وإبقائها دون تفريغها، بل على الناقل البحري القيام بتفريغها وإيداعها في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه مع إعلامه للشاحن والمرسل إليه بذلك، فإذا لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو لم تقدم كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع جاز للناقل بيع البضائع بموافقة السلطات القضائية المختصة⁴، حسب نص المادة 795 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.⁵، وإذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريف

¹ -درويش مريم، «الالتزامات المقررة للمرسل إليه...»، المرجع السابق، ص 246.

² -حوياد حياة، المرجع السابق، ص 14.

³ -تنص المادة 792 من ت.ب.ج. على ما يلي: «يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك».

⁴ -بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 200.

⁵ -تنص المادة 795 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

إيداع البضائع ومصاريف بيعها، عدّ الشاحن مسؤول عنها حسب نص المادة 796 من ت.ب.ج.¹

سمح المشرع المصري أيضا بحبس البضائع من طرف الناقل البحري وعدم تسليمها للمرسل إليه في حالة عدم دفعه لأجرة النقل وهذا حسب نص المادة 226 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلّم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلّمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة».

يفهم من هذا النص أن الناقل البحري لا يستطيع مباشرة حق الحبس إلا بإيداع البضائع لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقفية، فلا يحق له بالتالي حبس البضائع في السفينة مثلا لاستيفاء الأجرة ومصاريف النقل.

واستعمال الناقل لحقه في حبس البضائع المنقولة لاستيفاء أجرة النقل لا يعفيه من التزامه بالمحافظة على البضائع المحبوسة، بحيث يعتبر الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها إلى أن يثبت أن هذا الهلاك أو التلف يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه يد فيه.²

- حق الامتياز: جعل المشرع الجزائري والمصري أجرة النقل البحري من الديون الممتازة في القانون البحري، وذلك في سبيل تدعيم الحماية القانونية لهذه الأجرة، ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة ويقصد منه ثمن البضاعة لا البضاعة ذاتها، كما أنها لا تضمن أجرة النقل

¹-تنص المادة 796 من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها، عدّ الشاحن مسؤولا عن الباقي».

²-علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات....، المرجع السابق، ص ص 103، 104.

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

فقط بل كل المبالغ المستحقة للناقل كمقابل التأخير عن تسليم البضائع له على سبيل المثال¹، فحق الامتياز هو حق عيني يتقرر قانونا ضمانا لوفاء دين معين مراعاة لصفته، وهذا الحق يمنح الدائن سلطة مباشرة على الشيء المحمل به يمكنه من استيفاء دينه بالأولوية في أي يد يكون².

يعرف الامتياز عموما بأنه أولوية استيفاء دين معين مراعاة لصفة ذلك الدين، وهو حق عيني تبقي يخول الدائن سلطة مباشرة على شيء معين بحيث يتمكن من استيفاء دينه من ثمن ذلك الشيء في أي يد يكون متقدما على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة³.

إذا قام الناقل البحري بإيداع البضائع لدى مكان أمين، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب ذلك كحصة البضاعة في الخسائر المشتركة، ومصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها وهذا ما يؤكدته المشرع الجزائري في نص المادة 795 من ت.ب.ج⁴، ونص على حق الامتياز على دين الأجرة في نص المادة 818 البند د من ت.ب.ج⁵.

يقع امتياز أجرة النقل البحري وفقا للتقنين البحري الجزائري للبضائع في المرتبة الرابعة وتسبقه امتيازات أخرى مثل المصاريف القضائية ومصاريف الإسعاف والإنقاذ البحري والمبالغ

¹-الشرقاوي محمد سمير، المرجع السابق، ص 370.

²-الغنى حسن عبد الله، المرجع السابق، ص 178.

³-درويش مريم، «الالتزامات المقررة للمرسل إليه...»، المرجع السابق، ص 247.

⁴-حوياد حياة، المرجع السابق، ص ص 14، 15.

⁵-تنص المادة 818 البند د من ت.ب.ج على ما يلي: «تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة:

د-ديون أجرة الحمولة أو المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات».

الباب الثاني - الفصل الأول: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع بحرا

المستحقة عن الخسائر البحرية المشتركة¹، ويبطل حق الامتياز على أجرة النقل البحري إذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال خمسة عشر يوما من تفريغ البضائع وقبل أن تصبح البضائع المنقولة في السفينة بين يد الغير شرعا حسب نص المادة 820 من ت.ب.ج.²

نجد أن المشرع المصري نص على حق الامتياز على أجرة النقل وذلك في المادة 226 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «ويكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل»، كما تضيف المادة 239 الفقرة الثانية من نفس القانون ما يلي: «وللناقل امتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على الشيء محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له. ويتبع في هذا إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا».

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 201.

²-تنص المادة 820 من ت.ب.ج. على ما يلي: «تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشر يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا».

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلقي عقد نقل البضائع بحراً جملة من الالتزامات على عاتق الناقل البحري التي يتوجب عليه تنفيذها على الوجه الكامل، فيكون الناقل البحري مسؤولاً إذا أخل بالالتزامات التي يفرضها عليه هذا العقد وهو التزام بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها لصاحب الحق فيها سليمة دون هلاك أو تلف وفي الوقت المحدد في العقد، فيلتزم الناقل البحري إذا بضمان سلامة البضاعة من وقت تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وهو التزام تعاقدى بتحقيق نتيجة.

إذا أخل الناقل البحري بالتزامه التعاقدى أن أصاب صاحب الحق في البضاعة بضرر نتيجة هلاك أو تلف البضاعة أو عدم تسلمها في ميناء التفريغ في الوقت المحدد لذلك قامت مسؤولية الناقل البحري، إلا أنه يمكن لهذا الأخير دفع مسؤوليته هذا ما يستوجب معرفة مدى مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول).

تتجم عن مسؤولية الناقل البحري العديد من المنازعات، فتم تقديم ضمانات لصاحب الحق في البضاعة يلجأ إليها لفض هذه النزاعات (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل البحري إذا أخل بالتزامه التعاقدي الذي يفرضه عليه عقد نقل البضائع بحرا والمتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن وإيصالها سالمة وكاملة إلى ميناء التفريغ (المطلب الأول)، إلا أنه رغم قيام مسؤولية الناقل البحري بتوفر كل شروطها يمكن لهذا الأخير تحديد مسؤوليته أو التمسك بإعفائه من المسؤولية إذا تحققت الشروط المنصوص عليها قانوناً (المطلب الثاني).

المطلب الأول

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يكون الناقل البحري مسؤولاً نتيجة إخلاله بالتزامات التي يفرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا تجاه صاحب الحق في البضاعة عن الأضرار التي تصيبه، ولهذه المسؤولية أساسها القانوني (الفرع الأول)، وهناك شروط فرضها القانون لقيام هذه المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع ذات أهمية بالغة ذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية من العقدية عن التقصيرية وانعكاسها على الإثبات وعلى تحديد التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية، ولما كان الأمر كذلك فهذا يقتضي منا بيان أن مسؤولية الناقل البحري تقتصر على المسؤولية العقدية، إذ أنها هي التي تشكل جزاء إخلاله بالتزامه التعاقدي ألا وهو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول ولإعمال قواعد المسؤولية العقدية لا بد من

شرطين، أولهما أن نكون بصدد عقد صحيح، وثانيهما أن يترتب على الإخلال بالالتزامات التي يولدها العقد ضرر يصيب المرسل إليه¹.

تقوم المسؤولية القانونية بوجه عام على أساس من أسس ثلاثة، الأساس الأول وهو الخطأ الواجب الإثبات وفي هذه الحالة يقع عبء إثبات الخطأ الذي نتج عنه الضرر على عاتق المدعي في مواجهة المدين، والأساس الثاني الخطأ المفترض وفي هذه الحالة يفترض الخطأ في جانب المدعى عليه (المدين) أي أن الدائن يعفى من إثبات الخطأ، والأساس الثالث المسؤولية المفترضة وفي هذه الحالة أيضا يقع عبء الإثبات على عاتق المدعى عليه (المدين)، غير أن مضمون الإثبات يختلف في هذه الحالة حيث لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل يجب عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر الذي لا يد له فيه أو لأحد من تابعيه كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي².

تختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع³، فنجد أن المشرع الجزائري اعتبر الناقل البحري مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني وفقا لنص المادة 802 من ت.ب.ج⁴.

تأسيسا على ما تقدم فإن التزام الناقل البحري بنقل البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسؤولا عن عدم تحقق النتيجة المقصودة، أي عن هلاك البضائع أو تلفها أو

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 240.

²-فتاحي محمد، «مسؤولية الناقل البحري...»، المرجع السابق، ص 48.

³-إخلاص لطيف محمد، «مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة)»، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، عدد 26، الكويت، ص 3.

⁴-تنص المادة 802 من ت.ب.ج على ما يلي: «يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

التأخير في تسليمها ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 من ت.ب.ج.

نجد أن مسؤولية الناقل البحري وفقا للتقنين الجزائري مسؤولية مفترضة من جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وليس أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية، وما يجب الإشارة إليه أن اعتبار التزام الناقل البحري بنقل البضاعة التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاما ببذل عناية يصب في مصلحة الشاحن، حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعيه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر¹، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 0964344 بتاريخ 4 سبتمبر 2014².

يسأل الناقل البحري للبضائع وفقا لقانون التجارة البحرية المصري مسؤولية عقدية في مواجهة الشاحن عن هلاك أو تلف أو تأخير تسليم البضائع إذا كان ذلك راجعا لخطأ منه أو تابعيه أو وكلائه³، وفي هذا الصدد نصت المادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م على ما يلي: «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقا للمادة السابقة»، كما تضيف المادة 229 من نفس القانون على أنه: «يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه»،

¹-فتاحي محمد، «مسؤولية الناقل البحري ...»، المرجع السابق، ص ص 48، 49.

²-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 4 سبتمبر 2014، ملف رقم 0964344، المجلة القضائية، عدد 2، 2014، ص 239.

³-حسن علي سعيد، المرجع السابق، ص 98.

كما تنص المادة 240 الفقرة الأولى من نفس القانون على ما يلي: «يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه».

يلاحظ أن المادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م تعالج مسؤولية الناقل البحري عن حالات هلاك البضائع الكلي أو الجزئي وعن تلفها وتجعل الناقل ضامناً لسلامة البضائع محل النقل، وقد أجمع الفقه منهم الأستاذ كمال حمدي وهاني دويدار ومصطفى كمال طه على تفسير مصطلح ضامن على أنه التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ في حالة جيدة وفي الميعاد المتفق عليه، وتؤكد المادة 229 صحة تفسير مصطلح ضامن على أنه التزام بتحقيق نتيجة وذلك بتأكيدا عدم إعفاء الناقل من المسؤولية إلا في حالة إثباته السبب الأجنبي، الأمر الذي يعني أنه يتم افتراض مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر وأنه على الناقل إثبات أن هذا الضرر يرجع لسبب أجنبي ليس له أو لنائبه أو لأحد تابعيه يد فيه.

أما عن التأخير في تسليم البضائع في ميناء الوصول فعالجته المادة 240 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م، وهي مثلها مثل المادة 227 الفقرة الأولى والمادة 229 من نفس القانون تركز أيضاً على مبدأ الالتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع بالشروط المتفق عليها وفي الميعاد المحدد لذلك، بحيث أنه يتعين على الناقل إثبات السبب الأجنبي لإعفائه من المسؤولية، وتجدر الإشارة هنا أنه إذا كان الضرر يرجع سببه إلى نائب الناقل أو أحد تابعيه فإنه يعتبر كما لو كان صادراً من الناقل نفسه ولا يعتبر سبباً أجنبياً يعفيه من المسؤولية¹.

يتضح مما سبق أن أساس التزام الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري هو تحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه، ولا يعفى الناقل من المسؤولية حتى لو أثبت أنه هو وتابعوه قد قاموا باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، وبالتالي فإن المضرور غير ملزم بإقامة الدليل على الخطأ المرتكب من الناقل، وإنما يكفي

¹- علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 108، 109.

إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد¹، فعبء إثبات العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر لا يقع على المضرور بل يكفي على هذا الأخير إثبات أن الناقل لم يف بالتزامه بتوصيل البضاعة كاملة وسليمة للمكان المحدد وفي الميعاد المتفق عليه، فإذا نجح المضرور في إثبات ذلك فإن العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر تكون مفترضة وتتحقق بالتالي مسؤولية الناقل².

نجد أن الاتفاقيات الدولية وضعت هي أيضا أساسا لمسؤولية الناقل البحري، حيث تنص المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أي سبب آخر ناشئ عن فعل الناقل أو خطأه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم وإنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف».

يلاحظ على نص المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنه يكتنفه الغموض وأن صياغته جاءت ركيكة فهو يريد القول أن لا يسأل الناقل أو تابعيه عن أخطاء غيرهم، فنص لا يسأل الناقل عن أي سبب نشأ عن فعل الغير، كما ورد خطأ فيها إذ نص على أن السفينة تعد مسؤولة، لذا يجب إسقاط هذه العبارة من نص المادة إذ لا يمكن مساءلة السفينة.

انقسم الفقه لغموض النص في اتفاقية بروكسل إلى فريقين في شأن أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الاتفاقية.

يرى الفريق الأول أن أساس أو طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل يقوم على قرينة المسؤولية أو ما يسمى بالمسؤولية المفترضة أو الخطأ العقدي، وأن الناقل ملزم

¹-إخلاص لطيف محمد، المرجع السابق، ص 4.

²-علي حسن سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 109.

بتحقيق نتيجة وهي وصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول، وإن لم تحقق هذه النتيجة كان مسؤولاً عن تعويض الضرر ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي¹.

اعتمد الفريق الأول من الفقه حسب اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على القواعد العامة في تنظيم مسؤولية الناقل البحري، فالناقل يلتزم بنتيجة معينة هي توصيل البضائع سالمة إلى جهة الوصول، ولذلك يكون مسؤولاً عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضائع أو تلفها دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل².

وذهب الفريق الآخر إلى أن أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل هو الخطأ المفترض حيث يلتزم الناقل البحري ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، وأن الاتفاقية تطلب بذل العناية والهمة المعقولة لو أثبتتها الناقل لأقلت من المسؤولية، وأن الناقل يلتزم ببذل العناية الواجبة قبل وعند السفر وعليه إثبات أن حادث قد وقع ونشأ عنه ضرر وأن الحادث يندرج تحت أحد حالات الإعفاء المنصوص عليها وللمدعي إثبات خلاف ذلك³.

اعتمدت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حسب رأي هذا الاتجاه من الفقهاء على أن التزام الناقل البحري هو التزام بوسيلة وليس التزاماً بنتيجة، إذ أن الاتفاقية تتطلب من الناقل بذل العناية والهمة المعقولة، بحيث أنه لو أثبت بذل هذه العناية لأقلت من كل مسؤولية عن الالتزام المطلوب أدائه⁴.

يفهم من هذا أن مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 هي مسؤولية مفترضة بمجرد إثبات وقوع الضرر والبضائع في

¹- الغنمي حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 173.

²- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 330.

³- الغنمي حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 173.

⁴- عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 593.

عهدة الناقل البحري، إلا إذا أثبت أن سبب الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء، باستثناء ثلاث حالات تكون فيها مسؤولية الناقل البحري مبنية على أساس الخطأ المفترض وهي:

-عدم صلاحية السفينة للملاحة.

-وجود عيوب خفية في السفينة يتم اكتشافها باليقظة المعقولة.

-أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، ففي هذه الحالات يكفي للناقل أن ينفي الخطأ عنه للتحرر من المسؤولية¹.

خلافًا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الذي ثار الخلاف بشأن أساس المسؤولية فيها وفقًا للخطأ المفترض أو على أساس افتراض المسؤولية، فإن واضعي مسودة قواعد هامبورغ لسنة 1978 تبنا الحجة المقدمة من الشاحنين لوضع معيار موحد وشامل لمسؤولية الناقل، وهي أن الناقل يجب أن يكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع الذي ينشأ عن خطئه أو خطأ وكلائه أو مستخدميه، وتبعاً لذلك فقد اختاروا أن يضعوا قاعدة مسؤولية إيجابية تقوم على الخطأ المفترض².

نصت المادة 5 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي:

«يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو

¹-قماري بن ددوش نصر، «اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة»، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 9، جامعة باتنة 1، باتنة، 2016، ص 113.

²-حسني أحمد محمود، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (قواعد هامبورج) مع الإشارة إلى النصوص المقابلة في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول 1968 المعدل لها وفي القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 61.

مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذ من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته».

يتضح من النص السابق أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 تقيم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن التأخير في وصولها لصاحب الحق فيها على أساس قرينة الخطأ المفترض أو الإهمال المفترض¹، وهذا ما أكدته صراحة المرفق رقم 2 الملحق بالاتفاقية والمعنون "تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري" والذي ينص على ما يلي: «من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات»².

تبنت قواعد هامبورغ لسنة 1978 قاعدة موحدة لعبء الإثبات تقوم على افتراض الخطأ أو الخطأ المفترض في كل حالات التلف أو الهلاك الذي يحصل للبضائع ومن ثم فرضت عبء إثبات موحد على الناقل باعتباره الطرف الذي يكون أكثر معرفة بالوقائع والأحداث³، فتقوم إذا مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد هامبورغ كأصل عام على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ، وإذا كان التزام الناقل البحري التزام ببذل عناية مع افتراض خطئه أو إهماله، فإن ذلك يعني أن المضرورة وعلى خلاف حكم الالتزام ببذل عناية ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل وإنما يكفي إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر⁴.

¹ -حيسعيد، المرجع السابق، ص 35.

-MONTAS Arnaud, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p 183.

² -حمديكمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 42.

³ -قماري بن ددوش نضرة، المرجع السابق، ص 114.

⁴ -حمديكمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 42.

غير أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في الحالتين التاليتين:

-حالة الحريق: تنص المادة 5 الفقرة الرابعة البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «يسأل الناقل:

1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه،

2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها».

يتبين من نص المادة 5 الفقرة الرابعة البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 أنها قد أتت بعكس القاعدة التي قررتها المادة 5 الفقرة الأولى من نفس القواعد، فذهبت إلى الميل لصالح الناقل فجعلت مسؤولية الناقل البحري تبنى على أساس الخطأ الثابت¹.

يمكن القول أن الأخذ بفكرة الخطأ الواجب الإثبات في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع الناشئ عن الحريق يرجع إلى السببين التاليين:

-أن الاتفاقية تفرض على الناقل اتخاذ تدابير الوقاية من الحريق، والغالب ألا يقتصر الناقل عليها وإنما يضيف إليها تدابير أخرى زيادة في الحيلة.

-أن الحريق إذا شب في السفينة لا يلتهم البضاعة وحدها وإنما يأتي على السفينة أيضا فيكون الناقل أول ضحاياه، وقد يكون أكثرهم تأثرا به².

¹-قماري بن ددوش نضرة، المرجع السابق، ص 115.

²-حمديكمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 43.

-حالة نقل البضائع على سطح السفينة: تناولت المادة 9 الفقرة الثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 مسؤولية الناقل البحري الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن عن الشحن على السطح لم يدرج في سند الشحن وقضت بأنه استثناء من أحكام المادة 5 الفقرة الأولى، يظل الناقل البحري مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع المسؤولية بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، أي أنه لا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي¹.

تتعقد مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد هامبورغ لسنة 1978 مباشرة عند هلاك أو تلف البضاعة ما لم يتخلص منها بدحض هذه القرينة، وذلك بأن يثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة قد وقع قبل دخولها في حراسته أو بعد خروجها من حراسته، أو أن يثبت أنه ووكلاءه اتخذوا جميع التدابير الواجب اتخاذها بطريقة معقولة لتلافي وقوع الحادث ونتائجه².

في سبيل تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالتزاماته وأساسها القانوني السليم وفقاً لقواعد روتردام لسنة 2009، نصت المادة 17 الفقرتين الأولى والثانية على ما يلي:

«يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4،

¹-قماري بن ددوش نضرة، المرجع السابق، ص ص 115، 116.

²-القضاة فياض، «أحكام مسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردنية واتفاقية هامبورغ»، مجلة دراسات، مجلد 26، عدد 1، كلية الشريعة والقانون، الأردن، 1999، ص 234.

يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18¹.

أقامت قواعد روتردام لسنة 2009 مسؤولية الناقل على هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المتضرر أن الضرر وقع في مدة التزام الناقل، بحيث تناولت المادة 17 الفقرة الأولى من قواعدها أساس مسؤولية الناقل البحري عموماً بأسلوب إيجابي صريح فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في تسليمها إذا وقعت أثناء مدة وجود البضائع في حراسة الناقل، هذا بينما يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه حسب المادة 17 الفقرة الثانية من قواعد روتردام¹.

الفرع الثاني

شروط قيام مسؤولية الناقل البحري

يُشترط لقيام مسؤولية الناقل البحري توفر حالة من حالات مسؤوليته (أولاً)، وصدور أحد هذه الحالات من الناقل البحري (ثانياً)، كما يجب أن تحصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته (ثالثاً).

أولاً: وقوع حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري

تتمثل حالات مسؤولية الناقل البحري فيما يلي:

1- هلاك البضاعة:

يقصد بهلاك البضاعة زوالها أو انعدامها، كما يعتبر الضياع صورة من صور الهلاك حيث يتعذر على الناقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الحالتين، غير أن الضياع يعني

¹ - بسعيد مراد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري...»، المرجع السابق، ص 34.

فقد الشيء دون التأكد من مصيره، فقد يكون بسبب زواله أو بسبب آخر كسرقة أو عدم التمكن من استرداده.

يشمل الهلاك في معناه الدقيق فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى يد المرسل إليه لأي سبب من الأسباب كما لو احترقت البضاعة أثناء الرحلة البحرية أو غرقت في مياه البحر، كما قد يكون هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو حكماً¹، فيقصد بهلاك البضاعة إذا الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضائع، وبالتالي فالهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً حسب الفناء أو الاختفاء الذي يلحق بالبضاعة².

أ-الهلاك الكلي للبضاعة

يكون الهلاك كلياً للبضاعة في الأحوال التي يصل فيها الناقل البحري إلى ميناء الوصول ولم يسلم شيئاً من البضاعة التي تسلمها من الشاحن وتعهد بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى من له الحق عليها³، فيكون الهلاك كلياً عندما تقضى أو تختفي البضائع كلية، ويتحقق الهلاك الكلي أيضاً إذا لحق البضائع المنقولة قدر كبير من الأضرار بحيث لا يستطيع مالكوها استخدامها أو تسويقها في الغرض الذي أعدت له⁴.

ينصب إثبات الهلاك الكلي للبضائع على إثبات استلام الناقل البحري للبضائع وتكفله بها، ويتحقق ذلك بالاستناد على سند الشحن الذي يعتبر دليل إثبات على استلام الناقل للبضائع، وإن كان جانب من الفقه يرى أن إثبات الهلاك الكلي يكون بكافة طرق الإثبات، فإذا

¹-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 103، 104.

²-العطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 388.

³-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 104.

⁴-العطير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 388.

ادعى الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه وجب عليه إثبات ذلك، إذ لا يمكن في هذه الحالة إلزام المدعي بإثبات عدم استلام البضائع لأن الفعل السلبي يصعب إثباته مادياً¹.

ب-الهالك الجزئي للبضاعة

يتجسد الهالك الجزئي للبضاعة في حالة تسليمها للمرسل إليه ناقصة من حيث الوزن أو العدد أو الكمية كما لو سلمت خمسة صناديق من بضاعة معبئة بثمانية صناديق أو أكثر²، فيكون الهالك جزئياً عندما يفنى أو يختفي جزء فحسب من البضائع، فالهالك الجزئي ينصب على كمية البضائع أما الهالك الكلي فينصب على نوعيتها³، ولا يعد من قبيل الهالك الجزئي للبضائع النقص المعتاد الذي يلحق بالبضاعة بسبب طبيعتها ويسمى هذا النوع من النقص بعجز الطريق، وهو يتحقق دائماً بالنسبة للبضائع التي تجف مع الوقت كالحبوب أو التي تتبخر كالسوائل، فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها⁴، فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضائع أثناء نقلها أو أثناء عملية الشحن والتفريغ⁵.

يتم إثبات الهالك الجزئي للبضاعة من خلال التحفظات الكتابية التي يقدمها المرسل إليه أو ممثله القانوني إلى الناقل قبل أو عند التسليم متى كانت الخسائر أو الأضرار ظاهرة، أما إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيتعين على المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يبلغ بها الناقل في المدة المقررة قانوناً⁶.

¹-دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري»، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، عدد 5، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2016، ص 38.

²-كوماني لطيف جبر، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 123.

³-العتير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 388.

⁴-قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط...، المرجع السابق، ص 359.

⁵-فرعون هشام، المرجع السابق، ص 217.

⁶-دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 38.

2- تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن معيبة، وقد يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها تبعاً لما إذا كان العيب شاملاً أو جزئياً، وعيب البضاعة يعني كونها لم تعد تصلح للاستخدام الذي أعدت له أو أن استخدامها لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم تصب بالتلف¹.

اعتبر جانب من الفقه حكم تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي للاستعمال فيما أعد له أنه هلاك كلي للبضاعة، وهناك من لا يتفق مع هذا الرأي ذلك أن الفاصل بين الهلاك الكلي للبضاعة والهلاك الجزئي الذي يأخذ حكم التلف هو حصول التسليم من عدمه، فإذا كانت البضاعة قد سلمت إلى المرسل إليه ومهما كان قدر أو شأن التلف اللاحق بجزء منها والذي يؤدي إلى صلاحية الجزء الباقي للاستعمال فيما أعد له فإن الأمر لا يرقى بحال إلى القول أن ثمة هلاك كلي، فالفرض في الهلاك الكلي أنه ليس ثمة تسليم البضاعة عند الوصول، أما إذا حصل تسليم ولو كان التلف شاملاً للبضاعة كلها فإننا نكون بصدد تلف كلي إن صح التعبير وليس هلاك كلي.

ويرى جانب من الفقه أن نوع التلف يتحدد حسب طبيعة البضاعة، فامتداد نطاق التلف لا يحوله إلى هلاك كلي أو جزئي، وهذا ما يقتضيه التحديد الدقيق لمنع الخلط بينهما، لذلك ليس مقبولاً أن يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف².

يقع عبء إثبات تلف البضائع على المرسل إليه وتلعب وثيقة النقل دوراً مهماً في هذا المجال، فإذا كانت نظيفة فإن إثبات التلف يكون سهلاً، لأن الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي بعدهته بنفس أوصافها المثبتة في وثيقة النقل، فإذا وجدت البضاعة بحالة تختلف عن حالتها

¹ -العنبيكي مجيد حميد، «قيام مسؤولية ناقل الشيء بحراً مع الإشارة إلى الناقل بالحاويات»، مجلة القانون المقارن، عدد 29، العراق، 2001، ص 9.

² -قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 106.

تلك، فعلى المرسل إليه أن يثبت تحفظاته عن البضاعة في وصل الاستلام، أما إذا كانت وثيقة النقل غير نظيفة فإن مهمة إثبات التلف الذي أصاب البضاعة تكون عسيرة على المرسل إليه، حيث يتعين عليه أن يثبت كون البضائع التي شحنت تتميز بأوصاف تختلف عن تلك المدرجة في وثيقة النقل، كما أن له أن يثبت انقطاع الرابطة السببية بين التحفظ الوارد على البضاعة وبين الضرر، ووجود التلف ومقداره حين وصول البضاعة إلى جهة الوصول، فإن نازع في ذلك الناقل أو وكيله، فيجب اللجوء إلى إجراءات الخبرة القضائية لإثبات حالة البضاعة¹.

3- التأخير في تسليم البضاعة

يفرض عقد نقل البضائع بحرا التزامات تجاه كل من الشاحن والناقل، ومن بين أهم التزامات الناقل هي التكفل بالبضائع من ميناء الشحن ونقلها نحو ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد، وبالتالي فإن التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وإنما عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على النحو الذي لا يضر بمصالحه².

يسأل الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع طالما أنه حصل والبضائع في عهده، ويقع التأخير عندما لا تصل البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل وعند عدم تحديده ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري³.

يقصد بالتأخير في تسليم البضائع للمرسل إليه بأنه مجاوزة الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول الذي يجب فيه تسليم البضاعة، أو بعبارة أخرى عدم تمكن الناقل البحري من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد نقل البضائع بحرا، أو في الميعاد الذي يستغرقه

¹-العنبيكي مجيد حميد، المرجع السابق، ص 10.

²-شخي محمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير...»، المرجع السابق، ص 362.

³-قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط...، المرجع السابق، ص 363.

الناقل العادي إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت تسليم البضاعة، وعليه فإن هناك حالتين للتأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه يجب التمييز بينهما.

الحالة الأولى، هو تأخير تسليم البضاعة عن الموعد المتفق عليه أو المحدد بين النقل الأطراف، ونجدها غالبا في عمليات النقل بخطوط الشحن المنتظمة، أين يكون محدد ومعروف أجل التسليم، أما الحالة الثانية، هو عند عدم تحديد موعد متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة وصول البضاعة عن الفترة الزمنية اللازمة لنقلها إلى ميناء الوصول حيث يتم اللجوء إلى العرف البحري المتبع في الميناء لتحديد المدة اللازمة لإيصال البضاعة¹.

أخضع المشرع الجزائري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه ضمن قواعد التقنين البحري ويتبين ذلك من خلال النصوص القانونية المتضمنة في المواد 771، 775، 805 من ت.ب.ج، إذ نصت المادة 771 منها على ما يلي: «يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير».

يتضح من النص السابق أن الناقل البحري مسؤول عن كل تأخر في تسليم البضائع وأنه في حالة استبدال الناقل السفينة المعينة في العقد يجب أن لا يؤثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضاعة.

كما نصت المادة 805 من ت.ب.ج على ما يلي: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة... فلا يعد الناقل مسؤولا عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة...».

¹- شيوخ محمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير...»، المرجع السابق، ص 362.

يتضح من النص السابق أن المشرع الجزائري قد أخضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه لقواعد التقنين البحري مع إمكانية تسليم البضائع في حالتين: إما الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإما الوقت المعقول أو المناسب¹.

تعرض المشرع المصري لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وذلك في المادة 240 الفقرتين الأولى والثانية من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق».

نجد أن قانون التجارة البحرية المصري لا يختلف كثيرا في مسألة التأخير في تسليم البضاعة في عقد نقل البضائع بحرا عن المشرع الجزائري، إلا أن هذا الأخير وضع معيار أكثر شدة بالنسبة لمجال التأخير في التسليم طبقا للموعد المعقول حيث أخذ معيار الناقل الحريص بينما تبنى المشرع المصري معيار الناقل العادي أي متوسط الحرص، لذا فإن المشرع الجزائري وفر نوعا من الحماية للشاحن بالنسبة للحالة التي يكون فيها التسليم في الميعاد المعقول، فالحالة التي يمكن أن تقرر مسؤولية الناقل البحري عن التأخير بالنسبة للمشرع الجزائري قد لا تكون كذلك بالنسبة للمشرع المصري².

أما على المستوى الدولي، نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تعالج حالة الضرر الناجم عن التأخير³ وهذا راجع إلى أن السفن آنذاك

¹-خليل بوعلام، «التأخر في تسليم البضائع...»، المرجع السابق، ص 72.

²-شيخ محمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير...»، المرجع السابق، ص 366.

³-BELLLOTI Jean, Transport international des marchandises gestion international, 3^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2006, p 228.

كانت شراعية وبطيئة ومعرضة للتأخير، ومن ثم يصعب على الناقل التقيد بوقت محدد لإكمال الرحلة البحرية¹.

أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد كانت أكثر وضوحاً من سابقتها، حيث نصت في المادة 5 الفقرة الأولى منها على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث هي هلاك البضائع وتلفها والتأخير في تسليمها للمرسل إليه، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير في قدم المساواة مع هلاك البضائع أو تلفها، كما أعطت تعريفاً للتأخير في تسليم البضاعة في المادة 5 الفقرة الثانية منها التي تنص على ما يلي: «يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مراعاة ظروف الحالة».

يستفاد من هذا النص أن تقرير معدل حصول التأخير في تسليم البضاعة يتم وفق حالتين، فالحالة الأولى تكون عند التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه بين المتعاقدين في عقد النقل، أما الحالة الثانية تكون عند عدم الاتفاق على موعد فيكون التأخير عند تجاوز مدة تسليم البضاعة عن الفترة الزمنية اللازمة لنقلها إلى ميناء الوصول، ويتم اللجوء إلى العرف البحري المتبع في هذا الميناء لتحديد تلك المدة، فلا يكفي مجرد حصول التأخير بل لا بد من إثبات العلاقة السببية بين الضرر والتأخير كإثبات وصول الهدايا والألعاب بعد فوات يوم العيد².

لم تختلف قواعد روتردام لسنة 2009 هي الأخرى عن قواعد هامبورغ لسنة 1978 حيث نظمت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها وكذلك التأخير في تسليمها وذلك في المادة 17 الفقرة الأولى منها التي تنص على ما يلي: «يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع

¹ - قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط...، المرجع السابق، ص 363.

² - قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 108، 109.

أو تلفها وكذلك التأخير في تسليمها»، كما حددت نفس القواعد مفهوم التأخير في تسليم البضائع وذلك في المادة 21 منها التي تنص على ما يلي: «يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها».

يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع وفقا لقواعد روتردام إذا لم يسلمها في المكان المقصود وفي الوقت المتفق عليه في عقد النقل، فإذا لم يكن ثمة اتفاق على وقت التسليم في تفاصيل العقد ولا على مكانه فيعتد بالوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيها أي الفترة المعقولة، ويعود تقدير هذه الفترة لقاضي الموضوع يقررها بالقياس إلى معيار موضوعي وهو الناقل العادي والفترة المتطلبة لتسليم البضائع¹.

يتم إثبات التأخير في تسليم البضائع من طرف المرسل إليه لأنه هو الذي يدعي حصوله، ويختلف عبء الإثبات بين ما إذا ميعاد التسليم قد حدد بشكل صريح في سند الشحن فيمكن للمرسل إليه إثبات التأخير في التسليم بالمقارنة بين تاريخ التسليم المحدد بسند الشحن وبين تاريخ التسليم الفعلي المدون في وصل التسليم، أما إذا لم يتفق الطرفان على تاريخ محدد للتسليم، فيتعين على المرسل إليه إثبات زمان الوصول المفترض لبضاعة من نفس النوع وبالنسبة لناقل اعتيادي في مثل ظروف الناقل، ويثبت بعد ذلك أن التسليم تم في وقت لاحق لما يفترض أن يجري فيه، وإضافة إلى ذلك يتعين على المرسل إليه إثبات الضرر الذي صاحب التأخير لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في المطالبة بالتعويض إذا لم يلحقه أي ضرر².

يتضح مما تقدم أن لمدة إنجاز النقل البحري أهميتها البالغة، ففي حالة التأخير في تسليم البضائع للمرسل إليه فإنه يفترض أن البضائع وصلت سليمة، والتأخير على عكس الهلاك أو التلف ليس ضررا بذاته وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب، والذي يكون بالضرورة

¹- شياخي محمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير...»، المرجع السابق، ص 365.

²- دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري...»، المرجع السابق، ص ص 40، 41.

ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، وهذا الضرر قد يقع على البضائع كما إذا فوت الشاحن أو المرسل إليه صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة¹.

ثانيا: صدور حالة من حالات المسؤولية من الناقل البحري

يتم إبرام عقد نقل البضائع بحرا في الأصل بين الناقل والشاحن بغرض قيام الناقل بتنفيذ النقل بنفسه، ولكن الذي يحدث عملا وفي كثير من الأحيان هو لجوء الناقل الذي تعاقد مع الشاحن إلى الاستعانة بناقل آخر لتنفيذ النقل برمته أو لتنفيذ جزء منه، فنكون هنا أمام حالة يظهر فيها نوعان من الناقلين الأول هو الناقل المتعاقد والثاني هو من قام بالتنفيذ المادي لعملية النقل (الناقل الفعلي)، وتجدر الإشارة إلى أنه كثيرا ما يلجأ الناقل المتعاقد إلى التعاقد مع عدة ناقلين متتابعين لتنفيذ عملية النقل المكلف بها فنكون أمام ما يسمى بالنقل المتتابع²، أو اللجوء من أجل تنفيذ العقد إلى الاستعانة بالناقل النهري أو الجوي أو البري ويسمى في هذه الحالة بالنقل المختلط³.

1- الناقل المتعاقد

يتم إبرام عقد نقل البضائع بحرا بين الناقل والشاحن ويسمى في هذه الحالة بالناقل المتعاقد، فمن الطبيعي أن يقوم بنفسه بتنفيذ عقد النقل برمته، وهذا الوضع الغالب والطبيعي للأمور⁴، فيعتبر الناقل المتعاقد مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع أو الضرر الذي قد يتعرض له المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة بسبب تأخير تسليمها، لذلك حرص كل من المشرع الجزائري والمصري وكذا الاتفاقيات الدولية على وجوب ذكر اسم الناقل

¹-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 575.

²-علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 127.

³-بن الصغير شهرزاد، «إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 1، بجاية، 2018، ص 130.

⁴-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 229.

في سند الشحن وذلك حتى يتسنى للمرسل إليه معرفة الشخص الذي يتعين الرجوع عليه ومطالبته بالتعويض¹.

2-الناقل الفعلي

يتدخل الناقل الفعلي في عملية تنفيذ عقد نقل البضائع بحرا بموجب اتفاق يتم بينه وبين الناقل المتعاقد الذي سمح له القانون إمكانية التعاقد مع ناقل آخر لتنفيذ النقل، إلا إذا كان قد تم الاتفاق بينه وبين الشاحن على عكس ذلك، أي على تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل، فالناقل الفعلي هو الناقل الذي يقوم بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المتفق عليها سواء كان هذا التنفيذ كلياً أو جزئياً، وفي ذلك تنص المادة 243 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م والمادة 10 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على جواز إسناد الناقل عملية النقل كلها أو جزء منها لناقل بحري آخر (الناقل الفعلي) وذلك دون حاجة إلى موافقة أو إجازة من الشاحن إلا إذا تم الاتفاق على عكس ذلك².

يسأل الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضائع أو تأخير في تسليمها وفقاً للمادة 10 الفقرتين الأولى والثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي تنص على ما يلي: «عندما يستند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله، ويكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه أو وكلاؤه، في نطاق وظائفهم، من فعل أو تقصير.

جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل».

¹-دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 41.

²-علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 128.

يتبين من نص هذه المادة أن المضرور له حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل المتعاقد سواء كان هذا الأخير مرخصاً له بذلك وسواء عهد بعملية النقل بأكملها إلى الناقل الفعلي أو بجزء منها فقط، ولا يستطيع التنصل من المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي، كما أن للمضرور حق الرجوع بطبيعة الحال على الناقل الفعلي، لكن عليه في هذه الحالة إثبات ليس فقط الضرر اللاحق به إنما أيضاً إثبات أن الضرر حصل أثناء فترة النقل التي نفذها الناقل الفعلي¹.

نجد أن المشرع المصري ذهب إلى ما ذهب إليه قواعد هامبورغ في مسألة مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، إلا أنها اختلفت عنها في جعل مسؤولية الناقل الفعلي تجاه الشاحن مسؤولية تضامنية، وذلك وفقاً لنص المادة 243 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك. ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد».

3- الناقل في النقل المتتابع (النقل بموجب سند شحن مباشر)

يكون ثمة نقل بسند شحن مباشر عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة.

يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن في حالة النقل بسند الشحن مباشر على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثانٍ ينقلها بدوره إلى نقطة

¹-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 230.

لاحقة ثم يسلمها الأخير إلى ناقل ثالث، وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول¹.

إن إصدار وثيقة شحن مباشرة لا ينفي مسؤولية الناقل البحري، إذ يبقى مسؤولاً عن تنفيذ المهام المترتبة على الناقل الذي سيباشر تنفيذ جزء من النقل أياً كانت صورته خلال فترة سريان وثيقة الشحن المباشرة وإلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن ذلك لا ينفي مسؤولية الناقلين الآخرين، إذ يبقى كل واحد منهم مسؤولاً عن تنفيذ الالتزامات المترتبة على وثيقة الشحن المباشرة في مسافة النقل الذي قام به، وذلك بالتضامن مع الناقل الذي أصدر وثيقة الشحن المباشرة.

ومن ثمة يجوز للشاحن أن يختار الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه أو على كل واحد من الناقلين المتتابعين، ويتمتع الناقل الذي يكون قد دفع تعويضاً لصاحب البضاعة نظراً لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة الشحن المباشرة بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب هذه الوثيقة، ولا يستطيع الناقل الذي دفع تعويض ممارسة حقه في الرجوع على كل ناقل يثبت بأن الضرر المدعى به لم يحصل على المسافة التي باشر فيها عملية النقل².

نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع في المادة 765 من ت.ب.ج كما يلي: «إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة».

¹-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 581.

²-دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 41.

ذهب المشرع المصري إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري في مسألة مسؤولية الناقل في النقل المتتابع وذلك في المادة 243 الفقرة الثالثة من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «وفي حالة النقل بسند الشحن مباشر تسري الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين على مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن وعلى مسؤولية الناقلين اللاحقين له، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق».

يجب التنبيه إلى أن هناك اختلاف بين الوضع الذي يظهر فيه الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وبين الوضع الذي يظهر فيه الناقل في النقل المتتابع أي ناقل أول وناقلين لاحقين، ففي الوضع الأول يعهد الناقل المتعاقد إلى ناقل فعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه دون ترخيص من الشاحن ويل دون علمه أحياناً، بينما لا يصدر الناقل في الوضع الثاني سند شحن مباشر إلا عن اتفاق مع الشاحن¹.

4-الناقل في النقل المختلط

يصطلح على النقل المختلط بالنقل متعدد الوسائط، فهو نقل البضائع بطرق مختلفة برية وجوية مع ضرورة أن يضم المرحلة البحرية، فتقدم خدمة النقل في هذه الحالة من عدة ناقلين²، فيقصد إذا بالنقل المختلط النقل الذي يتم بطرق مختلفة بالطريق البحري في جزء منه وبطريق البر أو الجو في الجزء الآخر، كأن تكون البضائع مرسلة من دمشق إلى باريس فإنها تنقل

¹-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 581.

²-بورطال أمينة، «انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية (على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي)»، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد 7، عدد 1، المركز الجامعي تمنراست، تمنراست، 2018، ص 193.

بالمطار أو بالسيارة من دمشق إلى بيروت وبطريق البحر من بيروت إلى مرسيليا وبالقطار من مرسيليا إلى باريس¹.

يمكن للشاحن في ظل النقل المختلط أن يتعاقد بموجب عقد واحد مع الناقل البحري لأجل نقل البضاعة إلى المكان المطلوب بحرا وبرا معا وإما أن يتعاقد بموجب عقود مستقلة مع كل ناقل فتتطبق الأحكام القانونية الخاصة بكل واسطة وإن كانت تعد مراحل متممة للمرحلة البحرية².

تعرض المشرع الجزائري لمسؤولية الناقل البحري في النقل المختلط بموجب نص المادة 763 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «تتطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو برّي أو جويّ أو عن طريق السكك الحديدية».

يفهم من هذه المادة أنها تحيل إلى المادة 765 من ت.ب.ج التي تنظم مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع التي جعلت من الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر مسؤولا عن النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير مسؤولية كل منهم على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول³.

¹ - **طهمصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 313.

² - **بورطال أمينة**، «انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع...»، المرجع السابق، ص 193.

³ - تنص المادة 765 من ت.ب.ج على ما يلي: «إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة مباشرة».

ثالثا: حصول حالة من حالات المسؤولية خلال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يقصد بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري المدة التي يكون الناقل البحري خلالها مسؤولا عن البضائع المنقولة¹.

تبدأ مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه وتنتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهذا ما أكدته المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني»، وهذا ما أكدته المادة 802 من نفس التقنين بقيام مسؤولية الناقل البحري خلال هذه المرحلة أي منذ تكلفه بالبضاعة إلى حين تسليمها، فنجد أن المشرع الجزائري اعتمد نظام وحدة عقد النقل البحري².

ذهب المشرع المصري إلى نفس الأحكام التي ذهب إليها المشرع الجزائري في مجال نطاق مسؤولية الناقل البحري وفقا للمادة 227 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، أو إيداعها طبقا للمادة السابقة».

أما على المستوى الدولي فنجد أن أحكام اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تنطبق فقط على المرحلة البحرية التي تنقضي بين الشحن والتفريغ، ولكنها لا تسري على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ³، لكن لا يعني ذلك أن العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ لم تعد جزءا من عقد النقل البحري، بل إن عقد النقل

¹- علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 119.

²- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 254.

³- طه مصطفى كمال، القانون البحري...، 1993، المرجع السابق، ص 241.

البحري يظل كما كان واحدا ينظم العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، وتبعاً لذلك يعتبر قيام الناقل بهذه العمليات امتداد لعقد النقل البحري بذاته¹.

نجد أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 جعلت من مسؤولية الناقل البحري تبدأ من تسلمه البضائع وتستمر أثناء النقل وحتى تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه، والمقصود باستلام الناقل للبضائع هو استلامها لها سواء من الشاحن ذاته أو ممن ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، أما تسليم البضائع فيتم إما بتسليمها للمرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له كالسلطات العامة في الميناء أو مخازن الجمارك أو الإدارة الصحية في الميناء²، وهذا ما أكدته المادة 4 الفقرتين الأولى والثانية من قواعدها³.

¹- عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 586.

²- علي حسنسوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات...، المرجع السابق، ص 121، 122.

³- تنص المادة 4 الفقرتين الأولى والثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، 2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

1- الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو

2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن،

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1- تسليمها إلى المرسل إليه، أو

2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ بتسليم البضائع له».

يلاحظ أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لا يمتد ليشمل الفترة السابقة على استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن واللاحقة لتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، فإذا تسلم الناقل البضائع داخل البلاد وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية أو النهرية إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الاتفاقية لا تطبق إلى حين أن تصل البضائع إلى ميناء الشحن¹.

جعلت قواعد روتردام لسنة 2009 مسؤولية الناقل البحري بشأن البضائع تشمل نطاقاً زمنياً يتحدد ابتداءً من استلام الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها لغاية تسليم البضائع ضمناً، فنجد أن هذه القواعد وسعت كثيراً من فترة مسؤولية الناقل عما هو الحال في اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ، إذ اعتبرت مدة مسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ استلام الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع سواء كان التسليم في البرّ خارج الميناء أو في مخازن الميناء أو على رصيف الميناء، وسواء كان هذا الاستلام من قبل الناقل مباشرة أو من قبل الطرف المنفذ وتنتهي عند تسليم الناقل للبضائع سواء كان مكان التسليم داخل الميناء أو خارجه، وسواء كان استلام البضائع من قبل الشاحن أو ممن ينوب عنه قانوناً²، وهذا ما نصت عليه المادة 12 الفقرتين الأولى والثانية من قواعدها³.

¹-دراركة لاني محمد، «النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ»، مجلة المنارة، مجلد 13، عدد 9، جامعة آل البيت، الأردن، 2007، ص ص 125، 126.

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص ص 361، 362.

³-تنص المادة 12 الفقرتين الأولى والثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1-تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع.

2-(أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الآخر

(ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو لطرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر».

أضف إلى ذلك أن قواعد روتردام ومن أجل تحديد مدة مسؤولية الناقل أجازت بالفقرة الثالثة من المادة 12 لطرفي العقد الاتفاق على تحديد وقت ومكان تسليم البضائع وتسلمها وذلك بغض النظر عن التسلم والتسليم الفعلي، إلا أنها قيدت إرادة الأطراف بقيدتين هما:

1- ألا يكون وقت تسلم الناقل للبضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل.

2- ألا يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل¹.

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها والإعفاء منها

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا توفرت شروط تحققها، لكن مراعاة للناقل البحري والظروف التي تجرى فيها الرحلة البحرية وتشجيعاً للناقل في الإستثمار في مجال النقل البحري تم منحه الحق في تحديد مسؤوليته (الفرع الأول)، أو الإعفاء منها (الفرع الثاني) إذا تحققت الشروط المطلوبة للاستفادة من ذلك.

الفرع الأول

تحديد مسؤولية الناقل البحري

منحت للناقل البحري في حالة تحقق مسؤوليته ميزة تحديد مسؤوليته تشجيعاً له للاستثمار في مجال النقل البحري، هذا ما يستدعي التعرف على المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري (أولاً)، وشروط الاستفادة من تحديد المسؤولية (ثانياً)، والمستفدون من تحديد هذه المسؤولية (ثالثاً)، ومعرفة كيفية تقدير هذه الحدود (رابعاً).

¹-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص 362.

أولاً: المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري

يعرف الحد الأقصى للتعويض أو تحديد مسؤولية الناقل البحري على أنه تقرير لمبالغ معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها، أي أنه عبارة عن حدود قصوى لمسؤولية الناقل والذي لا يجوز الحكم بأكثر منها مهما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة أو الذي أصاب المضرور من جراء إخلال الناقل بإحدى التزاماته سواء كانت المسؤولية نتيجة خطئه أو خطأ أحد تابعيه، وهناك من عرفه بأنه وضع حد أعلى لمبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته¹.

يقصد أيضاً بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته، فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ليس تقديراً جزافاً لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض، فإن أثبت أن الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق².

يتضح من التعريفات المقدمة لتحديد مسؤولية الناقل البحري أن الاعتبارات التي أدت بالأخذ به هو أن التعويض الكامل ينطوي على إجحاف بحق الناقل الذي يجهل عادة محتويات الطرود المنقولة التي قد تكون عالية، إضافة إلى ذلك فإن التعويض الكامل ينطوي بدوره على مشقة بالنسبة للشاحنين الذين سيطلب إليهم عندئذ دفع أجور شحن عالية ومن ثم يكون التحديد حلاً وسطاً ومتوازناً لصالح أطراف عقد نقل البضائع بحراً، فعلى ضوء هذا التحديد يمكن للناقل

¹-قرارية قويدر، «نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي حول مبرراته»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 330، 331.

²-أحسن شاكر عبد الله، جبر رنا فارس، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع»، مجلة جامعة تكريت للحقوق، مجلد 1، عدد 1، العراق، 2016، ص ص 467، 468.

أن يحسب المخاطر التي سيواجهها ويضع تبعاً لذلك أجور شحن موحدة ورخيصة وفي الوقت نفسه يتقاضي المخاطر المرتبطة بالبضائع ذات القيمة المرتفعة والتي يجهل مكوناتها، ويراعي عادة أن تكون أجرة النقل مرتفعة بشكل ملحوظ حتى يعتني الناقل البحري بالبضاعة المنقولة بشكل مقبول¹.

يتمثل أيضاً الاعتبار الذي أدى بالأخذ بنظام تحديد مسؤولية الناقل البحري تشجيع هذا الأخير على الاستثمار في مجال النقل، حيث أن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة تقضي في كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة فضلاً عن هلاك السفينة ذاتها، إذ تعتبر من الأصول عالية القيمة، وبالتالي فإذا ألزمت الناقل البحري بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار فذلك سيؤدي إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحري، وكم من شركة ملاحية شهر إفلاسها بسبب الحكم عليها بالتعويض الكامل عن أضرار ناجمة من حادث واحد².

ثانياً: شروط استفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة

يشترط لاستفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة في سند الشحن، وكذلك عدم ارتكاب الناقل لسلوك إرادي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة.

1- عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة كشرط لاستفادة الناقل البحري من المسؤولية

المحدودة

ورد شرط عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة لاستفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة في المادة 2 البند أ من بروتوكول لاهاي فسبي 1968 المعدل للمادة 4 الفقرة الخامسة من

¹ - صرخوه يوسف يعقوب، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد»، مجلة الحقوق، عدد 2، جامعة المستنصرية، العراق، 1984، ص 194.

² - قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 32.

اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924¹، والذي نقله المشرع الجزائري في المادة 805 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.²

ذهب المشرع المصري إلى نفس ما ذهب إليه بروتوكول لاهاي فسبي 1968 وكذا المشرع الجزائري، إذ نص في المادة 234 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها».

كما حذت قواعد روتردام لسنة 2009 حذو بروتوكول لاهاي فسبي 1968 في المادة 59 منها³، إلا أنها اختلفت عنها في الشق الثاني المذكور والمتعلق بوجوب إعلان الشاحن عن جنس البضاعة والتي لم تلق له قواعد روتردام أية أهمية⁴.

¹ - تنص المادة 2 البند أ من بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1986 على ما يلي: «تُلغى الفقرة 5 من المادة 4 وتستبدل بالنص التالي:

أ- لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو تلف يلحق البضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالف أيهما أكبر، وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن».

² - تنص المادة 805 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق».

³ - تنص المادة 95 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «رهنًا بأحكام المادة 60 والفقرة 1 من المادة 61، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل أو الشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة».

⁴ - قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 357.

خلفا لهاتين الاتفاقيتين لم تنص قواعد هامبورغ لسنة 1978 على وجوب بيان القيمة الحقيقية للبضاعة وجنسها في سند الشحن، حتى يستطيع الشاحن الحصول على تعويض كامل على ذلك فإن مسؤولية الناقل وفق هذه القواعد هي محدودة في كل الأحوال، ماعدا في حالة ارتكاب الناقل فعلا يجرمه من ميزة الحد الأقصى للتعويض.

يلاحظ أنه إمعانا في حماية الشاحن تم السماح له بالمطالبة بالتعويض عن قيمة البضائع كما أعلنها الشاحن في سند الشحن، وليس فقط على أساس قيمتها الحقيقية، إذ قد تكون للشاحن مصلحة في إعلان قيمة البضائع بأعلى من قيمتها الحقيقية لاسيما إذا كانت هذه البضائع أو الأشياء المشحونة تمثل له بجانب قيمتها المادية قيمة معنوية أيضا، ومن ثم فإن الناقل البحري لا يلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية أو الفعلية للبضائع، وإنما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة في وثيقة الشحن، ولو كانت الأخيرة أعلى من القيمة الحقيقية¹.

2-عدم ارتكاب الناقل البحري لسلوك إرادي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة كشرط للاستفادة من تحديد المسؤولية

يهدف شرط عدم ارتكاب الناقل البحري لفعل يوصف بأنه سلوك إرادي كشرط لاستفادة الناقل من تحديد المسؤولية في الواقع إلى الرقابة ومراعاة حسن نية الناقل في تنفيذه لعقد النقل البحري، ويعبر عادة عن هذا الفعل المرتكب الخطأ غير المغتفر، كأن يكون قد ارتكبه عن استهتار منه وهو يعلم بحدوث هذا الضرر²، فيسقط حق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل

¹- طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 281.

²- بسدي يوسف، المرجع السابق، ص 8.

ارتكبه بقصد التسبب في الضرر أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر¹.

لم تشر اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 إلى عدم الاستفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادرين منه، غير أنه تم استدراك هذا الأمر في بروتوكول لاهاي فيسبي 1968 في المادة 2 البند ه المعدلة للمادة 4 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، والمادة 8 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978³، والمادة 61 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009⁴.

يسقط حق الناقل البحري وفقا للمادة 809 من ت.ب.ج من الاستفادة من تحديد المسؤولية إذ تنص على ما يلي: «لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر اللاحقة بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال

¹ -قماري بن ددوش نضرة، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015، ص 9.

² -تنص المادة 2 البند ه من بروتوكول لاهاي فسبي 1968 على ما يلي: «تلغى الفقرة 5 من المادة 4 وتستبدل بالنص التالي:

هـ-يعتبر البيان المشار إليه في البند أ من هذه الفقرة إذا ورد في سند الشحن قرينة حتى يثبت العكس، ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها».

³ -تنص المادة 8 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير».

⁴ -تنص المادة 61 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة».

من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح»، وهذا ما نصت عليه أيضا المادة 235 الفقرة الثالثة من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الضرر يمكن أن يحدث».

يظهر من النصوص القانونية أعلاه أن سوء السلوك الإرادي الذي يحرم الناقل البحري من تحديد مسؤوليته يشمل عدم الاكتراث والغش أو العمد في إحداث الضرر بالبضاعة، فتتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل البحري بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن يترتب عن فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف البضائع محل عقد النقل أو تأخير وصولها ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي يحدث¹، أما العمد أو الغش فهو التصرف الذي يقصد منه الناقل إحداث الضرر بالغير، فلا يكفي لوصف السلوك بأنه خطأ عمدي أن يقصد الفاعل هذا التصرف، بل يجب أن يهدف منه قاصدا إلى إحداث الضرر بالغير²، وفي سبيل حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية والحصول على تعويض كامل يجب على المضرور إثبات بأن هناك فعلا يتصف بالغش قد صدر من طرف الناقل قد أدى إلى تضرر البضاعة³.

¹-حمدي كمال، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 644.

²-قرارية قويدر، «إقصاء فكرة سوء السلوك العمدي Wilful Misconduct من اتفاقيات النقل البحري ضرورة يقتضيها توحيد القانون الدولي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 126.

³-قرارية قويدر، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 101.

ثالثاً: المستفيدون من تحديد المسؤولية

يعرف النقل البحري أنه من المجالات التي تحتاج لرؤوس أموال ضخمة لذلك تمارسه في معظم الحالات شركات كبرى، ونظراً لأن الشركة شخص معنوي فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية، ولما كان هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل فإن الشاحن أو المرسل إليه قد يعتمد إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية للالتفاف حول الحدود التي يتمتع بها الناقل¹.

حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقل والشاحن الذي يستهدفه مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري فقد تم مد سريان الاستفادة من ذلك التحديد إلى تابعي الناقل، وذلك حتى لا يكون في الرجوع على تابع الناقل سبيلاً لحصول المضرور عن تعويض لكامل الضرر، والناقل بعد ذلك مسؤول عن أعمال تابعيه، وهو ما يعني في النهاية إهدار ما للناقل من حق في تحديد المسؤولية، وعلى ذلك فالمستفيدون من تحديد المسؤولية هم الناقل وتابعيه²، وهذا ما نصت عليه المادة 3 الفقرة الثانية من بروتوكول لاهاي فسبي 1968³، والمادة 7 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁴، والمادة 4 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009⁵، والمادة 814 من ت.ب.ج¹، وأخيراً المادة 151 من ق.ت.ب.م².

¹-قماري بن ددوش نضرة، المرجع السابق، ص3.

²-أحسان شاكر عبد الله، جبر رنا فارس، المرجع السابق، ص 493.

³-تنص المادة 3 الفقرة الثانية من بروتوكول لاهاي فسبي 1968 على ما يلي: «إذا رفعت دعوى من هذا القبيل على تابع أو وكيل للناقل -بشرط ألا يكون مثل هذا التابع أو الوكيل مقاول مستقل- فإن مثل هذا التابع أو الوكيل يكون له الحق في التمسك بالإعفاءات وتحددات المسؤولية التي يكون للناقل أن يتمسك بها طبقاً لهذه المعاهدة».

⁴-تنص المادة 7 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل بموجب هذه الاتفاقية».

⁵-تنص المادة 4 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دخل للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء

رابعاً: كيفية تقدير حدود مسؤولية الناقل البحري

يرتبط كيفية تقدير تحديد مسؤولية الناقل البحري بطبيعة الضرر الذي أصاب البضاعة من هلاك وتلف أو تأخير في تسليم البضاعة.

1- تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضاعة

لا يعد الناقل البحري وفقاً للتقنين البحري الجزائري مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق³، أما المشرع المصري فقد حدد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة وفقاً لنص المادة 233 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي

على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:
أ- الناقل أو الطرف المنفذ البحري، أو
ب- ريان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها، أو
ج- مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري».

¹-تنص المادة 814 من ق.ت.ب.ج على ما يلي: «إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستثناء لأحكام هذا الفصل».

²-تنص المادة 151 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «تسرى على المفاوض البحري أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 233 من هذا القانون».

³-تنص المادة 805 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.ج على ما يلي: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق».

جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي، أي الحدين أعلى».

أما على المستوى الدولي فقد جعل نص المادة 2 البند أ من بروتوكول لاهاي فسبي التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس 10.000 فرنك بوانكاريه عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر¹.

أما بالنسبة لقواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد حددت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها طبقاً للمادة 6 الفقرة الأولى البند أ، ب، ج منها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر²، كما جعلت هذه القواعد هذا التحديد يسري على حالات هلاك البضائع أو تلفها مهما كان أساس الدعوى، سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية³، أما قواعد روتردام لسنة 2009 فقد حددت مسؤولية الناقل البحري بـ 875 وحدة حسابية على أساس وحدة الشحن أو الطرد الذي هلك أو تلف، أو على أساس الوزن بـ 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلك أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين⁴.

¹- حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 288.

²- الفقى محمد السيد، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 373.

³- KAMDEM InnocentFetze, «La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique», les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000,p 704.

⁴- تنص المادة 59 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «رهنًا بأحكام المادة 60 والفقرة الأولى من المادة 61، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقية».

2-تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في تسليم البضاعة

حدد المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد نقل البضائع بحرا وهذا وفقا لنص المادة 805 الفقرة الثانية من ت.ب.ج.¹، أما المشرع المصري فقد جعل من حدود مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة كنفس الحدود عن هلاك أو تلف البضاعة المقررة في المادة 233 منق.ت.ب.م، إذ نجد أنه نص في المادة 240 الفقرة الثالثة من نفس القانون على ما يلي: «لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها، على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) من المادة 233 من هذا القانون».

اعتمدت قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ضابط أجرة النقل في تحديد مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا لنص المادة 6 الفقرة الأولى البند ب منها²، وهو ما أخذت به أيضا قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 60 منها³.

¹-رحمون نصيرة، «المسؤولية المحدودة للناقل البحري وآثارها»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 8.

²-تنص المادة 6 الفقرة الأولى البند ب من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع».

³-تنص المادة 60 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «رهنّا بأحكام الفقرة 2 من المادة 61، يحسب، وفقا للمادة 22، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة 1 من المادة 59 في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية».

4-تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل بحاوية

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في الفرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في الحاويات، هل تعتبر الحاوية التي يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا وملئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا¹.

عالج المشرع الجزائري مسألة الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة استخدام الحاوية في المادة 805 الفقرة الثالثة من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى»، أما المشرع المصري فقد اعتبر في المادة 233 الفقرة الثانية من ق.ت.ب.م أن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية يعتبر طردا أو وحدة مستقلة، بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها طردا واحدا أو وحدة مستقلة وأن الحاوية ذاتها تعتبر طردا أو وحدة مستقلة إذا هلك أو تلفت ومن ثم تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

عالجت بدورها قواعد هامبورغ لسنة 1978 الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة استخدام الحاوية في الفقرة الثانية من المادة 6 منها، إذ اعتبرت أن كل طرد أو وحدة شحن تعتبر مستقلة إذا كان عددها مذكورا في سند الشحن²، فإن لم تكن مذكورة كانت الحاوية

¹-الفقى محمد السيد، «تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 341.

²-عوض علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 640.

بأكملها معتبرة وحدة واحدة، فإذا هلك الحاوية ذاتها أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه¹.

خامسا: المقصود بالوحدة الحسابية عند تحديد مسؤولية الناقل البحري

يقصد بالوحدة الحسابية وفقا للمشرع الجزائري، وحدة متشكلة من خمسة وستين ملي غرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم².

اعتمد المشرع المصري على الجنيه كوحدة حسابية عند تحديد مسؤولية الناقل البحري وهذا ما يظهر من خلال نص المادة 233 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي، أي الحدين أعلى».

جعل بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 الفرنك كوحدة الحساب في تحديد مسؤولية الناقل البحري، والفرنك الذي اعتمده بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 هو الفرنك

¹-الحسن يونس يوسف، «الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مع الاتفاقيات الدولية السابقة»، مجلة جامعة تشيرين للبحوث والدراسات العلمية، مجلد 39، عدد 2، سوريا، 2017، ص ص 289، 290.

²-أحسان شاكر عبد الله، جبر رنا فارس، المرجع السابق، ص 481.

بوانكاري، ويعتبر وحدة حسابية مصطنعة تحتوي على خمسة وستين فاصل خمسة مليغرام من الذهب عيار 900 من الألف¹.

قرر صندوق النقد الدولي إلغاء ارتباط الذهب بالعملة الوطنية لعدم استقرار القوة الشرائية للفرنك الفرنسي مما دفع إلى إجراء تعديل لاحق على قواعد لاهاي فسبي لسنة 1968 وتم الخروج بقواعد لاهاي فسبي 1979 الذي اعتمد وحدة حقوق السحب الخاصة كمعيار ووحدة قياس لتحويل العملات الوطنية على اختلاف أنواعها².

جاء وفقا لذلك بروتوكول لاهاي فسبي 1979 بتعديل جزئي فاستبدل الفرنك بوانكاري المنصوص عليه في بروتوكول لاهاي فسبي 1968 بحقوق السحب الخاصة لصندوق النقد الدولي لتحديد مسؤولية الناقل البحري فأصبحت حدود المسؤولية 666,67 وحدة من حقوق السحب الخاصة³، كما اعتمدت قواعد هامبورغ لسنة 1978 بدورها حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي كوحدة حسابية عند تحديد مسؤولية الناقل البحري وهذا طبقا للمادة 26 الفقرة الأولى البند أ منها⁴.

يقصد بحق السحب الخاص ذلك النظام المالي الذي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية، وبمعنى أوسع حقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي بما يعادل 0,888671 غرام، وفي 1 جويلية 1974 احتسبت الوحدة على أساس سلعة مكونة من

¹-الغنى حسن عبد الله محمد، المرجع السابق، ص 249.

²-عبانه محمود محمد، المرجع السابق، ص 115.

³-KAMDEMInnocentFetze, Op.Cit, p 704.

⁴-تنص المادة 26 الفقرة الأولى البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة».

سنة عشرة عملة رئيسية، ثم أصبحت هذه السلعة مكونة من خمس عملات للدول التي تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية وهي الدولار الأمريكي والجنيه الإسترليني والمارك الألماني والفرنك الفرنسي والين الياباني، ويتوحيد العملة في دول المجموعة الأوروبية، أصبحت السلعة تشمل على أربع عملات فقط تتمثل في الأورو والدولار والجنيه والين¹.

ذهبت المادة 59 الفقرة الثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009 إلى نفس ما ذهبت إليه قواعد هامبورغ لسنة 1978 إذ اعتمدت على حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي².

الفرع الثاني

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

ينطوي النقل البحري على الكثير من المخاطر تمليها عدة عوامل كطول الرحلة البحرية والعوامل المناخية المحيطة بها من تفاوت درجات الحرارة والرطوبة، مما يدفع بالناقل البحري والشاحن إلى بذل الجهد للمحافظة على البضاعة انطلاقاً من عملية استلام البضاعة مروراً بفترة الرحلة البحرية وصولاً إلى عملية التفريغ التي تتم قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه، إلا أنه رغم المجهودات المبذولة من قبل طرفي عقد النقل البحري فقد تتعرض البضاعة للهلاك أو

¹ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 297، 298.

² - تنص المادة 59 الفقرة الثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقاً لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة».

التلف¹، مما أدى إلى وضع مجموعة من الإعفاءات من مسؤولية الناقل البحري في حالة حدوث هلاك أو تلف للبضاعة وهذا حماية له.

أولاً: الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري

حدد المشرع الجزائري حالات الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري في المادة 803 من ت.ب.ج²، والمادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924³، والمادة 5 الفقرة الخامسة والسادسة والسابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁴، والمادة 17 الفقرة الثانية والثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009⁵.

¹-دالع سعيد، «العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 220.

²-تنص المادة 803 من ت.ب.ج على ما يلي: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:
أ-حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه،
ب-الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل،
ج-الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل،
د-أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة،
هـ-القوة القاهرة،

د-الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب،
ز-عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر،
ح-أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع،
ط-عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،
ي-إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك،
ك-الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل،

د-أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر».

³-انظر المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

⁴-انظر المادة 5 الفقرتين الخامسة والسادسة والسابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978.

⁵-انظر المادة 17 الفقرة الثانية والثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009.

يتضح من النصوص القانونية أعلاه أن هناك أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية متصلة بأفعاله، وأسباب أخرى غير متصلة بأفعاله، والمتمثلة فيما يلي:

أ-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة

يعتبر التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية، ولا يسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة سواء قبل بدء الرحلة البحرية أو بعدها¹.

ب-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة العيب الخفي في السفينة

لا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها نتيجة العيب الخفي في السفينة إذا أثبت أن العيب كان بالنسبة إليه غير ظاهر وأنه فلت من المعاينة العادية رغم الاهتمام الكافي، لكنه يسأل عن العيوب الظاهرة، إذ يفترض فيه إهماله في بذل العناية الكافية في جعل السفينة مهيأة للسفر².

انتقد بعض من الفقه هذه الحالة واقترح إلغائها من تعداد حالات الإعفاء المقررة قانوناً لأنه رأى تعارضها مع التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، خاصة وأن هذا الالتزام يفرض على الناقل تفادي أية عيوب فيها، فإذا كانت السفينة مشوبة بعيوب ترتب عليها إلحاق الضرر بالبضائع كان الناقل ملزماً بتحمل مسؤوليته لا أن يتخذ من العيب الذاتي حجة لإبعاد المسؤولية عن نفسه³.

¹-دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 19.

²-جبارة نورة، المرجع السابق، ص 88.

³-دريسي أمينة، «إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الحاصلة نتيجة العيب الخفي للسفينة»، مجلة الفقه والقانون، عدد 6، المغرب، 2013، ص 206.

ج-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو تغيير طريق السفينة من أجل ذلك

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن الإنقاذ سواء كان إنقاذاً للأرواح أم إنقاذاً للأموال في البحر، وذلك وفقاً للتقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل¹، فقط يجب التنبيه أنه إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فإن المساعدة تكون حسب قواعد هامبورغ وروتterdam اختيارية ومن ثم لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي ينتج عنها، إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها الريان معقولة، لأن إنقاذ الأموال تمليها اعتبارات مالية ابتغاء الحصول على المكافأة وليس اعتبارات إنسانية كما هو الحال في إنقاذ الأشخاص².

د-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة الخطأ الملاحي المرتكب من الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل

يقصد بالخطأ الملاحي الخطأ الفني في قيادة السفينة وعمليات الملاحة المرتكبة من طرف ريان السفينة، وعليه فإن هذه الأخطاء قد تأخذ عدة أشكال، مثل خطأ الريان في قراءة الخرائط البحرية، مخالفته لقواعد الملاحة مما يفضي إلى حدوث تصادم بحري سواء عند الدخول للميناء أو في عرض البحر مع سفن أخرى، الخطأ في اختيار الطرق الملاحية، الخطأ في ضبط سرعة السفينة، أو في قراءة معلومات الرادار³.

¹-طه مصطفى كمال، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 291.

²-نورة جبارة، المرجع السابق، ص 111.

³-دالع سعيد، «الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 280.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية جراء أخطاء الملاحة التي تعزى للريان أو الملاحين أو غيرهم من العاملين في السفينة¹، ويرجع السبب في إعفائه من المسؤولية أنه لا يتدخل في ملاحة السفينة وذلك بما للريان من سلطة واسعة في التصرف في ذلك².

هـ-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة القوة القاهرة

تعتبر القوة القاهرة³ حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ولكي يتصف الحادث بالقوة القاهرة يجب تحقق شرطين والمتمثلين في عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع والتصدي⁴، فعلى سبيل المثال تغير الطقس المفاجئ وهبوب الرياح أثناء الرحلة البحرية لا يشكل القوة القاهرة التي لا يمكن تلافي نتائجها، ولا يكون للعاصفة طابع القوة القاهرة إلا إذا كانت غير محتملة وغير متوقعة الحدوث ولا يمكن دفعها، ويقع عبئ إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل البحري، فإذا استطاع إثبات وقوع هذا الحادث انتفت مسؤوليته لانقطاع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر⁵.

¹-Alexandre BACHY, François DANIEL, « La faute nautique, un cas excepté d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime », revue neptunus, vol 23, n° 2, CDMO, université de nantes, 2017, p 2.

²-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 277.

³-لا نجد أي تعريف للقوة القاهرة في أحكام التقنين البحري الجزائري، غير أن أحكام التقنين المدني الجزائري نجدها تضمنت إشارة لمفهوم القوة القاهرة، التي بينت أنه متى أقام شخص الدليل على أن الضرر الحاصل كان نتيجة سبب لا دخل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو نتيجة خطأ الغير، كان غير ملزم بتعويض ذلك الضرر، وهذا ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق على خلاف ذلك. عمار فيصل، «تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 270، 271.

⁴-طه مصطفى كمال، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص 306.

⁵-خبيزي وهيبة، «الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، يومي، 25 و 26 نوفمبر 2015، ص 4.

و-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة الإضراب وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كان السبب

لا يوجد تعريف محدد للإضراب أو إيراد الأبواب، فهو رفض مركز من العمال للعمل كأثر على إدعاء بشكوى، ولا يتطلب استمرار الامتناع عن العمل لمدة معينة فيكفي الامتناع لجزء من اليوم، وينبغي التأكيد على أن مجرد وقوع الإضراب أو إيراد الأبواب لا يكفي بحد ذاته للاحتجاج بالإعفاء بل لا بد أن يكون الإضراب هو السبب المباشر الذي أدى إلى هلاك أو تعيب البضاعة، ويقع على عاتق الناقل إثبات ذلك¹.

ز-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة عجز الطريق

يعفى الناقل البحري من المسؤولية نتيجة عجز الطريق، يقصد بعجز الطريق النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق بالبضاعة أثناء نقلها عن طريق البحر أو الذي ينشأ عن طبيعة أو عيب ذاتي بها، ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو تعفن البضاعة أو تتبخر كالسوائل، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الرحلة، ومن ثم فعجز الطريق يتحدد بنسبة مئوية تحددها العادات التجارية وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى، ولا يستثني من هذه القاعدة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر طبيعتها بعامل الوقت أو الظروف الجوية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية كالقضبان الحديدية وسبائك المعادن².

¹-عبانة محمد محمود، المرجع السابق، ص ص 109، 110.

²-خبيزي وهيبه، المرجع السابق، ص 6.

ح-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة العيب الذاتي أو الخفي أو الطبيعة الخاصة للبضائع

يمكن أن يكون سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها راجعا إلى عيب ذاتي بالبضاعة، كأن تكون تلك البضاعة من البضائع التي تتلف أو لا تتحمل هذا النوع من النقل، مما يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية¹.

ط-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة خطأ الشاحن

لا يسأل الناقل البحري عن أي هلاك أو ضرر لحق بالبضاعة إذا كان هذا ناتجا عن خطأ الشاحن نفسه، وتتعدد الأخطاء المرتكبة من طرف الشاحن، كالخطأ في تغليف أو حزم أو تعليم البضاعة، فالشاحن الذي لا يتخذ الإجراءات الضرورية لتمييز البضاعة وتمييز طبيعتها وخاصة إذا كانت بحاجة إلى عناية خاصة في الشحن يتحمل وحده الهلاك أو الضرر الذي يلحق بها ولا يمكن أن يسأل الناقل عن ذلك².

ي-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في حالة نقل الحيوانات الحية وفقا لكل من قانون التجارة البحرية المصري وقواعد هامبورغ طالما أن الأضرار الحاصلة مرتبطة بالمخاطر الخاصة والتي تلازم هذا النوع من النقل خاصة إذا كان الناقل قد التزم بالتعليمات الخاصة الصادرة من الشاحن طبقا لظروف الواقع، إلا إذا توافر الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه³.

¹-حسين علي سعيد، المرجع السابق، ص 103.

²-القضاة فياض، المرجع السابق، ص 233.

³-محمد بن جلال وفاء، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في مواجهة الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الأزراطية، (د.ت.ن)، ص ص 380، 381.

ي-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة الحريق الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو

خطئه

يشكل ما يسببه الحريق من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضائع سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، فيكفي للناقل من أجل إعفائه من المسؤولية إثبات أن الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة عن الحريق ويقع على المضرور إذا ما أراد تحميل الناقل المسؤولية إثبات أن الحريق يرجع إلى خطأ هذا الأخير أو من يقوم مقامه¹.

ك-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن القضاء والقدر

يعفى الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن القضاء والقدر، ويعتبر مصطلح القضاء والقدر ترجمة للاصطلاح الإنجليزي «Acte of God»، بمعنى القوة القاهرة أو الحادث الجبري، ويشترط لاعتبار الحادث قضاء وقدرا توافر الشرطين التاليين، ألا يكون لإرادة الإنسان دخل في إحداثه وأن تعجز القوة البشرية عن تقادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة، وعلى الناقل إذا استند إلى هذا الإعفاء أن يثبت توافر الشرطين المذكورين².

ل-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين

والفتن والاضطرابات الداخلية

يعفى الناقل البحري من المسؤولية نتيجة حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين والفتن والاضطرابات الداخلية، ويقصد بحوادث الحرب الأعمال التي تقوم بها الدول مستعملة في ذلك القوة التي تستخدمها للوصول إلى أغراضها السياسية، أما أعمال الأعداء العموميين فيقصد بهم الأشخاص الذين يقومون بتكوين جمعية فيما بينهم الغرض منها الاعتداء على الأشخاص أو

¹-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص ص 380، 381.

²-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 239.

الأموال¹، أما الاضطرابات الأهلية والفتن هما مفهومان متقاربان لا يعدو أن يكون الاختلاف بينهما في الدرجة أو الشدة، فالاضطرابات الأهلية هي عصيان شعبي منظم موجه لتحقيق هدف سياسي ضد سلطة أو حكومة حالية سواء باستعمال أو بدون استعمال التهديد أو العنف، ودون أن ترقى هذه الأفعال إلى درجة الثورة أو الحرب الأهلية، في حين أن الفتن هي مجرد اضطرابات شعبية بسيطة ضد سلطة سياسية أو حكومة الهدف من ورائها تحقيق هدف سياسي².

م-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة

تعتبر حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة مخاطر وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة من الناحية العملية من أهم حالات إعفاء الناقل، ومثالها الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العواصف أو الرياح أو الصخور أو حطام السفينة الغارقة، وكذلك العوائق الطبيعية الأخرى الثابتة والمتحركة التي يمكن أن تعترض السفينة أثناء سيرها في البحر³.

ن-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة خطأ الغير

يعفى الناقل البحري من المسؤولية نتيجة خطأ الغير، فاصطلاح الغير لا يتضمن المشمولين بالرقابة ولا التابعين، وبعبارة أخرى لا يعتبر من الغير كل شخص يكون الناقل

¹- عبد الرحيم سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، مطبعة اتحاد الجامعات، (د.م.ن)، 1956، ص ص 349 و 352.

²- دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية...، المرجع السابق، ص 158.

³- جبارة نورة، المرجع السابق، ص ص 136، 137.

مسؤولاً عنه مدنياً، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والناقل، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون الناقل غير مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر¹.

س- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي

تشمل عبارة الإيقاف أو الإكراه الصادر من حكومة أو سلطة أو شعب جميع الأعمال التي تصدر من أية سلطة عامة وتكون من نتائجها عرقلة تنفيذ عقد نقل البضائع بحراً ولو كان ذلك في وقت السلم، ومثال ذلك الأمر الذي يصدر بمنع تفريغ بضائع معينة، ويقصد بالشعب في هذه الحالة القوة الحاكمة في الدولة، ولا يهم في هذه الأعمال أن تصدر من سلطة أو حكومة في دولة معينة بل ينطبق النص إذا صدرت الأعمال من أية حكومة في أية دولة سواء في ذلك أن تكون الدولة معادية للدولة التي تتبعها السفينة أم موالية لها، ولا أثر لذلك لشكل الحكومة أو وضعها القانوني².

أما الحجز القضائي فهو الذي يوقع على السفينة أو على البضائع تنفيذاً لحكم قضائي، والحجز الحكومي كذلك هو العمل الذي يصدر من السلطات الحكومية والتي يترتب عليها عرقلة تنفيذ عقد نقل البضائع بحراً، كحجز السفينة لعدم سداد رسوم الميناء أو لاقتضاء التعويض المستحق عليها جراء الأضرار التي تسببها لأحد الأرصفة المينائية أو منع تفريغ حمولتها أو مصادرتها بما يترتب على ذلك من استحالة تنفيذ عقد النقل³، فيعفى الناقل البحري من المسؤولية شرط أن لا تكون هذه الإجراءات بسبب خطأ الناقل أو تابعيه.

¹- دمانة محمد، المرجع السابق، ص 44.

²- جبارة نورة، المرجع السابق، ص 186.

³- طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري...، المرجع السابق، ص 266.

ش-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة قيود الحجز الصحي

يعفى الناقل البحري من المسؤولية نتيجة قيود الحجز الصحي التي يقصد منها تلك الإجراءات الاستثنائية التي تتخذها السلطات العامة المختصة بالصحة بقصد منع انتشار الأمراض المعدية، وهذه القيود طبقاً للقواعد العامة لا تعتبر قوة قاهرة أو حادثاً جبرياً إذا كانت معروفة لدى الناقل وقت انعقاد العقد، إلا أنه بالنسبة للقوانين البحرية فإن معرفة قيود الحجز الصحي من طرف الناقل وقت انعقاد العقد لا تحول دون تمتع الناقل بالإعفاء المنصوص عليه إذ قد يكون للشاحن مصلحة في أن تشحن البضاعة إلى ميناء تطبق فيه إجراءات صحية استثنائية على أمل إنهاء هذه الإجراءات قبل وصول السفينة إلى هذا الميناء¹.

ط-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة نقل البضائع على سطح السفينة

تنص المادة 231 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي تذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل».

ثانياً: الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري

يقتضي تحقق مبدأ التوازن العقدي بين الناقل والشاحن النص على بطلان كل شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري الاتفاقية التعسفية التي من شأنها أن توهي باستغلال هذا الأخير قوته الاقتصادية أمام ضعف مركز الشاحن، إلا أنه يرد على مبدأ بطلان شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري استثناء يقضي بصحة كل الشروط التي لا تؤدي إلى الإخلال بالتوازن العقدي².

¹- عبد الرحيم سليم، المرجع السابق، ص 359.

²- بورطاً لأمنية، «الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 234.

1- عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري كأصل

يعتبر قانون هارتر الأمريكي أول من كرّس بصراحة شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري، وذلك بمنع كل شرط يرد في وثيقة الشحن يقضي بإعفاء الناقل من فقد أو تلف البضاعة الناشئ عن خطأ أو إهمال الشحن أو التستيف أو الرعاية أو عدم تسليم البضاعة، كما قرر إعفاء الناقل من الأخطاء التجارية دون الأخطاء الملاحية، وقد سارت على هذا النهج اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من خلال نص المادة 3 الفقرة الثامنة منها، والمادة 23 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978.

أما قواعد روتردام لسنة 2009 فقد نصت في المادة 79 الفقرة الأولى منها الواردة ضمن الفصل 16 المعنون "صحة الأحكام التعاقدية"، باطلا أي بند يدرج في عقد النقل ويكون أثره استبعاد واجبات أو مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في الاتفاقية بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كما يعتبر باطلا أي بند يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل¹.

سلك المشرع الجزائري نفس المسلك الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية السابقة الذكر، حيث أبطل كل الشروط التعسفية التي يضعها الناقل من أجل إعفائه من المسؤولية، فتدخل بقواعد أمرة فلا يجوز الاتفاق على خلافها، وهو ما ورد في المادة 811 من ت.ب.ج التي أبطلت كل شرط اتفاقي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والنااتجة عن المواد 770، 780، 802، 803 و 804 من ت.ب.ج، وهذه المواد منها ما يتعلق بالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ومنها ما يتعلق بالتزام الناقل بشحن ورص البضاعة صيانتها وحراستها، ومنها ما يتعلق بالتزام الناقل بتفريغ

¹- بسعدي يوسف، المرجع السابق، ص 3.

البضاعة¹، كما اعتبر قانون التجارة البحرية المصري كل الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها باطلة، وذلك من خلال نص المادة 236 منه².

2-جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري كاستثناء

يرد على مبدأ بطلان الشروط الاتفاقية التي تقضي بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية استثناء يقضي بصحة كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء هذا الأخير من المسؤولية ويؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحنين بناء على إدراج هذا البند الصحيح في العقد³.

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 اعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي تفرضها عليه الاتفاقية أو إلى تخفيف هذه المسؤولية في المادة 5 منها⁴، كما سمحت المادة 23 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 بتشديد مسؤولية الناقل البحري حيث نصت على ما يلي: «خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة للناقل أن يزيد من مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية».

¹ -قرارية قويدر، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري بين التشديد...»، المرجع السابق، ص 453.

² -تنص المادة 236 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية:

أ-إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها،

ب-تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل،

ج-تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة 1 من المادة 233 من هذا القانون،

د-النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل».

³ -طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 239.

⁴ -تنص المادة 5 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد من مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن. ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات الشحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة 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».

قام المشرع الجزائري في مقابل حرمان الناقل من الإعفاء من المسؤولية بموجب أحكام نص المادة 811 من ت.ب.ج بمنح ترخيص له بأن يضع شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون¹، إذ تنص المادة 812 من ت.ب.ج على ما يلي:

«خلافًا للمادة السابقة، يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

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

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح».

نجد أيضا أن المشرع المصري أجاز للناقل البحري إدراج شرط في عقد النقل البحري يعفيه من المسؤولية وفقا لنص المادة 238 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي:

«يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 236 من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، وبشرط أن لا يصدر سند الشحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك».

يستفاد من هذا النص أن تطبيق هذا الاستثناء يستلزم توافر ثلاثة شروط، تتمثل فيما يلي:

أن يكون النقل قد تم في ظروف استثنائية سواء من حيث طبيعة البضاعة المنقولة أو من حيث الظروف التي يتم فيها النقل، وألا يتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه

¹-سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 270.

أو خطأ تابعيه، فذلك غير جائز وإنما يمكن أن يكون محل الاتفاق، وعدم صدور سند الشحن في هذه الحالة بل يكفي إصدار إيصال أو أية وثيقة غير قابلة للتداول ويبين فيه ما يفيد ذلك¹.

نستخلص أن النصوص القانونية التي أبطلت شروط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية احتفظت بحالات يجوز الاتفاق فيها على إعفاء هذا الأخير من المسؤولية إما بسبب قصر سريان النصوص على مرحلة معينة من النقل وإما بسبب نوع البضائع المنقولة أو بسبب الرحلة البحرية.

المبحث الثاني

فض منازعات عقد نقل البضائع بحرا

تقوم مسؤولية الناقل البحري إذا أخل بالتزاماته التعاقدية التي يفرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا بسبب الأضرار التي تصيب صاحب الحق في البضاعة جراء هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، هذا ما يؤدي إلى نشوء منازعات حادة بين الناقل البحري وصاحب الحق في البضاعة.

يلجأ أصحاب الحق في البضاعة من أجل مطالبة الناقل البحري بالتعويض عن الأضرار التي أصابته جراء هلاك أو تلف البضاعة أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ ووضع حد لمنازعات عقد نقل البضائع بحرا إلى التحكيم البحري باعتباره وسيلة بديلة عن القضاء لفض نزاعات عقد نقل البضائع بحرا (المطلب الأول)، أو اللجوء إلى القضاء (المطلب الثاني).

¹ - قايد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية...، المرجع السابق، ص ص 135، 136.

المطلب الأول

اللجوء للتحكيم البحري لفض منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يتم اللجوء إلى التحكيم البحري لفض منازعات عقد نقل البضائع بحرا في حالة اتفاق أطراف هذا العقد على ذلك خاصة بعد المزايا العديدة التي يوفرها للأطراف المتنازعة، فيتميز التحكيم البحري بمفهوم خاص (الفرع الأول)، كما يجب للجوء إليه أن تكون هناك اتفاقية التحكيم (الفرع الثاني)، كما يجب إتباع الإجراءات التحكيمية الواجبة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مفهوم التحكيم البحري

يمثل التحكيم البحري طريق بديل لحل منازعات عقد نقل البضائع بحرا، هذا ما يستوجب تعريف هذا النظام (أولا)، كما تتعدد أنواعه (ثانيا).

أولا: تعريف التحكيم البحري

يعدّ التحكيم بصفة عامة وسيلة من وسائل تسوية المنازعات، قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية وما تكفله من ضمانات ووقت قد لا تسمح به ظروف التجارة الدولية، فهو نوع من العدالة الخاصة ينظمه القانون ويسمح بمقتضاه بإخراج بعض المنازعات عن ولاية القضاء العادي في حالات معينة كي يتم حلّها بواسطة أفراد عاديين يختارهم الخصوم كقاعدة، وتُسند إليهم مهمة القضاء بالنسبة إلى هذه المنازعات¹.

¹- عبد الفتاح مطر عصام، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 3.

يمثل إذا التحكيم أهم وسيلة بمقتضاه يستغني فيه الأطراف عن قضاء الدولة¹، لهذا أصبح من المستقر عليه في حقل التجارة الدولية لجوء التجار والمتعاملين إلى التحكيم التجاري الدولي لتسوية منازعاتهم نظرا لما يحققه من مميزات عديدة تتمثل في سرعة الفصل في المنازعات وقلّة التكلفة الاقتصادية، وحفظ الأسرار وعدم قطع العلاقات بين الأطراف بسبب المنازعة بل الأخذ في الاعتبار استمرار هذه العلاقات مستقبلا².

يعرف بعض الفقه التحكيم بصفة عامة بأنه اتفاق يقوم عن طريقه طرفان أو أكثر بتعيين محكم أو أكثر لحل منازعات قد تنشأ بينهم، أو التي وقعت والمتعلقة بمصالح التجارة الدولية³، كما يعرف بأنه نظام للقضاء الخاص تقضى فيه خصومة معينة عن اختصاص القضاء العادي ويعهد بها إلى أشخاص يختارونهم للفصل فيها⁴.

يعرف التحكيم أيضا بأنه الطريقة التي يختارها الأطراف لفض المنازعات التي تنشأ عن العقد عن طريق طرح النزاع والبث فيه أمام شخص أو أكثر يطلق عليهم اسم المحكم أو المحكمين دون اللجوء إلى القضاء⁵.

ظهرت فكرة التحكيم الإلكتروني لما يتميز به هذا النوع من التحكيم في عدم انتقال أطراف النزاع أو الحضور المادي أمام المحكمين، بل يمكن سماع المتخاصمين على وسائط الاتصال الإلكترونية، يضاف إلى ذلك إصدار الأحكام إلكترونيا نظرا لسهولة الإجراءات، حيث يتم تقديم المستندات والأوراق عبر البريد الإلكتروني، كما يمكن الاتصال المباشر بالخبراء أو تبادل

¹-والى فتحي، قانون التحكيم في النظرية والتطبيق، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 13.

²-HOCINE Farida, «L'arbitralité des litiges dans l'arbitrage commerciale international», revue critique de droit et sciences politiques, n° 1, 2016, p 8.

³-عبد الفتاح مطر عصام، المرجع السابق، ص 3.

⁴-FOUCHARD Philippe, GAILLARD Emmanuel, GOLDMAN Berthold, Traité de l'arbitrage commercial international, Litec, Paris, 1996, p 209.

⁵-ROBERT Jean, L'arbitrage en droit international privé, 6^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1993, p3.

⁶-فوزي سامي، التحكيم التجاري الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1992، ص 17.

الحديث معهم عبر الأنترنت¹، يعرف على ذلك التحكيم الإلكتروني على أنه نظام قضائي من نوع خاص، يتفق بموجبه الأطراف على إحالة النزاع وبشكل إختياري إلى طرف ثالث محايد (مقدم خدمة التسوية الإلكترونية) لتعيين شخص أو عدة أشخاص (هيئة التحكيم الإلكتروني) لتسوية النزاع باستخدام وسائل الاتصال الحديثة وفقا لقواعد تنظيمية ملائمة لموضوع النزاع وأسلوب التسوية وذلك لإصدار حكم ملزم للأطراف².

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تنص في أحكامها على نظام التحكيم كطريقة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا، مما دفع واضعي قواعد هامبورغ لسنة 1978 تدارك هذا النقص، فكانت هذه القواعد أول اتفاقية خاصة بنقل البضائع بحرا تتضمن أحكاما صريحة بجواز اللجوء إلى التحكيم بصدد المنازعات التي تنشأ عن نقل هذه البضائع³، وعرفته في المادة 22 الفقرة الأولى منها كما يلي: «مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية».

حذت قواعد روتردام لسنة 2009 حذو قواعد هامبورغ لسنة 1978، إذ نصت على التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناجمة عن عقد نقل البضائع بحرا، وذلك في الفصل 15 من قواعدها وذلك في المواد 75 إلى 78 منها⁴، إذ تنص المادة 75 الفقرة الأولى منها على ما

¹-أوشن حنان، «التحكيم الإلكتروني في المنازعة التجارية كآلية استدامة قانونية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 3.

²-إسماعيل محمد سعيد أحمد، أساليب الحماية القانونية لمعاملات التجارة الإلكترونية -دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2009، ص 492.

³-الدوسري مروان عبد الهادي بشير، «التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978»، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، مجلد 7، عدد 13، العراق، 2015، ص 527.

⁴-انظر الفصل 15 من المواد 75 إلى 78 من قواعد روتردام لسنة 2009.

يلي: «رهنّا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية».

لم يورد التقنين البحري الجزائري التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا، مما يجعلنا نلجأ إلى القواعد العامة في هذا المجال وهو قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري الذي تعرض للتحكيم التجاري الدولي باعتبار التحكيم البحري فرع من فروع.

سمح المشرع المصري في قانون التجارة البحرية عكس المشرع الجزائري باللجوء إلى التحكيم في منازعات عقد نقل البضائع بحرا، إذ تنص المادة 246 منه على ما يلي: «إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة...»، فعرفته في القانون رقم 27 لسنة 1994 المتعلق بالتحكيم في المواد المدنية والتجارية المعدل والمتمم في المادة 4 الفقرة الأولى على أنه: «ينصرف لفظ التحكيم في حكم هذا القانون إلى التحكيم الذي يتفق عليه طرفا النزاع بإرادتهما الحرّة، سواء كانت الجهة التي تتولى إجراءات التحكيم بمقتضى اتفاق الطرفين منظمة أو مركز دائم للتحكيم أو لم يكن كذلك»¹.

ثانيا: أنواع التحكيم البحري

يمكن أن يكون التحكيم البحري مؤسسيا أو حرا.

1- التحكيم البحري المؤسسي (المنظم)

يقصد بالتحكيم البحري المؤسسي أو المنظم بأنه ذلك التحكيم الذي يجرى بحسب إرادة الأطراف بمعرفة هيئة دائمة للتحكيم، وتتولى هذه المراكز تهيئة التحكيم لأطراف النزاع وتيسيره،

¹- بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 32.

وذلك بإدارة العملية التحكيمية منذ بدايتها حتى نهايتها بمساعدة الخصوم على اختيار محكميهم بفضل القوائم التي تعدّها تلك المراكز، وإعداد المكان الذي تجتمع فيه هيئة التحكيم، ويطلق على هذا النوع من التحكيم عدّة تسميات مثل تحكيم المنظمات الدائمة أو تحكيم الهيئات الدائمة أو التحكيم النظامي أو التحكيم المنظم¹، وتتعدد مراكز التحكيم البحري المؤسسي منها:

أ- غرفة التحكيم بباريس²

تعتبر غرفة التحكيم بباريس غرفة متخصصة في مجال النزاعات البحرية، تضم في عضويتها كافة التخصصات البحرية، ولها قائمة من المحكمين الفرنسيين والأجانب بالإضافة إلى لائحة تحكيم تم وضعها بواسطة مجلس الإدارة المكون من 16 فرداً، يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الاقتراع السري وبأغلبية الأصوات مع تجديد نصفهم كل سنة، وللمجلس حق تعديل اللائحة عند الضرورة.

تحتوي غرفة التحكيم بباريس على سكرتارية تقوم بالتحضير لإتمام العملية التحكيمية من كل النواحي، بداية من تلقي طلبات التحكيم والاتصالات بين الأطراف وبين المحكمين وإرسال كافة المذكرات والمستندات... إلخ، حيث يفصل المحكمون في القضايا التحكيمية باسم الغرفة بعد توقيع الحكم من رئيس الغرفة، وعليه تقوم الغرفة البحرية بباريس بجهازها التنظيمي الإداري بتوجيه العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم حتى إصدار الحكم³.

¹-عواشرية رقية، «التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية»، مجلة دفاتر السياسية والقانون، عدد 2، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2009، ص 96.

²-تم تأسيس غرفة التحكيم بباريس سنة 1929 بموجب قانون 1 جوان 1901 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن، ومع بداية الحرب العالمية الثانية توقف نشاطها حتى أعيد مرة أخرى في 8 نوفمبر 1966، محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري...، المرجع السابق، ص 309.

³-بوطالبي زينب، «التحكيم البحري»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص 222، 223.

ب- المنظمة الدولية للتحكيم البحري¹

تتدخل المنظمة الدولية للتحكيم البحري في العملية التحكيمية من عدة نواحي منها المساعدة في تعيين المحكم أو تشكيل هيئة التحكيم، إذ تقوم اللجنة الدائمة بالحلول محل الطرف المتخلف عن تعيين محكمه في حالة تشكيل هيئة التحكيم، كما تفصل اللجنة الدائمة في عدد المحكمين عندما لا يتفق الأطراف مسبقاً على ذلك، تفصل أيضاً في مشاكل رد المحكمين واستبدالهم في حالة قيام اعتراضات على اختيار المحكمين، أو وجود ظروف طارئة تمنعه من الاستمرار في العملية التحكيمية، وللمنظمة سكرتارية يقع مقرها في غرفة التجارة الدولية تسهر على تطبيق لائحة التحكيم من الأطراف كما تجري كافة الاتصالات بين الأطراف ومستشاريهم ومحكميهم².

ج- غرفة اللويدز للتحكيم البحري

تعتبر غرفة اللويدز البحري بلندن من أقدم مؤسسات التحكيم البحري المتخصصة في منازعات الحوادث البحرية.

تقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل من بداية تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم، حيث تقوم السكرتارية الخاصة بإجراء الاتصالات اللازمة بين الأطراف أو مستشاريهم والمحكمين، كما تقوم الغرفة بالمساعدة في تعيين المحكم الذي يفصل في النزاع وذلك من جانبها فقط، بالإضافة إلى تنظيم وإدارة حالات الاستئناف على الحكم، وهذه الغرفة معروفة بخبرة محكميها وشهرتهم وعدالة حكمهم³.

¹ - قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) مع اللجنة البحرية الدولي (CMI) بوضع لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة (CCI-CMI) عن طريق خبراء غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية منذ سنة 1978 ويقع مقرها بباريس. **الفقي عاطف محمد**، التحكيم في المنازعات البحرية - دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية -، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979، ص 94.

² - **قرارية قويدر**، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري...، المرجع السابق، ص 457، 458.

³ - **بوطالبي زينب**، المرجع السابق، ص 223.

2- التحكيم البحري الحر

يقصد بالتحكيم البحري الحر، ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتم بعيدا عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة، بحيث يتفق الأطراف على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم، فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على الموضوع¹.

يتضح أن التحكيم البحري الحر هو ذلك الذي يملك الأطراف من خلاله إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم، والقيام بتذليل الصعوبات التي قد تعرض طريق التحكيم²، وتتعدد مراكز التحكيم البحري الحر من بينها:

أ- جمعية المحكمين البحرين بلندن³

تحتوي جمعية المحكمين البحرين بلندن على لائحة تنظم كافة الأحكام والقواعد الخاصة بها، وتعرف بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحرين لسنة 1978 والمعدلة سنة 1991، كما تحتوي على لائحة للمنازعات الصغيرة لسنة 1991 التي لا تزيد قيمة النزاع فيها عن حدّ معين، وهذا لتبسيط الإجراءات وتقليل النفقات في المنازعات البسيطة.

لا تساهم جمعية المحكمين البحرين في العملية التحكيمية كما هو الحال في التحكيم المؤسسي، بحيث لا تساهم في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية ولا تشرف على سير العمل

¹ - زروالي سهام، سماعيل فاطمة، «صور اتفاق التحكيم في المنازعة البحرية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 3.

² - KASSIS Antoine, Réflexions sur le règlement de l'arbitrage de la chambre de commerce international - les déviations de l'arbitrage institutionnel-, LGDJ, Paris, 1988, pp 22, 23.

³ - أسست جمعية المحكمين البحرين بلندن سنة 1960 وأخذت طريقها كغرفة تحكيم للمحكمين البحرين لمؤسسة البلطيق للتجارة والتبادل، تضم تقريبا خمسين من الأعضاء المؤسسين فضلا على نحو مائتين من الأعضاء الآخرين من المحامين والمستشارين القانونيين ومجهزي السفن وغيرهم. أفراح عبد الكريم خليل، «التحكيم في المنازعات البحرية»، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 14، عدد 50، العراق، السنة 16، ص 147.

التحكيمي، غير أن دورها يتمثل في عملية اختيار المحكمين، وهذا من بين أعضائها عن طريق وضع قائمة خاصة بهم، ليتم الاختيار من هذه القائمة من طرف الخصوم، حيث تقوم بوضع قائمة من المحكمين الأكفاء وإمدادهم بجميع ما يطلبونه من استشارات لمساعدتهم في عملهم بدون تدخل الجمعية.

لا تتدخل جمعية المحكمين البحرين بلندن في سير التحكيم سواء إداريا أو تنظيميا ولا تقوم بأي اتصالات بين الأطراف، وكذا بينهم وبين المحكمين إلا في حالة الطلب منها، ولا تتدخل أيضا في تحديد مكان التحكيم ومواعيد الجلسات وإجراءات الجلسة أو الوثائق... إلخ، بالإضافة إلى التزامها بعدم نشر الأحكام التحكيمية إلا في حالة اتفاق الأطراف على خلاف ذلك¹.

يمكن القول أن جمعية المحكمين البحرين بلندن تشكل همزة وصل بين المنظمات والتجمعات البحرية الأخرى، وكافة التخصصات التي لها علاقة بالعملية التحكيمية، فلا تحتها لا تحكم إلا بناء على اتفاق الأطراف صراحة أو ضمنا أو عن طريق اختيار محكم من قائمة محكمي الجمعية².

ب- جمعية المحكمين البحرين بنيويورك³

توفر جمعية المحكمين البحرين بنيويورك مجموعة من المحكمين لهم خبرة في المجال البحري، ولهذه الجمعية لائحة تحكيم غير أنها ليست ملزمة، كما يستعين بها الأطراف بناء

¹- الحوسني عبد الحميد محمد، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص ص 67، 68.

²- بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة...، المرجع السابق، ص 117.

³- تأسست جمعية المحكمين البحرين بنيويورك سنة 1963 من تسعة أفراد لهم خبرة بالتحكيم وهم من السماسرة المرخص لهم بالعمل في المجال البحري ووكلاء السفن التجارية، فقد شعر هؤلاء بضرورة تكوين مؤسسة تقوم بممارسة عمليات التحكيم البحري في نيويورك على نحو أكثر رسمية ويمكنها توفير مجموعة من المحكمين المحنكين، يمكن اللجوء إليهم في هذا المجال، مع توافر الثقة في كفاءتهم في نظر المنازعات والفصل فيها، ومع مرور الوقت ازداد حجم الأعضاء في هذه الجمعية حتى بلغ ما يزيد على مائة وعشرين عضوا. انظر، قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 460.

على طلبهم¹، وتعتبر جمعية المحكمين البحريين بنيويورك جمعية للتحكيم البحري الحر ولا تهدف إلى تحقيق الربح، وإنما غرضها هو تمكين المشاركين في التحكيم البحري من الاستفادة من التحكيم على أفضل حال من خلال وضع لائحة تحكيم وتدريب أعضائها على الممارسات التحكيمية المختلفة عن طريق عقد دورات تدريبية وتحسين العلاقات العامة بين أطراف التحكيم أو مستشاريهم والمحكمين وغيرهم من المهتمين بالتحكيم البحري².

لا تحتفظ جمعية المحكمين البحريين بنيويورك لنفسها بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية، فجميع الاتصالات تتم بين الأطراف مباشرة بعيدا عن الجمعية، حيث يتم الاتصال عن طريق طلب مقدم من طالب التحكيم إلى الطرف الآخر، مبينا فيه طبيعة النزاع وقيّمته النقدية والتعويض المطلوب وغير ذلك من طلبات.

تتم الاتصالات السابقة بين الأطراف أو مستشاريهم والمحكمين مباشرة شخصيا أو كتابة للقيام بتشكيل هيئة التحكيم، وكذلك في كل ما يعترض سير العملية التحكيمية من مشكلات تتعلق بتعيين هيئة التحكيم، وبعد قبول المحكمين للتعيين واكتمال الهيئة يعلن رئيس الهيئة للأطراف أو مستشاريهم عن اكتمال الهيئة واستعدادها لبدء الجلسات، وفي الأخير يقع على المحكم تحديد أجره والتكاليف التي تحملها كاملة وذلك حسب تعقيد موضوع النزاع والمدة المستغرقة للفصل فيه، وله طلب تسديدها قبل إصدار الحكم أو حسب الاتفاق، وفي حالة عدم التسديد له أن يصدر قرارا بالحجز في حكمه لاستيفاء جميع الأجور والتكاليف³.

ج-لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال 1976)

تضم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في عضويتها غالبية دول العالم الممثلة لمختلف النظم القانونية الرئيسية، هدفها الأسمى هو تحقيق الانسجام والتلاؤم بين القواعد

¹-بوطالبي زينب، المرجع السابق، ص 225.

²-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 461.

³-بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة...، المرجع السابق، ص 119.

القانونية المنظمة للتجارة الدولية، ومن أهم أعمالها إعداد قواعد التحكيم التي أجازتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 15 ديسمبر 1976، وهي قواعد تتشكل على الصعيد القانوني من اتفاقيات منظمة التجارة العالمية بالإضافة إلى حزمة من الاتفاقيات والبروتوكولات والأعراف الدولية والتي تعتبر مصدرا مهما لهذا القانون، وتتميز هذه القواعد بأنها تضع البنية الأساسية للتحكيم الخاص للفصل في نزاع معيّن بالذات، وقد أسهمت إسهاما كبيرا في تطوير هذا النوع من التحكيم¹.

قامت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بوضع لائحة تحكيم نموذجية اختيارية وشاملة (لائحة اليونسترال 1976)، فهي لم تنشئ مؤسسة تحكيمية بل وضعت لائحة اختيارية، أما فيما يتعلق باللجوء إلى السكرتارية العامة لمحكمة التحكيم الدائمة بلاهاي فما ذلك إلا لأسباب محدودة تتمثل في سلطة لتعيين المحكم أو المحكمين عند عدم الاتفاق على تعيينهم بين الأطراف مباشرة أو لتقدير نفقات التحكيم أو الفصل في مسألة رد المحكم².

يكمن القول في مناط التفرقة بين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر في وجود أو عدم وجود مؤسسات تحكيم تتولى تنظيم العملية التحكيمية بدءا من تعيين هيئة التحكيم مروراً بإجراءات التحكيم وانتهاء بصدور حكم التحكيم، فحيث يحيل الأطراف إلى التحكيم وفق قواعد إحدى مؤسسات التحكيم يكون التحكيم مؤسسيا أو نظاميا، أما إذا اقتصر الاتفاق على إحالة النزاع على التحكيم فقط أو وفق قواعد تحكيم معينة دون الإشارة إلى مؤسسة تحكيم محددة فيكون الاتفاق على التحكيم حرا³.

¹-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 461.

²-أفراح عبد الكريم خليل، المرجع السابق، ص 156.

³-بلباقي بومدين، «مدى ملائمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية (دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي)»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 141.

الفرع الثاني

اتفاقية التحكيم البحري شرط للجوء للتحكيم البحري

يتقرر التحكيم البحري بوسيلة تتمثل في اتفاقية التحكيم البحري، وهو نقطة البداية في مسيرة التحكيم البحري، والذي بمقتضاه يتميز التحكيم عن غيره من طرق تحقيق الوظيفة القضائية، لذلك نلجأ إلى تعريف اتفاقية التحكيم البحري (أولاً)، وإلى شروط صحتها (ثانياً)، وأنواع اتفاقية التحكيم (ثالثاً)، وأخيراً استقلالية اتفاقية التحكيم عن عقد نقل البضائع بحراً (رابعاً).

أولاً: تعريف اتفاقية التحكيم البحري

يقصد باتفاقية التحكيم بصفة عامة تلك الاتفاقية التي بمقتضاها تتعهد الأطراف المتنازعة بأن يتم الفصل في المنازعات الناشئة بينهما أو من المحتمل نشوئها بينهما من خلال التحكيم، كما تعرف أيضاً بأنها مصدر اتفاقي يجعل محاكم الدولة غير مختصة بنظر النزاع، وهو الذي يمنح المحكم سلطة الفصل فيه بقرار ملزم بل أن هذه الاتفاقية هي التي تهيمن على مسيرة التحكيم ابتداء من اختيار المحكم وانتهاء بمدة قابلية قراره للطعن مروراً بالقواعد التي يطبقها المحكم موضوعية كانت أو إجرائية¹.

يمكن تعريف على أساس ذلك اتفاقية التحكيم البحري، بتلك الاتفاقية التي يتعهد بمقتضاها أطراف العلاقة البحرية على عرض منازعاتهم التي تنشأ والتي ستنشأ أو من المحتمل أن تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم².

¹ - بوقرط أحمد، «النظام القانوني لاتفاق التحكيم»، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 3، عدد 1، المركز الجامعي تندوف، تندوف، ص 154.

- AKROUNE Yakout, «Le statut de la clause compromissoire dans la jurisprudence algérienne: Un statut qui se cherche», revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques, volume 52, n° 2, 2012, p 6.

² - قرطبي سهيلة، «مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 83.

نجد أن المشرع الجزائري لم يعرّف اتفاقية التحكيم بل تعرض فقط إلى صورها في المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج.¹

نجد أن المشرع المصري عكس المشرع الجزائري عرف اتفاقية التحكيم في المادة 10 من ق.ت.م على أنه: «اتفاق التحكيم هو اتفاق الطرفين على اللجوء إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية.

يجوز أن تكون اتفاق التحكيم سابقا على قيام النزاع سواء كان مستقلا بذاته أو ورد في عقد معيّن بشأن كل أو بعض المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية»².

ثانيا: شروط صحة اتفاقية التحكيم البحري

يجب لصحة اتفاقية التحكيم توفر شروط موضوعية وأخرى شكلية تتمثل فيما يلي:

1-الشروط الموضوعية لصحة اتفاقية التحكيم البحري

تتمثل الشروط الموضوعية الواجب توافرها لصحة اتفاقية التحكيم، فيما يلي:

أ-الرضا: تلعب إرادة الأطراف دورا أساسيا وكاملا، إذ تعتبر اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع إذا تلاقحت إرادتي الطرفين على إخضاع نزاعاتهم الناشئة أو التي ستنشأ بينهم

¹ -تنص المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية».

² -شعران فاطمة، «اتفاق التحكيم التجاري الدولي»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015، ص 3.

على التحكيم، ويشترط لصحة الرضا أن يكون سليما من عيوب الإرادة كالغلط والإكراه والتدليس والاستغلال يصدر من شخص له أهلية قانونية والتي يقصد بها بأهلية التصرف في الحقوق¹.

ب-المحل: يقصد بالمحل في اتفاقية التحكيم ما ينعقد رضا الطرفين عليه شريطة أن يجوز تسويته عن طريق التحكيم، إذ أن نظام التحكيم هو استثناء عن الأصل العام، فمحل اتفاقية التحكيم هو النزاع أو الخلاف الذي ينشأ أو يمكن أن ينشأ بين الأطراف²، فيقتضي أن يكون لاتفاقية التحكيم محلا ممكنا ومشروعا معينا أو قابلا للتعيين، وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة حتى لا يكون باطلا بطلانا مطلقا³.

ج-السبب: يتمثل السبب في اتفاقية التحكيم في إرادة الأطراف في استبعاد طرح النزاع أمام القضاء وتفويض الأمر إلى المحكمين، ويعتبر هذا السبب مشروعا إلا إذا ثبت أن المقصود من ذلك هو التهرب من أحكام القانون الواجب التطبيق نظرا لوجود قيود معينة يرغب الأطراف في التخلص منها⁴.

2-الشروط الشكلية لصحة اتفاقية التحكيم البحري

يخضع شكل اتفاقية التحكيم البحري إلى وجوب إفراغها في قالب شكلي، فهي من العقود الرضائية التي تستوجب الكتابة، إذ تعتبر هذه الاتفاقية صحيحة من حيث الشكل إذا كانت مكتوبة بالشكل اللازم والمطلوب⁵، فأجمعت مختلف التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتحكيم بما فيها المشرع الجزائري على اشتراط قاعدة الشكلية لصحة اتفاقية التحكيم

¹-سيدي معمر دليلة، «اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 534.

²-بوقرط أحمد، المرجع السابق، ص 162.

³-سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص 345.

⁴-قدومة وحيدة، «التحكيم البحري نظام قانوني متميز في تسوية منازعات عقد النقل البحري»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبدل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015، ص 9.

⁵-سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص 345.

وهي الكتابة، أين اشترط المشرع الجزائري الكتابة لوجود اتفاقية التحكيم وإلا كانت باطلة¹، إذ تنص المادة 1040 من ق.إ.م.إ على ما يلي: «يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان أن تبرم اتفاقية التحكيم كتابة أو بأي وسيلة اتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة».

ثالثا: أنواع اتفاقية التحكيم البحري

يتضح من التعاريف المقدمة لاتفاقية التحكيم البحري أنها تتخذ عدة أنواع تتمثل فيما يلي:

1- شرط التحكيم

يعرف شرط التحكيم على أنه اتفاق بين طرفين على أن ما قد ينشأ من نزاعات بينهما بشأن علاقة قانونية معينة يفصل فيها بواسطة التحكيم²، فيعد بذلك شرط التحكيم تنازلا من قبل الأطراف منذ البداية عن اللجوء إلى القضاء والتعهد بإرادتهما الصريحة بأن يتم حل أي نزاع مستقبلي بينهم حول العقد بواسطة طرف ثالث يتم اختياره من قبلهما أو من جهة أخرى يتفقون عليها مسبقا لإدارة عملية التحكيم³، كما يقصد بشرط التحكيم أيضا بأنه الشرط الذي يواجه منازعات احتمالية غير قائمة بالفعل وإنما يمكن أن تنشأ في المستقبل⁴.

يرد شرط التحكيم عادة في نفس العقد الأصلي مصدر الرابطة القانونية، فيكون اتفاق التحكيم في هذه الحالة سابقا على قيام النزاع، فأطراف النزاع لا تنتظر نشوب النزاع لتحديد وسيلة حله، فشرط التحكيم يتم الاتفاق عليه كبند ضمن بنود العقد الأصلي، فهو يتعلق بنزاع مستقبلي غير محدد وغير محتمل، لكن لا يوجد مانع من ورود الشرط في اتفاق لاحق عن

¹-بورطال أمينة، «اتفاق التحكيم البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخير القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 68.

²-والى فتحي، المرجع السابق، ص 91.

³-عبد الباسط محمد عبد الواسع، شرط التحكيم في عقد البيع التجاري الدولي -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 21.

⁴-غريب شلقامي شحاته، إشكالات اتفاق التحكيم (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 14.

العقد لكن قبل نشوء النزاع، ويشترط في شرط التحكيم أن يكون واضحا لا يوجد به أي لبس أو غموض¹.

نجد أن المشرع الجزائري نص على شرط التحكيم في المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج كما يلي: «تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات المستقبلية...»، كما نصت عليه المادة 10 الفقرة الثانية من ق.ت.م كما يلي: «يجوز أن يكون اتفاق التحكيم سابقا على قيام النزاع سواء قام مستقلا بذاته أو ورد في عقد معين بشأن كل أو بعض المنازعات التي قد تنشأ بين الطرفين، وفي هذه الحالة يجب أن يحدد موضوع النزاع في بيان الدعوى المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 30 من هذا القانون،

كما يجوز أن يتم اتفاق التحكيم بعد قيام النزاع ولو كانت قد أقيمت في شأنه دعوى أمام جهة قضائية، وفي هذه الحالة يجب أن يحدد الاتفاق المسائل التي يشملها التحكيم وإلا كان الاتفاق باطلا».

يلاحظ من نص المادة 10 الفقرة الثانية من ق.ت.م أنها قد نصت صراحة على شرط التحكيم، حيث قررت جواز الاتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع سواء كان هذا الاتفاق مستقلا بذاته أو ورد في عقد معين، كما أنها تعرضت لصورتين من صور شرط التحكيم، فقد يرد كبند من بنود العقد وقد يرد في صورة وثيقة تلتحق بالعقد الأصلي².

2- اتفاق التحكيم (مشارطة التحكيم)

يعرف اتفاق التحكيم أو مشارطة التحكيم على أنه الاتفاق الذي يتم بين الطرفين بعد قيام النزاع بينهما لعرض هذا النزاع على التحكيم، ويسمى أحيانا وثيقة التحكيم الخاصة، فقد يتفق

¹ - بوقرط أحمد، المرجع السابق، ص 156.

² - بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل...، المرجع السابق، ص 40.

الأطراف بعد نشوب النزاع على عرضه على التحكيم طبقا لاتفاق مكتوب يحدد فيه الأطراف موضوع النزاع وأسماء المحكمين ومكان التحكيم¹.

يفرض اتفاق التحكيم (مشارطة التحكيم) بخلاف شرط التحكيم، أن الخلاف نشب بالفعل وتحددت معالمه واتجهت إرادة الطرفين إلى الاتفاق على التحكيم لحسم الخلاف الناشب بينهما²، فيعتبر اتفاق التحكيم (مشارطة التحكيم) في الحقيقة اتفاق شامل لكل متطلبات التحكيم، فهي لا تقتصر فقط على تقرير اللجوء إلى التحكيم في نزاع معين، وإنما تتولى تنظيم كل ما يتعلق بهذا التحكيم من حيث إجراءاته ونطاقه وموضوعه وضوابطه³.

رابعا: استقلالية اتفاقية التحكيم البحري عن عقد نقل البضائع بحرا

يعتبر مبدأ استقلالية اتفاقية التحكيم في عقود النقل البحري عن العقد الأصلي جوهر التحكيم البحري ومناط نجاحه، فيقصد بمبدأ استقلالية اتفاق التحكيم شرط أو مشارطة عن العقد الأصلي المعنى القانوني وليس المادي، فهو لا يعني بشكل مطلق أن اتفاق التحكيم - شرط التحكيم - يحتاج إلى إيجاب وقبول مستقلين عن إيجاب وقبول العقد الأصلي باعتباره عقدا مستقلا استقلالا تاما، والشرط التحكيمي له كيانه المستقل عن كيان العقد الذي يتضمنه، وأن زوال هذا العقد قبل إقامة الدعوى التحكيمية ليس من شأنه أن يؤثر على صحة ذلك الشرط، أما بالنسبة لمشارطة أو اتفاق التحكيم فلا تثار مسألة الاستقلالية لكونه عقدا مستقلا بطبيعته ولا خلاف فيه⁴.

¹ - بوقرط أحمد، المرجع السابق، ص 156.

² - بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل...، المرجع السابق، ص 41.

³ - COUCHEZ.V, LANGLANDE.J, LEBEAU. D, Droit judiciaire privé, Dalloz, Paris, 1998, p 411.

⁴ - قدومة وحيدة، المرجع السابق، ص 10.

ينتج عن مبدأ استقلالية اتفاقية التحكيم في عقود نقل البضائع بحرا أثرين هامين، أولهما يتمثل في استقلالية اتفاقية التحكيم عن العقد الأصلي، وثانيهما استقلالية اتفاقية التحكيم عن كل قانون وطني¹.

1-استقلالية اتفاق التحكيم البحري عن العقد الأصلي

يعتبر مبدأ استقلال اتفاق التحكيم عن عقد نقل البضائع بحرا أول وأقدم معنى للاستقلالية عن العقد الأصلي والذي من أجله تم الاتفاق على التحكيم².

أقر المشرع الجزائري مبدأ استقلالية اتفاق التحكيم عن العقد الأصلي في المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ. إذ تنص على ما يلي: «لا يمكن الاحتجاج بعدم صحة اتفاقية التحكيم بسبب عدم صحة العقد الأصلي»، كما أقر المشرع المصري مبدأ استقلالية اتفاق التحكيم عن العقد الأصلي في المادة 22 من ق.ت.م التي تنص على ما يلي: «يعتبر شرط التحكيم اتفاق مستقلا عن شروط العقد الأخرى ولا يترتب على بطلان العقد أو فسخه أو إنهائه أي أثر على شرط التحكيم الذي يتضمنه إذا كان هذا الشرط صحيحا».

يكون بهذا أن كل من المشرعين الجزائري والمصري كرسا مبدأ استقلالية اتفاق التحكيم عن العقد الأصلي، والذي أصبح حاليا من المبادئ الأساسية للتحكيم التجاري الدولي، نظرا للدور الذي يلعبه في مجال تحقيق فعالية اتفاق التحكيم³.

¹TANI Mostafa Trari , Droit de l'arbitrage commerciale international, Bertie édition, Alger, 2007, p 37.

²بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 97.

³بخت عيسى، زروالي سهام، «مبدأ استقلالية شرط التحكيم البحري عن العقد الأصلي في القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية»، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، عدد 3، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2016، ص 206.

2-استقلالية اتفاق التحكيم البحري عن كل قانون وطني

إن إبرام اتفاق التحكيم البحري في عقد نقل البضائع بحرا والذي في الغالب يكون ذو طابع دولي بوجود عنصر أجنبي يثير بشأنه مسألة تنازع القوانين الخاصة بالعقود الدولية والتي تقرر بأن الاختصاص التشريعي يكون للقانون الذي اتفق عليه الأطراف بإرادتهم الحرة، ومعنى ذلك أن اتفاق التحكيم في عقد نقل البضائع بحرا يحكمه قانون يمكن أن يكون مختلفا عن القانون الذي يحكم عقد نقل البضائع بحرا، إلا أنه يمكن للأطراف أعمال القانون الواجب التطبيق على الاتفاق¹.

الفرع الثاني

الإجراءات التحكيمية في التحكيم البحري

يمر التحكيم البحري كوسيلة لتسوية منازعات عقد نقل البضائع بحرا بالعديد من الإجراءات تتمثل فيما يلي:

أولاً: تشكيل هيئة التحكيم البحري

يقصد بالمحكم بصفة عامة الشخص الطبيعي الذي يختاره كل طرف من أطراف النزاع للمشاركة في تسوية النزاع التحكيمي وله صوت محدود في المداولة وعند اتخاذ قرار التحكيم².

يمكن أن تشكل هيئة التحكيم إما بمحكم واحد أو عدة محكمين، إلا أنه يشترط في الحالة الأخيرة أن يكون عددهم وترا وذلك تجنباً لما قد يحدث من مشاكل عند المداولة، فنجد أن المادة 1017 من ق.إ.م.إ تتص على ما يلي: «تتشكل محكمة التحكيم من محكم واحد أو عدة

¹-قُدومة وحيدة، المرجع السابق، ص 11.

²-بهي الدين أيمن، المركز القانوني للمحكم، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 25.

محكمين بعدد فردي»، كما نص ق.ت.م في المادة 10 الفقرة الأولى منه على تشكيل هيئة التحكيم من محكم واحد أو من أكثر من محكم¹.

1-تشكيل هيئة التحكيم البحري من محكم واحد

يناسب نظام المحكم الفرد مع التحكيمات الصغيرة، وما يترتب على ذلك من اقتصاد في النفقات وتعجيل إجراءات التحكيم، كما أنه يساعد على تجنب ما قد يحدث من مشاكل حول اختيار مواعيد التحكيم وما يترتب عن تعدد المحكمين واختيار رئيس هيئة التحكيم، وما يواجه هذا التعدد من صعوبة في تكوين الأغلبية عند المداولة، كما أنه يضمن مبدأ حياد المحكم، بخلاف ما يحدث عند التعدد من إمكانية انحياز أحد أو بعض المحكمين لبعضهم تغليباً لرأيهم على رأي الباقيين².

2-تشكيل هيئة التحكيم من عدة محكمين

يمكن أن يتم تشكيل هيئة التحكيم البحري من عدة محكمين شرط أن يكون عددهم فردياً وفقاً لكل من القانون الجزائري والقانون المصري، وعلة وجوب أن يكون العدد فردياً هو تفادي ما قد يحدث من مشاكل عند المداولة إذ قد ينقسم المحكمون إلى فريقين متساويين فيتعذر صدور حكم بالأغلبية³.

ثانياً: اختيار هيئة التحكيم

منحت القوانين للخصوم حرية كبيرة في اختيار المحكمين، وهو ما أقره كل من المشرع الجزائري والمصري كأصل محترماً لإرادة الأطراف، غير أنه في حالة عدم اختيار الخصوم للمحكمين سيتولى القضاء ذلك استثناءً.

¹-والى فتحى، المرجع السابق، ص 199.

²-بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل...، المرجع السابق، ص 319.

³-والى فتحى، المرجع السابق، ص 200.

1-اختيار هيئة التحكيم البحري باتفاق الأطراف كأصل

ترك المشرع الجزائري والمصري للخصوم الحرية في اختيار هيئة التحكيم، وهذا ما أكدته المادة 1041 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج التي تنص على ما يلي: «يمكن للأطراف، مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم أو استبدالهم»، كما أكدت المادة 10 الفقرة الأولى من ق.ت.م على أهمية توافق إرادة الطرفين على تشكيل هيئة التحكيم بنصها على ما يلي: «تشكل هيئة التحكيم باتفاق الطرفين...»، كما تضيف المادة 17 الفقرة الأولى من ق.ت.م ما يلي: «لطرفي التحكيم الاتفاق على اختيار المحكمين وعلى كيفية ووقت اختيارهم فإذا لم يتفقا اتبع ما يأتي: ...».

يمكن للأطراف أن يتفقا على هيئة التحكيم البحري في اتفاقية التحكيم، وقد يتفقون فيه على وسيلة اختيار المحكم، وسواء اتفق الأطراف على شخص المحكم أو على وسيلة اختياره فإن إرادة الأطراف تكون هي الأساس في الاختيار سواء مباشرة أو بطريقة غير مباشرة¹.

ب-اختيار هيئة التحكيم البحري عن طريق القضاء في حالة غياب اتفاق الأطراف**كاستثناء**

يمكن أن لا يتفق الأطراف على تعيين واختيار المحكمين، أو برفض أحدهم تعيين المحكم، في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهيمه التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، إذ يبقى دور القاضي في هذه الحالة مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك²، وهذا ما أقرته المادة 1041 الفقرة الثانية من ق.إ.م.إ.ج³.

¹-والى فتحي، المرجع السابق، ص 198.

²-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 320.

³-تنص المادة 1041 الفقرة الثانية من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «في غياب التعيين وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم، يجوز للطرف الذي يهيمه التعجيل القيام بما يأتي:

ذهب المشرع المصري في حالة عدم اتفاق الأطراف على اختيار هيئة التحكيم إلى اختصاص المحكمة في ذلك وفقا للمادة 9 من ق.ت.م، فإذا كان التحكيم تجاريا فإن الاختصاص ينعقد لمحكمة استئناف القاهرة ما لم يتفق الطرفان على اختصاص محكمة استئناف أخرى، وإذا كان التحكيم ليس دوليا كان الاختصاص للمحكمة المختصة أصلا بنظر النزاع سواء كانت محكمة أول درجة أو استئنافية¹.

إذا كان المبدأ الأساسي في تشكيل هيئة التحكيم المناط بها مهمة الفصل في النزاع الناشئ عن عقد نقل البضائع بحرا يقتضي الرجوع إلى إرادة الأطراف تأكيدا لمعنى الثقة التي يوليها هؤلاء الأطراف لهذه الهيئة، فإن المشرع لم يجعل عدم اتفاقهم على الاختيار بذاته مانعا من إتمام التحكيم، ومن ثم قرر إحلال المحكمة محلهم في هذا الاختيار.

ثالثا: مكان انعقاد محكمة التحكيم البحري

إذا تم الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم فيكون اختيار مكان إجراء التحكيم من حق المدعي مع مراعاة مصلحة المدعى عليه، وقد حددت المادة 246 من ق.ت.ب.م أماكن للتحكيم تم في اختيارها مراعاة تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل والمرسل إليه، تتمثل هذه الأماكن في دائرة المحكمة التي يقع فيها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، موطن المدعى عليه، مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو وكالة، أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم، أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة².

= 1- رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجرى في الجزائر،
2- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم يجرى في الخارج أو اختيار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر».

¹-فتحي والى، المرجع السابق، ص 213.

²-قايد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ...، المرجع السابق، ص 151.

أتاحت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 22 الفقرة الثانية للمدعي اختيار مكان التحكيم كما يلي:

1-مكان في دولة يقع في أراضيها:

المحل الرئيسي للمدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو

2-أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به¹.

كما حددت قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 75 الفقرة الثانية منها المكان الذي تقام فيه الإجراءات التحكيمية حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبه تجاه الناقل في:

أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم، أو أي مكان آخر في دولة يوجد فيه أي من الأماكن التالية:

مقر الناقل، أو مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل، أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل، أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية².

رابعاً: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري

يقصد بإجراءات التحكيم بداية، تلك المسائل المتعلقة بولاية القضاء التحكيمي وتشكيل محكمة التحكيم واختصاصها وإجراءات المرافعات التي تتبع لديها حتى إصدار الحكم في النزاع ومدة التحكيم والحضور والغياب ومكان التحكيم ولغة التحكيم وكيفية تداول المستندات، وشرط

¹-انظر المادة 22 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978.

²-انظر المادة 75 الفقرة الثانية من قواعد روتردام لسنة 2009.

المداولة في الحكم والنطق به وشكله وما إذا كان تسببيه واجبا أم لا، وغير ذلك من المسائل الإجرائية الأخرى¹.

أقرت المادة 1043 من ق.إ.م.إ.ج المبدأ العام بخصوص تحديد قواعد الإجراءات وهو إعطاء الأطراف الحرية كأصل، على أنه قد تأتي اتفاقية التحكيم خالية من أية إشارة لمسألة الإجراءات، ففي هذه الحالة تم إعطاء لهيئة التحكيم استثناء مهمة ضبط الإجراءات وهو ما تقوم به بشكل مباشر أو من خلال الرجوع إلى نظام تحكيمي أو قانون وطني².

ذهب المشرع المصري إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري، إذ أقرت المادة 25 من ق.ت.م على اتفاق طرفي التحكيم على الإجراءات التي تتبعها هيئة التحكيم كأصل، وفي حالة عدم اتفاقهم على إجراءات التحكيم كان لهيئة التحكيم مراعاة أحكام ق.ت.م أن تختار إجراءات التحكيم التي تراها مناسبة³.

خامسا: القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري

تنص المادة 1050 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة».

يفهم من نص المادة 1050 من ق.إ.م.إ.ج أن أطراف النزاع تملك حرية اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، وتحديد ذلك في اتفاقية التحكيم لتلتزم هيئة التحكيم

¹ - بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل...، المرجع السابق، ص ص 370، 371.

² - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 332.

³ - والي فتحي، المرجع السابق، ص ص 275.

البحري بتطبيق القانون الذي اتفق الأطراف على تطبيقه¹، لكن في حالة عدم اتفاق الأطراف حول القانون الواجب تطبيقه تطبق الهيئة التحكيمية القواعد الموضوعية التي تراها ملائمة². نجد أن المشرع المصري لم ينص على القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري لا في قانون التجارة البحرية ولا في قانون التحكيم. نجد أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 22 الفقرة الرابعة عيّنت بالقواعد التي يجب على المحكم أو هيئة التحكيم إتباعها للفصل في موضوع النزاع وهي ذاتها قواعد الاتفاقية، ذلك أن أحكام الاتفاقية تقيم وزنا بين المصالح المتعارضة يخشى الإخلال به إذا أجاز للطرف القوي إجبار الطرف الآخر وقت إبرام العقد على قبول إعطاء الحرية للمحكّمين في عدم التقيد بهذه الأحكام وإتباع قانون آخر، إذ يعني ذلك إعطاء فرصة للناقل في إخضاع النزاع لقانون أقل حماية للمدعي³، أما قواعد روتردام لسنة 2009 لم تتعرض للقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري، فيفهم من ذلك أنها تركت الأمر للقوانين الوطنية في هذا المجال.

سادسا: حكم التحكيم البحري

تفصل محكمة التحكيم البحري في النزاع المعروض عليها بإصدار حكم التحكيم فيتم إعداده من قبل المحكم أو المحكمين وفق شرط نص عليها القانون ووفق شروط شكلية مرتبا لآثاره بمجرد صدوره⁴.

¹-مجاميع الزهرة، «التحكيم كآلية بديلة لتسوية المنازعات البحرية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 9.

²-موكّه عبد الكريم، «تطبيق المحكم لقانون الإرادة على منازعات عقود التجارة الدولية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 10.

³-حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 194.

⁴-التحيوي محمود السيد، التحكيم في المواد المدنية والتجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 264.

يجب أن يتضمن حكم التحكيم بمجرد صدوره بيان باسم ولقب المحكم أو المحكمين، تاريخ صدور الحكم، مكان إصدار الحكم، أسماء وألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الاجتماعي، أسماء وألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف عند الاقتضاء حسب المادة 1028 من ق.إ.م.إ.ج¹، كما يجب أن يتضمن حكم التحكيم عرضا موجزا لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، كما يجب تسبيبه حسب المادة 1027 من ق.إ.م.إ.²

نجد أن المشرع المصري عكس المشرع الجزائري نص في المادة 43 من ق.ت.م. على البيانات التي يجب أن يتضمنها حكم التحكيم المتمثلة في أسماء الخصوم وعناوينهم، أسماء المحكمين وعناوينهم وجنسياتهم وصفاتهم، صورة من اتفاق التحكيم، ملخص لطلبات الخصوم أقوالهم ومستنداتهم، منطوق الحكم، تاريخ إصدار الحكم، وتسبيب حكم التحكيم³.

سابعاً: الاعتراف بالحكم التحكيمي

بين المشرع الجزائري أهم الشروط الواجب توافرها حتى يعترف بحكم التحكيم، وذلك وفقاً للمواد 1051، 1052 و 1053 من ق.إ.م.إ.⁴، وتتمثل فيما يلي:

¹-تنص المادة 1028 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يتضمن حكم التحكيم البيانات الآتية:

1-اسم ولقب المحكم أو المحكمين،

2-تاريخ صدور الحكم،

3-مكان إصداره،

4-أسماء وألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الاجتماعي،

5-أسماء وألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف، عند الاقتضاء».

²-تنص المادة 1027 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يجب أن تتضمن أحكام التحكيم عرضا موجزا لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم.

يجب أن تكون أحكام التحكيم مسببة».

³-والى فتحى، المرجع السابق، ص 435 إلى 444.

⁴-تنص المادة 1051 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يتم الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي.

وتعتبر قابلة للتنفيذ في الجزائر وبنفس الشروط بأمر صادر من رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر التحكيم موجودا خارج الإقليم الوطني».

- ضرورة قيام المتمسك بأحكام التحكيم الدولية بإثبات وجودها حسب الكيفية التي حددتها المادة 1052 من ق.إ.م.إ.ج.

- أن يكون الاعتراف الممنوح لهذه الأحكام غير مخالف للنظام العام الدولي.

ثامنا: تنفيذ الحكم التحكيمي

يعتبر التنفيذ في مجال التحكيم الدولي امتداد لدور القاضي إلى ما بعد صدور الحكم التحكيمي، فهو ما يعرف بتدخل القضاء في الخصومة التحكيمية الدولية كمقياس بتنفيذ حكم التحكيم الدولي¹، إذ تعتبر مرحلة تنفيذ حكم التحكيم الدولي المرحلة الحاسمة في خصومة التحكيم والأساس الذي تتحد به من فعالية التحكيم كأسلوب ودي لفض المنازعات، والأصل أن يتم تنفيذ حكم التحكيم الدولي طواعية وفقا لمبدأ الإرادة الذي يسود نظام التحكيم، إلا أنه قد يأبى المحكوم ضده الامتثال لحكم التحكيم وتنفيذه طوعا، لكن هذا لا يعني نهاية المطاف لمن صدر التحكيم لصالحه، فلهذا الأخير أن يطلب من القضاء الوطني في الدولة التي يريد تنفيذ الحكم فيها الحصول على أمر بتنفيذه لمنحه القوة التنفيذية التي ترفعه إلى مرتبة الحكم القضائي ومن ثم إمكانية تنفيذه تنفيذا جبريا².

يكون حكم التحكيم الدولي قابلا للتنفيذ في الدولة الجزائرية حسب المادة 1057 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج التي تنص على ما يلي: «يكون حكم التحكيم النهائي أو الجزئي أو التحضيري قابلا للتنفيذ بأمر من قبل رئيس المحكمة التي صدر في دائرة اختصاصها، ويودع

=كما تنص المادة 1052 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يثبت حكم التحكيم بتقديم الأصل مرفقا باتفاقية التحكيم أو بنسخ عنها، تستوفي شروط صحتها».

كما تضيف المادة 1053 من ق.إ.م.إ.ج ما يلي: «تودع الوثائق المذكورة في المادة 1052 أعلاه بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بالتعجيل».

¹-HOCINE Farida, «L'intervention du juge dans le processus arbitral en droit de l'arbitrage commercial international Algérien», revue académique de la recherche juridique, volume 3, n°2, 2012, p 47.

²-بن حمو فتح الدين، «رقابة القضاء على حكم التحكيم البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 125.

أصل الحكم في أمانة ضبط المحكمة من الطرف الذي يهمله التعجيل»، كما تضيف المادة 1036 من ق.إ.م.إ.ج ما يلي: «يسلم رئيس أمناء الضبط نسخة رسمية من حكم التحكيم لمن يطلبها من الأطراف».

نجد المشرع المصري نص في المادة 47 من ق.ت.م على ما يلي: «يجب على من صدر حكم التحكيم لصالحه إيداع أصل الحكم أو صورة موقع منه... وذلك في قلم كتاب المحكمة المشار إليها في المادة 9 من هذا القانون»، ونصت أيضا المادة 56 من نفس القانون على ما يلي: «يختص رئيس المحكمة المشار إليه في المادة 9 من هذا القانون أو من يندبه من قضاتها بإصدار الأمر بتنفيذ حكم المحكمين...».

نلاحظ على هذا النحو كيف أن إجراءات تنفيذ حكم التحكيم وفقا لقانون التحكيم المصري جاءت أكثر انضباطا وانتظاما وفقا لتسلسلها الزمني، إذ أنه بعد مرحلة صدور حكم التحكيم تسلم هيئة التحكيم نسخة منه لكل من الطرفين، ثم تأتي مرحلة إيداعه من طرف الخصم الذي صدر الحكم لصالحه، وذلك تمهيدا في الأخير لمرحلة تنفيذه¹.

تاسعا: الطعن في أحكام التحكيم

ميز المشرع الجزائري في طرق الطعن بين أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية فسمح الطعن فيها بالاستئناف، وبين أحكام التحكيم الصادرة في الجزائر فسمح الطعن فيها بالبطلان، أما المشرع المصري عكس المشرع الجزائري لم يسمح بالطعن في أحكام التحكيم بأية وسيلة كانت، حيث تنص المادة 52 الفقرة الأولى من ق.ت.م على ما يلي: «لا تقبل أحكام التحكيم التي تصدر طبقا لأحكام هذا القانون الطعن فيها بأي طريق من طرق الطعن المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية».

¹ - بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل...، المرجع السابق، ص ص 527، 528.

1-الطعن في أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية

سمح المشرع الجزائري الطعن في أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية بالاستئناف سواء ضد الأمر الرفض بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي أو الأمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي.

أ-الاستئناف في الأمر القاضي برفض الاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي

نصت المادة 1055 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يكون الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ قابلا للاستئناف».

يلاحظ أن المشرع الجزائري بموجب المادة 1055 من ق.إ.م.إ.ج لم يحدد الحالات التي يمكن فيها رفع الاستئناف ضد الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ¹.

ب-الاستئناف في الأمر القاضي بقبول الاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي

نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية صراحة على عدم جواز استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي، إلا أنه أجاز الطعن فيها بالاستئناف في حالات محددة على سبيل الحصر في المادة 1056 من ق.إ.م.إ.ج والمتمثلة فيما يلي:

-إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية التحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة انقضت مدتها، أو إذا كان تشكيل محكمة التحكيم مخالفا للقانون أو كان تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون، أو إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها، أو إذا لم يراع مبدأ الوجاهية، أو إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب، أو إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي.

¹-فرطاس الزهرة، «الرقابة القضائية على الأحكام التحكيمية وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبدل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015، ص 7.

وقد حدد المشرع في المادة 1057 من ق.إ.م.إ.ج مهلة الاستئناف بأجل شهر واحد ويكون أمام المجلس القضائي المختص على أن يبدأ حسابه من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر رئيس المحكمة سواء برفض الاعتراف أو القاضي به أو برفض التنفيذ أو القاضي به¹.

2-الطعن في أحكام التحكيم الصادرة في الجزائر

يتم الطعن في أحكام التحكيم الصادرة في الجزائر بالبطلان وفقا للمادة 1058 من ق.إ.م.إ.ج التي تنص على ما يلي: «يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه.

ولا يقبل الأمر الذي يقضي بتنفيذ حكم التحكيم الدولي المشار إليه أعلاه أي طعن، غير أن الطعن ببطلان حكم التحكيم يرتب بقوة القانون الطعن في أمر التنفيذ أو تخلي المحكمة عن الفصل في طلب التنفيذ إذا لم يتم الفصل فيه».

يختص المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه بالنظر في دعوى بطلان الحكم التحكيمي ولا يقبل هذا الطعن بعد أجل شهر واحد من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي بالتنفيذ وفقا للمادة 1059 من ق.إ.م.إ.ج².

نجد أن المشرع الجزائري لم يحدد الإجراءات الخاصة بدعوى بطلان حكم التحكيم، وعليه يجب الرجوع إلى القواعد العامة واحترام إجراءات التقاضي.

¹-دلول الطاهر، «طرق الطعن في أحكام التحكيم الدولي»، مجلة العلوم القانونية، عدد 13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص ص 198، 199.

²-تنص المادة 1059 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «يرفع الطعن بالبطلان في حكم التحكيم المنصوص عليه في المادة 1058 أعلاه، أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه، ويقبل الطعن ابتداء من تاريخ النطق بحكم التحكيم.

لا يقبل هذا الطعن بعد أجل شهر واحد (1) من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي بالتنفيذ».

نشير إلى أنه تعتبر القرارات الصادرة بعد استئناف الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض تنفيذ الحكم التحكيمي أو الصادرة بعد استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ حكم التحكيم وتلك الصادرة نتيجة الطعن بالبطلان قابلة للطعن بالنقض وفقا لنص المادة 1061 من ق.إ.م.إ.ج.¹

المطلب الثاني

اللجوء للقضاء لفض منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يلجأ صاحب الحق في البضاعة في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري جراء الأضرار التي أصابته نتيجة عدم تنفيذ هذا الأخير للالتزامات المترتبة عليه من عقد نقل البضائع بحرا إلى القضاء من أجل الحصول على التعويض، فيعد إخطار الناقل البحري من طرف صاحب الحق في البضاعة بهلاك أو تلف أو تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ إجراء جوهري قبل اللجوء للقضاء (الفرع الأول)، فبعد توجيه هذا الإخطار ترفع الدعوى القضائية من صاحب الحق في رفعها ضد الشخص المسؤول (الفرع الثاني)، باحترام الاختصاص القضائي (الفرع الثالث)، واحترام الآجال القانونية لرفع الدعوى (الفرع الرابع).

الفرع الأول

الإخطار إجراء ضروري قبل اللجوء للقضاء في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يفرض المنطق القانوني في مجال النقل البحري أن تبدأ المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها في التسليم بإخطار الناقل بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها وذلك حتى يعلم الناقل بتلك الأضرار ويفحص الأمر ثم يتخذ قرار فيه إما برفض النزاع وديا

¹ - تنص المادة 1061 من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «تكون القرارات الصادرة تطبيقا للمواد 1055 و 1056 و 1058 أعلاه، قابلة للطعن بالنقض».

دون حاجة إلى الدخول مع المضرور في خصومة قضائية، وإما برفض هذه الطلبات والتأهب للدعوى القضائية¹.

تقتضي مباشرة دعوى المسؤولية قبل الناقل البحري البدء بإثبات حصول الضرر للبضائع المنقولة بحرا ونسبته إليه، ويتحقق ذلك عند وقوع الضرر أثناء وجود البضائع في عهده أو في حراسته وقبل تسليمها للمرسل إليه، وللتحقق من وقوع الهلاك أو الضرر أو التأخير قبل التسليم لا بد من التعجيل بإثباته لحظة التسليم أو في أسرع وقت ممكن، ذلك لأن طول مرور الوقت بين تاريخ استلام البضائع وإبلاغ الناقل بما لحقها من هلاك أو تلف من شأنه صعوبة إثبات وقوع حصول الضرر وتحديد مسؤولية الناقل عنه من جهة وصعوبة تخلص الناقل من المسؤولية عن طريق إثباته القيام بالتزاماته وتسليمه البضاعة للمرسل إليه من جهة أخرى، لذلك ألزمت الاتفاقيات الدولية والتقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري المرسل إليه بتوجيه إخطار للناقل عن حالة البضائع وقت استلامها وعما لحقها من هلاك أو تلف تمهيدا للحصول على التعويض عما لحق البضائع المنقولة من أضرار².

فرض على المرسل إليه حماية للناقل البحري من المطالبات إثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة منسوب إلى الناقل، أي أن الضرر وقع بالبضاعة وهي في حراسته وتحت سيطرته وقبل تسليمها للمرسل إليه، ويتم إثبات ذلك في الوقت الذي يتم فيه التسليم أو في وقت محدد بعد التسليم³.

يستوجب على صاحب الحق في تسلم البضائع من الناقل البحري أن يوجه إخطارا كتابيا بهلاك البضاعة أو تلفها للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي وهو ما نصت عليه المادة 790 الفقرة

¹-قرارية قويدر، «الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 277.

²-كيلانياحمد أمال، المرجع السابق، ص 133.

³-بوزوينة محمد ياسين، «دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 220.

الأولى، الثانية والثالثة من ت.ب.ج.¹، وهو ما نصت عليه المادة 239 من ق.ت.ب.م كما يلي: «في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة.

ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة البضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة».

وهو ما تضمنته المادة 3 الفقرة السادسة البند 1، 2 و3 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، والمادة 19 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978³، والمادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام 2009¹.

¹ - تنص المادة 790 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامه».

* يجب فقط التنبيه أن التبليغ الكتابي للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها يحصل في ميناء التفريغ وليس في ميناء التحميل كما هو وارد في المادة 790 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.

² - تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 1، 2 و3 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن. وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم. ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامها لها».

³ - تنص المادة 19 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم=

يجب توجيه الإخطار من طرف صاحب الحق في البضاعة للناقل في حالتي الهلاك الجزئي (العجز أو النقص) والتلف سواء كان ظاهراً أم غير ظاهر، لأن النصوص القانونية تربط الإخطار بالتسليم وفي حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً لا يوجد تسليم، كما أن الضرر الذي يلحق المرسل إليه الناشئ عن تأخير تسليم البضاعة متميز ومستقل يمكن إثباته دون الحاجة إلى إخطار، فما من تسليم إلا ويتم بأوراق وسجلات يثبت فيها تاريخ حصوله².

أولاً: تعريف الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري

لم يقم المشرع الجزائري ولا المصري ولا الاتفاقيات الدولية بتعريف الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري وإنما تركوا ذلك للفقه والقضاء، فيعرف إبراهيم مكي إبراهيم الإخطار على أنه توجيه المرسل إليه كتابة إلى الناقل ما يفيد عدم رضاه عن الطريقة التي نفذ بها الناقل التزاماته الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً مبيناً سبب ذلك³.

أما الفقيه الفرنسي روديير عرفه بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق.

=العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع للمرسل إليه.

إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

¹-تنص المادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يفترض أن يكون الناقل، قد سلم البضائع وفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً».

²-إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1973، ص 332، 333.

³-إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع نفسه، ص 333.

يعرف الإخطار أيضا أنه عدم رغبة المرسل إليه في الحصول على البضائع المرسلة إليه نظرا للحالة التي عليها، والتي تعرضت إلى التلف أو الأضرار مقارنة على ما كانت عليه قبل تسليمها من طرف الشاحن إلى الناقل قبل انطلاق الرحلة البحرية¹.

ثانيا: شروط الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري

يجب أن يتوفر الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري على مجموعة من الشروط تتمثل فيما يلي:

1- يجب أن يكون الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري مكتوبا

يجب على صاحب الحق في البضاعة توجيه الإخطار كتابة إلى الناقل البحري أو إلى وكيله على وجه ثابت قانونا، ولم يشترط في الكتابة شكلا خاصا فيجوز أن يتم الإخطار بخطاب بريدي موصى عليه ويمكن أن يتم ببرقية أو بخطاب يرسل من مندوب يسلمه إلى الناقل أو إلى وكيله مقابل توقيعه على استلامه، إلا أن الطريقة الغالبة في العمل هي إثبات الإخطار على أوراق التسليم والتسلم، كأن يتم على نفس سند الشحن حين رده إلى الناقل مقابل تسليم البضاعة، أو على الإيصال الذي يسلمه المرسل إليه إلى الناقل وقت تسلمه البضاعة².

فإذا كان المقصود من الإخطار أن يحاط الناقل علما بالهلاك أو التلف المدعى به وأن مستلم البضاعة لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه فإن علم الناقل بالهلاك أو التلف عند التسليم لا يعفي مستلم البضاعة من الإخطار حتى يفصح عن موقفه، فيجب أن يكون الإخطار مسببا ومشتملا على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر،

¹-بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 221.

²-إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 334.

ويجب أن يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ لأن الأضرار لا تكشف إلا عند التفريغ¹.

2- يجب أن يكون الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري

واضحا ومحددا

يجب أن يتضمن الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري من أجل قبوله من طرف المحكمة التي تنتظر في النزاع ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر أو أضرار محرر بصفة واضحة ودقيقة، بمعنى أن يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة عند استلامها، وأن يكون محددا وبعيدا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها².

إلا أن الإخطار يجب أن يكون محددا ومبيناً ماهية الضرر وهذا لا يعني أنه يجب أن يكون مفصلاً، فإذا كانت البضائع المرسلّة بحراً مكونة من عدد كبير من الأكياس تلفت نسبة كبيرة منها فإن من المتعذر أن يحدد التلف الذي لحق كل كيس منها على وجه التحديد، فيكفي في هذه الحالة أن يذكر عدد الأكياس التالفة كأن يقول مائة كيس ممزق وفاقد لجزء كبير من محتوياتها³.

ثالثاً: الحالة التي لا حاجة فيها لتوجه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى

الناقل البحري

نجد أن كل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية أجمعت على عدم ضرورة توجيه الإخطار من المرسل إليه إلى الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع إذا أجريت معاينة حضورية للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم، إذ يكون من

¹- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص ص 140، 141.

²- بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص ص 221، 222.

³- إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 336.

المفروض في هذه الحالة أن البضائع قد سلمت بالحالة المذكورة في محضر إثبات الحالة وأن الناقل قد علم بما كشفت عنه المعاينة¹.

رابعاً: الأطراف المعنية بالإخطار

حدد التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية الأطراف المعنية بالإخطار في حالة وقوع هلاك أو تلف للبضائع، إذ يعتبر الإخطار إجراء قانوني يقوم به كل من له مصلحة قانونية به كالمرسِل إليه أو ممثله من جهة وهم يعتبرون الأشخاص المتضررة بصفة مباشرة، ومن جهة أخرى يحرر هذا الإخطار ضد أشخاص آخرون وهم الناقل البحري باعتباره المسؤول الأول عن الخسائر التي يمكن أن تحدث للبضاعة، وفي حالة عدم إمكانية ذلك يوجه الإخطار إلى ممثله القانوني².

خامساً: الوقت الذي يجب فيه توجيه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل

البحري

ميز التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية بين حالتين عند توجيه الإخطار عن هلاك البضاعة أو تلفها من المرسِل إليه إلى الناقل البحري، تتمثل فيما يلي:

1- وقت توجيه صاحب الحق في البضاعة إخطاراً للناقل البحري في حالة هلاك

البضاعة أو تلفها الظاهر

يجب على صاحب الحق في البضاعة توجيه إخطار للناقل البحري في حالة هلاك البضائع أو تلفها الظاهر قبل استلامه البضاعة أو في وقت تسليم البضاعة له، وفقاً للمادة

¹- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 137.

²- بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 222.

790 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.¹، والمادة 3 الفقرة السادسة البند 1 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924²، والمادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009³.

خالفت قواعد هامبورغ لسنة 1978 الاتفاقيات الدولية في وقت توجيه الإخطار من المرسل إليه إلى الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضائع الظاهر إذ جعلته في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل⁴، أما المشرع المصري فقد حدد هذا الوقت بيومي العمل التاليين ليوم تسليم البضائع حسب المادة 239 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م.⁵

¹ -تنص المادة 790 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس».

² -تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 1 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبما هيّة هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن».

³ -تنص المادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «يفترض أن يكون الناقل، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا».

⁴ -تنص المادة 19 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة».

⁵ -تنص المادة 239 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبيّنة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة».

نجد أن قانون التجارة البحرية المصري قد خالف كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 حول وقت توجيه الإخطار في حالة هلاك البضائع أو تلفها الظاهر رغم انضمامها إليهما.

2-وقت توجيه صاحب الحق في البضاعة إخطاراً للناقل البحري في حالة هلاك البضاعة أو تلفها غير الظاهر

يجب على صاحب الحق في البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً عند تسلمه البضائع توجيه الإخطار إلى الناقل البحري خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع وفقاً للمادة 790 الفقرة الثانية من ت.ب.ج.¹، والتي أخذها المشرع الجزائري من المادة 3 الفقرة السادسة البند 2 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.²

نجد أن المشرع المصري قد وسع من وقت توجيه الإخطار من طرف صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضائع غير الظاهر إذ جعله بخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضائع وفقاً للمادة 239 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م.³، والتي أخذها من المادة 19 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁴ أما قواعد روتردام لسنة 2009

¹ -تنص المادة 790 الفقرة الثانية من ت.ب.ج. على ما يلي: «وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع».

² -تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 2 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم».

³ -تنص المادة 239 الفقرة الأولى من ق.ت.ب.م. على ما يلي: «...، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة».

⁴ -تنص المادة 19 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع للمرسل إليه».

فجعلت وقت توجيه الإخطار من المرسل إليه إلى الناقل البحري في حالة هلاك البضائع أو تلفها غير الظاهر سبعة أيام عمل التي تلي التسليم¹.

سادسا: آثار توجيه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضائع

يجب أن يوجه صاحب الحق في البضاعة إخطار إلى الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها في الموعد القانوني، فإذا تم توجيه الإخطار في الموعد المقرر لذلك قامت قرينة قانونية لصالحه على أن الناقل البحري لم يسلم البضاعة طبقا لما هي مثبتة في سند الشحن، ويلتزم المرسل إليه بعد هذا إثبات مقدار الضرر اللاحق به طبقا للقواعد العامة في الإثبات، ولا يغني توجيه الإخطار في موعدة المرسل إليه عن إثبات مقدار الضرر، ذلك أن الإخطار إجراء يصدر من جانب واحد يترتب عليه هدم قرينة التسليم المطابق لبيانات سند الشحن، ولكنه لا يصلح دليلا لإثبات مقدار الضرر، يستثنى من ذلك إذا حصل الإخطار في مواجهة الناقل أو وكيله وكان محددا لمقدار النقص أو التلف ومصدقا عليه من الناقل أو وكيله، ففي هذه الحالة يكون للإخطار حجية كاملة².

يمكن أن يهمل صاحب الحق في تسلم البضاعة توجيه الإخطار للناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع، أو يمكنه توجيهه خارج الميعاد المحدد لذلك، ففي هذه الحالة تقوم قرينة لصالح الناقل مفادها أنه قد سلم البضاعة طبقا لما هي مثبتة عليه كما وكيفا في سند الشحن ولكنها قرينة بسيطة³، فهي لا تعني سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها ويمكن للمرسل إليه هدمها بإثبات العكس وله ذلك بجميع الوسائل غير أن العبئ عليه في هذه الحالة يكون مضاعفا، إذ سيكون عليه إثبات أمرين يتمثلان في، وجود النقصان أو التلف ومقداره وأن

¹- تنص المادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «...، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا».

²- إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 341، 342.

³- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 342.

هذا النقصان أو التلف قد حصل أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل، خلال الفترة التي يسأل عنها¹.

نستنتج إذا أن قيمة الإخطار تقتصر على نقل عبء الإثبات، بمعنى أنه إذا أهمل المرسل إليه في تقديم الإخطار في الميعاد المحدد لذلك فإن دعواه تكون سليمة ويقع عليه عبء إثبات الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

الفرع الثاني

أطراف الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

تتمثل أطراف الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا في كل من أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية (أولا)، والذي ترفع ضده الدعوى القضائية (ثانيا).

أولا: أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يتمثل أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا في صاحب الحق بالبضائع التي هلكت أو تلفت أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ وهو الشاحن نفسه، وقد يكون المرسل إليه، أو المؤمن إذا قام الشاحن أو المرسل إليه بالتأمين على البضائع وحصل على تعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع المؤمن عليها.

1- الشاحن كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

لم يعرف التقنين البحري الجزائري الشاحن ولا قانون التجارة البحرية المصري ولم تتناول اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، إلا أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت في مادتها 1 الفقرة الثالثة على ما يلي: «يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل البضائع بحرا مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم

¹-إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 342.

البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري»، ولقد عرفت قواعد روتردام لسنة 2009 الشاحن بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل¹.

يعتبر الشاحن شخص يلتزم بموجب عقد نقل البضائع بحرا بتقديم بضاعة للناقل، سواء باعتباره مالكا لها أو مستعملها الشرعي مقابل أجرة يتعهد بدفعها، فهو الذي يقوم بطلب نقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر، وقد يكون الشاحن شخصا طبيعيا أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، وهو الطرف الوحيد المرخص له باستخدام وثائق الشحن الأصلية الموقع عليها من طرف الناقل أو وكيله، وليس بالضرورة أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها، ولكن يمكن أن يكون وكيلا معيننا بمعرفة أحد هؤلاء².

يتمثل إذا الشاحن في الطرف الذي يقدم البضاعة للناقل من أجل نقلها من ميناء إلى آخر، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولا شك أن الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق بالشاحن جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه.

يكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال أي سواء كان من المقرر أن يتسلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول أو كان من المقرر أن يتسلمها شخص آخر³.

¹ - تنص المادة 1 الفقرة الثامنة من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «(الشاحن)، يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل».

² - بن الصغير شهرزاد، «منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 250.

³ - بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 215.

2- المرسل إليه كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع

بحرا

يعتبر الشاحن الطرف الأصيل في عقد نقل البضائع بحرا، إلا أنه قد يشحن البضاعة لتسلم في ميناء الوصول إليه أو إلى وكيل له، وقد يكون تعاقدته مع الناقل على أساس تسليمها في ميناء الوصول إلى شخص آخر يتمثل في المرسل إليه، ويتحدد هذا الأخير بموجب بيانات سند الشحن ذاته فهو الذي يرد اسمه صريحا في سند الشحن الاسمي، وهو المظهر إليه الأخير في سند الشحن لأمر، وهو الحامل الأخير لسند الشحن للحامل¹.

يقصد إذا بالمرسل إليه الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناء على اتفاقه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته ورغم أنه لم يساهم في إبرام هذا العقد إلا أنه يشارك في ذلك بموجب سند الشحن، فهذا يعني أن طرفا عقد نقل البضائع بحرا هما الشاحن والناقل، ولكن الواقع العملي لهذا العقد يفرض تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو المرسل إليه، فهذا الأخير بالرغم من اعتباره من طائفة الغير إلا أنه يساهم في عقد نقل البضائع بحرا وتتشأ بينه وبين أطراف هذا العقد علاقات وهو ما يعبر عنه بالعلاقات الثلاثية².

يخول عقد نقل البضائع بحرا للمرسل إليه حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة إلى ميناء الوصول³، ومن هذا فإنه يتمتع بنفس المركز الذي يتمتع به الشاحن في الرجوع

¹- إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 9.

²- بن الصغير شهرزاد، «منازعات النقل البحري...»، المرجع السابق، ص 252.

³- BAZTAMI Mohamed, « La responsabilité du transporteur maritime », revue de jurisprudence et droit, n° 30, Maroc, 2015, p 148.

بالمسؤولية على الناقل، ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتنبرأ ذمة هذا الأخير تجاه المرسل إليه في حدود التعويض الذي أداه الشاحن¹.

3-المؤمن كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يندر أن تحصل عملية نقل البضائع بحرا بدون التأمين على البضائع بموجب عقد التأمين، ويعتبر كل من عقد نقل البضائع بحرا وعقد التأمين البحري على البضائع عقدان مستقلان ومنفصلان.

فعقد نقل البضائع بحرا هو عقد يلتزم الناقل بموجبه بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مقابل أجرة معينة يدفعها الشاحن أو صاحب المصلحة في ذلك، في حين أن التأمين البحري يعني تعهد المؤمن مقابل أداء قسط من المؤمن له بتعويض الأخير أو من له مصلحة مشروطة في العقد عن الأضرار التي تحدث نتيجة تحقق أخطار بحرية محددة خلال مدة أو رحلة معينة، ومن ناحية ثانية فليس الناقل طرفا في عقد التأمين ولا المؤمن طرفا في عقد نقل البضائع بحرا².

يجوز لصاحب الحق في البضاعة المنقولة بحرا أن يتقاضى تعويضا من المؤمن عن الخسائر اللاحقة ببضائعه المؤمنة بسبب خطأ الناقل البحري، فإذا اختار صاحب الحق في البضاعة مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعويض فعلا فإن قواعد العدالة تقتضي منعه من الحصول على تعويض آخر من المسؤول عن الضرر ولكن هذا لا يعني إعفاء هذا الغير

¹-مدني أحمد، «مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 218.

²-إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 46.

من التزامه على أساس أن الخسارة قد تم التعويض عنها لأن قواعد العدالة نفسها لا تجيز هذا الإغفاء¹.

يمكن للمؤمن الذي دفع تعويضاً للمؤمن له (صاحب الحق في البضاعة) الحلول محل هذا الأخير في مطالبة الناقل بالتعويض، وعليه تم الأخذ بمبدأ الحلول ليساعد على تطبيق هذه القواعد، إذ يترتب عليه من ناحية منع المؤمن له من الحصول على تعويض مزدوج عن خسارة واحدة، ومن ناحية أخرى وضع المؤمن بدلاً من المسؤول الأصلي عن هذا التعويض وحلوله محله في مباشرة حقوقه ودعواه ضد هذا المسؤول.

يحل المؤمن محل صاحب الحق في البضاعة في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه، ويتم ذلك عن طريق دعوى قضائية على الناقل لاسترداد ما دفعه لصاحب الحق في البضاعة²، لكن يبقى المؤمن له محتفظاً بصفة التقاضي بكل تعويض لم يحصل عليه المؤمن وهذا حسب قرار المحكمة العليا رقم 594449 بتاريخ 8 أكتوبر 2009³

ثانياً: الطرف الذي ترفع عليه الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحراً

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية للدعوى.

¹-المصراحي الصديق الأمين، «مبدأالحلول في التأمين البحري»، مجلة الرائد العربي، عدد 60، دمشق، 1998، ص 49.

²-العقاد صلاح محمد، «الحلول القانوني في التأمين البحري»، مجلة الرائد العربي، عدد 87، دمشق، 2005، ص 29.

³-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 8 أكتوبر 2009، ملف رقم 594449، المجلة القضائية، عدد 2، 2009، ص 224.

ترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي¹.

1- الناقل المتعاقد كطرف الذي ترفع عليه الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل

البضائع بحرا

تترتب عن عقد نقل البضائع بحرا المسؤولية المدنية عن الإخلال بأحد الالتزامات المدرجة في العقد خاصة التي تقع على كاهل الناقل البحري، وأول شخص مسؤول عن ذلك ترفع الدعوى ضده هو الناقل باعتباره مسؤولا عن كل ما يلحق البضاعة من خسائر وأضرار، وهو يلتزم وفق الأعراف البحرية بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن، كما يلتزم بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة واحترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه دون تأخير وفي حالة عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه التعاقدى يكون مسؤولا عن ذلك².

يجوز للمدعي الحصول على التعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة بأن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه ولا يهم إن كان هو من قام بالنقل أم عهد ذلك إلى ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها، فالناقل المتعاقد مسؤول في الأصل عن تنفيذ كل الاتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة، ولا شك في تحقق مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء جزء من الرحلة التي يقوم بها بصفته ناقلا متعاقدا³.

¹ - بن ددوش سيد أحمد، «دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 315.

² - بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 217.

³ - ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 206.

2- الناقل الفعلي كطرف الذي ترفع عليه الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل

البضائع بحرا

يتمثل الهدف الأساسي من النقل في عقد نقل البضائع بحرا نقل البضاعة من مكان استلامها في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ ويقوم به عادة ناقل واحد وهو الذي تعاقد مع الشاحن¹، إلا أن تشابك العلاقات التجارية وعدم وجود خطوط ملاحية منتظمة بين العديد من الموانئ أوجد صورا جديدة من النقل يتم فيها تبادل البضاعة المنقولة بين أيدي أكثر من ناقل خلال رحلتها من مكان الشحن الأول حتى إيصالها إلى ميناء التفريغ الأخير لتسلم فيه إلى المرسل إليه².

تم تأسيس أحكام خاصة بالمسؤولية في حالة النقل المتتابع وذلك من أجل التوفيق بين مصلحة صاحب الحق في البضاعة من جهة وبين التزامات الناقل الأول والناقلين المتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي كانت البضاعة في عهده، ولكن من الناحية العملية يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الأضرار³.

يجوز أيضا للمدعي أن يرجع على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد بالتعويض وهم متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع

¹- إبراهيم مكي إبراهيم، المرجع السابق، ص 74.

²- YACOUBA Cissé, «L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualité juridique», revue générale de droit, vol 34, n° 1, 2004, p 15.

³- حسوني عباس فاطمة، «الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 (دراسة مقارنة)»، مجلة رسالة الحقوق، عدد 1، العراق، 2012، ص 152.

بدوره على الناقل الفعلي عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه بموجب دعوى الرجوع¹.

الفرع الثالث

الاختصاص القضائي في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

يمنح الاختصاص القضائي للمحاكم سلطة الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا والذي يكون إما محليا أو نوعيا، فتحدد المحكمة المختصة بنظر منازعات عقد نقل البضائع بحرا أهمية كبيرة خاصة مع تعدد النصوص القانونية التي تنظم الاختصاص القضائي للدعوى المرفوعة أمام القضاء بخصوص هذا النوع من العقود².

نجد أن المشرع الجزائري أحال اختصاص الدعوى الناشئة عن نقل البضائع بحرا إلى المحاكم المحددة وفقا للقانون العام وذلك بموجب المادة 745 من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: «ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام»، وهو النص المكتوب باللغة العربية، لكن إذا رجعنا إلى النص المكتوب باللغة الفرنسية نجده يحتوي على فقرة أسقطت في النص العربي التي تمنح بموجبها لرافع الدعوى إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، بشرط أن يكون الميناء موجودا داخل التراب الوطني³.

¹-بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص ص 218، 219.

²-بورتال أمينة، «الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة القانون والعلوم السياسية، عدد 4، المركز الجامعي النعامة، النعامة، 2016، ص ص 665، 666.

³-تتمثل الفقرة التي أسقطت باللغة العربية من المادة 745 من ت.ب.ج فيما يلي:

«Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national».

نجد إذا أن المادة 745 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.أ.م.ق.إ.ج¹ التي تنص على ما يلي: «يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك».

نجد أن المشرع الجزائري أعطى لرافع الدعوى الناشئة عن منازعات عقد نقل البضائع بحرا عدة خيارات لرفع دعواه أمام الجهات القضائية المحددة في المادة 745 من ت.ب.ج.أ.م.ق.إ.ج.ج أو المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج.ج، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 16 ديسمبر 1997 والذي يفيد بأن لرافع الدعوى الحرية في اختيار الجهة القضائية المختصة محليا في حدود ما يقره القانون².

أما بالنسبة للاختصاص النوعي، فيستند الاختصاص في حالة المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا للقسم التجاري ويطبق القانون البحري وفقا للمادة 531 من ق.إ.م.إ.ج.ج التي تنص على ما يلي: «ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون».

نجد إلى جانب الاختصاص النوعي للقسم التجاري في النظر في منازعات عقد نقل البضائع بحرا أضيف نوع جديد من الجهات القضائية وهي الأقطاب المتخصصة التي توجد

¹ - قانون رقم 08-09 مؤرخ في 18 صفر 1924، موافق لـ 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21 لـ 23 فيفري 2008.

² - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 ديسمبر 1997، ملف رقم 162697، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999، ص 166.

مقراتها داخل بعض المحاكم وهي تختص بالمنازعات البحرية إلى جانب اختصاصات محددة وفقا للمادة 32 الفقرة السابعة من ق.إ.م.إ.ج.¹.

نظم المشرع المصري أيضا مسألة الاختصاص في المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا مقتديا في ذلك بقواعد هامبورغ لسنة 1978 ووسع في دائرة الاختصاص بموجب المادة 245 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضا حسب اختيار المدعي أن ترفع الدعوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيها على السفينة، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده».

نجد أن المشرع المصري أتاح لصاحب الحق في البضاعة الحرية في رفع دعواه إلى المحكمة الأقرب له في الدولة التي يكون فيها على بينة من نظامها القضائي والقانوني، إذ لا داعي لسعيه ضد الناقل إذا كان موطن هذا الأخير في دولة غير دولته والذي يحمله الكثير من المشقة والنفقات، إذ هو في الغالبية سيكون في مواجهة قضاء غريب عليه ويسير وفق إجراءات لم يألّفها بالإضافة إلى نفقات الانتقال وترجمة المستندات.²

نجد بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكولها لسنة 1968 أنها لم تتعرض لقواعد الاختصاص القضائي في مجال منازعات عقد نقل البضائع بحرا تاركة هذه المسألة للدول الأعضاء لتنظيمها بموجب قوانينها الداخلية.³

¹ - تنص المادة 32 الفقرة السابعة من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي: «تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات».

² - كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 229، 230.

³ - بورطال أمينة، «الولاية القضائية للمنازعات...»، المرجع السابق، ص 760.

أعطت قواعد هامبورغ لسنة 1978 للمدعي بموجب عقد نقل البضائع بحرا الحرية في اختيار الدولة التي تقام أمام محاكمها المطالبة بالتعويض، وقد راعت في هذا المقام مصلحة الشاحنين، لأن الشاحن هو الذي يقيم الدعوى في الغالب مطالبا بتعويض الأضرار التي تعرضت له بضائعه في حالات الهلاك والتلف أو التأخير في التسليم¹.

نظمت قواعد هامبورغ الاختصاص القضائي في المادة 21 منها التي تنص في فقرتها الأولى على أن للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة خمسة أماكن مختلفة تتمثل فيما يلي: محل العمل الرئيسي للمدعى عليه أو محل إقامته المعتاد أو مكان إبرام العقد أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو المكان المتفق عليه في العقد، كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة مكانا سادسا وهو أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه حجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي².

وضعت قواعد هامبورغ في المادة 21 الفقرة الرابعة ضوابط جد مهمة بخصوص حظر أو منع حالة الدعاوى المرفوعة بين الأطراف فيما يتعلق بنفس النزاع أو تعدد الأحكام التي تصدر فيها على ذات الخصم وبين ذات الأطراف، ذلك أن في حالة إقامة دعوى جديدة أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة الأولى والثانية من المادة 21 من هذه القواعد، أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب، ويرجع السبب في ذلك إلى اكتساب الحكم الصادر الحجة التي تحول دون ذلك³.

اتبعت قواعد روتردام لسنة 2009 نفس المبررات التشريعية لقواعد هامبورغ لسنة 1978 والتي دعت إليها الحاجة لحماية المدعي من الضغط الذي يتوقع أن يمارس عليه من طرف

¹-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري...، المرجع السابق، ص 428.

²-حسني أحمد محمود، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ...، المرجع السابق، ص 207.

³-بورطال أمينة، «الولاية القضائية للمنازعات...»، المرجع السابق، ص 672.

الناقل باعتباره المدعى عليه في قضايا التعويض عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف أو عما يلحق المضرور من ضرر جراء تأخير البضاعة في التسليم، لهذا تضمنت أحكام القواعد نصوصا ترشد المدعي وتمنحه عدة اختيارات في انتقاء المحكمة المختصة¹.

نصت المادة 66 من قواعد روتردام لسنة 2009 على مجموعة من المحاكم وردت على سبيل الحصر ومنحت للمدعي حق الاختيار بين إحدى هذه المحاكم، والتي يقع في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

-مقر الناقل، ويقصد بالمقر طبقا للبند 29 من المادة الأولى من هذه القواعد المكان الذي يوجد فيه المقر القانوني أو مكان التأسيس، أو المكتب المسجل المركزي أيهما كان منطبقا، أو الإدارة المركزية، أو مكان العمل الرئيسي لشركة، أو شخص اعتباري آخر، أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين وإما في المكان الذي يوجد فيه محل الإقامة لشخص طبيعي.

-مكان تسلم أو تسليم البضائع المتفق عليه في عقد النقل.

-مكان أول ميناء تشحن فيه البضائع على السفينة، أو آخر ميناء تفرغ فيه البضائع ويكون ذلك في النقل المتتابع البحري أو في النقل متعدد الوسائط.

تضيف أيضا نفس المادة خيارا آخر إلى جانب المحاكم الاختيارية المحددة حصرا، وهو حق المدعي في رفع دعوى على الناقل أمام المحكمة المتفق عليها، لكن هذا لا يعني إلزام المدعي بهذه المحكمة وحرمانه من باقي الخيارات الأخرى فأى اتفاق من هذا القبيل يعتبر باطلا لمخالفته أحكام المعاهدة، كما اعتبرت قواعد روتردام لسنة 2009 وفقا لمادتها 69 أن كل دعوى مرفوعة أمام محاكم غير المحددة بموجب المادة 66 تُرد لمخالفتها أحكام هذه المادة،

¹-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري...، المرجع السابق، ص 432.

خاصة أن هذه القواعد جاءت لمراعاة وحماية مصالح مستلمي البضاعة التي تمنحهم الحق في إقامة دعوى المسؤولية أمام قضائهم الوطني¹.

الفرع الرابع

تقادم الدعوى القضائية الناجمة عن المنازعات عقد نقل البضائع بحرا

يستطيع الناقل البحري أن يدفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق البضاعة عند رفع دعوى قضائية ضده للمطالبة بالتعويض، وذلك بالتمسك بسقوط الدعوى بالتقادم إذا توفرت شروطه²، فيعرف التقادم بصفة عامة بأنه وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات³.

لا يؤسس تقادم الدعوى القضائية في عقد نقل البضائع بحرا على قرينة الوفاء وإنما يركز على فكرة السرعة التي يجب أن تتم فيه العمليات المتعلقة بالنقل البحري، ومؤدى ذلك أن هذا التقادم يعد تقادما حقيقيا شرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة رغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا خشية ضياع معالم الإثبات، لذا فإن التقادم وضع مراعاة للناقلين البحريين⁴.

فرض المشرع الجزائري في مادة نقل البضائع بحرا تقادما قصيرا يسري على كل دعوى تنشأ عن عقد نقل البضائع بحرا، فقسم الدعاوى الناتجة عن هذا العقد إلى الأنواع التالية حسب آجالها ورافعها حسب ما وردت في التقنين البحري كما يلي:

¹ - بورطال أمينة، «الولاية القضائية للمنازعات...»، المرجع السابق، ص 675.

² - لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 199.

³ - فتحي حسن الجميل إيمان، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 17.

⁴ - صرخوه يعقوب يوسف، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري...»، المرجع السابق، ص 72.

-الدعوى الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا تتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيها¹، وهذا ما تضمنه المادة 742 من ت.ب.ج.².

-الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن تتقادم بمرور سنة، كما يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على تمديد أجل رفع الدعوى إلى عامين من تاريخ وقوع الضرر³، طبقا للمادة 743 من ت.ب.ج.⁴، وهذا ما أكدته المحكمة العليا بموجب قرارها رقم 59288 في قضية (ب.ك.م.س.ش) ضد (ص.ج.ت.أ.ت) بتاريخ 9 جويلية 1989⁵.

-دعوى الرجوع التي تخص المؤمن ترفع خلال سنة، ويجوز أن ترفع حتى بعد انقضاء أجل السنة، على أن ترفع خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر⁶، طبقا للمادة 744 من ت.ب.ج.⁷.

يتبين أن المشرع الجزائري أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة للتقادم القصير، وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن حماية من جهة

¹-بسعيد مراد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري»، مجلة الحجة، عدد 1، تصدر عن منظمة المحامين للاحية تلمسان، 2007، ص 131.

²-تنص المادة 742 من ت.ب.ج. على ما يلي: «مع التحفظات لأحكام المادتين 743، 744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي يجب أن تسلم فيه».

³-بسعيد مراد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل...»، المرجع السابق، ص 131.

⁴-تنص المادة 743 من ت.ب.ج. على ما يلي: «تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى».

⁵-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 9 جويلية 1989، ملف رقم 59288، المجلة القضائية، عدد 1، 1991، ص 81.

⁶-بسعيد مراد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل...»، المرجع السابق، ص 131.

⁷-تنص المادة 744 من ت.ب.ج. على ما يلي: «يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى».

للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

نص المشرع المصري أيضا على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا في المادة 244 من ق.ت.ب.م التي تنص على ما يلي: «تتقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم.

وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة».

يسري التقادم الذي نصت عليه المادة 244 من ق.ت.م على كل حق ينشئه عقد نقل البضائع بحرا، فلا يقتصر سريان هذا التقادم على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع على الناقل البحري، وإنما يمتد إلى كل دعوى تنشأ عن عقد نقل البضائع بحرا².

نجد بالرجوع للاتفاقيات الدولية أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 اعتمدت التقادم السنوي، إذ ترفض الدعاوى المقامة للمطالبة بالأضرار

¹-بسعيد مراد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل...»، المرجع السابق، ص 132.

²-كيلاني أحمدأمال، المرجع السابق، ص 179.

الناشئة عن النقل البحري بمضي سنة واحدة والتي يبدأ سريانها من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه¹، وذلك حسب المادة 3 الفقرة السادسة البند 4 منها².

أُلغيت المادة 3 الفقرة السادسة البند 4 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بموجب المادة 1 الفقرة الثانية من بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 التي تنص على ما يلي: «يلغى البند 4 من الفقرة 6 من المادة 3 ويستبدل بالنص التالي:

مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة 6 مكرر يعفى الناقل والسفينة من المسؤولية في جميع الأحوال من كل مسؤولية أيا كانت فيما يتعلق بالبضائع، إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ومع ذلك فيجوز إطالة المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى».

يبدأ سريان التقادم وفقاً لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 من اليوم التالي لانتهاؤ تسليم البضاعة أو الذي كان من المفروض أن ينتهي فيه، ولا يجوز تقصير مدة التقادم، لكن يمكن للناقل أن يسمح للشاحن بمد مدة التقادم بحيث تزيد على سنة، وإن كان ذلك لا يحصل غالباً في الواقع العملي³.

¹- كومانى لطيف جبر، مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 201.

²- تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 4 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «وفي جميع الأحوال ترفع على الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه».

³- فتحي حسن الجميل إيمان، المرجع السابق، ص ص 133، 134.

أظهرت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في المادة 20 منها الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً¹، فأصبحت مدة التقادم وفقاً لهذه القواعد سنتين بدلاً من سنة واحدة التي نصت عليها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وذلك من مظاهر الحماية التي تقدمها للشاحنين وتمتاز بها عن اتفاقية بروكسل، ولا يسري هذا التقادم على الدعاوى التي لا تكون ناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً، مثال ذلك دعوى المسؤولية التقصيرية المرفوعة من الغير على الناقل، والدعوى التي تنشأ عن عقد بيع البضاعة المبرم بين الشاحن والمرسل إليه².

تعرضت قواعد روتردام للأحكام التي تتعلق بتقادم الدعاوى الخاصة بنقل البضائع بحراً في المادة 62 الفقرتين الأولى والثانية منها فجعلت مدة التقادم سنتين تسري من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وفي الحالات التي لا يقع فيها التسليم تسري من آخر يوم كان يجب أن يتم فيها التسليم³، كما سمحت قواعد روتردام بتمديد أجل تقادم دعوى مسؤولية

¹- تنص المادة 20 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: «تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين. تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه. لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة. الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه».

²- كيلاني أحمد أمال، المرجع السابق، ص 218.

³- تنص المادة 62 الفقرتين الأولى والثانية من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «1- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة سنتان.

2- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيها الناقل البضائع، أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع، أو لم يسلم سوى جزء منها في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع ولا يحتسب ضمن هذه الفترة الذي تبدأ فيه».

الناقل البحري للبضائع حيث مكنته بتمديد مدة التقادم في أي وقت أثناء سريانها وذلك بتوجيه إعلان إلى المطالب (أي المدعي)، ويجوز تمديد هذه المدة مجددا بإعلان أو إعلانات أخرى¹.

يتضح من خلال المادتين 62 الفقرتين الأولى والثانية والمادة 63 من قواعد روتردام لسنة 2009 أنها تأثرت بقواعد هامبورغ لسنة 1978، فقد أخذت عنها عدة أحكام كمهلة التقادم وتمديداتها، ويسقط الحق بإقامتها بعد مرور سنتين.

كما أتاحت قواعد روتردام على غرار قواعد هامبورغ إطالة مدة التقادم من قبل الشخص الذي تسري لصالحه في أي وقت أثناء سريانها بشرط أن يوجه إعلان إلى المدعي ويجوز إطالتها لمرات متتالية بذات الكيفية، فإذا كانت دعوى المسؤولية من الشاحن على الناقل فإنه يجوز لهذا الأخير تمديد هذه المهلة الجارية لمصلحته والعكس صحيح أيضا إذا كانت الدعوى من الناقل تجاه الشاحن².

¹-تنص المادة 63 منقواعد روتردام 2009 على ما يلي: «لاتخضع الفترة المنصوص عليها في المادة 62 للتعليق أو القطع ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب، ويجوز تمديد هذه المدة بإعلانات أخرى».

²-حاطوم وجدي، المرجع السابق، ص ص 438، 439.

خاتمة:

يحتل نقل البضائع بحرا منذ القدم حتى وقتنا الحالي مكان الصدارة بين وسائل النقل المختلفة باعتباره الوسيلة الأساسية والأهم والأقل تكلفة في نقل التجارة الدولية، إذ أصبحت خدمة نقل البضائع بحرا من الوظائف الهامة على المستوى الداخلي والخارجي للدول، وترجع أهميتها إلى أنها تساهم في استيراد وتصدير مختلف البضائع باستخدام مختلف أنواع السفن.

نظرا لأهمية نقل البضائع بحرا يتم السعي لإبرام عقد نقل البضائع بحرا بين الناقل البحري والشاحن، ليتمكن الناقل البحري من نقلها من ميناء إلى آخر مقابل أجر يدفعه الشاحن أو المرسل إليه يسمى أجرة الحمولة أو أجرة النقل.

أدت أهمية نقل البضائع بحرا إلى تنظيم أحكامه من حيث استعماله وما ينجم عنه من علاقات قانونية في شكل اتفاقيات دولية كانت أولها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، ثم قواعد هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009.

اهتمت أيضا التشريعات الوطنية بتنظيم أحكام عقد نقل البضائع بحرا، ومن بين هذه التشريعات التقنين البحري الجزائري في الباب الثالث منه، وكذا قانون التجارة البحرية المصري في الفصل الثاني من الباب الثالث تحت عنوان في استغلال السفينة، باعتبارهما دولتين مطلتين على البحر وتعتمدان في اقتصاديتهما على نقل البضائع بحرا.

يتمثل الهدف من تنظيم أحكام عقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي إلى توحيد النصوص القانونية الخاصة بنقل البضائع بحرا وكذا التوفيق بين مصالح الناقل البحري متلقي خدمة النقل البحري باعتباره طرفا أساسيا في هذا العقد والشاحن مقدم خدمة النقل.

يتميز عقد نقل البضائع بحرا بالعديد من الخصائص التي تميزه عن باقي العقود الأخرى من بينها أنه من العقود الرضائية ومن العقود الملزمة للجانبين وأن أهم خاصية لهذا العقد أنه يعتبر من عقود الإذعان التي تتلشى فيه إرادة الشاحن.

يختلف عقد نقل البضائع بحرا عن بعض العقود المشابهة له كعقد البيع البحري وعقد إيجار السفينة وعقد القطر البحري سواء من حيث الطبيعة القانونية أو من حيث تنظيم أحكام هذه العقود.

يعتبر سند الشحن البحري الوثيقة الأساسية التي يتم بموجبها نقل البضائع بحرا إذ يلعب دورا مهما في التجارة البحرية بعد أن أصبح أداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا وأداة لتمثيل البضاعة وتداولها وأداة لإثبات تسلم الناقل البحري للبضاعة.

رغم أهمية سند الشحن البحري ظهرت وثائق أخرى لنقل البضائع بحرا، وهذه الوثائق فرضها الواقع العملي والتطور التكنولوجي الحاصل في مجال النقل البحري، تتمثل هذه الوثائق في كل من إيصال تسلم البضاعة وتذكرة النقل البحري وأوامر التسليم وأخيرا سند الشحن الإلكتروني.

يفرض عقد نقل البضائع بحرا العديد من الالتزامات على الناقل البحري، فيلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء التفريغ وذلك عن طريق قيامه بتنفيذ الالتزامات المفروضة عليه سواء في ميناء الشحن أو أثناء الرحلة البحرية أو بعد إنتهاء الرحلة البحرية.

كما يفرض عقد نقل البضائع بحرا العديد من الالتزامات على أصحاب الحق في البضاعة (الشاحن والمرسل إليه)، فالشاحن ملزم بتهيئة البضاعة وتسليمها للناقل البحري كما أنه ملزم بدفع أجرة النقل لهذا الأخير، أما المرسل إليه رغم أنه ليس طرفا في عقد نقل البضائع بحرا فإنه يلتزم بتسليم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ وكذا دفع أجرة النقل البحري لهذا الأخير إن لم يدفعها الشاحن في ميناء الشحن.

يجب على الناقل البحري أن ينفذ الالتزامات التي فرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا على الوجه الكامل وإلا قامت مسؤوليته على هلاك أو تلف البضاعة أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ.

إذا قامت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، يلجأ أصحاب الحق في البضاعة إلى التحكيم البحري أو القضاء من أجل اقتضاء التعويض.

نستنتج من خلال دراستنا للنظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا العديد من النتائج المتمثلة فيما يلي:

-رغم اهتمام كل من المشرع الجزائري والمشرع المصري والاتفاقيات الدولية بتعريف عقد نقل البضائع بحرا، إلا أننا نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 هي التي من أعطت تعريفا واضحا وشاملا لهذا العقد كونها نظمت كافة عقود النقل البحرية للبضائع وليس فقط عقد نقل البضائع المثبت بسند الشحن.

-عدم تعريف سند الشحن لا في التقنين البحري الجزائري ولا في قانون التجارة البحرية المصري ولا الاتفاقيات الدولية تاركة المجال للفقهاء لوضع تعريف له.

-يجب أن يتوفر سند الشحن الذي يصدره الناقل البحري بناء على طلب من الشاحن العديد من البيانات الإلزامية، إلا أن هذا لا يمنع الناقل البحري من إضافة بيانات أخرى غير إلزامية لهذا السند.

-يمكن للناقل البحري إدراج تحفظات عن حالة البضاعة في سند الشحن البحري إذا لم يتمكن من فحص البضاعة في ميناء الشحن مع اختلاف الحالات التي يمكن فيها لهذا الأخير من إبداء تحفظاته.

-لم ينظم كل من التقنين البحري الجزائري وكذا قانون التجارة البحرية المصري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 سند الشحن الإلكتروني هذا ما يؤدي إلى عجزه عن معالجة المسائل المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية، عكس قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009 التي نظمتها في أحكامها.

-جعل المشرع المصري عكس المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، إذ لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إلا إذا أثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كما يكون التزام الناقل البحري بضمان صلاحية السفينة للملاحة قبل الرحلة البحرية وفقا للتقنين البحري الجزائري، أما قانون التجارة البحرية المصري جعله التزام لتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل البضاعة التي تشحن فيها، أما وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن البحري لسنة 1924 يكون ضمان صلاحية السفينة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، أما قواعد هامبورغ لسنة 1924 جعلته التزام يقع على الناقل البحري طول الرحلة البحرية، أما قواعد روتردام لسنة 2009 فجعلته أكثر شمولاً إذ يقع قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها أثنائها.

-لم تنص الاتفاقيات الدولية ولا التقنين البحري الجزائري ولا قانون التجارة البحرية المصري على التزام الناقل البحري باستلام البضاعة ضمن تعدادها لالتزامات الناقل البحري ولا حتى التأكيد على إلزاميتها.

-نجد أن الملتزم بعملية شحن البضائع على السفينة هو الناقل البحري وفقا لكل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وهو من القواعد الآمرة التي لا يجوز مخالفتها، أما قانون التجارة البحرية المصري وقواعد روتردام لسنة 2009 جعلت هذا الالتزام يقع على الناقل البحري كأصل لكن يجوز الاتفاق على خلاف ذلك.

-لم تنص الاتفاقيات الدولية ولا التقنين البحري الجزائري ولا قانون التجارة البحرية المصري على التزام الناقل البحري بفك البضاعة في ميناء التفريغ رغم أهميته وارتباطه الوثيق بالالتزام الناقل البحري بتفريغ البضائع.

-عدم تنظيم بشكل كاف التزامات الشاحن لا في الاتفاقيات الدولية ولا في التقنين البحري الجزائري ولا في قانون التجارة البحرية المصرية، إذ نجد أنه نص فقط على التزامات الشاحن دون تحديد كيفية تنفيذ هذه الالتزامات.

-نجد أن كل من الاتفاقيات الدولية والتقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري نصت على التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ ودفع أجرة النقل البحري في حالة عدم دفعها من الشاحن في ميناء الشحن رغم أنه ليس طرفا في عقد نقل البضائع بحرا.

-تقوم أساس مسؤولية الناقل البحري وفقا لكل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة كاملة سليمة في الميعاد المتفق إليه إلى ميناء التفريغ، بينما جعلته كل من قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009 تقوم على أساس الإخلال بالالتزام ببذل عناية مع افتراض خطأ صادر من الناقل البحري.

-تقوم مسؤولية الناقل البحري وفقا لكل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009 في المدة بين تسلم الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها لصاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقا للقانون، بينما جعلت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 مدة مسؤولية الناقل البحري تقوم من شحن البضاعة على السفينة إلى غاية تفريغها منها.

يحق للناقل البحري تحديد مسؤوليته إذا توفرت الشروط اللازمة لذلك، إلا أنه نجد اختلاف في تحديد الوحدة الحسابية التي تم الاعتماد عليها، فنجد أن المشرع الجزائري اعتمد في تحديد مسؤولية الناقل البحري على الذهب، أما المشرع المصري فاعتمد على الجنيه المصري في تحديده للوحدة الحسابية في تحديد مسؤولية الناقل البحري، أما الاتفاقيات الدولية فاعتمدت على حقوق السحب الخاصة في تحديد مسؤولية الناقل البحري.

يمكن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا تحققت إحدى الحالات المنصوص عليها في القانون، إذ نجد أن هذه الحالات كثيرة في كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد روتردام مقارنة مع قواعد هامبورغ لسنة 1978.

لم ينص التقنين البحري الجزائري ولا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على التحكيم كوسيلة يمكن لأصحاب الحق في البضائع اللجوء إليها للحصول على التعويض في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري.

نجد أن كل من التقنين البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري والاتفاقيات الدولية سمحت لأصحاب الحق في البضاعة اللجوء إلى القضاء لطلب التعويض في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري، لكنها لم تنص على الإجراءات الواجب إتباعها أمام القضاء تاركة الأمر للقوانين الوطنية.

نقترح في الأخير على المشرع الجزائري تعديل أحكام التقنين البحري الجزائري مواكبة للتطورات الحاصلة في مجال نقل البضائع بحرا كتنظيمه للنقل البحري بالحاويات وكذا تنظيم سند الشحن البحري الإلكتروني وكذا النص على التحكيم البحري كوسيلة لفض نزاعات عقد النقل البحري، كما ندعو المشرع المصري إلى تعديل أحكام قانون التجارة البحرية المصري الصادر سنة 1990 تماشيا مع التطورات الحاصلة في مجال نقل البضائع بحرا.

أما على المستوى الدولي فإنه يستحسن على الدول الانضمام إلى اتفاقية دولية واحدة تنظم عقد النقل البحري لتخطي مشكلة تنازع القوانين، أو إبرام اتفاقية دولية تنظم مسألة تنازع القوانين في مجال نقل البضائع بحرا.

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية:

I- الكتب:

1-الكتب العامة

- 1-إسماعيل محمد سعيد أحمد، أساليب الحماية القانونية لمعاملات التجارة الإلكترونية -دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2009.
- 2-الأسبر وهيب، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001.
- 3-البارودي علي، العريني محمد فريد، القانون التجاري، الجزء الثاني: العقود التجارية، عمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 4-البارودي علي، العقود وعمليات البنوك التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001.
- 5-_____، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988.
- 6-_____، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 7-التحيوي محمود السيد، التحكيم في المواد المدنية والتجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 8-الجير محمد حسين، العقود التجارية وعمليات البنوك، مطبوعات جامعة ملك سعود، الرياض، 1984.
- 9-الحوسني عبد الحميد محمد، التحكيم البحري وفقاً لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 10-الشرقاوي محمد سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1993.
- 11-_____، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.

- 12-الشواربي عبد الحميد ، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 13-العريني محمد فريد ، القانون الجوي (النقل الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
- 14-العريني محمد فريد، الفقى محمد السيد ، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- 15-العريني محمد فريد، دويدار هاني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000.
- 16-العطير عبد القادر حسين، قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
- 17-_____، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1990.
- 19-العطير عبد القادر، الوسيط في شرح القانون التجاري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
- 20-الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 21-الفقى عاطف محمد، التحكيم في المنازعات البحرية -دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية-، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979.
- 22-_____، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- 23-الفقى محمد السيد ، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

- 24-المقدادي عادل علي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- 25-_____، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
- 26-النحراوي أيمن، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
- 27-باسم محمد صالح، القانون التجاري، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الاشتراكي، منشورات دار الحكمة، بغداد، 1987.
- 28-بريري محمود مختار أحمد، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 29-بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني -دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي-، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 30-بهي الدين أيمن، المركز القانوني للمحکم، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- 31-بو كعبان العربي، القانون البحري، مفهوم القانون البحري، مجال الملاحة البحرية وصورها، السفينة، رجال الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، مسؤولية السفينة ومجهزها، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.
- 32-ترك محمد عبد الفتاح، عقود البيع البحرية الدولية -دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو INCOTERMS 2000، وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب، مع الإستعانة بالكثير من الأحكام القضائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 33-_____، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (عقود مشارطات السفن، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية 1990/8، واتفاقية هامبورغ 1978، والنقل الدولي متعدد

الوسائط، والتحول من المستندات الورقية إلى المستندات اللاورقية، طبيعة
منازعات التحكيم البحري، الطابع البحري، الطابع الدولي، الطابع التجاري،
التحكيم البحري وشروط الإحالة، دراسة مقارنة للإحاطة في فرنسا ومصر
والولايات المتحدة وانجلترا، مع التعرض لأحدث القضايا البحرية المتعلقة
بالتحكيم البحري، مدى سريان اتفاق التحكيم البحري في مواجهة المرسل
إليه، بالإضافة إلى نصوص مواد التحكيم في القوانين والأنظمة المختلفة)،
دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.

34- **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين
الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري
(القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني،
التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية،
1985.

35- **حسني أحمد**، قضاء النقض البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية،
1986.

36- **حسين علي سعيد**، عقود قانون التجارة الدولية (عقد النقل الجوي، عقد النقل البحري)-
(خطابات الضمان، الاعتماد المستندية) دراسة مقارنة، المركز القومي
للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017.

37- **حلمي عباس**، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،
1987.

38- **حمدي كمال**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة
(إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة
المعارف، الإسكندرية، 1997.

39- _____، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية
رقم 8 لسنة 1990 (مالك السفينة، الريان، البحارة، وعقد العمل البحري،
الوكلاء البحريون - وكيل السفينة - وكيل العبور - المقاولون البحريون -

- المرشد- مجهز القطر (عقد القطر البحري)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.
- 40-خلوصي ريان مدحت عباس، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة، الإسكندرية، 1993.
- 41-دويدار محمد هاني، البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 42-دويدارمحمد هاني، النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأسناد التجارية، الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- 43-_____، مبادئ القانون التجاري دراسة في قانون المشروع الرأسمالي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- 44-_____، العقود التجارية والعمليات المصرفية، -الوكالة بالعمولة، نقل البضائع، البيع بالتقسيط، حساب الودائع، الحساب الجاري، القرض المصرفي، الاعتماد البسيط، الكفالة المصرفية، خطاب الضمان، الاعتماد المستندي، خصم الأوراق التجارية، إدارة الأوراق المالية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1994.
- 45-دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 46-دياب حسن، العقود التجارية وعقد البيع سيف CIF "دراسة مقارنة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1999.
- 47-سخري بوبكر، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا، الطبعة الخامسة، دار هومه، الجزائر، 2009.
- 48-سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي (البحري، الجوي، البري، النهري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

- 49- صرخوه يعقوب يوسف، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980 (دراسة مقارنة)، الملاحة البحرية، أدواتها وأشخاصها، النقل البحري، البيوع البحرية، الطبعة الثانية، دار الكتب، الكويت، 1988.
- 50- صفا إيليا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.
- 51- طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
- 52- طه مصطفى كمال، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.
- 53- _____، القانون البحري-مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري-، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.
- 54- _____، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 55- _____، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- 56- _____، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 57- _____، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995.
- 58- _____، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.
- 59- _____، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993.
- 60- _____، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1989.

- 61- طه مصطفى كمال، البارودي علي، فهيم مراد منير، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982.
- 62- عبد الباسط محمد عبد الواسع، شرط التحكيم في عقد البيع التجاري الدولي -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- 63- عبد الفتاح مطر عصام، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 64- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2011.
- 65- عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، (د.ت.ن).
- 67- عوض علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 68- _____، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 69- غريب شلقامي شحاته، إشكالات اتفاق التحكيم (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- 70- فتحي حسين الجميل إيمان، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 71- فرعون هشام، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.
- 72- فوزي سامي، التحكيم التجاري الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1992.
- 73- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول: مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المتجر، العقود التجارية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
- 74- قايد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني: إيجار السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية، المساعدة، البيوع البحرية، والثالث: الحوادث

- البحرية والتأمين البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،
2007.
- 75- قايد محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة
العربية، القاهرة، 2005.
- 76- كومانى لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- 77- لعطير عبد القادر، ملحم باسم محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة
للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 78- مجدي سلامة أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، الأردن،
2017.
- 79- محمددين جلال وفاء، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997.
- 80- محمددين جلال وفاء، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية للطباعة والنشر،
الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 81- ممدوح ابراهيم خالد، إبرام العقد الإلكتروني -دراسة مقارنة-، دار الفكر الجامعي،
الإسكندرية، 2011.
- 82- موسى محمد ابراهيم، خطابات الضمان الملاحية -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة،
الإسكندرية، 2016.
- 83- نادر محمد ابراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة -تعليق على
حكمي التحكيم رقمي 1 و 2 لسنة 2001 والصادرين تحت رعاية مركز
الإسكندرية البحري الدولي في 2001/09/10 و 2001/09/13-، دار
الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
- 84- والى فتحي ، قانون التحكيم في النظرية والتطبيق، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
- 85- يونس حسن، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969.
- 86- يونس علي حسن، العقود البحرية، دار الفكر العربي، (د.م.ن)، 1978.

2-الكتب المتخصصة

- 1-ابراهيم محمد أيوب سميرة، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر، 2003.
- 2-الجميل إيمان، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2012.
- 3-العريني محمد فريد، الفقى محمد السيد، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 4-العكيلي عبد العزيز أمير، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع "كاف" أو "سيف"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1971.
- 5-الفقى محمد السيد، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 6-الفقمحمد عاطف، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- 7-المصري عباس مصطفى، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وفقا لضوابط قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 طبقا لأحدث أحكام النقض في فرنسا ومصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
- 8-المقدم صلاح محمد، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة -دراسة مقارنة في القانون البحري-، الدار الجامعية، بيروت، (د.ت.ن).
- 9-النحراوي أيمن، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
- 10-باقر جاسم أسيل، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- 11-ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.

- 12-حاطوم وجدي، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل لعام 1924، معاهدة هامبورغ لعام 1978، معاهدة روتردام 2008)، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2011.
- 13-حسني أحمد محمود، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 14-_____، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورج) مع الإشارة إلى النصوص المقابلة في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول 1968 المعدل لها وفي القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 15-_____، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 16-حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 17-حمدي كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 18-_____، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- 19-_____، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج) النافذة في جمهورية مصر العربية اعتبارا من أول نوفمبر 1997 (نطاق تطبيق الاتفاقية وتفسيرها، مسؤولية الناقل، مسؤولية الشاحن، وثائق النقل، المطالبات والدعاوى)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 20-_____، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- 21-حمدي وائل أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا روتردام

- 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي فسبي 1924 وهامبورغ 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
- 22- خليل ابراهيم محمد خليل، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
- 23- دويدار محمد هاني، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1996.
- 24- دويدار هاني، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- 25- شفيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، (د.ت.ن).
- 26- شقلب ملك، عقود النقل البحري بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.
- 27- شقلب ملك، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.
- 28- عباينة محمود محمد، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- 29- عبد الرحيم سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن، مطبعة اتحاد الجامعات، (د.م.ن)، 1956.
- 30- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري -قواعد وأحكام-، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 31- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقص ويشمل على (القواعد القانونية الخاصة بالنقل البحري، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري)، حالات البيوع البحرية، مباشرة دعوى مسؤولية الناقل البحري، قانون التجارة

- البحرية الجديد، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
- 32- **عدي أمير خالد**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 33- **عطية وليد خالد**، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
- 34- **علي حسن سوزان**، سند الشحن الإلكتروني، ملامح سند الشحن، بدائل سند الشحن، سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل، سند الشحن الإلكتروني كأداة لتمثيل البضائع، سند الشحن الإلكتروني كوسيلة لحل مشكلات سند الشحن التقليدي، مشكلات سند الشحن الإلكتروني، عقد تبادل البيانات الإلكترونية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
- 35- **علي حسن سوزان**، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- 36- **عنبر عبد الحميد مرسى**، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، مطبعة سامي الأزراطية، الإسكندرية، 2014.
- 37- **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 38- **غانم شريف محمد**، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2009 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- 39- **غنيم أحمد**، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، الطبعة السابعة، (د، د، ن)، (د، ب، ن)، 2000.

- 40- فتحي حسن الجميل إيمان، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 41- قايد محمد بهجت عبد الله أمين، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، مصر، 1992.
- 42- كومانيلطيف جبر، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
- 43- كيلاني أحمد أمال، التقاضي في عقد النقل البحري، أطراف الدعوى، دعوى المسؤولية، التحكيم البحري، طبيعة مسؤولية الناقل ونطاقها، تحديد المسؤولية، الإعفاء من المسؤولية، دراسة مقارنة للنقل بسند شحن بين قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 وقواعد هامبورج 1978 مع توضيح أحكام القانون الفرنسي، الطبعة الثانية، مطبعة الرسالة، القاهرة، 2012.
- 44- محمد جلال وفاء، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في مواجهة الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 45- موسى محمد إبراهيم، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
- 46- مؤمن طاهر شوقي، فحص الناقل البحري للبضائع، دار النهضة، القاهرة، 2017.
- 47- يحي سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 48- يونس علي حسن، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965.

II- الرسائل الجامعية

- 1- إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1973.

- 2-آزاد محمد شريف أميني محمد، التسليم في البيوع البحرية: دراسة مقارنة في عقدي البيع سيف وفوب، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الشريعة والحقوق، جامعة أم درمان، السودان، 2014.
- 3-البنداري سيد أحمد مصطفى، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 1994.
- 4-الحويش عبد الله عبيد، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 2019.
- 5-الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، النظام القانوني لمستند النقل البحري للبضائع وتسوية النزاعات فيه، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 2017.
- 6-العتير عبد القادر حسين، الحاويات وأثرها في تنفيذ النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 1983.
- 7-العيلي عزيز، دور سند الشحن البحري في تنفيذ عقد البيع (كاف) أو (سيف)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 1971.
- 10-الغنى حسن عبد الله محمد، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، جمهورية السودان، 2007.
- 11-الفيشاني نبيل علي أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية -اتفاقية بروكسل - هامبورغ- روتردام (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 2016.

- 12-الماحي فاطمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: إمتياز نهائي الحاويات، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، وهران، 2016.
- 13-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.
- 14-بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
- 15-بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- 16-جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة، بن عكنون، الجزائر، 2008.
- 17-حسني أحمد محمود، البيوع البحرية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1972.
- 18-حمادي بلقاسم، إبرام العقد الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015.
- 19-حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية -دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر « I'EPAL »-، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008.

- 20-دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
- 21-دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015.
- 22-دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 23-عبد القادر علي سعدون أميمة، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية «دراسة مقارنة»، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، الجمهورية اليمنية، 2016.
- 24-عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
- 25-قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
- 26-قماز إدياز ليلي، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- 27-كراش ليلي، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، سعيد حمدين، الجزائر، 2016.

- 28-كروشة إيمان، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر -دراسة قياسية-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2017.
- 29-مخلوفي عبد الوهاب، التجارة الإلكترونية عبر الأنترنت، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012.
- 30-ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2007.
- 31-ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2011.

III -المقالات:

- 1-أبو سعيد نبيل عارف، «سند الشحن وأهميته بين مستندات التعويض في التأمين البحري»، مجلة رسالة التأمين، العدد 1، بغداد، 2011، ص ص 24، 25.
- 2-إخلاص لطيف محمد، «مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة)»، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، عدد 26، الكويت، ص ص 1، 16.
- 3-آزاد محمد شريف أميني محمد، «المستندات الممثلة للبضائع في البيوع البحرية "دراسة مقارنة"»، مجلة الشريعة والقانون، عدد 26، الإمارات، 2015، ص ص 201، 243.
- 4-_____، «انتقال المخاطر في البيع البحري سيف(CIF): دراسة مقارنة»، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، مجلد 4، عدد 8، جامعة بحري، السودان، 2015، ص ص 47، 76.

- 5-أعراب كميلة، «البيع البحري فوب»(FOB)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 133، 147.
- 6-أفراح عبد الكريم خليل، «التحكيم في المنازعات البحرية»، مجلة الرافيدين للحقوق، مجلد 14، عدد 50، العراق، السنة 16، ص ص 136، 164.
- 7-أكلييندة، «المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 239، 248.
- 8-الجزائري هشام رمضان، «أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري»، مجلة الحقوق والشرعية، عدد 3، الكويت، 1989، ص ص 149، 163.
- 9-الجزائري هشام رمضان، «متى يعتبر الناقل تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة الحقوق، مجلد 10، عدد 1، الكويت، 1986، ص ص 131، 155.
- 10-الجزائري هشام رمضان، «مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة الخليج العربي، مجلد 13، عدد 3، العراق، 1981، ص ص 85، 105.
- 11-الحسن يونس يوسف، «الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مع الاتفاقيات الدولية السابقة»، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، مجلد 39، عدد 2، سوريا، 2017، ص ص 277، 294.
- 12-الدوسري مروان عبد الهادي بشير، «التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978»، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، مجلد 7، عدد 13، العراق، 2015، ص ص 513، 548.

- 13- الساعدي عبد الحميد عيسى، «السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع، قراءة في قواعد روتردام»، مجلة الفقه والقانون، عدد 6، المغرب، 2013، ص ص 152، 178.
- 14- الشلالي جعفر، «تمايز الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري بسند الشحن وعقد المشاركة بالإيجار في القانون البحري اليمني»، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 4، عدد 8، جامعة عدن، 2001، ص ص 259، 266.
- 15- العساف عدنان محمود، «الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكييفه، وأحكامه، دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990»، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، مجلد 41، عدد 01، كلية الشريعة، الجامعة الأردنية، 2014، ص ص 590، 616.
- 16- العقاد صلاح محمد، «الحلول القانوني في التأمين البحري»، مجلة الرائد العربي، عدد 87، دمشق، 2005، ص ص 29، 42.
- 17- العنبيكي مجيد حميد، «قيام مسؤولية ناقل الشيء بحرا مع الإشارة إلى الناقل بالحاويات»، مجلة القانون المقارن، عدد 29، العراق، 2001، ص ص 4، 15.
- 18- الفقى محمد السيد، «تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص ص 209، 357.
- 19- القضاة فياض، «أحكام مسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردنية واتفاقية هامبورغ»، مجلة دراسات، مجلد 26، عدد 1، كلية الشريعة والقانون، الأردن، 1999، ص ص 224، 241.
- 20- المصراتي الصديق الأمين، «مبدأ الحل في التأمين البحري»، مجلة الرائد العربي، عدد 60، دمشق، 1998، ص ص 47، 66.

- 21- بخيت عيسى، زروالي سهام، «مبدأ استقلالية شرط التحكيم البحري عن العقد الأصلي في القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية»، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، عدد 3، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2016، ص ص 202، 213.
- 22- بدار أحمد صالح، «معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع (1978) (قواعد هامبورغ) وأهمية انضمام الأردن إلى هذه المعاهدة»، مجلة رسالة التأمين، العدد 04، بغداد، السنة الثانية، 1999، ص ص 14، 16.
- 23- بسعيد مراد، «الإرادة أساس انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 9، 22.
- 24- _____، «الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 16، 31.
- 25- _____، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 27، 54.
- 26- _____، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري»، مجلة الحجة، عدد 1، تصدر عن منظمة المحامين لناحية تلمسان، 2007، ص ص 130، 145.
- 27- بضليس عبد العزيز، «مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على سطح السفينة»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص ص 150، 172.
- 28- بلباقي بومدين، «مدى ملائمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية (دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي)»، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 139، 154.

- 29-_____، «شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية)»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 97، 115.
- 30-بلحجين فضيلة، «مدى تطبيق قواعد التنازع على سندات الشحن الإلكترونية»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 9، المسيلة، 2018، ص ص 245، 263.
- 31-بن الصغير شهرزاد، «إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 1، بجاية، 2018، ص ص 123، 136.
- 32-_____، «مدى فعالية مستندات النقل الإلكترونية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 61، 72.
- 33-_____، «منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 249، 264.
- 34-_____، «واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 91، 104.
- 35-بن جيلالي سميرة، «مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 289، 298.

- 36- بن حمو فتح الدين، «آثار عقد المناولة المينائية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 307، 319.
- 37- _____، «رقابة القضاء على حكم التحكيم البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 117، 133.
- 38- بن ددوش سيد أحمد، «دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 312، 325.
- 39- بن ددوش نضرة قماري، «اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة»، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 9، جامعة باتنة 1، باتنة، 2016، ص ص 109، 124.
- 40- بن عيسى حياة، «النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل والتجارة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 29، 41.
- 41- _____، «التحديات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 137، 156.
- 42- _____، «الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 83، 103.
- 43- بوجمعة فاطمة، «التحالفات الإستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر

- القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 248، 257.
- 44-بوجمعة فاطمة، «الجانب الإقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 168، 188.
- 45-بودليو سليم، «بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48، قسنطينة، 2017، ص ص 87، 100.
- 46-_____، «نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46، قسنطينة، 2016، ص ص 303، 316.
- 47-_____، «اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل»، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 42، جامعة قسنطينة، 2014، ص ص 515، 529.
- 48-بورطال أمينة، «انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية (على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي)»، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد 7، عدد 1، المركز الجامعي تمنراست، تمنراست، 2018، ص ص 178، 202.
- 49-_____، «اتفاق التحكيم البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 61، 74.
- 50-_____، «إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 163، 194.

- 51-_____، «الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع»، مجلة القانون والعلوم السياسية، عدد 4، المركز الجامعي النعامة، النعامة، 2016، ص ص 662، 692.
- 52-_____، «مسؤولية الناقل عن المرحلة التمهيدية لتنفيذ عقد النقل البحري»، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، عدد 7، لبنان، 2016، ص ص 97، 117.
- 53-_____، «الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 221، 247.
- 54-بوزوينة محمد ياسين، «دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 213، 225.
- 55-بوطالبي زينب، «التحكيم البحري»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص ص 213، 228.
- 56-بوعروج حسان، «مسؤولية الناقل البحري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص ص 11، 27.
- 57-بوقادة عبد الكريم، «موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة وأثر ذلك في مسؤولية الناقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 79، 95.
- 58-_____، «إشكالات تسليم البضائع من حيث المكان والزمان على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري»، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، عدد 4، المركز الجامعي تندوف، 2018، ص ص 225، 247.

- 59-_____، «القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 4، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017، ص ص
- 60-_____، «مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 231، 242.
- 61-بوقادة عبد الكريم، خلخال جوهري، «نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني»، مجلة تحولات، مجلد 2، عدد 1، جامعة ورقلة، 2019، ص ص 388، 401.
- 62-بوقرط أحمد، «النظام القانوني لاتفاق التحكيم»، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 3، عدد 1، المركز الجامعي تندوف، تندوف، ص ص 152، 167.
- 63-جبر أحسان شاكر عبد الله، رنا فارس، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع»، مجلة جامعة تكريت للحقوق، مجلد 1، عدد 1، العراق، 2016، ص ص 462، 516.
- 64-حداد حمزة، «اتفاقية هامبورغ 1978 للنقل البحري، العقود التي تخضع للاتفاقية بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل 1924»، مجلة دراسات، مجلد 7، عدد 2، الأردن، 1971، ص ص 128، 143.
- 65-حسان سعاد، «نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون لبحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 247، 260.
- 66-حسوني عباس فاطمة، «الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 (دراسة مقارنة)»، مجلة رسالة الحقوق، عدد 1، العراق، 2012، ص ص 152، 183.

- 67-حسيني مراد، «الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة لنطاق المسؤولية في إطار التشريع الجزائري»، مجلة الحقوق، عدد 15، العراق، 2014، ص ص 105، 113.
- 68-حلو أبو حلو عبد الرحمان، «التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-»، مجلة المنارة، مجلد 13، عدد 8، جامعة آل بيت، المغرب، 2007، ص ص 103، 160.
- 69-حوالف حليلة، «سند الشحن الإلكتروني»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 53، 57.
- 70-حوياد حياة، «آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري»، مجلة قانون النقل والنشاطات البحرية، مجلد 1، عدد 4، مخبر قانون النقل والنشاطات البحرية، جامعة وهران، 2017، ص ص 01، 16.
- 71-خليل بوعلام، «التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية»، مجلة المحكمة العليا، عدد 2، قسم الوثائق، 2004، ص ص 51، 84.
- 72-دالع سعيد، «العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 220، 235.
- 73-_____، «الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 279، 288.
- 74-_____، «التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، 2016، ص ص 115، 132.

- 75- دراركة لاني محمد، «النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ»، مجلة المنارة، مجلد 13، عدد 9، جامعة آل البيت، الأردن ، 2007، ص ص 109، 135.
- 76- درويش مريم، «الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، مجلة مخبرالقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 236، 256.
- 77- درويش مريم، «أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 379، 385.
- 78- دريسي أمينة، «النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري»، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، عدد 5، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2016، ص ص 29، 47.
- 79- _____، «إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الحاصلة نتيجة العيب الخفي للسفينة»، مجلة الفقه والقانون، عدد 6، المغرب، 2013، ص ص 206، 224.
- 80- دلول الطاهر، «طرق الطعن في أحكام التحكيم الدولي»، مجلة العلوم القانونية، عدد 13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص ص 197، 203.
- 81- مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 13، جامعة باتنة 1، باتنة، 2018، ص ص 441، 458.
- 82- _____، «النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة»، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، عدد 5، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2017، ص ص 178.

- 83- زكراوي حمادي، «الأشخاص البريون للسفينة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 59، 69.
- 84- سيدي معمر دليلة، «اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 340، 357.
- 85- شهاب عينونة، «تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية»، مجلة منازعات الأعمال، عدد 23، المغرب، 2017، ص ص 95، 111.
- 86- شيخي محمد أمين، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 361، 377.
- 87- شيخي محمد أمين، «وكيل السفينة في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 95، 113.
- 88- صرخوه يوسف يعقوب، «الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة»، مجلة الحقوق الكويتية، عددان 1 و 2، الكويت، 1992، ص ص 11، 83.
- 90- _____، «دور عقد البيع فوب في التجارة الدولية»، مجلة الحقوق، مجلد 9، عدد 3، الكويت، 1985، ص ص 121، 179.
- 91- _____، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد»، مجلة الحقوق، الكويتية، عدد 2، الكويت، 1984، ص ص 67، 92.

- 92- _____، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد»، مجلة الحقوق، عدد 2، جامعة المستنصرية، العراق، 1984، ص ص 129، 210.
- 93- عبد الباقي الغضب اعتدال، «عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)»، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد 1 و 2، الخليج العربي، 2010، ص ص 122، 157.
- 94- عبد الحميد خليل محمد محمود، «الجديد في التحديد الزمني لمسؤولية الناقل البحري الدولي وفقا لأحكام قواعد روتردام -دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والأردني-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 6، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص ص 55، 91.
- 95- عبد الحي عماد الدين، «التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008»، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 32، عدد 1، سوريا، 2016، ص ص 109، 143.
- 96- عزو أحمد رشدي، «مسؤولية الناقل البحري طبقا لمعاهدة هامبورج والقانون التجاري البحري المصري»، مجلة الحارس، عدد 78، مصر، 1996، ص ص 5، 13.
- 97- عطية وليد خالد، «الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)»، مجلة المحقق الحلى للعلوم القانونية والسياسية، عدد 1، جامعة بابل، العراق، السنة الخامسة، ص ص 259، 333.
- 98- علي حسن سوزان، «الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة (دراسة مقارنة)»، مجلة العلوم القانونية، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة عجمان، الإمارات العربية المتحدة، 2013، ص ص 103، 153.

- 99- علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، «إستعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنيا، قانونيا، إداريا، لاستخدام سند الشحن الإلكتروني»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد 2، جامعة الإسكندرية، 2010، ص ص 1247، 1363.
- 100- عمار فيصل، «تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 268، 276.
- 101- _____، «نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية»، مجلة دراسات قانونية وسياسية، عدد 02، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص ص 132، 163.
- 102- _____، بوقادة عبد الكريم، «التنظيم القانوني للشحن على سطح السفينة»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، قسنطينة، 2017، ص ص 92، 113.
- 103- _____، «المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 305، 322.
- 104- عواشرية رقية، «التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية»، مجلة دفاتر السياسية والقانون، عدد 2، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2009، ص ص 95، 106.
- 105- فتاحي محمد، «مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ»، مجلة الحقيقة، عدد 35، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2015، ص ص 46، 72.

- 106-_____، «دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري»، مجلة الحقيقة، عدد 32، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2015، ص ص 01، 20.
- 107-قرارية قويدر، «إقصاء فكرة سوء السلوك العمدى Wilful Misconduct من اتفاقيات النقل البحري ضرورة يقتضيها توحيد القانون الدولي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 123، 138.
- 108-_____، «الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 277، 290.
- 109-_____، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 91، 103.
- 110-_____، «نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي حول مبرراته»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 329، 344.
- 111-_____، «مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 79، 93.
- 112-قرطبي سهيلة، «مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 77، 90.
- 113-قماز إديار ليلي، «قواعد روتردام والمصطلحات التجارية لـ 2010: تكامل قانوني تسهيلا للتجارة الدولية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7،

- منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 40، 60.
- 114-قماز إديار ليلي، «خطاب الضمان لغياب سند الشحن -آلية عملية ببدائل قانونية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 9، 26.
- 115-قماز إديار ليلي، «قواعد روتردام أم اتفاقية نقل بحري متعدد الوسائط»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 25، 49.
- 116-قماز ليلي، «دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 48، 82.
- 117-كريد مريم، سمار نصر الدين، «الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة الشريعة والاقتصاد، مجلد 7، عدد 2، 2018، ص ص 343، 376.
- 118-كوماني لطيف جبر، «شروط الإعفاء من المسؤولية في النقل البحري للبضائع»، مجلة التجارة، عدد 1، بغداد، 1980، ص ص 32، 58.
- 119-محمد أمين، «أثر تحفظات الناقل البحري للبضائع على حجية سند الشحن البحري»، مجلة الآفاق القانونية، عدد 1، المغرب، 2017.
- 120-مدني أحمد، «مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 205، 219.
- 121-مستري فاطمة، «عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص ص 51، 68.
- 122-مستري فاطمة، «مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص ص 69، 76.

- 123-مكي ابراهيم، «أوعية الشحن (الحاويات)»، مجلة القانون والاقتصاد، العددان 1 و2، جامعة القاهرة، 1975، ص ص 1، 35.
- 124-ملش فاروق محمد، «هل حقا تنظم (قواعد روتردام) لسنة 2008 أحكام النقل متعدد الوسائط للبضائع»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد1، الإسكندرية، 2012، ص ص 865، 884.
- 125-مولاي بلقاسم، «وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام تبادل البيانات إلكترونيا»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 97، 108.
- 126-ناجي زهرة، «مدى امتداد الشرط الوارد في مشاركة الإيجار إلى سند الشحن البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 19، 26.
- 127-يونس الدباغ عالية، «الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني -دراسة مقارنة-»، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 15، عدد 55، العراق، السنة 17، ص ص 114، 152.

VI -المدخلات في الملتقيات

- 1-الجزائري هشام، «الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري»، مؤتمر القانون والحاسوب، جامعة اليرموك، الأردن، يومي 12، 14 جويلية 2004، ص ص 01، 27.
- 2-أوشن حنان، «التحكيم الإلكتروني في المنازعة التجارية كآلية استدامة قانونية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسبية بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.

- 3- بسعدي يوسف، «مركز الشاحن بين الحماية القانونية والحماية العقدية في النقل البحري للبضائع»، الملتقى الوطني حول مبدأ سلطان الإرادة في عقود الأعمال بين الحرية والتقييد، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، يومي 25 و26 أكتوبر، 2017.
- 4- بن ددوش نضرة قماري، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.
- 5- رحمون نصيرة، «المسؤولية المحدودة للناقل البحري وآثارها»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.
- 6- زروالي سهام، سماعيل فاطمة، «صور اتفاق التحكيم في المنازعة البحرية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.
- 7- شعران فاطمة، «اتفاق التحكيم التجاري الدولي»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.
- 8- فرطاس الزهرة، «الرقابة القضائية على الأحكام التحكيمية وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و26 نوفمبر 2015.

- 9-مجامعية الزهرة، «التحكيم كآلية بديلة لتسوية المنازعات البحرية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015.
- 10-موكهد الكريم، «تطبيق المحكم لقانون الإرادة على منازعات عقود التجارة الدولية»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015.
- 11-وحيدة قدومة، «التحكيم البحري نظام قانوني متميز في تسوية منازعات عقد النقل البحري»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015.
- 12-وهيبة خبيزي، «الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع»، الندوة الدولية حول التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يومي 25 و 26 نوفمبر 2015.

V-النصوص القانونية

1-الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

- 1-اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 70-64 لـ 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، ج.ر.ج عدد 29 لـ 07 أفريل 1964.

2-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج عدد 28، ل 3 أفريل 1964.

3-الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، والتي انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 88-108 ل 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر.ج عدد 22 ل 01 جويلية 1988.

4-الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في لندن في 1 نوفمبر سنة 1974، ج.ر.ج عدد 36 ل 30 أوت 1983.

2-النصوص التشريعية

1-أمر رقم 69-50 مؤرخ في 17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ج عدد 53 ل 20 جويلية 1969.

2-أمر رقم 71-16 مؤرخ في 9 أفريل 1971، يتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع (سونما) ج.ر.ج عدد 32 ل 20 أفريل 1971.

3-أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج عدد 101 ل 19 ديسمبر 1975 معدل ومتمم.

4-قانون رقم 8 لسنة 1990، يتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م عدد 18 ل 3 ماي 1990.

قائمة المراجع:

5-أمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-07، مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج عدد 13 ل 13 ماي 2007.

6-قانون رقم 09-08 مؤرخ في 18 صفر 1924، موافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج.ر.ج عدد 21 ل 23 فيفري 2008.

7-أمر رقم 08-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج عدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج عدد 46 ل 18 أوت 2010.

8-قانون رقم 04-15 مؤرخ في 1 فيفري 2015، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين، ج.ر.ج عدد 6 ل 10 فيفري 2015.

3-النصوص التنظيمية

1-مرسوم رقم 489-63، مؤرخ في 31 ديسمبر 1963، يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر.ج عدد 6 ل 17 جانفي 1964.

2-مرسوم تنفيذي رقم 57-08 مؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ج عدد 9 ل 24 فيفري 2008.

4-الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر

1-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

2-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، المسماة بقواعد روتردام.

VI-القرارات القضائية

1-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 09 جويلية 1989، ملف رقم 39957، المجلة القضائية، عدد 1، 1991.

2-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 9 جويلية 1989، ملف رقم 59288، المجلة القضائية، عدد 1، 1991.

- 3-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 01 جانفي 1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، عدد 3، 1994.
- 4-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 14 مارس 1995، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، عدد 1، 1995.
- 5-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 ديسمبر 1997، ملف رقم 162697، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999.
- 6-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 8 أكتوبر 2009، ملف رقم 594449، المجلة القضائية، عدد 2، 2009.
- 7-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2 أكتوبر 2011، ملف رقم 760238، المجلة القضائية، عدد 2، 2012.
- 8-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 4 سبتمبر 2014، ملف رقم 0964344، المجلة القضائية، عدد 2، 2014.
- 9-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 3 جوان 2010، ملف رقم 661705، المجلة القضائية عدد 1، 2012.

VII-المواقع الإلكترونية

-استراتيجية النقل البحري المصري وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية، تقرير صادر عن وزارة النقل، قطاع النقل البحري، جمهورية مصر العربية، إصدار جويلية 2018، على الموقع الإلكتروني، www.mts.gov.eg

ثانياً: باللغة الإنجليزية:

I- OUVRAGES

- 1-**ABOUSSORORAbedellah**, L'exécution du contrat de transport maritime de marchandise en droit marocain et en droit francais, litec, France, 2001.
- 2-**BELLOTI Jean**,Transport international des marchandises gestion international, 3^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2006.
- 3-**BERTIN Cécile De Cet**, Introduction au droit maritime, ellipses, Paris, 2008.
- 4-**BEURRIER Jean Pierre**,Droit maritime, 2^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2008.

- 5-BONNASIES **Pierre**, SCAPEL **Christian**, Droit maritime, L.G.D.J, Paris, 2006.
- 6-COUCHEZ. **V**, LANGLANDE. **J**, LEBEAU. **D**, Droit judiciaire privé, Dalloz, Paris, 1998.
- 7-DAKOURI **Jean Claude**, Droit des transports maritimes,L'harmattan, Paris, 2014.
- 8-DELEBECQUE **Philippe**, Le droit international des transports maritimes, martinus nijhoff publishers, London, 2001.
- 9-FOUCHARD **Philippe**, GAILLARD **Emmanuel**, GOLDMAN **Berthold**, Traité de l'arbitrage commercial international, litec, Paris, 1996.
- 10-GARO **Philippe**, L'adaptation du droit des transport maritimes au droit du commerce électronique, presses universitaires D'AIX MARSEILLE, AIX MARSEILLE, 2012.
- 11-GOUILLOUD **Martine Remond**,Droit maritime –étude international-, 2^{ème} édition, Pédone, Paris, 1988.
- 12-Güner **OZBEK Melten Deniz**, The carriage of dangerous goods by sea, Springer-Verlag, Berlin, 2008.
- 13-JACQUET **Jean Michel**, DELEBEQUE **Philippe**, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 1997.
- 14-KASSIS **Antoine**,Réflexions surle règlement de l'arbitrage de la chambre de commerce international –les déviations de l'arbitrage institutionnel-, LGDJ, Paris, 1988.
- 15-KOZUBOVKAYA- **PELLE Anastazia préface TASSELYves**, De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, collection du centre de droit maritime et des transports, presse universitaire D'aix Marseille, 2011.
- 16-LEGRAND **Gérard**, MARTINI **Hubert**,Le petit export, édition Dunod, Paris , 2009.
- 17-LEGRAND **Ghislaine**, MARTINI **Hubert**, Commerce international, 2^{ème} édition, Dunod, Paris, 2008.
- 18-MEYER **Valère**, BOLIN **Christian**, Techniques du commerce international, édition Nathan, Paris, 2000.
- 19-MONTAS **Arnaud**, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015.
- 20-MONTAS **Arnaud**, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.
- 21-REMONDGOUILLOUD **Martine**, Droit maritime, 2^{ème} édition, Pédone, Paris, 1993.
- 22-RIPERT **George**, Droit maritime, tome 2, Dalloz, Paris, 1952.
- 23-RIPERT**Géorge**, Droit maritime, 2ème édition, tome 2, librairie Arthur ROUSSEAU, Paris, 1992.
- 24-ROBERT **Jean**, L'arbitrage en droit international privé, 6^{ème} édition, Dalloz, paris, 1993.

- 25-RODIERE **René**, Droit maritime, 5^{ème} édition, Dalloz , Paris, 1976.
26-RODIERE **René**, Droit maritime, 9^{ème} édition, précis Dalloz, Paris, 1982.
27-RODIERE **René**, DU PONTAVICE **Emanuel**, Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1997.
28-RODIERE **René**, Traité général de droit maritime –affrètements et transport-, tome 2, Dalloz, Paris, 1968.
29-TANI **Mostafa Trari** , Droit de l'arbitrage commercial international, Bertie édition, Alger, 2007.
30-ZAHY **Amar**, Droit des transports, cadres juridiques et institutionnels contrat de transport de marchandises, tome1, Office des publications universitaires, Alger, 1991.

II-THÈSES DE DOCTORAT:

- 1-ADIL **Hind**, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime sous connaissance: Un échec?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université de Montréal, Canada, 2009.
2-ASSONGBAC **Cossi Herve**, Le transport maritime de marchandises conteneurisées, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, université Lille 2, 2014.
3-BARANELLE **Gurvan**, Lacoexistence des règles applicables au contrats de transport international de marchandises par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et des sciences économiques, université de Bretagne occidentale, France , 2007.
4-BENAMAR **Mohamed**, Les affrètements en droit Algérien ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 , thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences, Aix Marseille, Paris, 1983.
5-BOBONGO **Louis Chrysos**, Le prix dans le contrat de transport de marchandises, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université Panthéon- Sorbonne, Paris, 2016.
6-BOUKHATMI **Fatima**, Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université d'Oran, Oran, 2002.

- 7-DJONE Albert Ndiack**, Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 2018.
- 8-GUERRA Frank Nectali Miranda**, Le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et science politique, université de bourgogne, France, 2013.
- 9-KAGOU KENNA Patrice Hubert**, Le destinataire dans le contrat de transport de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et sciences politiques, université de Dschang, Cameroun , 2014.
- 10-KOUKA Abdelkrim**, Le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théorie et pratique, thèse pour l'obtention d'un doctorat en Droit, école doctorale de Droit international, droit européen relation internationales et Droit comparé, université de Panthéon-Assas, Paris 2, 2011.
- 11-MONTEIL Leslie**, L'application des conventions internationales de droit maritime en droit Français, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, en droit, faculté de droit, université paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 2018.
- 12-YESSAD Houria**, Le contrat de vente internationale de marchandises, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université Mouloud MAMMERI, tizi-ouzou, 2008.

III-ARTICLES :

- 1-BOUKHATMI Fatima** , « L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique », revue de droit des transport et des activités portuaires, volume 3, n° 3, 2016, pp 24, 35.
- 2-G.I. Zekos** , «Electronic bills of lading and negotiability», The journal of world intellectual property, volume 4, issue 6, 2001, pp 977, 1015.
- 3-A. Kpoahoun Amoussoun**, « Les clause attributives de compétence dans les transports maritimes de marchandises », revue internationale de droit comparé, vol 54, n° 4, 2002, p p 1179, 1180.

- 4-ABDULHAY Imad Eldin, SARHANE Adman Ibrahim, « La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français », revue neptunus, vol 22, n° 2, CDMO, université de nantes, 2016, pp 1, 14.
- 5-AGBANE Konlanvi, « L'évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Togolais », revue neptunus, vol 24, n° 1, CDMO, université de nantes, 2018, p p 1, 11.
- 6-AKROUNE Yakout, «Le statut de la clause compromissaire dans la jurisprudence algérienne: Un statut qui se cherche», revue Algérienne des sciences Juridiques, économiques et politiques, volume 52, n° 2, 2012, p p 5, 23.
- 7-BABANHisham, «Rotterdam Rules A Step into the 12ST Century», Egyptian journal of Legal and Economic studies, n° 1, Egypt, 2014, p p 272, 281.
- 8-BACHY Alexandre, DANIEL François, «La faute nautique, un cas excepté d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime », revue neptunus, vol 23, n° 2, CDMO, université de nantes, 2017, p p 1, 9.
- 9-BAZTAMI Mohamed, « La responsabilité du transporteur maritime », revue de jurisprudence et droit, n° 30, Maroc, 2015, pp 147, 169.
- 10-BENAMAR Mohammed, «Quelques aspects de l'obligation du fréteur concernant le navire dans le contrat d'affrètement au voyage», revue Algérienne de droit maritime et des transports, n°6, laboratoire de droit maritime et des transports, université abou bekr belkaid, Tlemcen, 2017, p p 7, 11.
- 11-CLERCKX Ludo, «L'évolution de la forme du marché des frets maritimes de 1914 à 1961 », revue des recherches économiques de louvain, n° 2, 1963, p p 73, 131.
- 12-HADOUM Kamel, «Les investissements maritime et portuaire n Algérie : La consécration du régime de la concession», revue neptunus, vol 20, n° 1, CDMO, université de nantes, 2014, pp 1,11.

- 13—, « La Problématique de l'opposabilité de la clause compromissaire dans le contentieux maritime : Le cas du destinataire », revue de la cour suprême, n° spéciale, 2008, pp 82, 89.
- 14-HOCINE Farida, « L'intervention du juge dans le processus arbitrale en droit de l'arbitrage commercial international Algérien », revue académique de la recherche juridique, volume 3, n°2, 2012, p p 36, 57.
- 15—, « L'arbitralité des litiges dans l'arbitrage commerciale international », revue critique de droit et sciences politiques, n° 1, 2016, p p 7, 33.
- 16-KAMDEM InnocentFetze, « la responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique », les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000, pp 685, 743.
- 17-KARIMI Abedljebar, « Staries et suristaries relatives aux opérations de chargement et de déchargement dans la charte parties au voyage », revue de jurisprudence et droit, n° 40, Maroc, 2016, pp 97, 108.
- 18-KENGUED Ebénéze, « Le partage équitable du trafic maritime international : Entre conflits d'intérêts et libéralisation des transports en Afrique », revuenepetunus, n° 20, CDMO, université de nante, Paris, 2014, p p 1, 16.
- 19-LEFEBVRE Guy, « L'obligation de navigabilité et le transport maritimes sous connaissance », les cahiers de Droit, vol 31, n° 1, 1990, pp 81, 123.
- 20-LIVERMORE John , EUARJAI Krailerk, « Electronic bills of lading and functional equivalence », the journal of information law and technology, n°2, 1998, pp 01, 13.
- 21-MONTAS Arnaud, « L'affrètement au voyage est il un contrat de transport ? », revue neptunus, vol 16, n° 1, CDMO, université de nantes, 2010, p p 1, 6.
- 22-NDENDE Martin, « L'activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes international », revue

Africaine des affaires maritimes et des transports, n° 1, 2009, p p 8, 18.

23-RAFENOMANJATO Noro Michelle, «**Volume contracts under the Rotterdam Rules: One step forward two steps backward?**», revue neptunus, vol 19, n° 2, CDMO, université de nantes, 2013, p p 1, 8.

24-TASSEL Yves, «**Transport sous connaissance, transporteur, responsabilité, connaissance sous réserve, marchandise visiblement avariée, exonération** », revue judiciaire de l'ouest, n° 3, 1986, p p 325, 336.

25-TEHIMMONGNE André, «**La ratification par le Cameroun de la convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer dite (règle de Rotterdam)** », revue neptunus, vol 23, n° 3, CDMO, université de nantes, 2017, pp 1, 10.

26-VIANNA GONCALVES Raphael Mango, «**Le principe Pacta Servanda. Considérations sur la force obligatoire des contrats dans le transport maritime** », revue Neptunus, vol 24, n° 2, CDMO, université de Nantes, Paris, 2018, p p 1, 9.

27-VILLARD Antoine,«**Transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandise** », Juris-Classeur de responsabilité civile, Edition de Juris-Classeur, Paris, 1994, pp 1- 15.

28-YACOUBA Cissé, «**L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualité juridique**», revue générale de droit, vol 34, n° 1, 2004, p p 5, 49.

29-YACOUBA Cissé, «**Le commissionnaire de transport, le non vessel operating commen carrier, consortium maritime : Sont-ils transporteurs maritime?** », revue générale de droit, vol 34, n° 3, 2004, p p 407, 420.

IV-COMMUNICATIONS :

1-LARIBI Mohmed, «**Quelques problèmes liés a l'affrètement des navires en Algérie** », communication sur problèmes récurrents du droit maritime Algérien, journée d'étude du 22 avril 2006 a l'université d'Oran.

	الفهرس:
01	مقدمة:
10	الباب الأول: الطبيعة القانونية لعقد نقل البضائع بحرا
11	الفصل الأول: ماهية عقد نقل البضائع بحرا
12	المبحث الأول: الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا.....
12	المطلب الأول: الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا على المستوى الدولي.....
13	الفرع الأول: اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وتعديلاتها.....
13	أولا: اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924
25	ثانيا: بروتوكولي تعديل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.....
29	الفرع الثاني: قواعد هامبورغ لسنة 1978.....
29	أولا: الدوافع المؤدية لإبرام قواعد هامبورغ لسنة 1978.....
33	ثانيا: اعتماد قواعد هامبورغ لسنة 1978.....
37	ثالثا: نطاق تطبيق قواعد هامبورغ لسنة 1978.....
42	الفرع الثالث: قواعد روتردام لسنة 2009.....
43	أولا: أسباب ظهور قواعد روتردام لسنة 2009.....
46	ثانيا: إقرار قواعد روتردام لسنة 2009.....
49	ثالثا: خصائص قواعد روتردام لسنة 2009.....

53	المطلب الثاني: الأحكام القانونية المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا على المستوى الوطني (الجزائري، المصري).....
53	الفرع الأول: الأحكام المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في القانون الجزائري.....
62	الفرع ثاني: الأحكام المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في القانون المصري.....
70	المبحث الثاني: مفهوم عقد نقل البضائع بحرا.....
71	المطلب الأول: التعريف بعقد نقل البضائع بحرا.....
71	الفرع الأول: تعريف عقد نقل البضائع بحرا.....
71	أولا: تعريف عقد نقل البضائع بحرا في التقنين البحري الجزائري.....
75	ثانيا: تعريف عقد نقل البضائع بحرا في قانون التجارة البحرية المصري.....
76	ثالثا: تعريف عقد نقل البضائع بحرا في الاتفاقيات الدولية
81	الفرع الثاني: خصائص عقد نقل البضائع بحرا
81	أولا: عقد نقل البضائع بحرا من العقود الملزمة لجانبين.....
83	ثانيا: عقد نقل البضائع بحرا من العقود الرضائية.....
84	ثالثا: عقد نقل البضائع بحرا عقد تجاري.....
86	رابعا: عقد نقل البضائع بحرا من عقود الإذعان.....
89	خامسا: عقد نقل البضائع بحرا عقد غير قابل للتجزئة.....
90	سادسا: عقد نقل البضائع بحرا من عقود المعاوضة.....
90	المطلب الثاني: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن بعض العقود المشابهة له.....
91	الفرع الأول: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية.....
93	أولا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث التعريف.....
95	ثانيا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث الطبيعة القانونية ...
97	ثالثا: اختلاف عقد نقل البضائع بحرا عن البيوع البحرية من حيث تقنين أحكامهما....

98	الفرع الثاني: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة.....
99	أولا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الظهور.....
100	ثانيا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث التنظيم القانوني
101	ثالثا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث التعريف.....
103	رابعا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الحرية التعاقدية..
103	خامسا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الموضوع.....
104	سادسا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الوثائق المنظمة لهما.....
104	سابعا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الالتزامات المفروضة على أطرافه.....
104	ثامنا: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد إيجار السفينة من حيث الطبيعة القانونية للأحكام المنظمة للعقدين.....
105	الفرع الثالث: تمييز عقد نقل البضائع بحرا عن عقد القطر البحري.....
108	أولا: عقد القطر البحري عقد نقل.....
109	ثانيا: عقد القطر البحري عقد إيجار.....
110	ثالثا: عقد القطر البحري عقد مقاوله.....
111	رابعا: عقد القطر البحري عقد عمل.....
111	خامسا: عقد القطر البحري عقد مساعدة وإنقاذ.....
113	الفصل الثاني: وثائق النقل البحري
104	المبحث الأول: سند الشحن البحري.....
104	المطلب الأول: مفهوم سند الشحن البحري.....

115	الفرع الأول: التعريف بسند الشحن البحري.....
115	أولاً: نشأة سند الشحن البحري.....
117	ثانياً: تعريف سند الشحن البحري.....
123	الفرع الثاني: مضمون سند الشحن البحري.....
123	أولاً: بيانات سند الشحن البحري.....
138	ثانياً: تحفظات الناقل على سند الشحن البحري.....
145	ثالثاً: الشروط المدرجة في سند الشحن البحري.....
152	المطلب الثاني: أنواع وآثار سند الشحن.....
152	الفرع الأول: أنواع سند الشحن.....
153	أولاً: سندات الشحن من حيث تداولها.....
158	ثانياً: سندات الشحن من حيث مراحل النقل التي تغطيها.....
159	ثالثاً: سندات الشحن من حيث شحن أو عدم شحن البضاعة.....
162	رابعاً: سندات الشحن من حيث بيانات البضاعة (حسب وجود أو انتفاء التحفظات)
168	الفرع الثاني: آثار سند الشحن البحري.....
168	أولاً: وظائف سند الشحن البحري.....
175	ثانياً: حجية سند الشحن البحري.....
180	المبحث الثاني: وثائق نقل البضائع بحراً الأخرى من غير سند الشحن البحري.....
180	المطلب الأول: المستندات المشابهة لسند الشحن البحري.....
181	الفرع الأول: إيصال تسلم البضائع.....
183	الفرع الثاني: تذكرة النقل البحري.....
183	أولاً: ظهور تذكرة النقل البحري.....
184	ثانياً: تعريف تذكرة النقل البحري.....

187	الفرع الثالث: أوامر التسليم.....
190	أولاً: أوامر التسليم الموقعة من البائع وحده.....
192	ثانياً: أوامر التسليم الموقعة من أمين الحمولة.....
194	ثالثاً: أوامر التسليم الموقعة من الريان أو أحد ممثليه.....
195	المطلب الثاني: سند الشحن الإلكتروني.....
195	الفرع الأول: مفهوم سند الشحن الإلكتروني.....
196	أولاً: الجهود المبذولة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني.....
209	ثانياً: التعريف بسند الشحن الإلكتروني.....
218	الفرع الثاني: خصوصيات سند الشحن الإلكتروني.....
218	أولاً: شروط سند الشحن الإلكتروني.....
225	ثانياً: أنواع سند الشحن الإلكتروني.....
226	ثالثاً: حجية سند الشحن الإلكتروني.....
229	رابعاً: إيجابيات سند الشحن الإلكتروني.....
231	خامساً: إشكالات سند الشحن الإلكتروني.....
234	الباب الثاني آثار عقد نقل البضائع بحرا
234	الفصل الأول: الالتزامات الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا
236	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري الناجمة عن عقد نقل البضائع بحرا.....
236	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن.....
236	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري بتهيئة سفينة صالحة للملاحة.....
239	أولاً: طبيعة التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة.....

240	ثانيا: مضمون التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة.....
242	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بالتكفل بالبضائع.....
243	أولا: التزام الناقل البحري باستلام البضائع من الشاحن
249	ثانيا: التزام الناقل البحري بشحن البضائع على متن السفينة.....
260	ثالثا: التزام الناقل البحري برص البضائع في السفينة.....
265	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية.....
265	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية.....
265	أولا: التزام الناقل البحري بنقل البضائع.....
276	ثانيا: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية.....
280	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية.....
280	أولا: التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع من السفينة.....
287	ثانيا: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها.....
300	المبحث الثاني: التزامات أصحاب الحق في البضاعة الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا.....
300	المطلب الأول: التزامات الشاحن الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا.....
301	الفرع الأول: التزامات الشاحن الخاصة بالبضائع.....
301	أولا: التزام الشاحن بتجهيز البضاعة محل عقد نقل البضائع بحرا.....
315	ثانيا: التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل.....
324	الفرع الثاني: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري.....
324	أولا: تعريف أجرة النقل البحري.....
326	ثانيا: أنواع أجرة النقل البحري.....

327	ثالثا: كيفية تحديد أجرة النقل البحري.....
334	رابعا: قيام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري للناقل البحري في ميناء الشحن.....
334	خامسا: مدى استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل
339	المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرا.....
340	الفرع الأول: أساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
341	أولا: نظرية الاشتراط لمصلحة الغير كتفسير لأساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
343	ثانيا: نظرية النيابة الناقصة أساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
345	ثالثا: نظرية الخلف الخاص كأساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
346	رابعا: نظرية الانضمام كأساس قانوني لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
348	خامسا: نظرية العقد ثلاثي الأطراف كأساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا
349	سادسا: نظرية الحيازة الرمزية للبضاعة كأساس لالتزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا.....
350	الفرع الثاني: التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة من الناقل البحري.....
351	أولا: قيام المرسل إليه بفحص البضاعة قبل أو أثناء تسليمها له من طرف الناقل البحري.....
353	ثانيا: قيام المرسل إليه بإخطار الناقل البحري عن تحفظاته حول البضاعة.....
357	الفرع الثالث: التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل البحري في ميناء الوصول.....
363	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع
364	المبحث الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
364	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....

364	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
374	الفرع الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل البحري.....
374	أولاً: وقوع حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري.....
384	ثانياً: صدور حالة من حالات المسؤولية من الناقل البحري.....
389	ثالثاً: حصول حالة من حالات المسؤولية خلال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
392	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها والإعفاء منها.....
392	الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري.....
393	أولاً: المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري.....
394	ثانياً: شروط استفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة.....
399	ثالثاً: المستفيدون من تحديد المسؤولية.....
400	رابعاً: كيفية تقدير حدود مسؤولية الناقل البحري.....
404	خامساً: المقصود بالوحدة الحسابية عند تحديد مسؤولية الناقل البحري.....
406	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
407	أولاً: الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري.....
416	ثانياً: الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري.....
420	المبحث الثاني: فض منازعات عقد نقل البضائع بحراً.....
421	المطلب الأول: اللجوء للتحكيم البحري لفض منازعات عقد نقل البضائع بحراً.....
421	الفرع الأول: مفهوم التحكيم البحري.....
421	أولاً: تعريف التحكيم البحري.....
424	ثانياً: أنواع التحكيم البحري.....
431	الفرع الثاني: اتفاقية التحكيم البحري شرط للجوء للتحكيم البحري.....
431	أولاً: تعريف اتفاقية التحكيم البحري.....

432	ثانيا: شروط صحة اتفاقية التحكيم البحري.....
434	ثالثا: أنواع اتفاقية التحكيم البحري.....
436	رابعا: استقلالية اتفاقية التحكيم البحري عن عقد نقل البضائع بحرا.....
438	الفرع الثاني: الإجراءات التحكيمية في التحكيم البحري.....
438	أولا: تشكيل هيئة التحكيم البحري.....
439	ثانيا: اختيار هيئة التحكيم.....
441	ثالثا: مكان انعقاد محكمة التحكيم البحري.....
442	رابعا: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري.....
443	خامسا: القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري.....
444	سادسا: حكم التحكيم البحري.....
445	سابعا: الاعتراف بالحكم التحكيمي.....
446	ثامنا: تنفيذ الحكم التحكيمي.....
447	تاسعا: الطعن في أحكام التحكيم.....
450	المطلب الثاني: اللجوء للقضاء لفض منازعات عقد نقل البضائع بحرا.....
450	الفرع الأول: الإخطار إجراء ضروري قبل اللجوء للقضاء في منازعات عقد نقل البضائع بحرا.....
453	أولا: تعريف الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري.....
454	ثانيا: شروط الإخطار الموجه من صاحب الحق في البضاعة للناقل البحري.....
455	ثالثا: الحالة التي لا حاجة فيها لتوجه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري.....
456	رابعا: الأطراف المعنية بالإخطار.....
456	خامسا: الوقت الذي يجب فيه توجيه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري.....

459	سادسا: آثار توجيه الإخطار من صاحب الحق في البضاعة إلى الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضائع.....
460	الفرع الثاني: أطراف الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا.....
460	أولا: أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا.....
464	ثانيا: الطرف الذي ترفع عليه الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا....
467	الفرع الثالث: الاختصاص القضائي في منازعات عقد نقل البضائع بحرا.....
472	الفرع الرابع: تقادم الدعوى القضائية الناجمة عن المنازعات عقد نقل البضائع بحرا...
477	خاتمة
484	قائمة المراجع
528	الفهرس

ملخص:

يعتبر نقل البضائع بحرا من أهم وسائل النقل المستعملة في التجارة الدولية نظرا لما يتميز به من خصوصيات تتمثل في نقل كميات كبيرة من البضائع وبأسعار منخفضة مقارنة بالنقل الجوي والنقل البري والنقل النهري.

ترتبط عملية نقل البضائع بحرا بتصرف قانوني المتمثل في عقد نقل البضائع بحرا، والذي تم تنظيمه على المستوى الدولي وعلى مستوى التشريعات الوطنية.

يضع عقد نقل البضائع بحرا العديد من الالتزامات سواء على الناقل البحري أو أصحاب الحق في البضاعة والتي يجب تنفيذها على الوجه الكامل.

يمكن للناقل البحري أن لا ينفذ التزاماته على الوجه الكامل نظرا لمخاطر البحر الكثيرة مما يؤدي إلى مساءلته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، لكن رغم قيام مسؤوليته يمكن له التمسك بتحديداتها أو الإعفاء منها إذا توفرت الشروط المطلوبة.

منحت العديد من الضمانات لأصحاب الحق في البضاعة لمطالبة الناقل البحري بالتعويض نتيجة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في وصولها وذلك إما باللجوء إلى التحكيم أو القضاء.

Résumé

Le transport de marchandises par voie maritime et l'un des moyens de transport les plus importants du commerce international en raison de ses particularités à savoir le transport de grandes quantités de marchandises à bas prix par rapport au transport aérien, terrestre et fluvial.

Le processus de transport de marchandises par mer est lié à l'acte juridique qui est le contrat de transport de marchandises par mer, qui est réglementé au niveau international et au niveau de la législation nationale.

Le contrat de transport de marchandises par mer impose de nombreuses obligations au transporteur maritime et aux ayants droits, qui doivent être pleinement mises en œuvre.

Le transporteur maritime peut ne pas s'acquitter pleinement de ses obligations en raison des risques élevés encourus par la mer, ce qui le rend responsable de la perte de marchandises, des dommages ou de l'arrivée tardive au port de déchargement. Malgré cette responsabilité, il peut s'en tenir à sa limitation ou à son exemption si les conditions requises sont remplies.

De nombreuses garanties ont été accordées aux détenteurs du droit des marchandises de réclamer au transporteur une réparation du fait de la perte ou de l'endommagement des marchandises ou du retard de leur arrivée, en recourant à l'arbitrage ou saisir le tribunal.