

تأثير قواعد روتردام 2009 والمادة 812 من القانون البحري الجزائري على مبدأ وحدة عقد النقل  
البحري

طبيب إبراهيم ويس

أستاذ محاضر قسم - أ - كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة جيلالي ليايس - سيدي بعباس -

**الملخص:** أطراف عقد المناولة المينائية هما المقاول والمتعاقد معه والذي يكون (أي الأخير) بالضرورة أحد أطراف عقد النقل البحري وإخلال أحد طرفي العقد بأي من التزاماته يرتب مسؤوليته قبل الطرف الآخر. من خلال ما سبق فإن الصعوبة تكمن في الخلاف الذي يتعلق بمسؤولية المقاول لأن التزامه يتضمن أداء العمل الذي هو جوهر العقد وأنه من ناحية أخرى فإن مسؤولية المتعاقد مع المقاول تحكمها القواعد العامة.

**الكلمات المفتاحية:** سندات الشحن - اتفاق - القانون - القواعد الدولية - الإعفاء من المسؤولية.

**Résumé:** Les parties au contrat de manutention portuaire sont le transporteur maritime et le destinataire, qui est nécessairement l'une des parties au contrat de transport maritime. Par ailleurs, la responsabilité du le transporteur maritime envers le destinataire est régie par les règles générales.

**Mots-clés:** connaissance - accord - loi - règles internationales - exonération de responsabilité

**Abstract :** The parties to the port handling contract are the contractor and the contractor, the latter of which is necessarily one of the parties to the maritime transport contract. The performance of the work which is the core of the contract and on the other hand the responsibility of the contractor with the contractor is governed by the general rules.

**Keywords:** bills of lading - agreement - law - international rules - exemption from liability.

## مقدمة:

كثيرا ما تحتوي سندات الشحن على اشتراطات عقدية تقضي بإعفاء الناقل عن عمليات المناولة المينائية والمعروفة بشروط الشحن والتفريغ قد تقضي بإعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الواقعة خلال تلك المرحلة أو إعفائه عن سداد مصاريف المناولة المينائية وعلى العموم نعرض لذلك بالتفصيل الآتي.

كما لا يجوز الاتفاق على حذف أو تخفيف التزام يفرضه القانون بنص أمر ولو كان ثانويا باعتبار أن هذه الالتزامات هي من النظام العام فالمشرع هو من فرضها على المتعاقدين نظرا لنوعية العمل المراد القيام به كالالتزام بالتسليم للمرسل إليه<sup>1</sup> على اعتبار كما سبقت الإشارة أن عقد النقل البحري يضم عدة عمليات فإنه بناء على مبدأ الحرية التعاقدية يمكن للناقل إبعاد أو تحديد مسؤوليته عن عمليات المناولة المينائية ودون الالتزام بالتسليم.

وتسمى هذه الشروط عادة باتفاقات المعدلة للمسؤولية قد سماها الفقه بالاتفاقات المتعلقة بالتعويض على أنها تزيد أو تنقص أو تعفي من الالتزام بالتعويض الناشئ عن الاختلال بالالتزام الأصلي تعتبر هذه الاتفاقات تعديلا لآثار المسؤولية العقدية عن الإخلال بالعقد.

## المبحث الأول: الاستثناء الوارد بقواعد روتردام والمادة 812 من القانون البحري

إن المبدأ المسلم به في أغلب القوانين البحرية هو مبدأ وحدة عقد النقل البحري أو وحدة الرسالة البحرية بناء على ذلك فالناقل ملزم باحترام ذلك فمسؤوليته تمتد لمختلف عمليات النقل البحري دون استثناء، مرحلة منها بداية من تسلم البضاعة من الشاحن، شحنها، رصها، نقلها لميناء الوصول فكها تفريغها ثم في الأخيرة تسليمها للمرسل إليه في نهاية المطاف.

لكن اتفاقية روتردام لسنة 2009 تسمح بمخالفة ذلك عكس اتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورغ 1978 بإقرارها باللغة العبارة الصريحة أنه يجوز الاتفاق بين أطراف عقد النقل البحري على إبعاد مسؤولية الناقل البحري عن عمليات المناولة المينائية بل وذهبت إلى أبعد حد باعترافها بموجب المادة السابعة عشرة فقرة ط من الفصل الخامس بأن الاتفاق على ذلك يعتبر كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية يتمسك به الناقل: " يعفى الناقل من كامل المسؤولية.. عن أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفيها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة 2 من المادة 13مالم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه ".

<sup>1</sup> معوض نادية، مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة 2000، ص90.

ويأتي نص الفقرة الثانية بالعبارة الآتية: "...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 "كل ما جاءت به الاتفاقية يدخل في إطار مبدأ الحرية التعاقدية.

بالرجوع للقانون البحري الجزائري فإنه يقضي ببطان جميع الاشتراطات العقدية<sup>2</sup> التي تقضي بخلاف مبدأ وحدة عقد النقل البحري لكن بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري فإننا نصطدم بنص المادة 812 التي تنص: ". .. يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها. ". فالمادة تسمح للناقل البحري بتحديد مسؤوليته عن العمليات ما بين استلام البضاعة لغاية البدء بشحنها ثم من نهاية عملية التفريغ ولغاية تسليمها معنى ذلك أن المشرع الجزائري بهذا النص يعكس ويهدم كل المبادئ العامة المذكورة سائفاً يسمح للناقل البحري بكسر مبدأ وحدة عقد النقل البحري.<sup>3</sup>

فالعمليات المذكورة ضمن المادة 812 تدخل جُلها تحت نطاق عمليات المناولة المينائية طالما أن مقاول المناولة هو من يحضر البضاعة لعملية الشحن بإخراجها من المخازن أو من أماكن الرص المينائي ونقلها لرصيف الشحن ونفس العملية بالنسبة لميناء الوصول فالمقاول هو من يقوم بالتفريغ ونقل البضاعة لأماكن الرص أو التخزين هذا معناه أن الناقل البحري يستطيع التخلص من المسؤولية، بالتالي فك الارتباط الموجود بين عقد النقل البحري وعقد المناولة المينائية.

لكن الأمر ليس بهذه البساطة فالمادة بمجرد طرح الصياغة الأولى لها تطرح إشكالاً بالعبارة التالية "... بتحديد المسؤولية أو التعويض... ".، فهذه الصياغة تضعنا في محل لبس هل تحديد المسؤولية المذكورة بالمادة تعني تحديد المسؤولية أو الإعفاء؟ بالرجوع لقرار المحكمة العليا المؤرخ 08 / 04 / 1997 فإنها تجيبنا: " إن المادة 812 المذكورة أعلاه ترخص للناقل البحري اشتراط إعفاءه من المسؤولية طبقاً للمادة المذكورة خلال المدة من استلامه البضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه. .. ".<sup>4</sup>

<sup>2</sup> المادة 811 من القانون رقم 05/98، المؤرخ 1988/06/25، المعدل و المتمم للأمر 80/76، و المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 47.

<sup>3</sup> المادة 802 من القانون البحري.

<sup>4</sup> قرار المحكمة العليا، رقم 149627 المؤرخ 1997/04/08، العدد الخاص 1997 ص 185.

فقرار المحكمة العليا المذكور أعلاه يفسر عبارة " تحديد المسؤولية " المذكورة بالمادة 812 على أن القصد من وراءها إعفاء الناقل من المسؤولية عن تلك العمليات.

• حسب رأينا في هذا الخصوص فإن قرار المحكمة العليا صائب في هذا التفسير فنستطيع أن نفهم من صيغة المادة 812 أن المشرع يقصد مفهوميين في الآن نفسه " تحديد المسؤولية أو التعويض " فالعبارة الأولى تعني أن الناقل البحري يستطيع إعفاء نفسه من المسؤولية عن تلك العمليات وهذا تقرير للمبادئ العامة أو أن الناقل له الخيار الثاني بالصيغة الثانية أي يضع حدا أعلى لمسؤوليته عن تلك العمليات مهما كان الضرر الواقع وعليه فعبارة التحديد يقصد من وراءها وضع حدود للمسؤولية الخاصة بالناقل أي إعفاءه أما العبارة الخاصة بالتعويض فتقصد الحد الأعلى للمسؤولية.

وعليه نرى أن المشرع لم يكن صائبا في صياغة بداية المادة 812 خاصة ونحن في ظل نظام خاص والمقصود عقد النقل البحري وما يطرحه مبدأ الوحدة من إشكالات فالأحرى على المشرع أن يطرح المادة بالصيغة التالية تقاديا للوقوع في إشكالات: " ترخص بكل الشروط المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية أو تحديدها. ..".

#### المطلب الأول: صحة الاتفاق بالنسبة للمرحلة البرية للمناولة.

سنحاول خلال هذا المطلب الوقوف عند صحة أو بطلان الاشتراط المتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري عن أعمال المناولة وإلى أي مدى يمكن الأخذ به في إطار أعمال المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

#### الفرع الأول: صحة الاتفاق بالنسبة للعمليات السابقة للشحن

فيما يتعلق بهذا الشرط في معاهدة بروكسل فإنها قسمت عقد النقل البحري إلى مراحل:

- الأولى: من استلام الناقل البضاعة حتى بدء الشحن.
- الثانية: وهي المراحل البحرية البحتة وهي من بدء الشحن.
- الثالثة: من نهاية عملية التفريغ حتى تسليم البضاعة فعليا إلى المرسل إليه.

أحكام الاتفاقية آمرة إنما تطبق فقط على المرحلة الثانية وهي المرحلة البحرية المحضة، أما ما يسبق هذه المرحلة فليس ثمة ما يمنع الناقل من أن يدرج في سند الشحن أي اشتراطات أو إعفاءات بصدد التزامه أو مسؤوليته عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بالنسبة للعناية بها وهذا أما أقرت به

المادة السابعة من الاتفاقية وعلى ذلك فالشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن المرحلة والسابقة للمرحلة البحرية - أي ما قبل الروافع - يكون قانونا صحيحا في المطاق الذي لا يخاف فيه مبادئ القانون الوطني الذي يقرر مصير المسألة وبالنسبة للأعمال التي تدخل تحت نطاق العمليات السابقة للشحن:

\* قيام مقاول المناولة بإحضار البضاعة من مخازن الميناء إلى الرصيف المعين من طرف إدارة الميناء والمخصص لعمليات الشحن إذ تراعي السلطة المينائية في ذلك خصوصية البضاعة المراد شحنها إن كانت مثلا خطيرة يعين لها رصيف خصيصا لذلك ونفس الشيء مع الحاويات.

ويستعمل المقاول في عملية إحضار البضاعة الرافعات السيارة لعملية التحريك من المخازن للرصيف يقوم بوضعها بجانب الروافع المخصصة لعملية المناولة من صخرة الرصيف إلى ظهر السفينة.

\* قيام مقاول المناولة بعملية تفريغ شاحنات النقل من البضاعة المعدة للنقل البحري عن طريق تجهيزها بوضعها على الرصيف الشحن قصد تحضيرها مثلا في شكل رزم تمهيد لعملية مناولتها على ظهر السفينة مباشرة، هذه العمليات يمكن للناقل البحري إعفاء نفسه أو تحديد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها خلال تلك الفترة وإن كانت حصلت خلال ممارسة مقاول المناولة للعمليات الممهدة لعملية الشحن مع ذلك يمكن للناقل التنصل من المسؤولية عن ذلك وهذا ما يخالف توجه مبدأ وحدة عقد النقل البحري المطبق في القانون الجزائري.

إعمالا للقرينة المقررة قضاء من أنه عند تعذر تحديد وقت أو زمان وقوع الضرر يفترض حصوله خلال المرحلة البحرية البحتة فإنه يتعين هنا على الناقل البحري الذي يريد التمسك بهذا الشرط إثبات أن الهلاك أو التلف أو النقص الحاصل للبضاعة قد وقع في زمن المرحلة الأولى أي المرحلة السابقة للشحن.

من ثم فإن شرط عدم المسؤولية قبل الشحن - قبل الروافع - يبدو باطلا بحسبان أنه يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف في فترة تكون فيها البضاعة تحت عهده إذ الفترة قبل الروافع تبقى لاحقة لاستلامه البضائع من الشاحن في ميناء الشحن.

فنص المادة يحدد بداية التزام الناقل البحري منذ تسلم البضاعة لغرض الشحن إلى غاية تسليمها لمرسل إليه هنا الأمر لا يطرح أي أشكال لكن بالرجوع للمادة 812 فإن المشرع الجزائري يسمح لناقل بتحديد المسؤولية أو الإعفاء رغم أن البضاعة تحت يديه ذلك خلال المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لتقابلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة.

إذا قام الناقل بواسطة مقاول المناولة بعمليات نقل البضاعة من المخازن على مستوى الميناء بواسطة الرافعات السيارة لغاية رصيف الشحن أو بتفريغ وسائل النقل البرية من البضاعة لغرض وضعها على رصيف الشحن وأصيبت خلال هذه العمليات البضاعة بإضرار فإن بإمكان الناقل التوصل من المسؤولية بواسطة الاشتراط المسجل بسند الشحن.

فرغم أن العمليات المذكورة أعلاه تدخل تحت غطاء عقد المناولة المينائية وارتباط هذا الأخير بمبدأ وحدة عقد النقل الذي يقضي بمسؤولية الناقل البحري منذ تسليم البضاعة لغاية تسليمها إلا أن المشرع خفف من حدة المبدأ وأقر خلال هذه الفترة بمبدأ الحرية التعاقدية إعمالاً لنفس إقرار اتفاقية بروكسل لسندات الشحن التي تركت تنظيم المسألة السابقة للشحن لتنظيم القوانين الوطنية.

لكن الإشكال الذي يطرح خلال هذه الفترة هو حالة وقوع أضرار بالبضاعة خلال العمليات التمهيديّة لشحن كسقوط صناديق من البضاعة مثلاً من رافعة مقاول المناولة السيارة خلال فترة نقلها من المخازن إلى رصيف الشحن وتعرضها لأضرار فمن المسؤول عن هذه الأضرار هنا ؟ طالما أننا أعفينا الناقل البحري من المسؤولية؟!

بالرجوع لما سبق ذكره رأينا أن المشرع قطع المجال أمام أطراف عقد النقل البحري من مقاضاة المقاول المناولة حفاظاً على مبدأ حدة عقد النقل البحري فلا يمكن لأي طرف مواجهة المقاول ما لم يرتبط معه عقدياً لكن هنا إذا طبقنا المادة حرفياً فإننا نمنع الغير - الشاحن والمرسل إليه - من مقاضاة مقاول المناولة ونعرض حقوقهم للضياع مادام الناقل غير مسؤول عن هذه المرحلة ومنعنا الأطراف من مقاضاة مقاول المناولة ؟.

### الفرع الثاني: صحة الاتفاق بالنسبة للعمليات اللاحقة للتفريغ

بالرجوع للأمر 75 / 40 الذي نرى خلاله أنه يعترف تارة بمرحلة ما بعد التفريغ وتارة أخرى بعدمها، فالأمر بالنسبة للبضائع من الصنف الأول يجب أن تفرغ مباشرة السفينة على وسائل النقل ولا يمكن وضعها على الرصيف الميناء إلا في الاستحالة المادية وبموجب ترخيص من مدير ميناء التفريغ لوضعها على الرصيف أو في المخازن ونفس المبدأ يطبق على البضائع من الصنف الثاني التي تفرغ إلزامياً على وسيلة النقل ويمنع أي ترخيص لها للبقاء بحرم الميناء إلا أن الأمر يختلف بالنسبة للبضائع الصنف الثالث التي يسمح لها بالبقاء على الأرصفة أو في المخازن لمدة ثلاثة أيام بعد نهاية عمليات التفريغ.

بالرجوع ثانية للمرسوم التنفيذي رقم 01/02 الخاص بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها نرى أنه يتحدث عن نهاية عملية التفريغ بوضع البضاعة من السفينة إلى وسيلة النقل مباشرة أو حين وضعها على الرصيف أو الأسطح الترابية مباشرة مما يعني أن عمليات الرص والوضع في مساحات التخزين والمخازن تدخل في إطار العمليات اللاحقة للتفريغ يمكن للناقل البحري تحديد مسؤوليته وهي في طريقها من الرصيف إلى جانب السفينة وكذلك وهي في طريقها من جانب السفينة إلى الرصيف التخزين.

بالنسبة للقانون البحري الجزائري وإن كان يجعل الناقل مسؤولاً عن البضائع منذ استلامه لها من الشاحن حتى تسليمها للمرسل إليه إلا أنه يترك للأطراف تحديد لحظة استلام الناقل للبضاعة ولحظة تسليمها طالما أن الأولى لا تتراخى إلى ما بعد الشحن والثانية لا تسبق التفريغ.

و بالنسبة للوضع الثاني فإنه يعتبر أكثر تعقيدا مع المجال القانوني والعملي في الجزائر طالما أن التشريع البحري لم يعطي ضابطا محددًا لبداية عمليات التفريغ ونهايتها فإنه تبعاً للاستثناء الوارد بالمادة 812 متى يمكن لناقل البحري التمسك بمرحلة ما بعد التفريغ هل بنزول البضاعة من رافعة مقال المناولة إلى الرصيف مباشرة؟ أم لحظة وضع البضاعة بأماكن الرص أو بالمخازن؟.

لتحليل هذا الوضع نرجع بداية للأمر رقم 40/75 نرى من خلال أنه يعترف تارة بمرحلة ما بعد التفريغ وتارة أخرى بعدمها فالأمر بالنسبة للبضائع من الصنف الأول يجب أن تفرغ مباشرة من السفينة على وسائل النقل لا يمكن وضعها على الرصيف الميناء إلا أن تحديد مسؤوليته عن عمليات تحريك البضاعة من رصيف التفريغ إلى المخازن وأصاب البضاعة ضرر أو تلف نتيجة سوء تقدير من طرف مقال المناولة خلال هذه المرحلة فإن المسؤولية الناقل تكون خلال عملية التفريغ المحض وهي لحظة عبور البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء وما يتعدى هذا النطاق الزمني يمكن لناقل دحره.<sup>5</sup>

كما يمنع ترك البضاعة على رصيف الميناء بل يجب إيداعها في مساحات التخزين مع الأخذ في الحسبان طبيعة البضاعة قصد تقادي ازدحام المساحات ووقوع الخطر بوقايتها، كما لا يجب أن لا تسند البضائع على جدران المباني والمستودعات لغرض حماية المنشآت المينائية.

القضاء الجزائري لم يذهب إلى تحديد مرحلة ما بعد التفريغ ولا إلى بداية ونهاية عمليات التفريغ بل اتسم بالتشدد مع كل شروط الواردة بسندات الشحن التي يكون هدفها إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل البحري مبدأ المحكمة العليا الجزائرية الناقل مسؤول منذ التكليف لغاية التسليم وأي اتفاق يخالف ذلك فهو باطل.

<sup>5</sup> المواد 04/03 من الأمر رقم 40/75، المؤرخ 17/06/1975، يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، جريدة رسمية رقم 33.

فالناقل البحري يحرص على تضيق نطاق حدود التفريغ حتى يدخل مباشرة في نطاق مرحلة ما بعد التفريغ حتى يتحلل بأسرع وقت من المسؤولية المقررة بالمادة 802 من القانون البحري الجزائري ويستفيد من الاستثناء الوارد بالمادة 812 الناقل ومن مصلحة المرسل إليه توسيع نطاق مرحلة التفريغ التي معناه أن المرحلة البحرية لازالت قائمة وأي خطأ خلال هذه المرحلة يدخل تحت إطار مسؤولية الناقل البحري لدى يتمسك بينود المواد 802، 811 القانون البحري.

هذا الإشكال يطرح عواقب كبيرة أمام القضاء بخصوص صدور الأحكام لدى نرى أن المحكمة العليا الجزائرية هروبا من المواجهة تلجأ إلى التشدد والتمسك بحرفية المادة 802<sup>6</sup> ومن الإحراج حالة تطبيق المادة 812 من القانون البحري السؤال الذي نطرحه ما فائدة المادة 812 إذا كان القضاء يتحاشى تطبيقها؟.

### الفرع الثالث: أثر شروط سندات الشحن الخاصة بالشحن والتفريغ

تبينا لنا في الجزء الأول من الدراسة من يقع عليه من أطراف سند الشحن عبء القيام بالشحن والتفريغ إذ كان مقاول المناولة إنما يتدخل لحساب من يقع عليه من الأطراف ذلك الالتزام - يعمل لحساب الناقل البحري بالنسبة للقانون الجزائري - فإن معرفة لحساب من يعمل المقاول إنما تكون وفقا لشروط سند الشحن رغم أن المقاول يعتبر غيرا بالنسبة لذلك السند ترد عادة بسندات شروط تؤثر على الالتزام بالشحن والتوزيع.

أ/- شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع: أو شرط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن المراحل السابقة واللاحقة للنقل البحري أي العمليات السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ وهو شرط يقضي بعدم مسؤولية الناقل البحري عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع عند القيام . قبل الشحن . أو بعد وضعها تحت الروافع في الميناء الوصول بعد التفريغ<sup>7</sup> و سوف نعرض لمدى صحة أو بطلان الشرط طبقا للمعاهدات الدولية والقوانين:

**أ - في ظل اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 م:** الشرط الذي يستهدف إعفاء الناقل من أية مسؤولية عن المرحلة السابقة للمرحلة البحرية البحتة أو المرحلة اللاحقة (أي قبل وبعد الدوافع)، يكون صحيحا قانونا في النطاق الذي لا يخالف فيه مبادئ القانون الوطني التي تعود له سيادتها وإعمالا للقرينة المقررة قضاء إذا تعذر تحديد زمان ومكان وقوع الضرر يفترض حصوله خلال المرحلة البحرية البحتة.

<sup>6</sup> قرار المحكمة العليا 169663، المؤرخ 1998/05/16 المجلة القضائية العدد الخاص 1999 ص 78

<sup>7</sup> معوض نادية، مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة 2000، ص 90.



**II- في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978:** وفق أحكام اتفاقية هامبورغ فإن البضائع تكون في عهدة الناقل منذ استلامه لها من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ وهو مسئول عنها في المدة التي تكون فيها في عهده (المادة الرابعة ) كذلك فإن أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا طبقا للمادة 1/ 23 من الاتفاقية ومن ثمة يبدو شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع باطلا بحسبان أنه يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها في الفترة تكون فيها . أي البضائع . في عهده.

**III- في ظل قواعد روتردام 2009:** قواعد روتردام تتعامل مع شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع بشقين:

الشق الأول: يأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري وأكدته المادة 12 حيث حددت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ استلام البضاعة ولغاية تسليمها للمرسل إليه وعليه تقضي نفس المادة بالفقرة الثانية ببطلان جميع الاتفاقات التي تنص على:

- أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقا لبدا تحميلها بمقتضى القانون.

- أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقا لإتمام تفريغها بمقتضى عقد النقل.

الشق الثاني: يسمح بموجب المادة 12 لأطراف عقد النقل بالاتفاق على تحديد وقت ومكان تسلّم البضائع وتسليمها.

**III - في ظل القانون الجزائري والفرنسي:** نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة منذ تكلفة بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه نفس المبدأ بالقانون البحري الفرنسي بشأن مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك البضائع وتلفها منذ استلامه لها حتى تسليمها للمرسل إليه أي منذ استلام الناقل البضاعة من الشاحن في الميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ.<sup>8</sup>

إذا كان نص المادة 29 من القانون البحري الفرنسي قد جرى على بطلان كل شرط مباشر أو غير مباشر يكون محله إعفاء الناقل من المسؤولية المحددة بالمادة 28.

<sup>8</sup> تقابلها المادة 27، من القانون البحري الفرنسي.

بالنسبة للقانون الجزائري فإنه يضيف استثناء المادة 812 من القانون البحري ويسمح لناقل البحري بتحديد المسؤولية عن الفترة السابقة واللاحقة للشحن والتفريغ مما يقع معه شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع صحيحا عن العمليات الواقعة خلال هذه الفترة كالعمليات الخاصة بتحريك البضاعة من الرصيف الميناء إلى المخازن والعمليات القانونية للمناولة المينائية وهو ما يتعارض مع أحكام قضاء المحكمة العليا.<sup>9</sup>

ب/ - شرط الشحن والتفريغ على الصنادل أو قوارب التحميل: قد تتم عمليات الشحن والتفريغ من السفينة، على رصيف الميناء عن طريق استخدام الصنادل أو البراطيم للشحن وللتفريغ في الواقع العملي له أسباب متعددة منها:

1 ( ) قد تكون البنية الأساسية لمنشآت الميناء غير مطابقة للمواصفات اللازمة لاستقبال السفن بمحاذاة الرصيف خاصة سفن الشحن العملاقة.

2 ( ) قد تكون هناك موانع أو سدود طبيعية تمنع السفن من الاقتراب من الميناء كحاجز الرملي الطويل مثلا الميناء الغربي لإفريقيا أمام سواحل الطوغو والبنين وكوت ذي فوار حيث تشكل حائلا صعبا أمام السفن لرسو.

3 ( ) قد يكون هناك تكس للسفن في الميناء يجعل إجراء عمليات الشحن والتفريغ على الميناء مباشر غير من متيسر إلا بعد فترة طويلة فيضطر الناقل البحري الاستعانة بهذه العملية عن طريق مقاول المناولة لتحقيق تفريغ سريع للبضاعة الموجودة على السفينة.<sup>10</sup>

1- في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924: إذ يثور البحث فيها إذا كانت عملية النقل على الصناديل أو قوارب التحميل تدخل في نطاق المرحلة البحرية (من بدء الشحن إلى نهاية التفريغ) من عدمه<sup>11</sup> أي ما إذا كان الشحن يتم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على الصناديل أم في الوقت الذي توضع فيه على ظهر السفينة؟.

<sup>9</sup> قرار المحكمة العليا 153703، المؤرخ 1997/06/24 المجلة القضائية العدد الخاص 1999 ص 56.

<sup>10</sup> لطيف جبر الكوماني، القانون البحري، دار الجامعة، ص 102.

<sup>11</sup> أحمد محمود الحسيني، قضاء النقص البحري، الطبعة الرابعة، منشأة المعارف، 2007 ص 48.

يرى الفقه أنه إذا كانت القاعدة في ميناء التفريغ أن يكون التفريغ على الرصيف فإنه يحرم على الناقل البحري تعديل المسؤولية الملقاة على عاتقه فلا يجوز له اشتراط انتهاء النقل البحري قبل التفريغ على الرصيف بإدراج شرط التفريغ على الصنادل طالما أن الشاحن لم يطلب ذلك في سند الشحن.<sup>12</sup>

إن المرحلة البحرية التي يستظل فيها الشاحن والمرسل إليه . كطرف ضعيف . بحماية أحكام اتفاقية بروكسل والتي ينبغي أن تفسر على أساس التوسع قدر الإمكان من نطاقها باعتبارها الأصل تبدأ منذ انتقال البضائع من على رصيف الميناء سواء إلى السفينة أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى السفينة كذلك تنتهي عند استقرار البضائع على رصيف ميناء التفريغ.<sup>13</sup>

**II- في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ 1978:** في ظل أحكام هذه الاتفاقية حسب الاتفاق الحاصل بخصوص تحديد وقت استلام الناقل للبضائع من الشاحن ووقت تسليمها للمرسل إليه والتحديد في الحالتين متروك لإرادة الأطراف:<sup>14</sup>

فإذا اتفق على أن استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن يكون عند وصول الصنادل محملة بالبضائع إلى جانب السفينة وأن تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ يكون عند تفريغ البضائع من السفينة إلى الصنادل فإن الشرط يكون صحيحا فيما يتضمنه من تحمل الشاحن أو المرسل إليه تبعة الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع وهي على متن الصنادل في طريقها من الرصيف إلى جانب السفينة كذلك وهي في طريقها من جانب السفينة إلى الرصيف.

**III- في ظل قواعد روتردام 2009:** تحدد مسؤولية الناقل البحري من تسلّم البضاعة وتنتهي بالتسليم للمرسل إليه وتقضي المادة الثالثة عشرة الفقرة الأولى بأن مسؤولية الناقل تبقى قائمة حتى في حالة تدخل الطرف المنفذ للقيام بعمليات الشحن والتفريغ وعليه يقع شرط عدم المسؤولية عن الشحن والتفريغ باطلا.

**III - في ظل القانون الجزائري والفرنسي:** الحكم في القانون الفرنسي الصادر في 18/06/1966 بالنسبة للشرط هو ذات الحكم المقرر في اتفاقية هامبورغ، إذ القانون البحري الفرنسي، شأنه شأن الاتفاقية يجعل الناقل مسؤولا عن البضائع منذ استلامه لها من الشاحن حتى تسليمها للمرسل إليه إلا أنه يترك للأطراف تحديد لحظة استلام الناقل للبضائع ولحظة تسليمها طالما أن الأولى لا تتراخى إلى ما بعد الشحن والثانية لا تسبق التفريغ.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> مستاري (فاطمة)، مهام و مسؤوليات عامل الشحن و التفريغ في المواني، مجلة القضائية، العدد الخاص 1999 ص 70

<sup>13</sup> أحمد محمود الحسيني، المرجع السابق، ص 48.

<sup>14</sup> حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، منشأة المعارف، 1998، ص 29.

<sup>15</sup> أحمد محمود الحسيني، المرجع السابق، ص 48.

القانون الجزائري أورد المبدأ العام أن الناقل مسؤول منذ تكلفه إلى غاية تسليمه البضاعة للمرسل إليه فكل شرط يخالف ذلك يعتبر عديم الأثر بالرجوع للاستثناء الوارد بالمادة 812 فإنها تسمح بإبعاد مسؤولية الناقل البحري عن بعض عمليات المناولة المينائية المتعلقة بالعمليات السابقة لشحن واللاحقة للتفريغ مع غموض تعريف واضح جامع لمفهوم التفريغ فإن الأمر يطرح أكبر إشكال حالة استعمال صندل مقال المناولة المينائية قصد الشحن والتفريغ فهل عملية تفريغ البضاعة على ظهر الصندل قد نقلها لرصيف الميناء تعتبر بذاتها المرحلة اللاحقة للتفريغ؟.

بالرجوع إلى موقف القضاء الجزائري وبالخصوص المحكمة العليا وتحليل نصوص القانون البحري الجزائري فإنه ما دامت البضاعة تواجه مخاطر البحر فلا تعد مفرغة فعلية وضع البضاعة على ظهر الصندل ما هي إلا وسيلة من وسائل التفريغ الخاصة بالبضاعة قصد مناولتها للوصول إلى ظهر الرصيف المينائي.

**ج- شرط تسليم تحت الروافع:** من أشهر الاشتراطات الواردة بسندات الشحن دأب الناقلون البحريون على إدراجه رغبة منهم لتحرر من المسؤولية في أقرب وقت. وقد أثار هذا الشرط مشكلات قانونية كثيرة خاصة في فرنسا انطلاقا من سنة 1912 من ناحية مدلوله القانوني والآثار المترتبة عليه.

16

وتحليل الشرط وفق ذلك التفسير يبين معه أنه علاوة على ما يتضمنه من تحمل البضاعة مخاطر المناولة أي إلقاء عبء الشحن والتفريغ على الشاحن أو المرسل إليه فإنه يتضمن تحمل الأطراف الأخيرة مصاريف عملية الشحن والتفريغ طالما أنهما يلتزمان وفقا للشرط بالقيام بالعملية.

**I- في ظل اتفاقية بروكسل 1924:** في ظل أحكام اتفاقية بروكسل التي جعلت عمليتي الشحن والتفريغ الخاص بالبضائع من بين التزامات الناقل البحري فإن شرط التسليم تحت الروافع في التفسير المعطى له بأنه يجعل الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن والمرسل إليه يضحى باطلا بوصفه معفيا للناقل من بعض التزاماته.

**II- في ظل اتفاقية هامبورغ 1978:** وفقا لأحكام اتفاقية هامبورغ فإن الشرط في التفسير الأول المعطى له (تحت الروافع على ظهر السفينة) يعتبر باطلا إذ مؤداه أن الشاحن هو الذي يقوم بالشحن وأن المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغ البضاعة حال أن قيام الناقل بعملية الشحن والتفريغ في ظل أحكام الاتفاقية أمر يتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على ما يخالفه إلا أن الشرط وفق التفسير الثاني (تحت

<sup>16</sup> تنص المادة الأولى من قانون 04/02/1936، كالاتي " بتسليم الناقل للبضاعة تحت الروافع في ميناء القيام، وحتى تسليمها للمرسل إليه تحت الروافع في ميناء الوصول.

الروافع على الرصيف) يعدو صحيحا حيث يفسر على أن اتفاق بين الناقل والشاحن على أن استلام الناقل للبضائع من الشاحن وتسليمها إلى المرسل إليه يكون على الرصيف تحت الروافع وأيا كان تفسير الشرط بعد ذلك فإنه يكون صحيحا في شقه الخاص بجعل مصاريف الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

**III- في ظل قواعد روتردام 2009:** في ظل أحكام قواعد روتردام التي جعلت عمليتي الشحن والتفريغ الخاص بالبضائع من بين التزامات الناقل البحري فإن شرط التسليم تحت الروافع في التفسير المعطى له بأنه يجعل الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن والمرسل إليه يضحى باطلا بوصفه معنيا للناقل من بعض التزاماته إلا أن المادة الثالثة عشرة الفقرة الثانية تسمح بمخالفة ذلك حالة الاتفاق عليه مسبقا بسند الشحن أما أثر الشرط الخاص بجعل مصاريف عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه يبقى صحيحا.

**III - في ظل القانون الفرنسي والجزائري:** حكم الشرط التسليم تحت الروافع في القانونين يتطابق مع الحكم السابق الذكر في ظل اتفاقية هامبورغ.

**(د) - شرط التفريغ التلقائي:** يسمى هذا الشرط بشرط التفريغ التلقائي والذي يعرف في الفقه الأنجلوساكسوني « L'ondon Clause » وهو الشرط الذي يمكن الناقل من تفريغ في غياب المرسل إليه باسم ومسؤولية وتحت نفقة الأخير<sup>17</sup> ثمة صيغ عديدة لهذا الشرط تدرج في سندات الشحن تدرج من أن الوكالة معطاة للناقل أو الربان لاختيار مقاول المناولة إلى أن التفريغ يتم بواسطة الناقل أو مقاول المناولة من اختياره في مثل هذه الحالة الأخيرة ثمة وكالة في الواقع من الشاحن للناقل لاختيار مقاول المناولة لحساب المرسل إليه.

### المطلب الثاني: صحة الاتفاق بالنسبة للعمليات القانونية للمناولة:

جاءت المادة 81 من المرسوم 1966 وأتاحت للناقل ولذوي الشأن إمكان الاتفاق مسبقا في عقد النقل من خلال شروط سند الشحن على تسليم البضاعة إلى مقاول متخصص في ميناء الوصول ليتولى استكمال باقي الإجراءات المطلوبة وتسليمها للمرسل إليه في النهاية ثم حددت في نهايتها أنه "حيث يكون الناقل قد كلف من صاحب الشأن في التعاقد مع المقاول فإنه يجب عليه إخطار المقاول بذلك".

<sup>17</sup> حمدي كمال، المرجع السابق ص 68

## الفرع الأول: الشروط القانونية:

أ/- توافر اتفاق مسبق في عقد النقل البحري المبرم أساسا بين الناقل والشاحن من خلال الاشتراطات التي يتضمنها سند الشحن يتيح للناقل اختيار مقاول المناولة في ميناء التفريغ لاستلام البضاعة وإنجاز عمليات ما بعد تفريغ لحساب المرسل إليه.

الفقه يستنتج من هذا الشرط وجود وكالة في سند الشحن تتيح للناقل اختيار مقاول المناولة في ميناء التفريغ للقيام بعمليات ما بعد التفريغ لحساب المرسل إليه إلا أن المسألة تقتصر بهذا الشكل لدقة حسب رأينا والتحديد السليم<sup>18</sup> على أية حال فإنه استنادا للمادة 81 من المرسوم ذهب الفقه في فرنسا إلى ضرورة توافر وكالة من الشاحن للناقل من خلال شروط سند الشحن تتيح للأخير إمكانية اختيار مقاول المناولة لتنفيذ عمليات ما بعد التفريغ لحساب المرسل إليه ولم يحدد النص شكلا معيناً للوكالة.<sup>19</sup>

بل أن المحكمة التجارية لمرسيليا في حكمها المؤرخ 1971/07/09 محكمة أكس بتاريخ 1972/06/13 قد ذهبت إلى أبعد من ذلك عندما قررت في دعوى يطلق عليها "Emma Mathenetis" أن "البند الثامن من سند الشحن يتضمن شرط التفريغ التلقائي وتحديد مسؤولية الناقل البحري هذا في حدود المرحلة البحرية الخالصة من النقل فحسب.

أما البند العاشر فقد جاء فيه أن عمليات تخزين وحراسة البضاعة قبل الشحن وبعد التفريغ سوف تتم لحساب وتحت المسؤولية الكاملة للشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال ولا يسأل الناقل أو أي من تابعيه عن هذه العمليات" و عليه على حد قول محكمة استئناف أكس فإن ثمة وكالة ضمنية يمكن استخلاصها من هذا الشرط الأخير تتيح للناقل استنادا إلى المادة 81 من المرسوم أن يختار مقاولا للقيام بعمليات ما بعد التفريغ للمرسل إليه.<sup>20</sup>

ب/- الإخطار المؤدي لعلم مقاول المناولة أوجب القانون شرط ثاني حتى يمكن تقرير تسليم البضاعة من خلال الناقل البحري مقاول المناولة ليقوم بعمليات ما بعد التفريغ لحساب المرسل إليه وهذا الشرط يقضي بضرورة إخطار المقاول بأنه يقوم بعملياته لحساب المرسل إليه وليس لحساب الناقل وهو شرط ليس محل شك تؤكد المحاكم الفرنسية بصفة دائمة على ضرورة توافره.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، منشأة المعارف، ص 58.

<sup>19</sup> - مستاري فاطمة، المرجع السابق ص 70

<sup>20</sup> كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 1994، ص 315.

<sup>21</sup> عباس مصطفى مصري، المرجع السابق، ص 70.

الهدف من هذا الإخطار هو توافر علم المقاول بشخصية من ينفذ العمليات لحسابه وأمام من تتعد مسؤوليته ومن له حق رفع دعوى مباشرة ضده، إذا ما حدث للبضاعة نقص أو تلف أثناء قيامه بعملياته وقد سبق وأوضحنا أن المادة 52 من القانون البحري الفرنسي قد قررت مبدأ عام مؤداه أن مقاول المناولة يعمل لحساب من يطلب خدماته<sup>22</sup>، مسؤوليته لا تقوم إلا اتجاه هذا الأخير وهو الذي له فقط أن يرفع ضد المقاول دعوى مباشرة بالمسؤولية إن كان لذلك محل وجاءت المادة 81 من المرسوم لتضع حدود للمبدأ العام.

لكن ذات المحكمة عادت في حكمها بتاريخ 1971/07/09 إلى تفسير أكثر دقة عندما قررت في منطوق حكمها أن: "مجرد وجود عرف ساري في ميناء الوصول بأن عمليات ما بعد التفريغ تتم لحساب المرسل إليه وأن فواتير هذه العمليات ترسل لهذا الأخير لتسديد قيمتها للمقاول مجرد ذلك لا يمكن الاستناد إليه للقول بتوافر علم المقاول بأنه يقوم بتنفيذ عملياته لحساب المرسل إليه وبالتالي فإن شرط الإخطار المقرر بهذه المادة يكون منتفيا.<sup>23</sup>

في ذات المعنى صدر حكما لمحكمة التجارية لمرسيليا بتاريخ 1977/03/01<sup>24</sup> حيث ذهب إلى الاعتراف بصحة وقانونية الإخطار الضمني الذي يمكن استظهاره من وقائع الدعوى وظروف الحال بما يؤكد أن المقاول قد توافر علمه بأنه يقوم بعملياته في ميناء التفريغ لحساب المرسل إليه.<sup>25</sup>

**الفرع الثاني: أثر تخلف الشروط القانونية:** التساؤل الذي يفرض نفسه فيما يتعلق بالموضوع محل البحث، ما هو الأثر القانوني المترتب على تخلف الشروط الواردة بالمادة 81؟ وبعبارة أخرى ما هو أثر تقرير قاضي الموضوع بأنه ليس ثمة وكالة تتيح للناقل اختيار المقاول التفريغ لحساب المرسل إليه في ميناء الوصول أو بأن إخطار المقاول لم يتم قانونا؟.

أجمع الفقه والقضاء في فرنسا على أن الناقل البحري في هذه الحالة يكون هو المسؤول بصفة مباشرة تجاه المرسل إليه عن أية أضرار أو تلفيات يمكن أن تلحق بالبضاعة بالتطبيق المادة 27 من القانون البحري الفرنسي ويمتنع على المرسل إليه الرجوع على المقاول بأية دعوى مباشرة استئناف باريس (1976/10/24).<sup>26</sup>

<sup>22</sup> - بوعروج (حسان)، مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، المجلة القضائية، العدد الخاص 1999 ص 56 .

<sup>23</sup> - مستاري فاطمة، المرجع السابق ص 70

<sup>24</sup> كمال حمدي القانون البحري، المرجع السابق، ص 315.

<sup>25</sup> - مستاري فاطمة، المرجع السابق ص 72

<sup>26</sup> كمال حمدي القانون البحري، المرجع السابق 315.

يرى الفقه أن "التسليم إلى المرسل إليه لا يكون قد تم على وجه قانوني ذلك أنه لا يوجد شرط صريح في سند الشحن يتيح للناقل اختيار مقاول المناولة في ميناء التفريغ وتسليمه البضاعة لحساب المرسل إليه، لذا فإن مسؤولية الناقل البحري تظل قائمة ولا يكون النقل قد انتهى".

الجدير بالذكر أن المرسل إليه يفضل في أغلب الأحوال أن يقيم دعواه ضد مقاول المناولة وليس ضد الناقل البحري بالرغم أن القانون البحري الفرنسي والجزائري قد أورد أحكاما لكل من الناقل البحري ومقاول المناولة مما قد يحمل كل الاعتقاد بأنه يستوي عند المرسل إليه الرجوع بدعوى المسؤولية على هذا أو ذلك.

ففي موانئ البحر المتوسط يغلب أن يقوم بوظائف وكيل السفينة ووكيل الحمولة وعمليات المناولة المينائية شخص واحد أو مؤسسة واحدة حيث تباشر عمليات تسلّم البضاعة وفحصها وحراستها وتسليمها للمرسل إليه من جهة واحدة تعمل لحساب الناقل البحري، وفي نفس الوقت لحساب المرسل إليهم الذين يقدمون لها قائمة الخاصة بكل منهم وهذا هو المعمول به في الجزائر رغم إقرار مبدأ المنافسة في مجال النشاطات المينائية إلا أنه لازلت لحد الآن المؤسسات المينائية العمومية تشرف على مختلف النشاطات والخدمات المينائية.

أما في موانئ الشمال وهي الموانئ التي تطل على بحر المانش والمحيط الأطلنطي فإن المقاولين الذين يعملون بها في أغلب الأحوال يقومون بتسلم البضاعة بعد مناولتها ثم فحصا على الرصيف وحراستها ونقلها للمخازن لحساب السفينة على أساس عقد المناولة المينائية المبرم بينهم وبين المجهز وهذا ما أدى بجانب من الفقه الفرنسي إلى المناداة بضرورة إلغاء المادة 81 من المرسوم استنادا إلى أنها تتطوي على شروط عملية وتتسم بالتكلف مما يتعارض ومتطلبات التجارة البحرية.<sup>27</sup>

### الفرع الثالث: وضع المسألة بالنسبة للقانون الجزائري:

فصل المشرع الجزائري بين العمليات المادية والقانونية للمناولة المينائية، لكن ليس بنفس الوضوح القائم في القانون الفرنسي، إذ رأينا أن المشرع الفرنسي حين فصل بين العمليتين وضع لهما ضوابط وهو ما تم التعرض إليه من خلال المادة 80، 81 من المرسوم، عكس المشرع الجزائري الذي كان تدخله ناقصا يطرح مستقبلا نزاعات أكبر بخصوص العمليات القانونية التي تعتبر خارج المرحلة البحرية للنقل طبقا للمادة 812 من القانون البحري والتي تسمح للناقل البحري والشاحن على الاتفاق طبقا لمبدأ الحرية التعاقدية عن جميع العمليات اللاحقة للتفريغ إلى غاية التسليم للمرسل إليه.

<sup>27</sup> كمال حمدي عقد الشحن، المرجع السابق ص 48.



الملاحظ على هذا الاستثناء يتعارض مع التوجه التشريعي البحري بخصوص عقد النقل البحري في

عدة نقاط:

(1)- إذ أن المشرع يتبنى صراحة مبدأ وحدة عقد النقل البحري وعليه فإن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تكلفه بها لغاية تسليمها للمرسل إليه ومعنى ذلك بطلان أي اشتراط عقد يعفي أو يحدد مسؤولية الناقل البحري عن هذا الالتزام وهذا ما أقرته المادة 811 ببطلان جميع الاشتراطات التي تمس هذا المبدأ بما في ذلك أي مساس بمبدأ المادة 802.

فالمادة 811 صراحة إنقاص من التزامات الناقل البحري والبضاعة بين يديه وهو نفس الاتجاه التي تبنته المحكمة العليا يمنعا أي اتفاق يمس مبدأ وحدة عقد النقل البحري حيث أقرت صراحة أن "الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تكلفه بها خلال فترة الشحن، وأثناء النقل البحري وأثناء عملية التفريغ ولغاية تسليمها للمرسل إليه" موقف المحكمة العليا يبقى ملازم لنص المادة 802 من القانون البحري بأن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تقل عن نص المادة.

(2)- الملاحظة الثانية أن المشرع الجزائري يعود ليتناقض مع نفسه بخصوص تعريفه لمفهوم التسليم إذ جاء نص المادة 2/739 بأن "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم بموجبه الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني... ما لم يتفق على خاف ذلك في وثيقة الشحن".

من خلال نص المادة نستخلص أن المشرع يسمح بتسليم البضاعة لغير المرسل إليه (ممثله القانوني) لكن نرى أن المادة غامضة لم تعرف من هو ممثل المرسل إليه، هل هو مقاول المناولة، مقاول التشوين وكيل الحمولة؟ لكن يمكن تطبيق هذا النظام حالة قيام مقاول المناولة المينائية بالجمع بين صفة مقاول المناولة وصفة وكيل السفينة أو وكيلًا للحمولة حسب مقتضيات طلب الخدمة.