

## مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية -

شيخي محمد امين<sup>(1)</sup>

### مقدمة

يلعب عقد النقل البحري دورا أساسيا في التجارة الدولية. ذلك أنه يعد أحد الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية، و يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى « البحري و الجوي والنهري » في نقل التجارة العالمية حيث أنه يمثل حوالي 85% من حجمها الإجمالي، و غالبا سيبقى النقل البحري على وضعه المتميز هذا نظرا لقدرة وسيلته على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، و كذا ما تتميز به من سعة إستيعابية تمكنها من استقبال البضائع المختلفة الانواع و الأحجام خاصة البضائع المحوأة منها و نقلها إلى موانئ العالم، يضاف إلى ذلك إلى أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن .

و غالبا ما يتم النقل في ضوء عقد يبرم بين مالك البضاعة و الناقل ليجسد هذا العقد ورقة تعد من أهم الأوراق التي تنظم هذه العملية و هي سند الشحن و يلقي هذا السند بمجموعة من الالتزامات على عاتق الشاحن كما يلقي بمجموعة من الالتزامات على عاتق الناقل أهمها هو نقل البضائع و تسليمها في الزمان و المكان المتفق عليه، حيث يكتسي إلتزام الناقل بتسليم البضائع في الميعاد المحدد أهمية كبيرة نظرا لإشباع الأسواق العالمية و كثرة المبادلات التجارية مقابل التطور الكبير في مجال الملاحة البحرية، و بالتالي فإن عدم مراعاة الناقل لتسليم البضائع في الميعاد المحدد حتما سيرتب ضرا اقتصادي للمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، فهذا الأخير كان محل تباين بين الأنظمة التشريعية و الإتفاقيات الدولية، فهناك من إعتبر تسليم البضائع في الوقت المحدد او المعقول من بين الالتزامات الجوهرية ملقى على عاتق الناقل البحري، و إذا أخلفه من دون شك سيؤدي إلى إثارة مسؤوليته، غير أن البعض لم يأخذ بعين الإعتبار مسألة التأخير في تسليم، هذا الأخير هو الذي دفعنا إلى طرح الإشكال التالي، ما هي النصوص القانونية القابلة للتطبيق في موضوع التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع؟ و ما هي الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الناتجة عن التأخير؟ و ما مدى إعفائه من المسؤولية او تحديدها اذا ما تقررت مسؤوليته؟

أولا : مفهوم التأخير و موقف التشريعات و الإتفاقيات الدولية من موضوع التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع

إن معرفة مفهوم التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري للبضائع له أهمية بالغة في البحث عن النظام القانوني المطبق عليه، و بالتالي التوجه إلى البحث عن هذا الموضوع في مختلف التشريعات و

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحر و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

الاتفاقيات الدولية ، و هذا ما سنحاول أن نشرحه اولا مفهوم التأخير في عقد النقل البحري للبضائع وثانيا النصوص القانونية المطبقة على التأخير .

## 1\_ مفهوم التأخير في التسليم في عقد النقل البحري :

يفرض عقد النقل البحري ، التزامات تجاه كل من الشاحن و الناقل ، ومنين اهم التزامات الناقل هي التكفل بالبضائع من ميناء الشحن و نقلها نحو ميناء الوصول و تسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد ، و بالتالي فإن إلتزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول و إنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على النحو لا يضر بمصالحه ، مع العلم أن لمد إنجاز النقل البحري أهميتها البالغة ، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإن صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطا في أسعارها ، إذ لا شك في إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير.

و من جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفة تحتم عليه تسليم البضائع في الميعاد محدد ، و يؤدي تأخير الناقل في تسليمها إليه فسخ الصفقة مع ما قد يقترن بالفسخ من رجوع المشتري على المرسل إليه البائع بالتعويض ، بالإضافة إلى ذلك أن هناك من البضائع ما يكون معرضا للتلف إذا لم يتم إستهلاكها في زمن محدد ، و إن لم يؤدي التأخير في تسليم البضاعة إلى تلفها فهو على الأقل يستنفذ قدرا من مدة صلاحية هذه البضاعة مما يصعب التصرف فيها بالبيع.<sup>(1)</sup>

من خلال ما ذكرناه يمكن تحديد المقصود بالتأخير بأنه مجاورة الميعاد المتفق عليه أو المعقول ، أو بعبارة أخرى عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري ، أو في الميعاد الذي يستغرقها الناقل العادي ، إذا لم يوجد هناك إتفاق على وقت تسليم البضاعة.<sup>(2)</sup>

و عليه فإن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع نجد فيه حالتين لا بد من أن نميز بينهما **الحالة الأولى :** هو تأخير تسليم البضاعة عن الموعد المتفق عليه او المحدد بين الأطراف ، و نجدها غالبا في عمليات النقل بخطوط الشحن منتظمة ، أين يكون محدد و معروف أجل التسليم.

**الحال الثانية :** هو عند عدم تحديد موعد متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة وصول البضاعة عند الفترة الزمنية اللازمة لنقلها إلى ميناء الوصول حيث يتم اللجوء إلى العرف البحري المتبع في الميناء لتحديد المدة اللازمة لإيصال البضاعة.<sup>(3)</sup>

و بالتالي فإن التأخير في تسليم البضائع للمرسل إليه في عقد النقل البحري سيلحق بدون شك ضرر نتيجة هذا التأخير ، و خاصة الضرر الاقتصادي المتمثل في فوات فرص ربح و تحمل ما لحقه من خسارة ، مما يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل البحري ، و لكن السؤال المطروح ، ما هي النصوص و الاتفاقيات المطبق على التأخير

1 -هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ،2001، ص 269 .

2 -عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2011 ، ص 130 .

3 -كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1995 ، ص 74 .

في التسليم في عقد النقل البحري ؟

## 2\_ موقف الاتفاقيات و التشريعات الدولية حول النصوص القانونية المطبقة على التأخير:

- طبيعة الحال فإن دراسة القواعد القانونية المطبق على التأخير في عقد النقل البحري تستوجب منا البحث في ثنايا الإتفاقيات الدولية التي خصت بتنظيم عقد النقل البحري و كذا التشريعات الداخلية التي إستمدت أحكامها من تلك الاتفاقيات.

### أ\_ تطبيق إتفاقية بروكسل عام 1924 و تعديلاتها على التأخير في النقل البحري للبضائع :

- إتفاقية بروكسل هي إتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924<sup>(1)</sup>، عرفت هذه الإتفاقية انضمام عدد كبير من الدول إليها ، و من بينها الجزائر<sup>(2)</sup>، وبالتالي فإن تطبيق الإتفاقية على التأخير في التسليم و إقرار مسؤولية الناقل عنها من عدمه وجد اختلافًا كبيرًا من جانب الفقه و القضاء ، فوجد أن البعض إعتبر أن الإتفاقية لا تطبق على حالة التأخير ، و إنما إكتفت بتقرير مسؤولية الناقل البحري على الهلاك و الخسارة فقط ، أما البعض الآخر فرأى عكس ذلك أنه يمكن تطبيقها على التأخير و بعبارة أخرى إقرار مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير .

**الرأي الأول:** إعتبر أنصار هذا الإتجاه أنه لا يمكن في أي حال من الأحوال تطبيق نصوص الإتفاقية على مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري<sup>(3)</sup> ، و مرد ذلك أنه لم يرد أي نص في معاهدة يشير إلى إنطباق تأخر الناقل البحري في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه على نصوصها و أن كل ما ورد في المعاهدة هو تعبير « الهلاك او الخسارة» او تعبير « التلف أو الأضرار» و ذلك في المادة 3 من الفقرة السادسة وفي المادة 4 فقرة اولى و الثانية و ثالثة و رابعة ، دون أن تفيد بأي عبارة تدل على إنطباق هذا الضرر الناجم عن التأخير على نصوصها.

و لا شك أن عدم نص الإتفاقية على حالة التأخير يرجع إلى حدة المخاطر التي يتعرض لها الناقل البحري بإعتبار أن شركات الملاحة البحرية كانت تعتمد على سفن بسيطة و غير متطور لا تستطيع ظبط مواعيد إقلاعها و وصولها نظرا لتواضع ظروف الملاحة البحرية آنذاك ، هذا ما دفع بالإتفاقية إلى حماية الناقلين على حساب الشاحنين ، و عدم إخضاع مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في التسليم بشكل صريح في نصوصها.

1 -إتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد نظام سند الشحن ، و لها بروتوكولين معدلين لها ، الأول موقع بتاريخ 1968-02-23 بروكسل و يتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 و الثاني موقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 و دخل حيز التنفيذ في 17 فيفري 1984

2 -انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 71-24 ، المؤرخ في 2 مارس 1964 ، ج.ر. ، رقم 28 لسنة 1964.

3 -بسام عاطف المهتار ، معاهدة بروكسل و تعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن ، منشرات الحلبي الحقوقية ، ط1، لبنان، 2006 ، ص 174 .

**الرأي الثاني :** ذهب أصحاب هذا الرأي أن إتفاقية بروكسل تنظم مسؤولية الناقل عن الضرر بسبب التأخير و حجتهم في ذلك أنه يجب تفسير نصوص الاتفاقية تفسيراً موسعاً و ليس تطبيقاً مثل ما رأى أنصار الإتجاه الأول ، و بالتالي فالمادة 4 ذكرت فيها عبارة «الهلاك أو التلف «متبوعة بعبارة «الضرر اللاحق بالبضاعة » إذ لا بد من تفسير هذه المادة على أن كل ضرر يتعرض له الشاحن يستوجب مسؤولية الناقل .

إذ أن الضرر الاقتصادي الذي يعرض له الشاحن يدخل ضمن الضرر الذي يتعلق بالبضاعة. و من هذا المنطق يمكن القول بتطبيق الإتفاقية على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في التسليم .

زيادة على ذلك ، فإن الإنتقاد الموجه لأنصار الرأي الأول انه من الغير الممكن التسليم بأن يحتفظ الناقل بحق التسليم البضاعة كما يشاء و بالتالي فعقد النقل البحري للبضائع من دون شك سيفقد تلك الخصوصية و الروح التي يتميز بها عن أنماط النقل الأخرى ، فمن غير الممكن ترك للناقل البحري الحرية الكاملة في تسليم البضاعة لما له من تأثيرات على التجارة الدولية ، فلا شك أنه يخالف روح عقد النقل البحري كما عبر عن ذلك الأستاذ Achard بقوله :

Il parait difficile d'admettre que le transporteur puisse réserver le droit de livrer ces marchandises quand t'il voudroit , en dehors de tout de délai incombant normalement à un transporteur diligent et soigneux .<sup>(1)</sup>

### ب\_ تطبيق إتفاقية هامبروغ 1978 على التأخير في عقد النقل البحري :

بالرجوع إلى إتفاقية هامبروغ،<sup>(2)</sup> نجدتها تحصر مسؤولية الناقل البحري في الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها ، من خلال المادة 5/ فقرة الأولى و بالتالي نجدتها تنص صراحة على مسائلة الناقل البحري عن الخسائر الاقتصادية الناتجة عن التأخير في التسليم ، و قد عرفت المادة 5 فقرة الثانية من الإتفاقية على مفهوم التأخير بقولها « 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 وجود إتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة »<sup>(3)</sup>.

يتبين من هذا النص أنه في حالة الإتفاق على موعد لتسليم البضائع يكون هناك تأخير من قبل الناقل إذا لم يسلم البضائع في الميناء المقصود إلى صاحب الحق بإستلامها في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل صراحة ، أما إذا لم يتفق على ميعاد المتفق عليه في عقد النقل فليس معنى ذلك أن الناقل أصبح حراً من كل قيد

1 -Raymand Achard , La responsabilité resultant du retard dans le transport international de marchandises par mer , B.M.F , 1990, P 669 .

2 -تتعلق بنقل البضائع بحراً الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ و التي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 01 ديسمبر 1992 .

3 -محمد عبابنة ، أحكام عقد النقل - النقل البحري- النقل البري- النقل الجوي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، ط1، عمان ، 2015،ص103 و 104.

من حيث وقت التسليم ، فعليه أن يسلم البضائع في الوقت المعقول المتطلب من ناقل يقظ<sup>(1)</sup>، و المعيار في ذلك هو معيار موضوعي عام أي أن يقاس وضع الناقل محل البحث بناقل عادي في ظروف مماثلة لعملية النقل ، و يعود تقدير ذلك إلى قاضي الموضوع ، لأن مسألة مسألة واقع ترتبط بتحديد الميعاد المعقول الذي كان واجبا فيه على الناقل تسهم البضائع<sup>(2)</sup>.

و تعد البضائع هالكة إذا لم تسلم خلال 60 يوما التالية لانتهاء ميعاد التسليم و هذا ما أكدته المادة 5 فقرة الثالثة من الإتفاقية<sup>(3)</sup>.

و بالتالي فإن إتفاقية هامبروغ في الحقيقة أعادت التوازن العقدي بين طرفي عقد النقل البحري مقارنة بمعاهدة بروكسل التي لم تتناول إلا المسؤولية عن الهلاك أو التلف فحسب في حين إستبعدت مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع ، رغم ما وجدته من إختلاف في وجهات النظر حول إمكانية تطبيقها من عدمه .

### ج.تطبيق إتفاقية روتردام سنة 2008 على التأخير في عقد النقل البحري :

تعرف هذه الإتفاقية بإتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا ، أو جزئيا « قواعد روتردام 2008 »<sup>(4)</sup>، الميزة التي جاءت بها هذه الإتفاقية هو عدم إشتراطها أن يكون النقل البحري كليا ، يمكن أن يتضمن عقد نقل عمليات أخرى سواء برية أو نهريّة أو جوية أو بسكة الحديدية، أي جاءت تزامنا و الحاجة إلى تنظيم النقل المتعدد الوسائط .

و لم تختلف هي الأخرى عن إتفاقية هامبروغ ، و نظمت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها و كذلك التأخير في تسليمها من خلال المادة 17 فقرة واحد منها<sup>(5)</sup>.

و حددت الإتفاقية مفهوم التأخير في التسليم من خلال المادة 21 منها بقولها « يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها » و بالتالي فيعتبر الناقل قد تأخر في تسليم البضائع في المكان المقصود عن الوقت المتفق عليه في عقد النقل ، فإن لم يكن ثمة إتفاق على وقت التسليم في تفاصيل العقد و لا على مكانه فالوقت و المكان الذي يعتد بهما هما الوقت و المكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما ، أي في الفترة المعقولة ، و يعود تقدير هذه الفترة لقاضي الموضوع يقررها بالقياس إلى معيار موضوعي و هو الناقل العادي و الفترة المتطلبة لتسليم التي

1 - يقصد بالناقل اليقظ هو الناقل العادي متوسط الحرص و الذكاء .

2 - وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2011 ، ص 225 .

3 - نصت الفقرة الثالثة من المادة 05 من الاتفاقية هامبروغ على : « للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن الهلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم على الوجه الذي تقتضيه المادة 40 في خلال 60 يوما على إنتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المعاهدة .»

4 - تم توقيع هذه الاتفاقية في مدينة روتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2011 لذلك سميت بقواعد روتردام ، و إعتبر النصاب القانوني لدخول الاتفاقية حيز النفاذ هو 20 دولة ، و إلى حد الآن 3 دول فقط صادقت عليها ، على أن الجزائر لم تنضم إلى هذه الإتفاقية .

5 - نصت المادة 17 فقرة واحد من إتفاقية روتردام على أنه : « يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك البضائع أو تلفها و كذلك التأخير في تسليمها .»

يتوقع أن يسلم فيها الناقل العادي البضائع هي التي يعتد بها مع الأخذ بالحسبان أحكام العقد و العادات و الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة و ظروف النقل<sup>(1)</sup>.

و لكن لا بد أن تشير بأن معاهدة روتردام لم تأخذ بقرينة الهلاك الحكمي عند عدم تسلم البضائع خلال مهلة معينة بخلاف معاهدة هامبورغ، التي إعتبرت أنه يجوز المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع بإعتبارها هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما من الوقت المحدد للتسليم .

#### د) تطبيق القانون البحري الجزائري على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

المشرع الجزائري من خلال القانون البحري<sup>(2)</sup>، هو الآخر أخذ بالضرر الإقتصادي الناجم عن التأخر في تسلم البضاعة المنقولة بحرا للمرسل إليه، ضمن قواعده و إن لم ينص ضمن المادة 02 عن حالة التأخير في التسليم كصورة من صورة إقرار مسؤولية الناقل البحري، بل إكتفى بتبيان ذلك من خلال النصوص القانونية في المواد 771 و 775 و 805 من القانون البحري، إذ نصت المادة 771 على حالة التأخير في تسليم البضاعة عند استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري على أنه « يحق للناقل الإختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعنية وصالحة للقيام بالفعل المتفق عليه بدون تأخير » و يتضح من النص السابق أن الناقل مسؤول عن كل تأخير في تسليم البضاعة و أنه في حالة إستبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى، يجب أن لا يؤثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضاعة، كما أن المادة 805 فقرة واحد من القانون البحري الجزائري المستوحاة من إتفاقيات هامبورغ<sup>(3)</sup> تنص على أنه: «...عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع...»

و عليه فإن المشرع الجزائري فرق بين حالتين من التأخير في التسليم الحالة الأولى وهي حالة الإتفاق على ميعاد محدد يتم فيه التسليم، و يكون الإتفاق إما صراحة أو ضمنا، المشرع الجزائري أورد نضا عاما في ذلك خلافا لإتفاقية هامبورغ التي إشتطت أن يكون الإتفاق صريحا أما الحالة الثانية فهي حالة عدم النص على ميعاد محدد فعلى الناقل البحري هنا التسليم في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة و بالتالي فإن المعيار المعقول يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا<sup>(4)</sup>.

يعني أنه ينبغي على الناقل الالتزام بالحرص و هذا الحرص يشير إلى ضرورة تحري الناقل كلما ينبغي عليه القيام به كمتخصص في هذا النطاق و ليس مجرد أداء عاديا يتصور أن يؤتبه ناقلا معتادا الخبرة،

1 \_ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 365 و 366

2 -الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، ج رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون 98-05 ج ر رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998 .

3 -إستلهم المشرع الجزائري في القانون البحري المادة 805 منه من المادة 5 فقرة أولى من إتفاقية هامبورغ .

4 -عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري - دراسة مقارنة- مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008-2009، ص 22 و 23 .

فالمشرع الجزائري وفق إلى حد كبير في وضع معيار موضوعيا و ليس ذاتيا .

و بالتالي فإن المشرع الجزائري أقام التوازن العقدي بين مصلحة الشاحن و الناقل في مسألة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع و إعتبر أن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع موجبا لمسؤولية النقل البحري .

**و-تطبيق القانون التجاري البحري المصري على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع :**

لقد تعرض القانون التجاري البحري المصري<sup>(1)</sup> لحالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع و ذلك من خلال المادة 240 فقرة واحد إلى إعتبر الناقل مسؤولا عن التأخير في تسليم البضائع إلى من له الحق في تسليمها<sup>(2)</sup>، و بذلك فالمشرع المصري أخذ بالإتجاه الذي ذهبت إليه إتفاقية هامبورغ بإعتباره منظما إليها و أضافت نفس المادة في الفقرة الثانية بقولها :«يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم ، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة ، إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق » و يتضح من ذلك أن التأخير يكون في حالة إذا أهمل الناقل مراعاة الميعاد المتفق عليه لحدوث التسليم فعندما يتفق الاطراف 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 مماثلة و العبرة إنما تكون بالظروف المادية التي تتم فيها عملية النقل.<sup>(3)</sup>

و على ضوء ذلك نرى أن قانون التجارة البحرية المصري لا يختلف كثيرا في مسألة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع 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 و هذا ما ذهبت إليه إتفاقية هامبورغ أيضا ، 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 المصري .

**ه-تطبيق القانون الفرنسي على حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري :**

الجدير بالذكر أن القانون الفرنسي لعام 1936 قد نص على النقل البحري للبضائع مع أنه لم يتضمن نصوصا خاصة تعالج تأخير تسليم البضائع ، و هذا لا يعني عدم إهتمام القانون الفرنسي بذلك بل لقد ثبت العكس ، فالمادة العاشرة من الكتاب الثالث في العنوان الثالث من القانون البحري لعام 1681 تنص على تحمل الربان الخسائر . أما في الوقت الحاضر فإن المادة 27 من قانون 1966/06/18 تنص على أن الناقل هو المسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع ، إلا أنه يجب معرفة مضمون هذا النص ، و ما هي الخسائر التي يشملها أو يطبق عليها ، و كذلك معرفة نص المادة 27 بعد تعديلها في قانون رقم 1966/12/23

1 -القانون التجاري البحري المصري رقم 08 لسنة 1990 الصادر بتاريخ 22 أفريل 1976 .

2 -محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2005 ، ص 249.

3 -عدي أمير خالد ، عقد النقل البحري - قواعد و أحكام - دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 73

، حيث نصت المادة 27 من القانون الفرنسي في مطلعها على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الهلاك و الخسارة ( اللاحقة بالبضائع ) ، منذ أخذها إلى حين قيامه بتسليمها للمرسل إليه ، ثم تعرضت للحالات المستثناه التي يستطيع الناقل الإسناد إليها لدفع مسؤوليته عن الهلاك أو الخسارة .<sup>(1)</sup>

واضح من هذا النص أنه يطبق على الأضرار الناتجة عن تلف البضاعة ، و لكن السؤال المهم ما هو الحكم بالنسبة للأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير ، لأنه وفقا لقانون عام 1966 المطبق و غير المطبق على هذا النوع من الأضرار الناتجة عن التأخير فإن نظام المسؤولية سيكون مختلفا في هذا القانون عنه في القواعد العامة ، و من أجل حل هذه المعضلة يجب أن نسلم بأن المواد ( 27-28 ) من قانون عام 1966 تطبق على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع بما فيها الضرر الاقتصادي ، كما أن نص المادة 32 من نفس القانون جاءت بشكل عام لتتضمن في الواقع جميع الأضرار الناتجة عن التأخير ، لأن عبارة ( بسبب التأخير ) تكفي لتطبيق النص على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير بما فيها الضرر الاقتصادي . و هناك رأي يذهب إلى أن عبارة ( الهلاك أو الخسارة ) جاءت بعدها عبارة ( اللاحقة بالبضائع ) في المادتين ( 27-28 ) و هذا يدل على أن قواعد هذا القانون لم تطبق على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه ، فالخلاصة إذن أن قواعد القانون الفرنسي لا تنطبق على الضرر الاقتصادي<sup>(2)</sup> ، وهذا ما ايدناه بحكم ان المشرع الفرنسي منظم الى اتفاقية بروكسل التي هي بدورها اجتمع الفقه على عدم تنظيم و تطرق نصوصها الى مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم و بالتالي حتما نجد ان المشرع الفرنسي هو الاخر لم ينضم الضرر الناتج عن التأخير في التسليم بحكم انضمامه لها .

و في الأخير نجد أن معظم الأنظمة القانونية تعرضت لبيان حالة التأخير في التسليم في عقد النقل على غرار النقل البحري<sup>(3)</sup> . فالأضرار الاقتصادية الناجمة عن التأخير أصبحت في الوقت الراهن تهدد التجارة الدولية و لذلك كان لا بد من حماية مصالح الشاحنين و تقييد الناقلين بمواعيد محددة في تنفيذ عقد النقل البحري ، فالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في التسليم ، الناقل البحري مسؤول عنه بغض النظر عن ما إذا كانت حالة التأخير منصوص عليها في القانون البحري ، فبالرجوع إلى القواعد العامة التي تحكم العقود نجدها بدون شك تعالج الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في التسليم ، و ما يجب الإشارة إليه أن كلا من المشرع الجزائري و المصري نص على حالة التأخير في التسليم بتنظيمها في القانون البحري و ذلك إعمالا للقاعدة الخاص يقيد العام ، عكس القانون الفرنسي الذي تأثر باتفاقية بروكسل و بالتالي لم يخص بالذكر حالة التأخير في التسليم و بالتالي الرجوع بشأن ذلك إلى القواعد العامة في مسؤولية إذ يجب أن

1 - ملك شقلم ، ناقل البضائع بين المسؤولية و الضرر، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2016 ، ص 340.

2 - حلو عبد الرحمن ، التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع ، مقال منشور في مجلة المنارة ، المجلد 13 ، العدد 8 ، سنة 2007 ، ص 19 و 20.

3 - نجد أيضا أن الإتفاقيات التي عالجت أمهات النقل الأخرى تعرضت لحالة التأخير في عقد النقل ، و من بينها إتفاقية وارسو لسنة 1929 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي و التي تقرر مسؤولية الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير في حالة النقل الجوي للمسافرين و الأمتعة و البضائع و ذلك من خلال نص المادة 19 من الإتفاقية ، كذلك إتفاقية CMR للنقل البري لسنة 1956 نصت عن التأخير في التسليم في المادة 17 منها ، كذلك إتفاقية cotif cim للنقل بالسكة الحديدية هي الأخرى تقرر مسؤولية الناقل في حالة التأخير في نص المادة 16 منها ، أيضا إتفاقية بودابست للنقل بالطرق الملاحية الداخلية هي الأخرى عالجت التأخير من خلال المادة 4 منها .

نفرق بين الحالتين ، فالنص الصريح الموجود في القانون البحري لا يمكن بأي شكل من الأشكال إعفاء الناقل من المسؤولية أو الإشتراط على ذلك على أن تكون مسؤوليته محدودة و هذا ما جاءت به كل من إتفاقية هامبورغ و روتردام على عكس القواعد العامة في العقود التي تحمل الناقل المسؤولية الكاملة عن الضرر بالمقابل تجيز للناقل الإشتراط على إعفائه من المسؤولية .

### ثانيا : مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم:

تعد مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم من الموضوعات الأساسية في الوقت الراهن ، حيث نجد أن جل التشريعات و الإتفاقيات تقر بمسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم على غرار بعضها و لدراسة هذه المسؤولية لا بد علينا أن ندرس الطبيعة القانونية و الأساس الذي تبنى مسؤولية الناقل البحري في ظل هذه النصوص المتناثرة في ثنايا الاتفاقيات و التشريعات الداخلية(1) ثم نتطرق إلى إثبات التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع(2) و نشرح في الأخير مدى إعفاء الناقل البحري من هذه المسؤولية و تحديدها(3).

### 1\_ الاساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع :

إن التشريعات في شأن تحديد طبيعة مسؤولية الناقل بوجه عام تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة و هي ضمان الناقل وصول البضاعة كاملة و سليمة و في الميعاد المحدد و بالتالي فإلتزام الناقل لا يقتصر على إيصال البضاعة و حسب و إنما عليه أن يسلمها في الأجل المتفق عليها حسب الميعاد المتفق عليه ، أو خلال المدة الزمنية المعقولة في عدم الاتفاق على موعد التسليم و المدة المعقولة عادت ما يحدها العرف وفقا لنوع البضاعة و مسار الرحلة .

و الملاحظ أن أساس مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم فنجد أن الفقه اختلف في شأن الأساس القانوني الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل ، فمنهم من ذهب بالقول أن مسؤولية الناقل عن التأخير تقوم على فكرة الخطأ المفترض ، حيث لا يمكن للناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات أنه قام هو و تابعوه بإتخاذ التدابير اللازمة لمنع التأخير أو أنه لم يكن في إستطاعتهم إتخاذ التدابير اللازمة ، أو إقامة الدليل على وجود سبب أجنبي لايد له فيه كحالة الحرب و ما صاحبها من إغلاق ممرات ..الخ.

في حين ذهب البعض إلى التفريق ما إذا كان التأخير عن الميعاد المتفق عليه أم عن ميعاد المعقول ، إذ في الأول تبقى مسؤولية الناقل قائمة على أساس المسؤولية المفترضة أما في الثاني تتأسس المسؤولية على فكرة الخطأ الواجب الإثبات .

و هناك إتجاه آخر أيضا يرى بأن إلتزام بالتسليم في الميعاد هو إلتزام بتحقيق نتيجة سواء كان متفقا عليه أو معقولا و ليس إلتزام ببذل عناية ، و ذلك أن القانون أوجب التسليم في خلال مدة معقولة أي في الموعد الذي يستوجب على الناقل العادي القيام بذلك طالما وجد في ظروف مماثلة ، و هو معيار موضوعي لا شخصي ، و لا يمكن للناقل دفع مسؤولية بالإدعاء بشأنه قام ببذل العناية الكافية لتسليم البضاعة في الميعاد المعقول ، بل مجرد تجاوز هذا الميعاد تثبت مسؤوليته عن الضرر الناتج عن التأخير ، فما يجب على الشاحن

إثباته في الميعادين هو نفس الشيء ميعاد التسليم المتفق أو المعقول وليس يُسرا أو عسرا الإثبات هو الذي يحدد طبيعة الإلتزام فيما إذا كان تحقيق نتيجة أو بذل عناية.<sup>(1)</sup>

و بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم ينص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري و أن المسؤولية المفترضة تقتصر عن الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع فقط و هذا ما أكدته المادة 802 منه ، و لكن بالرجوع إلى نصوص المواد 771 و 775 و 805 نجد أن قيام مسؤولية الناقل البحري عن التأخر في تسليم هي مسؤولية تعاقدية ناشت عن عدم تنفيذ إلتزام من إلتزاماته و المتمثل في تراخيه أو إهماله في تنفيذ العقد خلال المدة المتفق عليها مما قد يسبب ضرر للشاحن أو المرسل إليه .

و التأخير في التسليم فإنه يفترض أن البضاعة وصلت سليمة ، و التأخير على عكس الهلاك أو التلف ليس ضررا بذاته و إنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه ، و بالتالي فلا يكون سببا لقيام المسؤولية إلا إذا أثبت المرسل إليه أن ضررا قد لحق به من جراء هذا التأخير ، و الذي يكون بالضرورة ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة ، و هذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا كانت فاكهة و فسدت وسائل الناقل في مثل هذه الحالة بوصفه تلفا ، و قد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته ، كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المصنع بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة،<sup>(2)</sup> و بالرجوع إلى القانون البحري المصري نجده أكثر دقة من المشرع الجزائري حيث نصت المادة 240 فقرة الأولى و الثانية على مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم ، حيث يسأل الناقل البحري على أساس المسؤولية التعاقدية تقوم على إخلال الناقل بإلتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد ، و يترتب على ذلك إعتبار الناقل مسؤولا تجاه متلقي خدمة النقل في كل حالة لا تتحقق فيها النتيجة المقصودة أي وصول البضاعة كاملة و سليمة و في الميعاد المحدد أو المعقول<sup>(3)</sup>

و بالرجوع إلى معاهدة هامبورغ نجدها هي الأخرى تقيم مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن الناقل مكبل بقريضة الخطأ ، يترتب على ذلك أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على خطأ الناقل أو أحد تابعيه أدى إلى ضرر المشكو منه ، و ذلك كله نجد أن الناقل البحري مسؤول عن التأخير في ظل الإتفاقية مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض و ذلك ما أكدته المادة 5 فقرة واحد ، ما لم يثبت الناقل أنه إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته.<sup>(4)</sup>

و الملاحظ أن إتفاقية بروكسل لا تطبق بحق على حالة التأخير في التسليم ، رغم ما ذهب به بعض الفقه بتطبيق الإتفاقية على التأخير بأنه ضرر إقتصادي يدخل ضمن الأضرار التي تستوجب إقامة مسؤولية

1 - عقون عبد الغني ، المرجع السابق ، ص 46 و 48

2 - كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، ص 75 .

3 - وجدي حاطوم ، المرجع السابق ، ص 221 .

4 - عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 35.

الناقل ، فالواقع العملي لا يمكن بأي شكل من الأشكال تطبيقها على حالة التأخير فلو أخضعت المسؤولية عن التأخير لأحكام معاهدة بروكسل لترتب على ذلك على حد قول البعض عدم إلتزام بتعويض الضرر الناشئ عن التأخير في أغلب الأحيان، حيث أن غالبا ما يعود التأخير لعدم صلاحية السفينة أو عيب خفي فيها أو إلى خطأ ملاحي ، كما قد ينتج عن سبب أجنبي ، و هذه جميعها أسباب لدفع مسؤولية الناقل البحري و ذلك ما نصت به المادة 4 من المعاهدة (1).

أما عن إتفاقية روتردام لسنة 2008، هي الأخرى تعرضت إلى مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم ، و لكن بإستقراء نصوص الإتفاقية نجدها تجمع بين الإلتزام بتحقيق نتيجة من خلال المادة 11 من المعاهدة و هو نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه في ميعاد محدد ، و من جهة أخرى نجعل إلتزام الناقل البحري ببذل عناية و هو ما أكدته المادة 14 من الاتفاقية و هو الإلتزام قبل البدء في الرحلة و أثنائها ببذل عناية الواجب لجعل السفينة و سائر أجزائها مهيأة و أمنة لتلقي البضاعة ، و في سبيل تحديد طبيعة مسؤولية الناقل عن الإخلال بإلتزاماته وبالضبط عن إيصال البضاعة و تسليمها في الميعاد المحدد فقد نصت المادة 17 فقرة الأولى على مسؤولية الناقل البحري عن هلاك و التلف و التأخير في تسليم البضائع ، و بالتالي فإن مسؤولية الناقل إزاء الشاحن هي مسؤولية عقدية ناجمة عن الإخلال بتنفيذ العقد المبرم بينهما ، و أساسها كأصل عام و هو الخطأ المفترض (2).

بعدها تعرضنا إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في التقنين الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، بقي لنا سوى أن نبرز النطاق المسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم من حيث الأشخاص و نقصد بذلك كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي .

فالناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن و يتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها ، و له أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل بحري آخر أو بتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي أو البديل و للناقل المتعاقد هذه المكنة دون الحاجة إلى موافقة أو إجازة من جانب الشاحن ، و إنما يتمتع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل فعلي إذا إتفق على ذلك في عقد النقل البحري أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل دون أن يتعهد به إلى ناقل فعلي (3).

و في هذا الفرض فإننا أمام ناقلين ، ناقل متعاقد و ناقل فعلي و من ثم يثور التساؤل عن مدى مسؤولية كل منهما في حالة التأخير في تسليمها .

المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة إلا في حالة توقف الرحلة بسبب ما ، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض ، عمل ما يلزم لتأمين مسافته البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر وذلك حسب المادة 677 من القانون البحري الجزائري .

1 - وجدي حاطوم ، المرجع السابق ، ص 170

2 - وجدي حاطوم، المرجع السابق ، ص 478 و 457.

3 - كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، ص 78.

و في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر ، تكون مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل ، إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف وفقا للمادة 777 من القانون البحري الجزائري.<sup>(1)</sup>

و بالرجوع إلى المشرع المصري من خلال المادة 243 من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الأولى تجيز للناقل بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل آخر أي الناقل الفعلي ما لم يتفق على غير ذلك ، و يبقى الناقل المتعاقد مسؤولا قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل حيث نجد أن الناقل الفعلي لا يسأل قبل الشاحن إلا عن الأضرار و التأخير الذي يحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه و يكون بالمقابل مسؤولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتزامن مع الناقل المتعاقد .

أيضا نجد أن إتفاقية هامبورغ هي أخرى تعرضت لمسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي من خلال المادة 10 منها ، في حالة حدوث أضرار و خسائر للبضاعة أو التأخير في تسليمها ، و بالتالي فإن الشاحن أو المرسل إليه له الحق في الرجوع في حالتين ، **الحالة الأولى** الرجوع مباشرة عن الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل ، سواء نفذ عملية النقل برمتها أو عهد تنفيذها إلى الناقل الفعلي بحكم إتفاقه مع الشاحن و **الحالة الثانية** الرجوع عن الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت البضاعة في فترة توأجدها عنده أي الجزء الذي قام بتنفيذه .

و عليه فإن مسؤولية الناقل المتعاقد في ظل التشريع المصري و إتفاقية هامبورغ تشمل جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ النقل فيجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يرجع عليه وحده بدعوى مسؤولية أيا كان جزء النقل الذي حدث فيه التأخير في التسليم ، أما الناقل الفعلي فلا يسأل قبل الشاحن ، إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل و مسؤوليته هذه تكون على سبيل التضامن مع الناقل المتعاقد إذا أقيمت الدعوى عليهما معا ، و لكن على الناقل المتعاقد و الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية النصوص عليهما في القانون ، على أن لا يتجاوز التعويض منهما على ما يزيد عن الحد الأقصى للمسؤولية المحدودة.<sup>(2)</sup>

و الملاحظ أن المشرع الجزائري من خلال القانون البحري لم يتطرق إلى التفرقة بين الناقل الفعلي و الناقل المتعاقد .

## 2. إثبات التأخير في التسليم :

يقع على عاتق المدعي ( صاحب البضاعة ) ، **إثبات واقعة تأخر الناقل** في تسليمه البضائع ، و هذا ينتج عن تقريبات ثلاث عناصر ، تاريخ التكفل ، المهل التي منحت للناقل لإجراء عملية النقل ، تاريخ التسليم ، و طريقة إثبات التأخير تختلف فيما إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع أم لا.

1 -بسعبد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق جامعة تلمسان ، 2011-2012 ، ص 363 .

2 -أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1998 ، ص 190.

إن إثبات التأخير لا يثير أية صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول تسليم، يكون بذاته الخطأ العقدي . و من ثم لا يحتاج المدعي بعد ذلك إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ و الضرر مفروضة (1).

فتسليم الناقل البضاعة في وقت لاحق لذلك الوقت المتفق عليه بينه و بين الشاحن يقيم مسؤولية الناقل المحدودة .

-إثبات التأخير في حالة الميعاد المعقول : في الحالة التي لا يكون فيها ثمة ميعاد متفق عليه بين الناقل و الشاحن لتسليم البضاعة ، فإنه يكون على المرسل إليه من أجل إثبات تأخر الناقل في التسليم ، أن يثبت أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ ( في إتفاقية هامبورغ و التقنين البحري الجزائري ) أو العادي ( في قانون التجارة البحرية ) و بذلك يقع على المرسل إليه عبئ إثبات مثل هذا الميعاد و الذي يكون صعبا لأنه مرتبط بشروط النقل و ظروفه و التي ليس من السهل بمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علما ، و بذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة .

كما أن هذا الميعاد يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع بحيث تكون له سلطة واسعة في تحديد ما إذا كان الميعاد الذي يسند عليه المدعي من أجل إثبات التأخير هو الميعاد المعقول الذي كان يجب فيه على الناقل العادي أو الحريص أن يسلم فيه البضاعة لصاحبها أم أنه ميعاد سابق عن الميعاد المعقول (2).

بحيث لا يعتبر التأخير في التسليم بحد ذاته موجبا للمسؤولية ، إنما يعتد بالضرر التاجم عنه أي بالخسارة الاقتصادية اللاحقة بالمضور، ترتيبا لذلك فإن لم يكن ثمة ضرر فلا دعوى مسؤولية، فعلى المضور ان يثبت ليس التأخير فقط و إنما الضرر الناتج عنه أيضا (3).

### 3\_مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخرو التعويض عنها :

إن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في الوقت المتفق عليه أو المعقول بدون شك فيه نوع من المجازف أو المخاطر ذلك أن النقل البحري له خصوصيات و مميزات ، فلا يمكن بأي حال من الاحوال أن يضمن الناقل وقت محدد للوصول أو للتسليم رغم التطور الذي شهده هذا القطاع في السنوات الاخيرة .

و قد يرجع هذا التأخير إلى سبب أجنبي لا يد له فيه هو و تابعوه ،لذا فالتشريعات الداخلية و الاتفاقيات الدولية حاولوا إعطاء الناقل في بعض الحالات التنصل من المسؤولية بإثبات إحدى تلك الحالات ، و قد اختلفت كل من الإتفاقيات و التشريعات على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية .

الملاحظ أن المشرع الجزائري في المادة 803 و المادة 810 منه ، نجده يعفي الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير في التسليم إذا كان ناتجا عن إحدى الأسباب المنصوص عليها في مواد السالفة الذكر و هي بالضبط

1 -محمد عابنة ، المرجع السابق، ص 104.

2 -عبد الغني عقون ، المرجع السابق ، ص 24،25.

3 - وجدي حاطوم ، المرجع السابق ، ص 225.

تشمل كل من حالة عدم صلاحية الملاحه للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته ، حالة الأخطاء الملاحية ، حالة الحريق ، حالة أخطار و حوادث البحر و المياه الأخرى الصالحة للملاحه ، حالة القوة القاهرة ، حالة الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع ، حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة بالبضاعة ، حالة أخطاء الشاحن و لا سيما في التحريم أو التغليف البضاعة ، حالة عيب خفي في السفينة ، حالة إنقاذ الأشخاص و الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، حالة الأفعال المسببة لحدث لا ينسب للناقل ، حالة تقديم الدليل بأن الناقل أو من ينوب عنه لم يكونوا سبب في الخسارة أو الضرر ، و بالتالي إذا أراد الناقل البحري التنصل من المسؤولية ما عليه سوى قطع علاقة السببية بين الخطأ و الضرر بإثبات إحدى الحالات المذكورة.

إذ يثبت من كل ما سبق أن الناقل يعفي من المسؤولية التي أقامها القانون على عاتقه بموجب المادة 802 ، بحيث إذا إستطاع إثبات حالة من الحالات الإعفاء الموجودة فيها إذ يقع على الشاحن إثبات خطأ الناقل من أجل إبطال هذه الحالات<sup>(1)</sup>

و بالرجوع إلى المشرع المصري من خلال قانون التجارة البحرية نجد أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة و هي توصيل البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المتفق عليه أو المعقول إلى ميناء الوصول و مقتضى ذلك أن سبيل الناقل البحري لدفع المسؤولية هو إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لثابته أو لأحد تابعيه فيه ، و هو ما وردته المادة 240 فقرة الأولى.

و بالتالي فالسبب الأجنبي إتفق الفقه و القضاء على أنه يشمل كل من القوة القاهرة ، عيب في البضائع ، خطأ الشاحن او الغير ، و من ثمة يقع على الناقل عبئ الإثبات أن التأخير في تسليم البضائع يرجع إلى سبب الأجنبي و بالمقابل فإذا بقي السبب الأجنبي مجهولا ظل الناقل مسؤولا إذ لا يمكنه أن يثبت أن الضرر الأجنبي عنه ، فالسبب الأجنبي هو الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ و الضرر<sup>(2)</sup>، هذا و قد أضاف قانون التجارة البحرية المصري في المواد 230 و 231 و 232 على حالات خاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية تكمن في تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيح في طبيعة البضاعة و قيمتها ، نقل البضائع على السطح ، نقل الحيوانات الحية و حالة إنقاذ الأرواح و الأموال<sup>(3)</sup>.

أيضا نجد أن كل من إتفاقية هامبورغ و روتردام التي عالجتا مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير ، إتفاقية هامبورغ تقيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض ، فإلتزامه بإنجاز عملية النقل في الوقت المحدد هو إلتزام ببذل عناية ، و بالتالي يجوز له نفي قرينة الخطأ إن هو إستطاع إثبات بدل العناية المعقولة للمحافظة على البضاعة ، بحيث أن المادة 5 فقرة الأولى جاءت صريحة في ذلك ، حيث أعطت للناقل حق التنصل من المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف بالإضافة الى التأخير في تسلّم البضاعة الذي هو موضوع دراستنا ، إذ لو إستطاع الناقل إثبات أنه قد إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من الممكن تطلب إتخاذها من تدابير لتجنب التأخير و تبعاته .

1 -بسعيد مراد. المرجع السابق ، ص 293 .

2 -عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 355.

3 -كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، ص 96.

كما أن الناقل لا يمكنه طلب الإعفاء من المسؤولية إذا إستحال عليه إتخاذ الإجراءات المعقولة لتوخي الحادث إلا في حالة ما إذا كان السبب الاجنبي هو الوحيد . الذي أدى بإستحالة التدابير المعقولة و قد أضافت إلى ذلك أسباب أخرى تعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير ذكرتها على وجه الخصوص و هي حالة نقل الحيوانات الحية و النقل على السطح و الأنقاذ الرواح و الاموال ، بالإضافة إلى إنفرادها على حكم خاص بإعفاء عن المسؤولية في حالة الحادث النووي (1).

أيضا نجد أن إتفاقية روتردام هي الأخرى جاءت بأسباب متعددة إذا ما توافر إحداها يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في التسليم ، و يلاحظ أن الإتفاقية لجأت إلى أسلوبين لإعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في التسليم ، الأسلوب الأول هو المعتمد في القواعد العامة ، في القوانين الوطنية لدفع المسؤولية، و هو إثبات الناقل أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بما فيها الضرر الاقتصادي عن التأخير في التسليم لا يعود إلى خطئه أو خطأ من يقوم مقامه ، و إذا صادف التأخير في التسلم أكثر من سبب ، هنا ما على الناقل الا أن يثبت أن تلك الأسباب لا تعود إلى خطئه أو خطأ من يقوم مقامه ، و إذا كان بسبب يشترك مع خطئه ، فعليه أن يعفي نفسه من جزء من المسؤولية ، بإقامة الدليل على أن ثمة سببا آخر ساهم في إحداث هذا الضرر اللاحق بالبضائع (2).

أما الأسلوب الثاني فهو ما جاءت به المادة 17 فقرة الثالثة عن حالات محدد لإعفاء الناقل من المسؤولية و هي القضاء و القدر ، الحجر الصحي والقضائي ، الإضراب و الإغلاق و التوقف عن العمل ، نشوب حريق على السفينة ، و جود عيوب خفية يتعذر إكتشافها ، فعل أو إغفال الشاحن و من يقوم مقامه ، عجز الطريق أو فقدان في الوزن أو الحجم ، عيب أو قصور في رزم البضائع ، إنقاذ الأرواح ، إتخاذ التدابير المعقولة لإنقاذ الممتلكات ، إتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الأضرار بالبيئة ، و بالتالي إذا أثبت الناقل إحدى هذه الحالات تسقط عنه المسؤولية (3).

الملاحظ أن إتفاقية بروكسل بالنسبة للإعفاء المتعلق بعدم صلاحية السفينة للرحلة البحرية الذي كان يعتبر المنفذ الوحيد للناقل من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية ، و الذي كان محل تأكيد من بعض الفقهاء ، على عدم تطبيق إتفاقية بروكسل على حالة التأخير في التسليم بسبب تلك الحالة، لأن الناقل البحري في كل حال من الاحوال إذا صادفه تأخير في تسليم البضاعة ليس عسيرا عليه إثبات حالة الإعفاء المتعلقة بصلاحية السفينة للرحلة البحرية من أجل إعفائه من المسؤولية ، و هذا ما استبعدته إتفاقية روتردام و تحسب نقطة إيجابية لها لحماية الشاحنين و المرسل إليهم ، و أضافت بالمقابل أسبابا جديدة لم تكن في إتفاقية بروكسل و أهمها الأسباب المتعلقة بإتخاذ الناقل التدابير المعقولة لتفادي الضرر بالبيئة أو أي محاولة تفادي ذلك .

و لكن بعدما تعرضنا إلى إعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري بقي لنا سوى أن نبرز هل يستطيع الناقل البحري أن يشترط في عقد النقل عن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها اذا ما تقررت مسؤوليته

1 - عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 376

2 - وجدي حاطوم ، المرجع السابق ، ص 376

3 - المرجع نفسه ، ص 377 و ما يليها

عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم ؟

- الأصل أنه يعد باطلا بطلانا مطلق و عديم الأثر كل شرط يوضع أو يتفق عليه ، يكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن التأخير.

المشرع الجزائري نص صراحة في القانون البحري من خلال المادة 811<sup>(1)</sup> ، حيث إعتبرت كل شرط تعاقدي يكون هدفه ، أو أثره المباشر أو الغير مباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل أو تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أومنح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع ، باطل بطلاق مطلق ، و يبقى العقد نافذا بالنسبة لطرفيه ، على أن الشرط المدرج للإعفاء ليس له أثر على العقد .

- ونفس الإتجاه ذهب إليه كل من التقنين المصري و إتفاقية هامبورغ و روتردام ، على أن الشرط الذي يحدد من مسؤولية الناقل البحري أو يعدل فيها فهي تجيز ذلك و تنتج أثرها في ما بين الأطراف .  
- و بالتالي فإذا ما تقررت مسؤولية الناقل البحري على دفع تعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة ، و بالتالي المشرع الدولي لم يشأ تحميل الناقل البحري المسؤولية الكاملة ، نظرا للظروف الخاصة للحالة التي تحيط بالنقل البحري .

- فالقانون البحري الجزائري في حالة تأخر الناقل البحري عن التسليم في الوقت المحدد أو المعقول و تقررت مسؤوليته ، هنا يعوض للمضروب بمقدار يعادل مرتين و نصف أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري ، و المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض هنا على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة الشحن و إنما اعتمد على أجرة النقل ، فلو افترضنا أن الأجرة المقررة بموجب عقد النقل البحري هي 120000 دج و تأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجرة نقلها نصف الأجرة الاجمالية اي 60000 دج، ففي هذه الحالة يكون مقدار مرتين و نصف اجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة هو 150000 دج ما يجاوز إجمالي أجرة النقل فيصير الحد الاقصى للتعويض 120000 دج. اما اذا افترضنا في المثال السابق ان الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة ، فتكون الاجرة المقررة عنها 3000 دج و يكون مقدار مرتين و نصف اجرة النقل 75000 دج مما يقل عن اجمالي اجرة النقل فيكون الحد الاقصى للتعويض 75000 دج<sup>(2)</sup>.

و نجد أن قانون التجارة البحري المصري هو الآخر حدد سقف التعويض من خلال المادة 233 منه ، على أن تحدد المسؤولية بمبلغ لا يتجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن ، أو بما لا يتجاوز ستة جنيهات عن كيلو غرام من الوزن الإجمالي.

كذلك إتفاقية هامبورغ هي الأخرى نصت في المادة 6 فقرة الثانية على الحد الأعلى للتعويض في حالة التأخير في التسليم البضائع بمبلغ يعادل ضعفي و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل بموجب عقد النقل البحري ، و إعتمدت في ذلك على ضابط الأجرة

1 -انظر المادة 811 من قانون البحري الجزائري .

2 -بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 300.

لا على ضابط الطرد أو وحدة الشحن ، و هو نفس الإتجاه الذي ذهب إليه المشرع المصري.

ونشير في الاخير انه لا يجوز الجمع بين طلب التعويض عن الهلاك أو التلف البضائع و بين طلب التعويض عن التأخير ، و أساس ذلك ان الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل اما تشمل اثر التأخير في إحداثها، و بالتالي فان الضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل من هلاك او تلف البضائع يستقل عن الضرر الذي يلحق به من جراء التأخير في وصول البضائع، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كل ضرر على حدى و ذلك بمراعاة أمرين،الأول انه لا يقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي الا بالنسبة للجزء الذي لم يهلك، و الثاني انه لا يجوز في جميع الأحوال ان يزيد التعويض الذي يقضي به على ما يستحق في حالة هلاك البضائع كليا<sup>(1)</sup>.

#### الخاتمة:

نخلص في الأخير الى ان مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم البضائع المنقولة بحرا تعد حجر الزاوية، إذ أضحت تسليم البضائع من طرف الناقل او مثله في الميعاد المعقول للمرسل اليه التزام جوهرى نظرا للأهمية التي يكتسيها تسليم البضائع في مواعيدها بالنسبة للتجارة الدولية ، و بالتالي فان تأخير الناقل في تسليم بدون شك سيعطل تنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع ، فقد اختلفت التشريعات و الاتفاقيات على تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير من عدمها ، فنجد ان المشرع الجزائري في القانون البحري لم ينص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم و اما اكتفنه نوعا من الغموض بحيث نجده لم يعرف لنا ماهو المقصود بالضرر الناجم عن التأخير عكس قانون التجارة البحري المصري الذي نص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناجم عن في التسليم ، و لكن النقطة الإيجابية التي تحسب على المشرع الجزائري و هو في حالة عدم النص على ميعاد التسليم في الموعد المعقول المطلوب من ناقل حريص فمعيار الرجل الحريص الذي تبناه المشرع نجده اكثر شدة مقارنة بقانون التجارة البحري المصري الذي اتخذ معيار الرجل العادي في حالة التسليم في الموعد المعقول ، غير ان المشرع الفرنسي لم ينص على حالة التأخير في التسليم ضمن قواعد الخاصة بالنقل البحري ، و اما اكتفى بتقرير مسؤولية الناقل عن الهلاك و التلف فقط وهو ما استقاه من اتفاقية بروكسل التي وجدت اختلافا في ما اذا كانت تطبق على حالة التأخير ام لا ، الا ان اغلبيّة الفقه اقر بعدم تطبيقها على التأخير في التسليم ، عكس ما جاءت به كل من اتفاقية هامبورغ و روتردام التي نصت صراحة على مسؤولية الناقل البحري على حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع.

و في الأخير ما يجب التنبيه له انه على المشرع الجزائري في القانون البحري إعادة النظر في النصوص القانونية التي تخص مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم بشكل واضح و صريح يتضمن في طياته تعريف الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في التسليم .

1 -هاني دويدار ،قانون النقل ،دار الجامعة الجديدة ،الاسكندرية ،2014،ص45.

