

التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري

بن جيلالي سميرة¹

مقدمة :

إن عقد النقل البحري للبضائع هو من بين العقود الرضائية والذي يربط ما بين الناقل البحري وملتقي خدمة النقل المتمثل في الشاحن والمرسل إليه والذي يعتبر الطرف الثالث في عقد النقل وينضم إلى العقد عند قبوله تسلم البضائع وذلك بالتأشير على سند الشحن ، وعادة ما يكون للناقل البحري الأثر البالغ في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المبرم ما بين الناقل والشاحن حيث انه ملزما التزاما تعاقديا بإيصال البضاعة سليمة كما تسلمها من الشاحن وعلى ذلك يكون الناقل مخلا بتنفيذ التزامه التعاقدية بمجرد حصول الهلاك او التلف للبضاعة وهذا ما يعتبر بمثابة إخلال الناقل البحري بتحقيق الغاية المطلوبة من عقد النقل البحري، إن الهدف الأساسي لإبرام عقد النقل هو تحقيق نتيجة وليس مجرد بدل عناية وهو تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو لممثله القانوني لأنه السبب الرئيسي لإبرام عقد النقل والذي لا ينتهي إلا بالتسليم القانوني للبضائع في ميناء الوصول وهذا ما حاولت اتفاقية بروكسل لسنة 1924² المعدلة ببروتوكول لاهاي فزبي 1969 وقواعد هامبورغ 1978 والتي تطبق قواعدا الأمرة خلال فترة النقل من الميناء إلى الميناء فقط على عكس قواعد روتردام 2008 والتي تعتبر اتفاقية القرن فقد وسعت من تطبيق قواعدا الأمرة من الباب إلى الباب بمعنى تطبق على النقل متعدد الوسائط بشرط أن تتضمن ضمن وسائط النقل واسطة بحرية وشروط أخرى فقد أعطت هذه الاتفاقيات الدولية أهمية بالغة إلى التسليم الذي يؤدي إلى نهاية عقد النقل البحري "المطلب الأول" ونهاية ومدة مسؤولية الناقل البحري من ناحية أخرى ، إلا انه قد يقوم الناقل بالمساس بمدة

- طالبة دكتوراه ، مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة أبو بلفايد ، تلمسان 1.

²- صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1924 بموجب المرسوم 64-71 إلا أنها لم تصادق على بروتوكول لاهاي 1969 ولا قواعد هامبورغ 1978 إلا إن المشرع الجزائري اخذ بفلسفة هامبورغ ، ولم تصادق الجزائر على اتفاقية روتردام 2008.

المسؤولية وذلك بإدراج شروط في سندات الشحن وذلك للتححرر من المسؤولية وتنفيذ عقد النقل بأقرب وقت ممكن "المطلب الثاني".

المطلب الأول: التسليم نهاية تنفيذ عقد النقل البحري

إن العملية المادية الذي يلتزم الناقل البحري بإتمامها في ميناء الوصول والتي تتمثل في عملية التفريغ لا تعتبر نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري وانه تمتد إلى غاية التسليم القانوني للبضائع والتي تتبع عملية التفريغ الذي قد ينفذها الناقل بنفسه أو يلجا إلى مقاول الشحن والتفريغ هو الذي يتولى هذه العملية حيث يلتزم الناقل بمجرد وصول السفينة بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، فبتنفيذ هذه العملية ينفذ الناقل البحري آخر مرحلة من مراحل عقد النقل البحري والتي تتمثل في عملية تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني لأنه السبب الرئيسي لإبرام عقد النقل البحري¹ ولذلك سأطرق إلى التسليم القانوني الذي ينهي مدة مسؤولية الناقل البحري وبالتالي نهاية عقد النقل البحري ككل "الفرع الأول" والذي يتم تنفيذه في ميناء الوصول، إلا انه قد تنثر مسؤولية الناقل في حالة تسليم حتى ولو كان للمرسل إليه القانوني إلا انه هذا التسليم غير مطابق للبيانات الواردة في سند الشحن أو التأخير في تسليم البضائع مما يؤدي إلى ضرر اقتصادي بمتلقي خدمة النقل البحري "الفرع الثاني"

الفرع الأول: مفهوم التسليم القانوني

يختلف التسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري الذي ينهي مدة مسؤولية الناقل البحري عن التسليم المادي الذي يتمثل في الحيازة المادية للبضائع فقط.

أولا: التسليم الذي ينهي عقد النقل البحري

يرى الأستاذ روديار "إن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو نائبه، وهو يفترض تلاقح إرادتي الناقل والمرسل إليه فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانونيا تحت تصرف المرسل إليه والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة وتسلمها"، فالتسليم يكون بمقتضى توافق إرادتي كل مكن الناقل والمرسل إليه وهذه العملية تتكون من جزأين: الأولى تقديم البضاعة من قبل الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه والثاني قبول هذا الأخير بان يتسلم البضاعة بما يفيد أن المرسل إليه قد تسلم قانونيا البضاعة.

إن لعملية التسليم فوائد قانونية فبالإسليم ينتهي عقد النقل البحري ولا يكون الناقل مسؤولا عنها بعد أن تدخل في عهدة المرسل إليه أو من يمثله والذي يتولى حراستها والمحافظة عليها ويكون مسؤولا

1 - د. محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 128.

عنها¹ فإذا كانت الأجرة مستحقة أثناء التسليم يلتزم المرسل إليه بدفعها إلى الناقل ولهذا الأخير الحق في حبس البضاعة كما يكون له الامتياز على ثمنها ، حيث يلتزم الناقل خلال فترة احتباسها ببذل عناية الشخص المعتاد ويسأل عن هلاكها أو تلفها مالم يرجع ذلك إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، إن التسليم القانوني بهذا المعنى يختلف عن التفريغ الذي يعتبر عمل مادي ، عرف المشرع الفرنسي التسليم انه العملية التي بموجبها يقوم الناقل بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه والذي يمكن هذا الأخير من فحصها مما يدل أن للتسليم شقين فالأول يتمثل في التسليم المادي فقط إذ تتصل بالمرسل إليه اتصالا ماديا وتدخل تحت سيطرته فعلا ، ويعتبر التسليم المادي قد تم حتى ولو لم يكن المرسل إليه هو الذي يتسلم شخصيا البضائع ، وإنما تسلمها وكيله أو تابعيه وهذا التسليم لا ينهي عقد النقل البحري وإنما ينتهي بالتسليم القانوني والذي يتضمن ثلاث مراحل تتمثل المرحلة الأولى في وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه ، والثانية بالتسليم الرمزي وذلك بالتأشير على سند الشحن بما يفيد التسليم ، والثالثة إثبات تسليم البضائع ماديا إلى المرسل إليه²، وتثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الرابن يتضمن اعترافا من الشاحن أو المرسل إليه باستلام البضاعة أو بالتأشير على نسخة من سند الشحن التي يحملها الناقل ، كما يتوجب على الرابن أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة ، إن التسليم لشخص ليس له الحق في استلامها لا تبرئ ذمة الناقل كتسليم البضاعة إلى مصلحة الجمارك³ ، وقد ورد هذا الالتزام في القانون البحري الجزائري بموجب المادة 739 الفقرة الثانية والتي اشترطت شرط أساسي أن يبدي المرسل إليه أو ممثله القانوني قبوله لتسلم البضاعة من طرف الناقل، أما اتفاقية هامبورغ فقد تعرضت للالتزام بتسليم البضائع إلا أنها لم تتعرض لعدد من المسائل المتعلقة بها من بينها التسليم في حالة تعدد نسخ من سند الشحن كما لا يوجد ضمن نصوصها ما يشير إلى واجب قبول تسليم البضائع أو الإقرار بتسليمها بالنسبة لاتفاقية روتردام اتفاقية روتردام⁴ فقد تعرضت للالتزام بالتسليم من خلال

1 - يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، الجزء الاول ، الكويت ، سنة 1985 ، ص 359.

2 - قماز ليلي الدياز ، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة

تلمسان 2014 ص210

3 - نبات خديجة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام ، رسالة لنيل شهادة ماجستير ، جامعة بومرداس 2013 ص 70.

4 - إن اتفاقية روتردام 2008 هي الاتفاقية التي واكبت تطورات النقل من " الباب الى الباب " إلا أنها مازالت لم تتدخل حيز النفاذ لعدم بلوغها النصاب حيث صادقت عليها فقط 20 دولة ، كما ان الجزائر لم تصادق على الاتفاقية .

المادة 12 منها والتي نصت على " إن التسليم الفعلي للبضائع هو تلك العملية القانونية التي يقوم بها الناقل بتسليم البضائع إلى الأشخاص المعينون في مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية " والتي تلعب دورا أساسيا في تحديد الشخص المطلوب تسليمه تلك البضائع ، كما اشترطت الاتفاقية الإقرار شرط لتمام عملية التسليم بل و أجازت للناقل رفض تسليم البضائع في حالة رفض المرسل إليه الإقرار بذلك وهو ما اتجه إليه المشرع الجزائري من خلال المادة السابقة الذكر .

ثانيا : حالة تعدد حاملي سند الشحن أثناء التسليم

إن سند الشحن البحري هو بمثابة سند يثبت عقد النقل البحري من جهة ومن جهة أخرى تسلم الناقل للبضائع كما يعتبر إيصالا يقدمه الناقل إلى الشاحن كدليل على تسلمه البضائع من طرف الشاحن كما تمطكن المستفيد في ميناء الوصول من تسلم البضائع من طرف الناقل وهذا ما يثير الصعوبة في الحالة التي يتقدم أكثر من شخص واحد لاستلام البضائع من طرف الناقل ، ويكون بيد كل واحد منهم نسخة من سند الشحن يمثل البضاعة حيث يصدر السند بثلاث نسخ واحد للشاحن والثاني للناقل والثالث يرسل إلى المرسل إليه الذي يخول له بموجبها تسلم البضاعة عند الوصول ، ولقد جرى العرف على إصدار نسختين إحداهما للشاحن والثانية للريان وإذا كان المرسل إليه غير الشاحن فيرسل الشاحن النسخة التي تسلمها إلى المرسل إليه ليستسلم بموجبها البضائع طبقا لشروط العقد ، يجوز للناقل بناء على طلب الشاحن بإصدار عدة نسخ وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت منه، ويرتب على تسليم البضائع بمقتضى إحدى النسخ تعتبر باقي النسخ ملغاة بالنسبة للناقل¹ وهذا ما أجازته المشرع الجزائري من خلال المادة 760 والتي تضمنت ما يلي " يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية ، يتم التوقيع على كل نسخة من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وكأقصى حد قبل مغادرة السفينة" ومتى تم تطهير هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين تعدد حملة السند ، وبالتالي تعدد أصحاب الحق في تسلم البضائع ، وهنا يثور التساؤل عن تحديد الحامل الذي يكون له الحق في استلام البضائع من بين الحاملين المتعددين لنسخ سند الشحن²، وللإجابة على هذا التساؤل فإنه ينبغي لحل هذا التزاحم التفرقة بين فرضيتين :

I- التزاحم قبل تسليم البضائع : إذا تقدم أشخاص يحملون نسخ من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفضيل حامل النسخة الأقدم في تاريخ التطهير المادة 25 من القانون

1 - د. لطيف جبر كوماتي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 103.

2 - د. عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 321.

البحري المصري ، وذلك لان المظهر بقيامه بالتظهير إحدى النسخ أولا فقد نقل ملكية البضائع إلى المظهر إليه ، فإذا تقدم للناقل عدة حملة لسندات الشحن على نفس البضاعة وكانت تظهيرات في تاريخ واحد امتنع عليه الفصل بينهم و أودع البضاعة لدى أمين ويتم اللجوء للقضاء للفصل فيه .

2- التزامم بعد تسليم البضائع : في حالة تسلم البضاعة بالفعل صاحب النسخة الأقدم في تاريخ التظهير هنا ليس هناك صعوبة يعتبر مظهر إليه الأقدم في تاريخ التظهير هنا ليس هناك صعوبة أما في حالة تسلم البضاعة من طرف شخص آخر غير الحامل السند الأقدم في تاريخ التظهير، هنا نكون بصدد حيازتين فالأولى هي الحيازة المادية لدى من تسلم البضاعة رغم انه ليس الأقدم في تاريخ التظهير والحيازة الرمزية للبضاعة من قبل الأقدم في تاريخ التظهير بشرط كلاهما يفترض فيهم حسن النية هنا لحل هذا التزامم وبالتالي متى كان حامل احد النسخ حسن النية يحق له تسلم البضائع حتى ولو كان تظهيره هو الأسبق في التاريخ ، بعد أن يتسلم البضاعة حامل إحدى النسخ القابلة للتداول فلا يمكن أن يفضل عليه حامل نسخة أخرى ولو كانت هذه تحمل تاريخا سابقا¹ ، أما المشرع الجزائري فقد عالج هذه الحالة من خلال المادة 885 من القانون البحري والتي نصت " إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة شحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودع البضائع على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين ويحبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً " يستمد من هذه المادة أن على الناقل أن يمتنع عن تسليم البضاعة في حالة التزامم ويقوم بإيداع البضاعة في مكان أمين إلى غاية تحديد المرسل إليه ، وبالتالي المشرع الجزائري اغفل ذكر الحلول في حالة تعدد حملة النسخ على عكس المشرع المصري نجد انه وضع جملة من الفروض كحلول لوضع مماثل حيث ميز

بين إذا تم فعلا التسليم وحالة عدم التسليم بعد ونفس الاتجاه بالنسبة للقانون اللبناني من خلال المادة 202 و هذا ما قد تم معالجته من خلال الفرضيتين والتي تتمثل في التزامم قبل التسليم وبعد التسليم² .

1 - وهذا ما تضمنته المادة من القانون البحري المصري انظر : د. وهيب الاسبر ، القانون البحري ، المدونة الحديثة

للكتاب ، طرابلس 2008 ص196.

2 - شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في اطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري ،

رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون الأعمال ، جامعة تيزي وزو 2007-2006 ، ص 102.

الفرع الثاني: التسليم الغير مطابق والتأخير

لا ينقضي عقد النقل البحري ولا تنتهي مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه الذي يتولى هذا الأخير بتسليمها تنتقل الحيازة إليه حتى يتمكن من فحصها والتحقق منها ، كما يلتزم الناقل بتسليمها خلال الميعاد المتفق عليه¹.

أولاً: التسليم الغير مطابق

يلتزم الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإيصال البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها من الشاحن ، قد تثور مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضائع إلا أن اتفاقية بروكسل لم تحدد صور مسؤولية الناقل ، بل اكتفت بذكر الخسائر و الأضرار بمعناها الشامل²، مثلها في ذلك مثل المشرع الجزائري من خلال المادة 802 من القانون البحري .

1-المسؤولية على هلاك البضاعة:

قد يكون الهلاك كلياً أو جزئياً حيث تتعدّد مسؤولية الناقل عن الهلاك الكلي للبضائع في الحالة التي يصل فيها الناقل إلى ميناء الوصول ولم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه كما لو تعرضت إلى السرقة أو غيرها أما في الحالة التي تصل إلى ميناء الوصول ولكن سلمها الناقل إلى المرسل إليه ناقصة مقارنة مع حجم البضاعة أو عددها أو كميتها المذكور في سند الشحن ويتحمل هذا النقص الناقل إلا إذا كان قد وضع تحفظات³ في سند الشحن عن وزن أو مقدار البضاعة ، فالناقل لا يسأل عن النقص المعتاد وهذا راجع إلى طبيعتها أو إلى عملية النقل ، إن التزام الناقل البحري هو الالتزام بتحقيق نتيجة مما يعرضه للمسؤولية في حالة تسليمها ناقصة إذ يكفي أن يثبت المرسل إليه أن الهلاك حدث أثناء عملية النقل حتى تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض حيث لا حاجة إلى إثباته من جانبه حيث لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية وتجدر الإشارة إلى أن اعتبار في حالة عدم تسليم البضاعة خلال المدة المعقولة بعد انتهاء الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف وهذا يعتبر هلاكاً حكماً⁴ ، تضمنت المادة 788 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري هذا الهلاك إلا أنه لم يحدد هذه المدة التي تعتبر

1 - د. عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 96.

2 - نبات خديجة ، المرجع السابق ، ص 46.

3 - التحفظات :هي عبارة على بيان مضاد يندرج فسند الشحن يسجل فيه الناقل عند فحص البضاعة بعد تسلمها من الشاحن النقص سواء فلفمقدار أو غير ذلك مقارنة بما تم ذكره في السند ، وهذا حتى يحمي الناقل نفسه من رجوع المرسل إليه عليه ، فالتحفظات لا تعفي الناقل من المسؤولية إنما تؤدي إلى قلب عبئ الإثبات .

4 - د. عادل علي مقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2011 ، ص 129.

من خلالها البضاعة في حكم الهلاك الحكمي ، أما فيما يتعلق بالهلاك الجزئي وهو أن يصل جزء من البضاعة فقط ويلحقها نقص في الوزن أو الحجم أو العدد ، ومثال ذلك أن تكون البضاعة مشحونة عشر طرود ولا يسلم منها إلا سبعة طرود.

2-المسؤولية على تلف البضاعة : ويقصد بالتلف هو أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة ، كما لو كانت فاكهة فاسدة و أجهزة تحطمت ، قد يكون تلف كلي أو فقط جزئي وهذا ما يؤدي إلى مسائلة الناقل البحري إلا إذا وردت تحفظات بشأنها في سند الشحن ، فالهلاك الكلي يختلف عن التلف الكلي ومعيار التفرقة وهو واقعة التسليم ففي حالة سلمت البضاعة ولكن تالفة جزء منها يؤدي إلى عدم صلاحية الجزء المتبقي ولكن لا يعتبر هلاك كلي لأنه في هذه الواقعة الأخيرة لا يكون هناك تسليم في الأصل أما في حالة التلف الكلي يكون هناك تسليم، إلا أن هناك بعض الحالات التي يقوم فيها الناقل بإتلاف البضاعة لكونها تشكل خطرا فعليا سواء هذا الخطر على الأشخاص والممتلكات والبيئة وهذا ما نصت عليه المادة 778 من القانون البحري الجزائري¹، وهو مستمد من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1924 وهي تعتبر حالة من حالات الإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهذا ما أجازته المادة 13 فقرة الأولى والرابعة من اتفاقية هامبورغ 1978 كما أجازت ذلك المادة 15 من اتفاقية روتردام 2008 واعتبرت الناقل غير مسؤول في حالة كانت البضاعة تشكل خطرا فعليا .

لقد تبين أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه سليمة وكما ذكرها في سند الشحن حيث يلتزم هذا الأخير بعد تسلمها بفحصها للتأكد من حالتها ومن اجل التعرف إليها ومدى ما أصابها من عجز أو تلف في حلة وصولها ناقصة ، فالأصل أن يتم فحصها والتحقق منها على الرصيف بعد التفريغ أو في مخازن الجمارك أو المخازن العمومية غير أن الشركات الملاحية تشترط أن يتم الفحص بحضور طرفي عقد النقل أو بحضور مندوب على كل منهما ، ففي حالة وجود هلاك أو تلف يتوجب على المرسل إليه بتوجيه الإخطار وهذا ما يؤدي إلى ضحد قرينة التسليم المطابق ويوجه الإخطار كتابة وخلال المدة محددة قانونا وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري الجزائري " انه في حالة الضرر الغير الظاهر وجب على المرسل إليه أو من يمثله توجيه الإخطار خلال ثلاثة أيام من يوم تسليم البضائع " وهذا ما تضمنته معاهدة بروكسل في المادة الثالثة الفقرة السادسة ، أما اتفاقية هامبورغ من خلال المادة 19 فاشتترطت أن يوجه الإخطار كتابة للناقل أو الناقل الفعلي في اليوم العمل الموالي لليوم التسليم إذا كان الضرر ظاهر أما إذا كان الضرر غير

1 - هذا ما تضمنته المادة 778 من القانون البحري الجزائري ونصت على " انه لا يسال الناقل في حالة إتلاف البضائع التي تشكل خطرا على الحمولة أو السفينة بعد تحميلها عليها " .

ظاهر خلال 15 يوما من تسليم البضائع أما في حالة حضور الطرفين لفحص البضاعة فلا حاجة للإخطار¹، بالنسبة لقواعد روتردام بموجب المادة 23 انه " يفترض أن الناقل قد سلم البضاعة كما تم ذكرها في العقد مالم يوجه إشعار بطبيعة الهلاك أو التلف إلى الناقل أو الطرف المنفذ قبل أو وقت التسليم " وبالتالي عدم القيام بهذا الإجراء خلال المدة المحددة قانونا تعتبر البضاعة مسلمة كما تم وصفها في سند الشحن وهذا ما يؤدي إلى قلب عبئ الإثبات وجعله على عاتق المرسل إليه الذي يقوم هذا الأخير بإثبات أن الضرر حدث أثناء فترة مسؤولية الناقل البحري .

ثانيا: التأخير في تسليم البضاعة

إن نطاق التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضاعة وإنما يشترط أن تسلم البضائع في الميعاد المعين لتسليمها إلى أصحاب الحق على نحو لا يضر بمصلحتهم ، فالتأخير قد يؤدي إلى ضرر بمصالح المرسل إليه نتيجة التأخير مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحري ، فقد يؤدي التأخير إلى ضرر بالبضائع فقد تكون معرضة إلى تقلبات الأسعار حيث قد يصادف تسليمها الفعلي هبوط في الأسعار هذا ما يضر بمصالح المرسل إليه نتيجة التأخير كما قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحتم عليه تسليم البضاعة في الميعاد المعين ففي حالة التأخير يؤدي هذا إلى فسخ الصفقة مع ما قد يقترن الفسخ من رجوع المشتري على البائع الذي هو المرسل إليه ، كما قد يؤدي التأخير إلى تلف البضائع في الحالة التي لم يتم استهلاكها خلال زمن معين حتى ولو لم يؤدي إلى تلفها فهو على الأقل يؤدي إلى استنفاد قدر من مدة صلاحية مما يصعب التصرف في بيعها ، لذلك اقر النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 802 من القانون البحري بتوسيع من مجال مسؤولية الناقل إلى غاية تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، كما أعطت المادة 771 من القانون البحري الحق للناقل بتغيير السفينة ولكن بدون تأخير كما أشارت المادة 775 من القانون البحري على انه " يجب على الناقل ان ينقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده في الطريق العادي" حيث كانت هناك قضية تم عرضها على القضاء الجزائري تتعرض وقائع القضية انه تم الطعن في قرار المجلس القضائي أمام المحكمة العليا والتي تتعلق وقائعها بالتأخر في نقل البضائع وهذا بسبب تأخر السفينة التي تنقل القمح اللين في الوصول مما أدى إلى إلحاق الضرر بالمرسل إليه وأقرت المحكمة العليا انه يتحمل التعويض كلا من الناقل ومجهز السفينة

1 - فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الشنهابي للطباعة

والنشر ، سنة 1996 ص 254 .

بالتضامن وبالتالي إبطال القرار المطعون به بالنقض أمام المجلس القضائي¹ ، إلا أن معاهدة بروكسل لم تتعرض في نصوصها إلى عبارة التأخير في التسليم إلا أنه من خلال المادة الرابعة منها أشارت إلى الانحراف عن المسار والذي يعد سببا من أسباب التأخير في إيصال البضاعة وسبب من أسباب تعرضها إلى الخسائر والأضرار²، إن مسؤولية الناقل البحري الناتجة عن الهلاك أو التلف تختلف عن المسؤولية الناتجة عن التأخير في التسليم لأنه ليس ضرر بذاته وإنما الضرر في النتائج المترتبة عليه ولهذا لا مسؤولية على الناقل إلا إذا صاحب التأخير ضرر اقتصادي بالمرسل إليه كما لو أدى التأخير إلى ضياع صفقة رابحة³.

المطلب الثاني : المساس بمدة المسؤولية بمقتضى شروط سند الشحن

اعتاد الناقلون على إدراج شروط في سندات الشحن بهدف تحررهم من المسؤولية في اقرب وقت مما يؤدي إلى نهاية عقد النقل البحري⁴، حيث نص المشرع الجزائري من خلال المادة 802 من القانون البحري الجزائري إن مسؤولية الناقل تمتد منذ تكلفه بالبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ، وقد يقوم الناقل بهدف تقصير من مدة مسؤوليته بإدراج شروط من بينها شرط التسليم تحت الروافع " الفرع الأول " وشرط "FIO" الفرع الثاني " .

الفرع الأول: شرط التسليم تحت الروافع « la livraison sous palons »

يقصد به هو ذلك الشرط الذي يتم إدراجه في سند الشحن ويكون بمقتضاه الاتفاق على التزام المرسل إليه باستلام البضاعة تحت روافع السفينة أو على ظهرها ، هذا ما يؤدي إلى تحمله المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للبضاعة بعد تسليمها له تحت الروافع و أثناء قيامه بالتفريغ، طبقا لهذا الشرط نجد أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت وضع الشاحن البضائع تحت روافع السفينة في ميناء القيام استعدادا لشحنها وتنتهي بوضع البضائع تحت روافع السفينة في ميناء الوصول تمهيدا لتفريغها ، وهذا ما يدل أن الناقل يلقي مسؤوليته على عاتق المرسل إليه أو ممثله القانوني مما يؤدي إلى نهاية عقد النقل البحري والتقصير من فترة المسؤولية في اقرب وقت ممكن⁵، حيث

1 - قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية بتاريخ 2005/09/07 ، ملف رقم 351272 ، العدد الثالث ، سنة 2013.

2 - كما أشارت إلى التأخير اتفاقية هامبورغ بموجب المادة الخامسة ، اضافة إلى اتفاقية روتردام في المادة 17 منها .

3 - نبات خديجة ، المرجع السابق ، ص 53.

4 - د. إيمان الجميل ، سند الشحن ودوره في النقل البحري ، الطبعة الأولى ، مكتب الجامعي الحديث ، 2013 ، ص

74.

5 - د. عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص208.

تضمنت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل والتي جعلت من بين التزامات الناقل عمليتي الشحن والتفريغ فهذا الشرط يجعل العمليتين على الشاحن والمرسل إليه فانه يعتبر باطلا على أساس انه يعفي الناقل من بعض الالتزامات وتؤدي إلى جعل مسؤولية الناقل قصيرة جدا وتنقص من مدة المسؤولية قصيرة جدا نفس الاتجاه بالنسبة للمشرع الجزائري تبنى مبدأ انه لا تسليم قبل التفريغ فهي إنها قواعد أمرة تمتد من الشحن إلى التفريغ وذلك بمقتضى المادة 812 من القانون البحري ونفس الاتجاه بالنسبة للقضاء الفرنسي في عدة قرارات قضائية من بينها قرار صادر من طرف قضاء باريس ، اقر مسؤولية الناقل بصفته وكيل السفينة يمثل المجهز بالجزائر العاصمة وكذلك هو حارس للبضائع بعد تفريغها وقبل تسليمها إلى صاحبها ، هذه القضية تتعلق بعقد نقل البضائع خاضع لاتفاقية بروكسل لفائدة شركة سونطراك من ميناء انغرس بواسطة سفينة أجنبية لها كوكيل الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN ، أين تضررت البضاعة وتعرضت للهلاك وبعد تعويض شركة سونطراك من طرف شركة التامين ، حلت هذه الأخيرة محل زبونها للمطالبة بالحقوق بموجب عقد الحلول للمطالبة بالتعويض من طرف المجهز إن محكمة باريس قبلت الدعوى وقضت بالتعويض على المجهز باعتبار أن البضاعة بقيت تحت حراسة المجهز في الفترة الممتدة بين التفريغ والتسليم إلى سونطراك وبالتالي المجهز مسؤول بصفته حارس للبضائع و التسليم القانوني لا يكون إلا بعد تفريغ البضائع من طرف الناقل في ميناء الوصول¹، إلا أن هذا الشرط يثير إشكالية في تفسيره عبارة تحت الروافع إذ قد يقصد بها "تحت الروافع" حيث تختلف هذه العبارة على حسب عادات الميناء فقد تعني تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف ، فوفقا للتفسير الأول يكون مؤدى الشرط أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها مما يعني أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن والتفريغ أما التفسير الثاني هو الشرط الذي يقوم الناقل من خلاله بوضع البضاعة على الرصيف قريبا من السفينة وتحت روافعها معناه أن الناقل هو الذي يتولى مهمة الشحن والتفريغ وهو يعتبر من النظام العام وكل شرط من شأنه المساس بمدة المسؤولية يعتبر باطلا وعديم الأثر²، إن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والبروتوكول لاهاي 1968 المعدل لها ضيق من مدة مسؤولية الناقل البحري خلال المرحلة البحرية فقط إلا أن قواعدها أمرة خلال هذه الفترة ، أي شرط من يرد في سندات الشحن من شأنه الإنقاص من مدة مسؤولية الناقل يعتبر باطلا نفس الأمر بالنسبة لقواعد هامبورغ 1974

1 - بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 157.

2 - د. كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1997، ص 67.

أما قواعد روتردام 2008 فقد أجازت من خلال المادة 12 للطرفين أن يتفق على وقت تسلّم البضائع أو تسليمها ولكن بشرط أن يكون وقت تسلّم الناقل للبضائع سابقا لبدئ شحنها ووقت تسليمها لاحقا لإتمام تفريغ البضائع فلا تسليم قبل التفريغ، وهو ما اتجه إليه القضاء الجزائري ففي قرار صادر من طرف الغرفة التجارية البحرية الجزائرية انه من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها والى غاية تسليمها إذ من المقرر أن تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتبي حيث كانت هناك قضية طعن بالنقض أمام المحكمة العليا تتعلق وقائعها أن قضاة المجلس اخلطوا بين التسليم والتفريغ حيث جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية متناسنا في ذلك انه لا يؤدي إلى الإعفاء الكلي أو جزئي من المسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيا فانه بذلك خرّقا القانون و عرضو قرارهم للنقض¹.

الفرع الثاني: شرط "FIO"²

يعود تفسير شرط FIO في الأصل إلى القضاء الانجليزي ، فكان المقصود به هو أن يقوم المقاول بتفريغ البضائع على حساب المرسل إليه على أن لا يتخلص إلا من نفقات التفريغ حيث يبقى الناقل ملتزما بضمان سلامة البضائع أثناء عملية التفريغ ، هذا الشرط هو إلقاء مصاريف العمليتين المتمثل في الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه وهذا الشرط يعتبر صحيحا على أساس أن الاتفاقات على أجرة ومقدارها ووقت سدادها تخرج من نطاق تطبيق أحكام المعاهدة الأمر الذي يترتب عيه أن للأطراف كامل الحرية في هذا النطاق من عقد النقل ، ومن ثم طبقا لهذا الشرط يبقى الناقل ملتزما بالشحن والتفريغ وتقع على عاتقه مخاطرها ، بينما الشرط فقط في معالجة نفقات هذه العمليات دون الالتزام بأدائها والمسؤولية عن تنفيذها³.

الملاحظ أن شرط FIO الذي يندرج في سندات الشحن ليس من أثره جعل مخاطر العملية على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ولذلك فهذا الشرط لا يستهدف مسؤولية الناقل وإنما يحدد فقط شروط ثمن النقل، أما بالنسبة للقانون الجزائري والتشريعات الدولية فانه في حالة وجود اتفاق مابين الناقل والشاحن أو الناقل والمرسل إليه يتحمل نفقات الشحن والتفريغ فهذا الاتفاق يكون صحيحا لأنه لا يمس بمسؤولية الناقل كما يظل مسؤولا عن عمليتي الشحن والتفريغ وبالتالي الناقل يتحمل فقط

1 - قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية بتاريخ 1997/07/22 ، ملف رقم 1534230 المجلة القضائية عدد خاص ، سنة 1999 ص 211.

2 - FIO هو اختصار لكلمة " free and out- F.D - free delivery "

3 - د. محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998 ، ص 226.

مصارييف العملية لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، إلا أن هناك من يدرج إلى جانب هذا الشرط حتى تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر الشحن والتفريغ في الواقع يعتبر شرط باطل وعديم الأثر لأنه اتفاق يعمل على التخفيف من مسؤولية الناقل عن التزامه بالشحن والتفريغ الذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية ونقل عبئها على عاتق الشاحن والمرسل إليه وهو شرط باطل¹

قواعد روتردام 2008 من جهتها وبعد أن نصت على عدم جواز التسليم قبل التفريغ واعتبرت من خلال المادة 13 الفقرة الأولى أن التفريغ من التزامات الناقل مما سمحت أن يلقي الناقل عبئ العمليتين على عاتق الشاحن المرسل إليه إلا أنه من خلال المادة 17 من الاتفاقية اعتبرت هذه الحالة مما يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية لا يعني أن قيام المرسل إليه بالتفريغ لا ينهي مدة مسؤولية الناقل على أساس أنه عند انتهاء مدة المسؤولية، لا يكون على الناقل أن ينسب الضرر الذي وقع بعدها إلى سبب أجنبي أو حالة من حالات الإعفاء المحددة، بذلك إن المقصود من اتفاقية روتردام 2008 هو نقل إلى المرسل إليه هو نفقات التفريغ وليس عبئ التفريغ لأنه اعتبرت الاتفاقية من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري²

الخاتمة:

إن التسليم الذي ينهي عقد النقل البحري هو التسليم القانوني والذي يتمثل في وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه ، و التأشير على سند الشحن من طرف المرسل إليه بما يفيد التسليم وهو ما يسمى بالتسليم الرمزي وثبات تسليم البضاعة ماديا إلى المرسل إليه القانوني فتسليمها إلى شخص ليس له الحق في تسليمها لا تبرئ ذمة الناقل ولا تنهي عقد النقل البحري إضافة إلى أنه في الحالة التي الناقل يسلم البضائع إلى أصحاب الحق وهي متعرضة للهلاك والتلف أو التأخير الذي يؤدي إلى ضرر اقتصادي يلتزم بالتعويض إلى أصحاب الحق لان خطأ الناقل مفترض والتزامه هو الالتزام بتحقيق نتيجة ، ويلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه القانوني ففي حالة تسليمها إلى مصلحة الجمارك لا تبرئ ذمة الناقل إلى غاية تسليمها إلى أصحاب الحق في تسليمها نستنتج في أن أثناء تسليم البضائع إلى المرسل إليه تثار عدة إشكالات قانونية الإشكالات تتمثل في تقدم أكثر من شخص لتسلمها وهم يحملون نسخ من سند الشحن ففي هذه الحالة لا تبرئ ذمة الناقل إلى غاية تحديد الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع وهذا ما تضمنته المادة 885 من القانون

1 - قمار ليلي الدياز ، المرجع السابق ، ص 205.

2 - د. عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 22.

البحري الجزائري وذلك بإيداع البضائع في مكان أمين إلى غاية تحديد من يحق له تسلمها ، والملاحظ أن الشروط التي تدرج في سند الشحن للمساس بمدة مسؤولية الناقل البحري تعتبر باطلة وعديمة الأثر، إلا انه في حالة تعلق فقط بثمن النقل مثل شرط FIO فيعتبر شرط صحيح لأنه لا يمس بالمدة الزمنية لتنفيذ عقد النقل البحري ولا ينقل عبئ الشحن والتفريغ لأنها قواعد أمره ولا يمكن الاتفاق على نقل عملية الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن والمرسل إليه وهذا ما اتجهت إليه الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري ،على رغم من أن اتفاقية بروكسل ضيقت من مدة تنفيذ عقد النقل البحري من الشحن إلى التفريغ إلا أنها جعلت العمليتين على عاتق الناقل البحري وهذا ما تضمنته المادة 812 من القانون البحري ونفس الاتجاه تبنته قواعد هامبورغ 1978 واتفاقية روتردام 200

قائمة المراجع :

1/الكتب والمؤلفات:

- محمود محمد عابنة ، أحكام عقد النقل ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2015 .
- يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، الجزء الأول ، الكويت سنة 1985.
- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2000.
- عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 2000.
- عادل علي مقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2011 .
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- إيمان الجميل ، سند الشحن ودوره في النقل البحري ، الطبعة الأولى ، مكتب الجامعي الحديث ، 2013
- فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الشنهابي للطباعة والنشر ، 1996
- ص 254.
- محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ،دار الجامعة للنشر والتوزيع ،عمان ،1998.

2/ المذكرات:

- قماز ليلي الدياز ، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان 2014.
- نبات خديجة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام ، رسالة لنيل شهادة ماجستير ، جامعة بومرداس 2013.
- شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في اطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري ، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون الأعمال ، جامعة تيزي وزو. 2007
- 3/قرارات قضائية :**
- قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية بتاريخ 2005/09/07 ، ملف رقم 351272 ، العدد الثالث ، سنة 2013.
- قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية بتاريخ 1997/07/22 ، ملف رقم 1534230 المجلة القضائية عدد خاص ، سنة 1999.