

المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري

أ. أكلي ليندة¹

مقدمة:

إن عقد النقل البحري يرم أساسا بين الناقل والشاحن إلا أنه قد يظهر طرفا ثالثا مرتبطا بالعقد هو المرسل إليه، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له الحق في تسلم البضائع عند نهاية الرحلة البحرية بتقديمه لسند الشحن.

واستقر الفقه والقضاء منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه ليس من أطراف عقد النقل البحري في الحقيقة، فله حق مقاضاة الناقل ومطالبته باستلام البضائع والتعويض عن الهلاك أو التلف، كما أنه من ناحية أخرى يلتزم بدفع الأجرة إذا لم يدفعها الشاحن ويلتزم كذلك بالشروط الواردة في وثيقة الشحن.

فتكمن أهمية التساؤل حول مركز المرسل إليه من عقد النقل البحري في كون أن هذا الأخير حجته بين أطرافه ولا يمكن لهم إثبات عكس ما جاء به إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو اليمين، أما بالنسبة للغير فيجوز إثبات عكس ما ورد بسند الشحن بكافة طرق الإثبات وبالتالي فإذا اعتبرنا المرسل إليه طرفا في هذا العقد فإنه ليس للناقل أن يتمسك في مواجهته بغير ما هو وارد في سند الشحن من شروط وملاحظات خاصة بحالة البضاعة وما إلى ذلك، أما إذا تحدد مركزه على أنه من طائفة الغير فيكون بمقدوره أن يتمسك بكافة البيانات الواردة بسند الشحن ضد الناقل دون استطاعة هذا الأخير إثبات عكسها في مواجهته وفقا للشروط المتطلبة لنفاذ التصرفات القانونية في مواجهة الغير ومن ذلك شرط العلم². فإذا إتحدت صفة المرسل إليه فلا إشكال أما إذا كان المرسل إليه غير الشاحن فيطرح التساؤل حول مركزه في عقد النقل البحري؟

وسوف نتعرض للنظريات التقليدية التي قيلت في هذا الصدد (أولا)، وموقف كل من القضاء والتشريع من المركز القانوني للمرسل إليه وحق التقاضي الممنوح للمرسل إليه (ثانيا).

أولا: النظريات التقليدية للمرسل إليه في عقد النقل البحري

لقد تعددت النظريات التقليدية في تفسير المركز القانوني للمرسل إليه لكونه لم يكن طرفا في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، حيث أثارت هذه المسألة جدلا واسعا سواء بالنسبة إلى الحقوق التي يكتسبها من السند أو الالتزامات التي يلتزم بها والواردة في سند الشحن فهذه النظريات تتمثل في:

1 - طالبة دكتوراه في القانون البحري و النقل جامعة - تيزي وزو-

2-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 88.

أ- نظرية الاشتراط لمصلحة الغير:

يشكل نظام الاشتراط لمصلحة الغير استثناء، وإن كانت هناك اتجاهات فقهية لا ترى أي استثناء على مبدأ نسبية العقود، على أساس أن توافر إرادة الالتزام بالأثر الملزم من المنتفع (أي نية الالتزام بالعقد المبرم) مع توافر شرط المصلحة، وهذا ما يجعل المنتفع بمثابة الطرف في العلاقة العقدية الأصلية وبالتالي فلا استثناء.¹

كما يرى بلحاج العربي² الاشتراط لمصلحة الغير استثناء حقيقيا على مبدأ نسبية أثر القوة الملزمة للعقد من حيث الأشخاص، إلا أن أثاره تنصرف إلى أجنبي عنه، ويرتب بذلك حقا في شخص ثالث وهذا الشخص ليس طرف ولا خلفا عاما ولا خاصا.

نظم المشرع الجزائري مفهوم الاشتراط لمصلحة الغير في القانون المدني الجزائري في المادة 116.³

فمن خلال هذه المادة يتبين أن للاشتراط لمصلحة الغير ثلاثة شروط تجسد بما يلي:

- **الشرط الأول:** أن يكون التعاقد باسم من يرم العقد ولكن لمصلحة شخص آخر يظهر في العقد.⁴
- **الشرط الثاني:** أن تتجه ارادة المتعاقدين إلى إنشاء حق مباشر للمستفيد، فالمنتفع يجب أن يكسب حقا مباشرا من عقد الاشتراط وهو لا يكسب هذا الحق من عقد بينه وبين المشتري ولا بينه وبين المتعهد، وإنما يتلقاه مباشرة من عقد الاشتراط الذي يتم بين المشتري والمتعاقد.
- **الشرط الثالث:** أن تكون للمشتري مصلحة شخصية في الاشتراط لمصلحة الغير، وهذا الشرط تضمنته المادة 116/1 ق.م.ج حيث حرصت على إبراز أن تكون هذه المصلحة شخصية مادية كانت أو أدبية ولا بد أن تكون هذه المصلحة مشروعة غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة وإلا كان الاشتراط باطلا بطلان مطلقا وفقا للأحكام العامة.⁵

1-نبيلة رسلان، النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، رسالة مقدمة لكلية الحقوق طنطا، 1986، ص 201 وما بعدها. نقلا عن: عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 93.
2-بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في الق.م.ج، الجزء 1، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 221.

3-تنص المادة 116 من الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر عدد 78، الصادر بتاريخ 29 سبتمبر 1975، متمم بالقانون رقم 01/89 المؤرخ في 07 فيفري 1989، ج.ر عدد 06، الصادر بتاريخ 08 فيفري 1989، والقانون رقم 10/05، المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر عدد 44. على أنه: «يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على التزامات يشترطها لمصلحة الغير، إذا كان له في تنفيذ هذه الالتزامات مصلحة شخصية مادية كانت أو أدبية. ويترتب على هذا الاشتراط أن يكتسب الغير حقا مباشرا قبل المتعهد بتنفيذ الاشتراط يستطيع أن يطالبه بوفائه، ما لم يتفق على خلاف ذلك، ويكون لهذا المدين أن يحتج ضد المنتفع بما يعارض مضمون العقد. ويجوز كذلك للمشتري أن يطالب بتنفيذ ما اشترط لمصلحة المنتفع، إلا إذا تبين من العقد أن المنتفع وحده هو الذي يجوز له ذلك.»

4-سمير الشرفاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1967، ص 90.

5-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 210 و 211.

وقد أفرط القضاء في استخدام هذا المفهوم في حالات كثيرة منها تقرير اشتراط ضمني لمصلحة أقارب المسافرين المضرور في عقد نقل الأشخاص توصلوا إلى إفادتهم من مزايا النظام العقدي وإتاحة رجوعهم ضد الناقل على أساس قواعد المسؤولية العقدية.¹

واعتمد القضاء أيضا على ذات المفهوم قصد تمكين الغير من المطالبة لمصلحته بتنفيذ ذات الأداء العقدي المقرر للدائن في العقد الأصلي مثال على ذلك دعوى المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة باستلام البضاعة أو بالتعويض عن الهلاك أو التلف.²

كما ذهب أنصار هذه النظرية إلى تفسير حق المرسل إليه بأنه اشتراط لمصلحة الغير على أساس أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل فهو يشترط لمصلحة المرسل إليه الذي يكتسب حقا مباشرا قبل الناقل في مطالبته بتسليم البضاعة، فالمرسل إليه عندما يطالب بهذا التسليم يقبل الاشتراط لمصلحته مع تحمله بدفع الأجرة.³

لقد تعرضت نظرية الاشتراط لمصلحة الغير لعدة انتقادات نجلها فيما يلي:

أولاً: إذا كان الاشتراط لمصلحة الغير من شأنه أن يكتسب المرسل إليه حقا، فكيف نفسر التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل وكذلك التزامه بكافة الشروط الوارد في سند الشحن وبالتالي الواردة في عقد النقل، فهذا يتعارض مع الاشتراط لمصلحة الغير لأنه جعل من المرسل إليه متعاقد لا منتفعا وبالتالي طرفا في عقد النقل، في حين أنه من شروط الاشتراط لمصلحة الغير أن يتعاقد المشتري باسمه هو دون أن يتدخل المنتفع في العقد والذي ورد في المادة 116 ق.م.ج.⁴

ثانياً: إن نظام الاشتراط لمصلحة الغير يسمح للمستفيد (المتعهد) أن يتمسك قبل المنتفع بالدفع (كالدفع ببطان عقد الاشتراط بسبب نقص أهلية المستفيد، أو الدفع قبل المنتفع بعدم تنفيذ المشتري لالتزاماته قبل المتعهد) التي يمكن أن تنشأ عن هذا العقد المادة 2/116 من ق.م.ج، ومعنى ذلك أنه مثلا لو صدرت وثيقة الشحن مستندة إلى عقد مشاركة إيجار سفينة فإنه يمكن الاحتجاج قبل حامل الوثيقة بالشروط الواردة في عقد إيجار السفينة باعتباره مت دخلا في عقد النقل حتى ولو لم تتضمنها وثيقة الشحن.⁵

ثالثاً: إن العمل بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير يعني إمكانية احتجاج الناقل (المتعهد) قبل المرسل إليه (المنتفع) بخطابات الضمان، التي تم تحريرها بينه وبين الشاحن وذلك من أجل إصدار وثيقة شحن نظيفة وهذا طبعا يخالف للقاعدة المقررة بشأن الأوراق التجارية والتي

1-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 93.
2- LARROUMET Christian, Droit civil, Les obligations, Le contrat, tome 3, 6^{ème} édition, Paris, 2007-2, p 984

3 -كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995، ص 61.

4 -علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 91.

5 -عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
امتدت إلى سند الشحن والخاصة بعدم إمكانية الاحتجاج بالدفع في مواجهة حامل حسن النية وهذا من أجل إعطاء قيمة ائتمانية تسمح بتداول الورقة التجارية والحصول على الائتمان بسهولة فلا يمكن تصور أن تقوم سند الشحن بهذه الوظيفة في وجود قاعدة إمكان الاحتجاج بالدفع في مواجهة المرسل إليه حامل هذه الوثيقة.¹

رابعاً: عدم توفر القصد أو النية لإنشاء حق خاص مباشراً للغير المستفيد، ونظام الاشتراط لمصلحة الغير هو أن تتجه إرادة المشترك والمتعهد إلى إنشاء حق خاص في ذمة المنتفع مباشرة (أي اكتساب المنتفع حقاً بمجرد اتفاقهما على ذلك) وهذا الركن يتخلف عندما يحرر وثيقة الشحن لإذن الشاحن الذي لا يكون عند توقيعه لوثيقة الشحن قد تعاهد على بيع البضائع أو رهنها. بمعنى آخر أن أحكام الاشتراط لمصلحة الغير لا تنطبق إذا كان المشتري قد اشترط الحق لنفسه ثم حوله إلى المنتفع.

هكذا نجد أن أطراف العلاقة العقدية لم تتجه نيتهم إلى اشتراط أي حق لصالح الغير وبالتالي فإن قصد أو نية المشتري المطلوب توافرها للقول بصحة الاشتراط لمصلحة الغير غير متوافرة في الموضوع محل البحث وبالتالي فإن الاشتراط لمصلحة الغير لا يمكن الاتفاق عليها كسند قانوني لتبرير الرجوع المباشر بين المرسل إليه والناقل.² وهذا ما يؤدي بنا إلى البحث على أساس آخر لمثل هذه العلاقة.

ب- نظرية النيابة الناقصة ونظرية الخلف الخاص:

لقد اعتنق الفقيه ريبار (Ripert) نظرية النيابة الناقصة وذلك عن طريق تبرير التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل وتتلخص فكرة النيابة الناقصة في أن من يتعاقد بإذن ولحساب الغير يعتبر نائباً عنه، فتتصرف آثار العقد إلى الغير باعتباره الأصيل ويظل النائب مسؤولاً عن تنفيذ الالتزامات الواردة بالعقد شأنه شأن الأصيل، وعليه فإن الشاحن حين تعاقده مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه غير أن نيابته غير تامة أي ناقصة، وعليه فإن الشاحن يظل ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل شأنه شأن الموكل الذي تنصرف إليه آثار العقد الذي أبرمه الوكيل وفقاً لأحكام النيابة.³

بمقتضى فكرة النيابة الناقصة أن من يتعاقد باسمه (الشاحن) بإذن ولحساب الغير (المرسل إليه) يعتبر نائباً عن ذلك الغير مع بقاءه ملتزماً شخصياً أمام المتعاقد معه (الناقل) بمقتضى العقد الأصلي،⁴ ومن ثم يعتبر الشاحن في تعاقده مع الناقل نائباً عن المرسل إليه إذ يظل الشاحن طرفاً في عقد النقل وفي نفس الوقت يكون المرسل إليه طرفاً في هذا العقد وفقاً لأحكام النيابة التي

1 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 213.

2 - سمير الشوقاي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، المرجع السابق، ص 90.

3 - RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952, p 348 - 3

4 - سمير الشوقاي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، المرجع نفسه، ص 96.

تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل.¹

كما تقوم هذه النظرية بوجود وكالة ضمنية بين الغير وبين أحد أطراف العلاقة العقدية الأصلية، بحيث أن طبيعة النظام الذي ينطبق على علاقات الغير المتعاقدين يتغير في هذه الحالة وجهه ويصبح تعاقديا، وهذه الصيغة من صيغ إيجاد علاقات مباشرة بين الغير والمتعاقدين تتميز باحترام مبدأ عدم الجمع بين المسئوليتين (المسئولية العقدية والمسئولية التقصيرية).
لقد انتقدت هذه النظرية على أساس أنه :

أولاً: أن هذه النظرية تقوم على نية افتراضية فهي تجعل المرسل إليه طرفا في عقد النقل، رغم كونه يعتبر «غيرا» بالنسبة لهذا العقد. فالشاحن عند إبرامه لعقد النقل مع الناقل، لا تتجه نيته إلى أن يكون له صفة مزدوجة، صفة كأصيل وصفته كنائب عن المرسل إليه وجعله طرفا في عقد النقل.²

ثانياً: إن اعتبار المرسل إليه أصيلا في العقد اعتبار المرسل مجرد نائبا عنه، يؤدي بالضرورة إلى وجود علاقة تبعية بينهما (المرسل تابعا للمرسل إليه) ويلتزم بتنفيذ تعليماته وعدم الخروج عنها. وعليه فإن المرسل إليه هو الطرف الذي يمتلك حق تغيير المرسل لأنه يعتبر نائبا عنه ولا يمكن للوكيل أن يكون أكثر ما الأصيل من حقوق وسلطات.³

بينما نظرية الخلف الخاص فهو من يتلقى من السلف حقا عينيا كان قائما في ذمته⁴، بحيث نصت المادة 109 ق.م.ج على أنه: «إذا أنشأ العقد التزامات، وحقوقا، شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كانت من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه.»

فمن خلال هذه المادة نستنتج أنه:

أولاً: أن الخلافة الخاصة لا تقع إلا على الحقوق (عينية كانت أم شخصية أو معنوية) ولا تقع على الأشياء.

ثانياً: ينصرف أثر العقد للخلف الخاص بشروط وهي:

- أن يرد تصرف السلف على ذات الشيء الذي تلقاه الخلف.⁵

1 - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 61.

2 - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع نفسه، ص 99، 101.

3 - أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار فنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 90.

4 - بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 209.

5 - خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الالتزام، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 45.

• أن يعلم الخلف علما يقينا بالتصرف الذي أبرمه سلفه مع الغير وبالحقوق والالتزامات التي ترتبت عليه.

• أن تكون الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد من مستلزمات الحق الذي آل إلى الخلف. من أهم الإنتقادات الموجهة إلى هذه النظرية:

- أن الأخذ بهذه النظرية كأساس قانوني لمركز المرسل إليه يحملها أكثر مما تحتمل على اعتبار أن الالتزامات الناشئة عن عقد السلف تعتبر من مستلزمات الحق الذي آل إلى الخلف أما إذا كان ما رتبها لسلف التزاما شخصيا، كدفع الأجرة، فإنه لا ينتقل إلى الخلف الخاص إلا بناء على نص في القانون أو باتفاق خاص بين الخلف والسلف.¹

- يستطيع المدين أن يتمسك في مواجهة الخلف الخاص بكافة الدفوع التي عساها أن تكون قائمة في العلاقة بين المدين وبين السلف، وهذا يخالف ما هو مقرر بالنسبة لحق المرسل إليه في مواجهة الناقل.²

د - نظرية الانضمام ونظرية العقد ثلاثي الأطراف:

تقوم نظرية الإنضمام على اعتبار المرسل إليه من قبيل الغير لكنه يصبح طرفا في عقد النقل بمجرد قبوله، والذي يعبر عنه عادة بتسلم البضاعة. ويفسر هذا التحول في مركز المرسل إليه بالانضمام (l'adhésion) الذي يختلف عن قبول شروط العقد المعبر عنه بالتوقيع فالأول يجعل المرسل إليه طرفا في العقد والثاني يلزمه بشروط العقد بعد أن أصبح طرفا فيه.³

أنتقدت هذه النظرية على أن تبرر مركز المرسل إليه وحقه في رفع الدعوى ضد الناقل. كما تفسر عدم سريان الشروط الواردة في سند الشحن التي لا يقبلها كما يجب التوفيق بينها وبين نظرية العقد الثلاثي، ذلك أن انضمام المرسل إليه يجعل عقد النقل ثلاثي الأطراف.

أما نظرية العقد ثلاثي الأطراف فيرى جانب من الفقه أن عقد النقل هو عقد ثلاثي يجمع الشاحن والناقل والمرسل إليه من البداية، وأن العلاقات بين الشاحن والناقل لا توجد أصلا إلا بغرض نقل البضاعة وتوصيلها بين أيدي المرسل إليه الذي يمكن أن يبقى مجهولا للناقل بعض الوقت لدواعي الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل.

انتقد هذا الرأي اعتباره المرسل إليه طرفا في العقد رغم أنه لم يحضر مجلس العقد بصفة شخصية ولا حتى من خلال نائب عنه⁴

1 -بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص ص 217، 219.

2 -عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 107.

3 - BERTHELEMY Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1996, P 84 -

4 -عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 362.

ثانيا- موقف القضاء والتشريع من المركز القانوني للمرسل إليه:

لقد لعب التشريع والقضاء دورا كبيرا في إرساء المركز القانوني للمرسل إليه ويظهر ذلك في:

أ- موقف التشريع:

لم يرد المشرع الجزائري نصا صريحا بشأن المرسل إليه الشرعي فلم يعتبره طرفا في العقد ولا من الغير ولكن بالعودة إلى القانون البحري يتضح أن الناقل يلتزم بتسليم البضاعة للمرسل إليه الشرعي أو ممثله القانوني فعلى هذا الأخير حق المعاينة البضاعة عند تسليمها للتحقق من أهميتها وحالتها. ويلتزم المرسل إليه في المقابل بدفع أجرة الناقل إذا كانت الوثيقة تتضمن دفع الأجرة عند الوصول وتبليغ الناقل أو ممثله في حالة هلاك البضاعة أو تلفها كتابة أثناء أو قبل تسليم البضاعة إذا كان الضرر ظاهرا وخلال ثلاثة أيام التالية للتسليم إذا لم يكن الضرر ظاهرا¹. وبالرجوع كذلك إلى أحكام القانون التجاري يمكن استخلاص تفسير المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وبالتحديد في المادة 39 من قانون التجاري الجزائري² حيث تنص على أنه: «إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الإلتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل».

فالقبول الصريح يكون إذا صرح المرسل إليه بقبول سند الشحن شفهي أو كتابي أو بوسائل التعبير الحديثة، أما القبول الضمني فيكون إذا تسلم البضاعة أو إذا طالب الناقل بتسليمه للبضاعة أو طالب فحصها قبل إنزالها، أو لم ينازع في مطالبة الناقل له بأجرة النقل³. يستخلص من خلال نص المادة 39 قانون التجاري الجزائري أن المرسل إليه يكون خارج العلاقة العقدية لكنه يصبح طرفا فيها بقبوله الصريح أو الضمني.

وبالرجوع إلى القانون التجاري الفرنسي في المادة 10 وذلك بموجب القانون رقم 69/98 الذي اعتبر المرسل إليه طرفا في عقد النقل وذلك منذ إبرامه العقد ولو لم يظهر إلا لحظة تسليم البضاعة وعليه تحمل أجرة النقل للناقل⁴.

ب- موقف القضاء:

سوف نبرز موقف القضاء من خلال القضائيين المصري والفرنسي.

بالنسبة للقضاء المصري تضاربت قرارات محكمة النقض المصري بخصوص مسألة المركز

1 -المادتين 738 و 790 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

2 -أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

3 -سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران- السني، 2007، ص 19.

4 -PHILIPPE le tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, 2^{ème} éd. Dalloz. Paris, 2000. P788.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
القانوني للمرسل إليه فاعتبرت في حكم لها المؤرخ في 17 جوان 1965 المرسل إليه طرفا في عقد
النقل يكافئ مركزه مركز الشاحن، وقررت في حكم آخر صادر بتاريخ 29 جوان 1967 اعتباره من
الغير إلا أنه يتحمل الالتزامات و يكتسب حقوقا.¹

أما القضاء الفرنسي فقد كرس بدءه بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير في حكم محكمة النقض
الفرنسية المؤرخ في 22 ديسمبر 1891.² ثم غير موقفه واعتبر أن المرسل إليه يستمد حقه في
الرجوع مباشرة على الناقل من سند الشحن ذاته بغرض حماية ائتمان هذا السند.³

ج- حق التقاضي الممنوح للمرسل إليه:

يتعين على المرسل إليه لإثبات صفته أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سندا مثبتا لحيازة
البضاعة واستلامها طبقا لنص المادة 749 من ق.ب.ج وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها
الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 1996 التي قررت رفض دعوى شركة الجزائرية التأمينات النقل وشركة
سونطراك التي كانت رامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبرأ صفتها كمرسل إليه بتقديم
وثيقة الشحن.⁴

كما أضافت المادة 782 من قانون البحري الجزائري بنصها على أنه: «يتعين على الناقل أو من
يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب
باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة
فبناء على وثيقة نقل صحيحة.»

من خلال هذه المادة وفي كلتا الحالتين يتضح أن المرسل إليه يكون صاحب الحق في الدعوى
ضد الناقل البحري، لأن وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله
الشرعي ويخول له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة والمطالبة بالتعويض في حالة حصولها أي
هلاك أو تلف.⁵

وينقل حق المرسل إليه في رفع الدعوى إذا كان مجرد وسيط أو وكيل بالعمولة إلى المرسل
إليه الفعلي طبقا لما استقر عليه القضاء الفرنسي في حكم محكمة النقض الفرنسي المؤرخ في
06 نوفمبر 1951 كما قضت في قراراتين مؤرخين في 17 أبريل 1987 و15 جويلية 1987 بقبول
دعوى الشخص المذكور في الخانة المتعلقة ب: «Notify-Party» أي الشخص الواجب إخطاره

1-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص366.

2. Fatima, LA lettre de garantie, Revue, Le phare, septembre, 2002, p 44 BOUKHATMI-

3 -CASS.COM.25/06/1985.DMF.1986.P540-

4 -حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد
خاص، 2001، ص 13.

5 -بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية
للدراستات الاجتماعية والإنسانية، السادس الأول، العدد صفر، 2008، ص 178.

عند الوصول بشرط تعزيز ذلك بعناصر أخرى.¹

كما اعترفت في قراراتها الصادر بتاريخ 07 جويلية 1992 بحق رفع الدعوى للمرسل الذي لا يظهر اسمه في سند الشحن عندما يتعلق الأمر بسند شحن إذني على بياض.²

خاتمة:

يتضح في الأخير أنه كافة المحاولات التي بذلت لبيان الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري قد أخفقت من ناحية أو أخرى سواء ما استند منها لفكرة العقد أو من لم يستند، غير أنه من وجهة نظرنا يمكن تفسير المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري على أساس القواعد العامة في القانون المدني دون إرهاب أو تجاوز لهذه القواعد، وأن العيب هو في اللجوء إلى أفكار ومفاهيم تنتمي إلى مجال الأثر الملزم للعقد في حين أن هذا المركز ينتمي إلى مجال آخر متمايز وهو مجال نفاذ العقد، كما أن الإرادة هي أساس انضمام المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

كما لعب التشريع والقضاء دورا هاما في إبراز المركز القانوني للمرسل إليه وذلك من خلال عدة قضايا سواء من القضاء الفرنسي أو المصري.

قائمة المراجع:

باللغة العربية:

1. أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
2. بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في الق.م.ج، الجزء 1، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
3. خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الإلتزام، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
4. سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران- السني، 2007.
5. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
6. علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام مصادر الإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990.
7. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995.

1 - REMOND-GUILLOUD Martine, Droit Maritime, 2^{ème} édition, A. Pedone, Paris, 1988, p350.

2 -cass. Com. 07 Guillet 1992 D.M.F. 1992 P 672.

8. نبيلة رسلان، النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، رسالة مقدمة لكلية الحقوق طنطا، 1986.

الرسائل الجامعية:

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

المقالات:

1. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، السادس الأول، العدد صفر، 2008.
2. حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، الإجتهااد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 2001.
3. سمير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1967.

القوانين:

1. أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
2. الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر عدد 78، الصادر بتاريخ 29 سبتمبر 1975، متمم بالقانون رقم 01/89 المؤرخ في 07 فيفري 1989، ج.ر عدد 06، الصادر بتاريخ 08 فيفري 1989، والقانون رقم 10/05، المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر عدد 44.
3. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

باللغة الفرنسية:

1. LARROUMET Christian, Droit civil, Les obligations, Le contrat, tome 3, 6^{eme} édition, Paris, 2007,
2. PHILIPPE le tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, 2^{eme} éd. Dalloz. Paris, 2000.
3. BOUKHATMI Fatima, LA lettre de garantie, Revue, Le phare, septembre, 2002, p 44.
4. BERTHELEMY Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1996.
5. RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952.