

## إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري

بن الصغير شهرزاد<sup>(1)</sup>  
جامعة بجاية

### الملخص:

ترتبط الدراسة بإشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري، سواء تعلق الأمر بتحديد صفة هذا الأخير في النقل المتتابع البحري، أو تحديد صفته في عقد إيجار السفينة، فكثيراً ما يؤدي هذا الأخير إلى خلق نوع من الصعوبة في التمييز بين صفة الناقل البحري وبين صفة المؤجر. وعليه نتساءل عن الصعوبات التي تعترض تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري؟

### الكلمات المفتاحية:

الناقل البحري، عقد النقل البحري، النقل المتتابع البحري، سند الشحن، عقد إيجار السفينة.

تاريخ إرسال المقال: 2018/01/21، تاريخ قبول المقال: 2018/03/07، تاريخ نشر المقال: 2018/07/31

لتهميش المقال: بن الصغير شهرزاد، "إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 17، العدد 01، 2018، ص ص. 123-136.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

[http://univ-bejaia.dz/Fac\\_Droit\\_Sciences\\_Politiques/revues-de-la-faculte](http://univ-bejaia.dz/Fac_Droit_Sciences_Politiques/revues-de-la-faculte)

المقال متوفر على الروابط التالية:

<sup>(1)</sup> أستاذة مساعدة قسم "أ"، قسم التعليم الأساسي للحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، 06000، بجاية، الجزائر.

المؤلف المراسل: [ben.charazed@live.fr](mailto:ben.charazed@live.fr)

## The problem of determining the quality of the maritime carrier in the maritime transport disputes in Algerian law

### Abstract:

This study deals with the problem of determining the quality of the maritime carrier in marine transport disputes in the Algerian law, whether it is to determine the latter's status in maritime continuing transport or to determine its status in the charter-party. Indeed, the latter often creates some difficulty in distinguishing between the quality of the maritime carrier and that of the landlord. Therefore, the researcher follows up the difficulties in determining the quality of a maritime carrier in maritime transport disputes.

### Keywords:

Maritime carrier, maritime transport contract, maritime through transport, bill of lading, and charter-party.

## Problématique de la détermination de la qualité du transporteur maritime dans le contentieux du transport maritime en droit algérien

### Résumé:

La présente étude a pour objet de mettre l'accent sur la problématique de la détermination de la qualité du transporteur maritime en matière de contentieux maritime. Il s'agit ici de la qualité de ce dernier aussi bien dans le transport successif que dans la charte-partie. En effet, ce dernier pose, dans bien des cas, une difficulté quant à la distinction entre la qualité du transporteur maritime et celle du locataire. Ainsi, on se demande quelles sont les difficultés auxquelles se heurte la détermination de la qualité du transporteur maritime dans le contentieux en question.

### Mots clés:

Le transporteur maritime, le contrat de transport maritime, le transport successif, le connaissement, et la charte-partie.

## مقدمة

لقد حظى موضوع النقل البحري باهتمام واسع على المستويين الدولي<sup>1</sup> والداخلي<sup>2</sup>، بحيث أصبح يتسم بالعالمية نظراً لكون عقد النقل بمثابة المكمل الاقتصادي لعقد البيع الدولي<sup>3</sup>. ولقد تطلب التطور الحاصل في مجال النقل البحري وضع تشريعات جديدة أو تعديل بعض أحكام التشريعات<sup>4</sup> المعمول بها لحماية أصحاب الحق في البضائع، وتأسيساً على ما تقدم، كان لزاماً على الدولة الجزائرية أن تجد لها ضماناً قانونياً فعالاً يعمل على تحريك دواليب النقل البحري ويحمي التجارة الدولية، وقد كان لها ذلك بإصدار العديد من النصوص القانونية التي تصون وتحمي النقل بصفة عامة<sup>5</sup> والنقل البحري بصفة خاصة، وذلك وفق أسس قانونية دولية.

<sup>1</sup> - بحيث تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، المعدلة ببروتوكولين الأول موقع بتاريخ 1968/02/23 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 1964، ج ر عدد 28 لسنة 1964 ولم تنضم إلى البروتوكولين المعدلين لها . انظر في ذلك : جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2008/2007، ص 1 و 2.

كما تم إبرام اتفاقية هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ والتي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 1992/01/01.

إلى جانب اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والمعروفة بقواعد روتردام 2008.

<sup>2</sup> - لقد قامت الدولة الجزائرية باستحداث مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 6.

للتفصيل أكثر انظر: بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الصادرة عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد 5، 2017، ص 92.

<sup>3</sup> - REMONDE- GUILLOUD Martine, *Du droit de disposition*, DMF, 1990, p. 587.

<sup>4</sup> - مثلا في التشريع الجزائري نجد صدور: أمر رقم 08-76، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98، مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر عدد 47 صادر في 27 يونيو 1998.

<sup>5</sup> - مثلا بالنسبة للنقل البري، تم إصدار المرسوم رقم 82-148 المؤرخ في 17 أبريل 1982 يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، ج ر عدد 16 الصادرة في 20 أبريل 1982. للتفصيل أكثر انظر :

BEN MAAROUF Abdellah, *La facilitation de transport routier en Algérie, point de vue d'un opérateur*, groupe SNTR, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée, Casablanca, 4et5 mars 2004, p. 125. [http:// www.euromedtransport.org/fileadmin...](http://www.euromedtransport.org/fileadmin...)

فعملية النقل البحري تثير الكثير من المنازعات وهذا ما يعرف بمنازعات النقل البحري، فقد يفهم للوهلة الأولى أنّ تحديد صفة الناقل في منازعات النقل البحري يغدو بدون إشكالات أو صعوبات تحد منها، إلا أنه قد يحدث عملياً أن تتم عملية النقل وفق نقل متتابع *le transport successif* والذي يتم على عدة مراحل متتالية<sup>1</sup>، فالنقل المتتابع البحري هو الذي يكون بحرياً في جميع مراحلها، وفي هذا النوع من النقل يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها<sup>2</sup>، أين يتعاقد الشاحن مع عدة ناقلين سواء مع تعدد عقود النقل أو عن طريق عقد نقل واحد، بحيث يعهد الناقل المتعاقد عملية النقل لناقل آخر وهو الناقل الفعلي، وهذا الناقل الفعلي قد لا يكون مالكاً ولا مستأجراً ولا مجهزاً للسفينة.

كما أنّ منازعات النقل البحري، تثير إشكالية تحديد صفة الناقل في النقل عن طريق عقد إيجار السفينة، فكثيراً ما تختلط صفة الناقل مع صفة المؤجر السفينة.

في ضوء هذه المعطيات لنا أن نتساءل؛ عن مدى صعوبة تحديد صفة التقاضي بالنسبة للناقل البحري في منازعات النقل البحري للبضائع؟

اعتمدنا في الإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة على الوصف كلما كان ذلك ضرورياً للتحليل، فالمنهج قائم على مزاجية المنهجين الوصفي والتحليلي من أجل الوصول إلى القصد من هذه الدراسة. ولقد قسمت هذه الدراسة إلى مبحثين؛ يرتبط الأول بعرض مختلف المعوقات المتعلقة بتحديد صفة الناقل البحري في منازعات عقد النقل البحري، في حين خصصنا المبحث الثاني لعرض مختلف الصعوبات التي يثيرها تحديد صفة هذا الأخير في منازعات إيجار السفينة.

## المبحث الأول: إشكالية تحديد صفة الناقل في منازعات عقد النقل البحري

إنّ منازعات عقد النقل البحري<sup>3</sup> تثير إشكالية تحديد صفة الناقل<sup>1</sup> البحري إذا تعلق الأمر بالنقل المتتابع، والذي قد يقف عائقاً أمام تحديد صفة هذا الأخير، سواء تعلق الأمر بنقل بحري متتابع بعقود متعددة وناقلين متعددين (المطلب الأول)، أو بنقل بحري متتابع بعقد واحد وناقلين متعددين (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> - سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2012، ص 143.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 534.

<sup>3</sup> - يعرف عقد النقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بإيصال البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر يدفعه الشاحن Voir RODTÈRE René, *Traité général de droit maritime - Affrètements & transports*, T.2, - *Les contrats de transport de marchandises*-, Dalloz, Paris, 1968, p. 22.

كما وعرفه البعض الآخر بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مالكاً أو مجهزاً أو مستأجراً للسفينة بنقل البضاعة لصالح شخص آخر هو الشاحن" انظر في ذلك: محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة 8، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983، ص 7.

## المطلب الأول: النقل المتتابع كعائق لتحديد صفة الناقلين

في هذه الحالة نكون أمام عدة عقود نقل بحرية مستقلة عن بعضها البعض، وفي المقابل من ذلك نكون أمام عدة ناقلين، كأن يقوم الشاحن<sup>2</sup> بالتعاقد مع الناقل الأول عن طريق عقد نقل بحري ويتعاقد مع ناقل آخر لإكمال الرحلة البحرية، وذلك عن طريق إبرام عقد نقل بحري آخر مستقل عن عقد النقل البحري الأول. وعليه، نكون أمام عدة عقود نقل متعاقبة وعمليات قانونية مستقلة<sup>3</sup>. وفي مثل هذه الحالة عادة ما يستعين الشاحن بوكيل العبور من أجل تسلم البضائع من الناقل الأول وتسليمها إلى الناقل الثاني، بحيث يتصور أن السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، لذا فالشاحن يكون مضطراً إلى التعاقد مع ناقل ثاني وثالث ورابع إن وجد، وذلك بحسب عدد عقود النقل المبرمة. أما إذا كانت السفينة مملوكة لنفس الناقل فلا إشكال في ذلك<sup>4</sup>. وقيام الشاحن بإبرام العديد من عقود النقل البحرية يؤدي إلى خلق إشكالية تحديد فترة وقوع الضرر (الفرع الأول)، إلى جانب تقادم هذه الصعوبة في حالة الاستعانة بناقل من الباطن في حالة تعدد عقود النقل البحري مع تعدد الناقلين (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: إشكالية تحديد مرحلة وقوع الضرر في النقل المتتابع مع تعدد عقود النقل البحري والناقلين البحريين

وفي حالة النقل المتتابع عن طريق عدة عقود وعدة ناقلين لا تثار إشكالية تحديد صفة الناقل البحري، فصفة الناقل واضحة في كل عقد نقل بحري، ولكن الصعوبة تكمن في تحديد الفترة والوقت الذي حدث فيه ضرر للبضاعة، بمعنى أنه يصعب تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار التي لحقت بالبضائع خاصة إذا كان النقل يتم عن طريق الحاويات، فشنح الحاوية لا يمكننا من معرفة حالة البضائع التي تحويها، إلا في حالة تفريغها.

<sup>1</sup> - لم يقر المشرع الجزائري بتعريف الناقل البحري تعريفاً دقيقاً، ولكن بالرجوع إلى نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري، نستنتج أن الناقل البحري عبارة عن ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع بحراً بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر.

<sup>2</sup> - الشاحن الشخص الذي يقوم بطلب نقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر. انظر في ذلك: BOYE Albert, « Transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissance-Nature de contrat- Formation et rupture de contrat) », Juris-classeur, commercial, Fascicule (C), p 4, n 17, A 1970 .

<sup>3</sup> - قماز ليلي إلبياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2013-2014، ص 72.

<sup>4</sup> - قماز ليلي إلبياز، المرجع نفسه، ص 72.

عليه، ومن أجل تفادي هذا الإشكال، فعلى الشاحن البحري عدم الإقبال على إبرام عدة عقود نقل بحرية مع عدة ناقلين، لصعوبة تحديد الفترة التي حصلت فيها الأضرار هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن ذلك من شأنه أن يهدر بوقت ومال الشاحن، بحيث يتعاقد مع عدة شاحنين، وهذا ما يترتب عليه تكاليف باهظة في سبيل إبرام كل تلك العقود.

## الفرع الثاني: تفاقم إشكالية تحديد مرحلة وقوع الضرر في حالة تعدد عقود النقل وتعدد الناقلين مع الاستعانة بالناقل من الباطن

يتزايد إشكال تحديد وقت وقوع الضرر اللاحق بالبضاعة في حالة قيام أحد الناقلين بالاستعانة بالناقل من الباطن، وفي هذه الحالة نميز بين حالتين:

### أولاً/ حالة وجود شرط يبيح للناقل المتعاقد إمكانية استبداله بناقل آخر

قد يتفق الناقل والشاحن على إمكانية استعانة الناقل بناقل آخر، كأن ينص سند الشحن مثلا على إمكانية نقل البضاعة من طرف الناقل الذي أصدر السند، أو من طرف ناقل آخر يعينه الناقل الأول وهذا ما أخذت به الاتفاقيات الدولية<sup>1</sup>، في هذه الحالة يعد الناقل المتعاقد وكيلًا للشاحن<sup>2</sup>، فالناقل المتعاقد لا يعتبر مسؤولاً إلا إذا ارتكب خطأ شخصياً، فالمسؤولية يتحملها الناقل الفعلي أو الناقل من الباطن.

<sup>1</sup> - تعرضت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلى النقل المتتابع البحري من خلال المادة 11 باعتباره نقلا بحريا في جميع مراحلها، معتبرة الناقل الأول هو ناقل متعاقد والناقلين اللاحقين هم ناقلين فعليين للجزء من الرحلة الذي يعهد إليهم، كما وأجازت المادة 11 إعفاء الناقل الأول الأصلي من المسؤولية عما يحدث للبضائع أثناء وجودها في عهدة الناقل الفعلي لهذا الجزء من الرحلة وعلى الناقل عبء إثبات وقوع الضرر في مرحلة النقل التي لم يقم بها الناقل الأصلي، وهذا استثناء على نص المادة 10 من الاتفاقية التي تعتبر أنه عندما يسند الناقل تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان بموجب رخصة مقررة في عقد النقل أم لا، بحيث يظل الناقل مسؤولاً عن النقل برمته .

<sup>2</sup> - قماز ليلي إلدياز، المرجع السابق، ص 73.

## ثانيا/ حالة سكوت سند الشحن عن مدى جواز استبدال الناقل

إذا لم يتفق الناقل المتعاقد والشاحن حول مدى جواز استبدال الناقل، وأثناء تنفيذ عقد النقل البحري، تم استبدال الناقل المتعاقد بناقل آخر، فالمسؤولية يحملها الناقل المتعاقد وليس الناقل من الباطن، ولا وجود لأية علاقة تعاقدية بين الشاحن والناقل من الباطن، ولكن يملك الشاحن في المقابل من ذلك رفع دعوى غير مباشرة. أما في حالة وجود شرط يمنع من الاستعانة<sup>1</sup> بالناقل من الباطن، فالناقل المتعاقد، يتحمل مسؤولية الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة. أما الناقل الفعلي فيسأل عن استلامه البضاعة رغم عدم وجود أي رابطة عقدية تربطه بالشاحن<sup>2</sup>.

وعليه، تكبر وتتفاقم صعوبة تحديد فترة وقوع الضرر في حالة النقل المتتابع مع تعدد عقود النقل والناقلين، مع استعانة أحد الناقلين المتعاقدين بالناقل من الباطن، بحيث تتعدّد المسألة وتتشابك أكثر ويصعب إثبات المرحلة التي وقع فيها الضرر، وذلك لتعدّد الناقلين سواء المتعاقد معهم أو من الباطن، فعلى الشاحن تجنب اللجوء في حالة النقل البحري المتتابع إلى إبرام العديد من عقود النقل مع تعدد الناقلين، خاصة إذا سمح في وثيقة الشحن بإمكانية الاستعانة بالناقل من الباطن، بل يقتصر على إبرام عقد نقل واحد حتى ولو تعدد الناقلون البحريون.

## المطلب الثاني: النقل المتتابع كعائق لتحديد صفة التقاضي: عقد نقل واحد مع تعدد الناقلين

في هذه الحالة نميز بين حالة إصدار سند شحن عادي (الفرع الأول)، وحالة إصدار سند شحن مباشر (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: حالة إصدار وثيقة شحن عادية

الأصل أنه يجوز للناقل أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر وهو الناقل الفعلي ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، مصر، ص 326.

<sup>2</sup> - إلا أن الشرط الذي يمنع من إمكانية استبدال الناقل يتعارض مع الالتزام الذي يفرض على الناقل مسافنة البضاعة، لأن هذه الأخيرة لا تتم بالضرورة على ظهر سفينة الناقل المتعاقد، بل ولأجل إيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، يجبر الناقل على مسافنتها على سفينة غيره مما يؤدي بالضرورة إلى استبدال الناقل. انظر في ذلك: سلطنة عائشة، المرجع السابق، ص 144.

عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، كما يكون مسؤولاً عن هذه الأضرار بالتضامن مع الناقل المتعاقد<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: حالة إصدار وثيقة شحن مباشرة le connaissance direct

يقصد بوثيقة الشحن المباشرة، تلك الوثيقة التي يتعهد الناقل بمقتضاها بأن ينقل البضائع، على أن يقوم ناقل آخر بتنفيذ الجزء الآخر، سواء عن الطريق البحري أو النهري أو الجوي أو البري<sup>2</sup>، كما يقصد به السند الذي يصدره الناقل من أجل نقل البضاعة من مكان لآخر وبمساعدة ناقلين آخرين<sup>3</sup>، وعليه نتساءل عن المسؤول عن تحمل تبعة الهلاك أو تلف البضائع فهل يتحملها الناقل الأول أو الناقل الثاني؟ بالنسبة للمشرع الجزائري، فالناقل الذي التزم بإصدار وثيقة الشحن المباشرة هو الملزم بتنفيذ عقد النقل البحري إلى غاية تسليم البضائع إلى صاحبها، وإذا حصلت أضرار للبضاعة أثناء تواجدها في حوزة الناقل الثاني (الفعلي)، أعتبر مسؤولاً بالتكافل والتضامن<sup>4</sup> مع الناقل المتعاقد، فإذا قام الناقل المتعاقد بتعويض الشاحن، فيحق له الرجوع<sup>5</sup> على الناقل الفعلي، أما في حالة صعوبة تحديد أو إثبات وقت حدوث الهلاك أو التلف، فيعتبر كل من الناقل المتعاقد والفعلي مسؤولين بالنظر إلى أجرة الحمولة التي قبضها كل منهم أي بالنظر إلى جزء النقل الذي قام به كل طرف.

وبالتالي فالعلاقة بين الشاحن والناقل أو الناقلين الآخرين بالنسبة لوثيقة الشحن المباشرة تربطهم علاقة تعاقدية، حتى وإن لم يقيم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الفعلي ولكن قبول الشاحن لسند الشحن المباشر دليل على قبوله لأن يتم النقل من طرف الناقلين الآخرين، ولذلك تكيّف العلاقة بأنها علاقة تعاقدية تحكمها وثيقة الشحن المباشرة.

هناك جانب من الفقه<sup>6</sup> يرى بأن الناقل المتعاقد بمثابة عميل للنقل، فالشاحن لا يعرف سوى الناقل الذي أصدر وثيقة الشحن المباشرة، فهو المسؤول عن تنفيذ عملية النقل وكذا تنفيذ الناقلين الفعليين لغاية تسليم

<sup>1</sup> - انظر في ذلك: أمال أحمد كيلاني المحامية، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2000، ص 75.

<sup>2</sup> - FRAIKIN Guy et LAFAGA, Les transports maritime sous connaissance a l'heure de marche commun, L.G.D.J. Paris, 1966, p. 206.

<sup>3</sup> - قماز ليلي إدياز، المرجع السابق، ص 73.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، مصر، ص 326.

<sup>5</sup> - إلا أن الشرط الذي يمنع من إمكانية استبدال الناقل يتعارض مع الالتزام الذي يفرض على الناقل مسافنة البضاعة لأن هذه الأخيرة لا تتم بالضرورة على ظهر سفينة الناقل المتعاقد، بل ولأجل إيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه يجبر الناقل على مسافنتها على سفينة غيره مما يؤدي بالضرورة إلى استبدال الناقل. انظر في ذلك: سلطانة عائشة، المرجع ص 144.

<sup>6</sup> - FRAIKIN Guy et LAFAGA, Ibid, p.206.



البضاعة، وفي حالة حدوث أضرار يعتبر الناقل المتعاقد هو المسؤول اتجاه الشاحن حتى ولو كانت هذه الأضرار ناتجة عن تنفيذ الناقل الفعلي، إلا أنه يحق للناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلي<sup>1</sup>.  
ويختلف سند الشحن العادي عن سند الشحن المباشر، في أنّ سند الشحن العادي قد ينص على إعطاء الناقل الحق في تغيير السفينة أثناء الطريق، إلا أنّ تغيير السفينة في حالة سند الشحن العادي يتم دائماً بواسطة سفينة يستغلها نفس الناقل، على العكس بالنسبة لسند الشحن المباشر، أين تكون السفينة مستغلة بواسطة ناقل آخر غير مصدر سند الشحن<sup>2</sup>.

فبالرجوع إلى نص المادة 765 والمحددة للمسؤولية في حالة تعدد الناقلين، نجد أنه يقرّ مسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن عن تنفيذ عقد النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة، على أساس أنّ سند الشحن المباشر يضم عمليات النقل المختلفة في عقد واحد<sup>3</sup>. وبالنسبة للناقلين الآخرين فإنهم مسؤولون عن تنفيذ عقد النقل في المسافة التي تكفلوا فيها بالبضائع وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن<sup>4</sup>.

## المبحث الثاني: صعوبة تحديد صفة الناقل في منازعات عقد إيجار السفينة

إنّ منازعات إيجار السفينة la charte-partie هي الأخرى تثير إشكالية تحديد صفة التقاضي بالنسبة للناقل البحري؛ سواء أكان أمام إيجار سفينة مجهزة (المطلب الأول)، أو إيجار سفينة عارية أي بهيكلها (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: تعيين صفة الناقل في منازعات إيجار سفينة مجهزة

يقصد بإيجار سفينة مجهزة، قيام مالك السفينة بتأجير السفينة مجهزة بطاقمها، وفي هذه الحالة لا تنتقل صفة المجهز إلى المستأجر إلا إذا اتفق الأطراف على ذلك<sup>5</sup>.  
وبهذا يصبح المستأجر مجهزاً ويكون له الحق في عزل أفراد الطاقم<sup>6</sup>، أما في حالة غياب مثل هذا الاتفاق، فإنّ صفة المجهز تبقى لمالك السفينة الذي قام بتأجير سفينته مجهزة ولا تنتقل إلى المستأجر، بحيث

<sup>1</sup> - انظر في ذلك المادة 763 ق ب ج.

<sup>2</sup> - انظر في ذلك المادة 765 ق ب ج.

<sup>3</sup> - انظر في ذلك المادة 766 ق ب ج.

<sup>4</sup> - بن الصغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين النص والممارسة، يوم دراسي حول " النظام القانوني لحوادث النقل " يوم 16 أبريل 2017، مخبر القانون البري والنقل، جامعة أوبوكر بلقايد تلمسان، ص 9 و 10.

<sup>5</sup> - انظر في ذلك المادة 767 ق ب ج.

<sup>6</sup> - BONASSIES Pierre, Christian Scapel, *Droit maritime*, L. G.D. J. Paris, 2006, p. 182.

يحتفظ المالك (المؤجر) بصفة المجهز ويحتفظ بالتسيير التقني للسفينة وإدارة الطاقم، أما المستأجر فيقوم بالتسيير التجاري للسفينة والمحافظة على البضائع<sup>1</sup>.

ولكن هل منح المستأجر التسيير التجاري يجعل منه شخص يتمتع ببعض سلطات ويتحمل مسؤولية المجهز؟

بالرجوع إلى قضية (آن بيوا) Ann Bewa، صدر قرار عن مجلس أكس (Aix) الفرنسية بتاريخ 1979/02/25، نتيجة نشوب حريق على متن سفينة آن بيوا، حيث ازدادت خطورة الحريق نتيجة شحن مواد كيميائية وقارورات أوكسجين، ونتيجة لذلك أصيب عدد كبير من البحارة، إثر ذلك رفعت الإدارة البحرية دعوى ضد المالك الذي اعتبرته المسؤول الوحيد لأنه أجّر سفينة مجهزة، إلا أنّ المجلس رفض الدعوى على أساس أنّ الملك لم تكن له السلطة على الرّبان بالنسبة لعمليات الشحن والتفريغ، كونها تندرج ضمن التسيير التجاري للسفينة والذي كان من اختصاص المستأجر<sup>2</sup>.

وإيجار سفينة مجهزة قد يتخذ أحد الصورتين؛ إيجار سفينة لمدة زمنية، أين يصعب تحديد صفة الناقل (الفرع الأول)، أو أنّها تتخذ صورة إيجار سفينة خلال رحلة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: صعوبة تحديد صفة الناقل في المشاركة الزمنية

في هذا النوع من عقود إيجار السفن، يلتزم المؤجر بوضع سفينة معيّنة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة مقابل أجر. وهنا يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي للسفينة، بينما يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجرها الذي تثبت له صفة الناقل<sup>3</sup>.

في حالة النقل عن طريق المشاركة الزمنية، فإنّ الصلاحية التجارية تنتقل من المؤجر إلى المستأجر، بحيث يكون المستأجر هو مجهز السفينة بالرغم من أنّه لا يعتبر مالكا للسفينة وترفع عليه دعوى المسؤولية دون المالك، بحث نجد سندات الشحن تصدر من طرف المستأجر وليس المؤجر، وعليه فسند الشحن هو الذي يحدد شخص الناقل دون أن نعتد بعقد إيجار السفينة<sup>4</sup>، فإذا رفعت الدعوى على المؤجر والمستأجر معا وجب استبعاد الأول لانتقال الصلاحية التجارية لشخص آخر وهو المستأجر.

<sup>1</sup> - BONASSIES Pierre, Christian Scapel, *opcit*, p. 184 .

<sup>2</sup> - BONASSIES Pierre , Christian Scapel, *op.cit*, p. 185 .

<sup>3</sup> - وذلك حسب نص المادة 700 و 701 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - انظر في ذلك أمال أحمد كيلاني المحامية، المرجع السابق، ص 73.

وفي حالة صدور سند شحن من شأنه تجهيل الشاحن بحقيقة الناقل، في هذه الحالة يجوز رفع دعوى المسؤولية على المؤجر والمستأجر معا، أو أن ترفع على المؤجر فقط إذا كانت بيانات سند الشحن تدل على أنه الناقل<sup>1</sup>.

وقد يحتاط مؤجر السفينة، فينص في عقد المشاركة الزمنية على أن مستأجر السفينة هو الذي يعتبر ناقلا بمقتضى سندات الشحن التي يصدرها، وبهذا يكون هذا الشرط حجة على حملة سند الشحن متى حصلت الإشارة إليه فيها، وإلا كان أثره محصورا في العلاقة بين مؤجر السفينة ومستأجرها طرفا عقد المشاركة.

### الفرع الثاني: مدى صعوبة تحديد شخص الناقل في المشاركة بالرحلة

إن حالة المشاركة بالرحلة تختلف عن المشاركة الزمنية، ففي المشاركة بالرحلة يحتفظ فيها مؤجر السفينة بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة، بحيث يعتبر المؤجر في هذه الحالة في مركز الناقل أمام حملة سند الشحن التي يوقعها الربان، وإذا اشترط المؤجر في سند الشحن اعتبار المستأجر هو الناقل أمام الغير، فإن الدعوى ترفع على مستأجر السفينة الذي يأخذ في هذه الحالة مركز الناقل<sup>2</sup>. وفي حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن<sup>3</sup>.

إن إيجار السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين<sup>4</sup>، غالبا بين شركتين ملاحين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف المؤجر والثاني المستأجر حول محل معين المؤجرة وهي السفينة. في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وهو ما نصت عليه المادة 651 من القانون البحري الجزائري .

<sup>1</sup> - انظر في ذلك أمال أحمد كيلاني المحامية، المرجع السابق، ص 74.

<sup>2</sup> - انظر في ذلك أمال أحمد كيلاني المحامية، المرجع السابق، ص 74.

<sup>3</sup> - أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وز، 2016، ص 40.

<sup>4</sup> - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، السداسي الأول، 2008، ص 31.

## المطلب الثاني : إيجار سفينة عارية (بهيكلها)

عقد إيجار سفينة عارية، هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة دون تجهيزها بمؤونة أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل، أي إيجار السفينة بدون طاقمها. فهو عبارة عن الإتفاق الذي يتم بين المؤجر والمستأجر حول سفينة غير مجهزة، فيقوم المستأجر على حسابه بتجهيزها وتطعيمها بالشكل الذي توفي الغرض للملاحة.

لقد نصت المادة 724 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعهد المؤجر بموجب عقد إيجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود...".

كما وأضافت المادة 729 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يزود المستأجر السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحة" ويعتبر المستأجر في حالة إيجار سفينة بهيكلها هو المسؤول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار لكونه يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة<sup>1</sup>.

ومن ثم نطبق نفس الحكم المتعلق بحالة إيجار السفينة لمدة زمنية لاشتراكهما في تمتع المستأجر بالصلاحية التجارية<sup>2</sup>. ولهذا اعتبرت المحكمة العليا المستأجر هو المسؤول وحده عن الخسائر للاحقة بالبضائع. كما أنه لا يختلف سند الشحن الذي يصدره الربان في حالة إيجار السفينة بهيكلها عن حالة إيجار السفينة لمدة زمنية باعتباره تابعا للمستأجر ويخضع لأوامره، وبالتالي يصدر سندات الشحن من النماذج التي تحمل اسم وعنوان المستأجر المتبوع، وبهذه الصيغة يعرف الشاحن بأن يتعامل مع ناقل مستأجر *transporteur* *affréteur* كما ويعتبر المستأجر المجهز *l'affréteur armateur* لأنه يقوم بتجهيز وتطعيم السفينة. كما ويعتبر ناقلا في مواجهة الشاحنين ويضمن المؤجر ويحل محله في مواجهة متطلبات الغير نزولا عند مقتضيات الفقرة الثانية من المادة 730 ق ب ج .

من خلال ما سبق نستنتج أنّ صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضائع من خلال عقد إيجار السفينة، أن مسؤولية المؤجر أو المستأجر تختلف حسب باختلاف عقود إيجار السفينة، وكل دعوى أو مطالبة يجب أن يوضح فيه نوع إيجار المتعلق بها، حتى يتسنى للمحكمة العليا بسط رقابتها على الأحكام والقرارات إذا كانت مطابقة للقانون أم مخالفة له.

<sup>1</sup> - بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 32.

<sup>2</sup> - الفقرة الأولى من المادة 730 من القانون البحري الجزائري .

ويتبين مما سبق أنّ تحديد نوع إيجار السفينة يكتسي أهمية بالغة في تحديد صفة الناقل و هذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها صادر بتاريخ 1994/11/22 قضية رقم 119766 أين اعتبرت أنّ تحديد نوع إيجار السفينة ضروري لتحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

## خاتمة

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن موضوعات النقل البحري في الواقع، بحيث لامست مختلف الصعوبات التي تعترى تحديد صفة الناقل البحري في المنازعات البحرية، سواء أكانت في منازعات عقد النقل البحري أم منازعات عقد إيجار السفينة، وانتهت إلى مجموعة من النتائج يمكن إدراجها تباعاً:

– إنّ منازعات النقل البحري تثير إشكالية تحديد صفة الناقل البحري سواء تعلق الأمر بمنازعات عقد النقل البحري أو بمنازعات عقد إيجار السفينة.

– إنّ النقل المتتابع البحري، يثير صعوبة تحديد صفة الناقل البحري نتيجة تشابك النقل المتتابع البحري والذي يمكن أن يكون عن طريق عدة عقود نقل مع تعدد الناقلين، أو يكون أمام عقد واحد مع تعدد الناقلين، بحيث يؤدي إلى صعوبة اكتشاف المرحلة التي حدث فيها ضرر للبضائع.

– في حالة النقل المتتابع البحري عن طريق عقد نقل واحد، يجوز للناقل البحري أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو تنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر وهو الناقل الفعلي ما لم يتفق على غير ذلك. ويبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، كما يكون مسؤولاً عن هذه الأضرار بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

– تعتبر وثيقة الشحن المباشرة، تلك الوثيقة التي يتعهد الناقل بمقتضاها بأن ينقل السلع، على أن يقوم ناقل آخر بتنفيذ الجزء الآخر، سواء عن الطريق البحري أو النهري أو جوي أو بري. فالناقل الذي التزم بإصدار وثيقة الشحن المباشرة هو الملزم بتنفيذ العقد النقل البحري إلى غاية تسليم الحمولة إلى صاحبها، وإذا حصلت أضرار للبضاعة أثناء تواجدها في حوزة الناقل الثاني (الفعلي)، أعتبر مسؤولاً بالتكافل والتضامن مع الناقل المتعاقد، فإذا قام الناقل المتعاقد بتعويض الشاحن، فيحق له الرجوع على الناقل الفعلي، أما في حالة صعوبة تحديد أو إثبات وقت حدوث الهلاك أو التلف، فيعتبر كل من الناقل المتعاقد والفعلي مسؤولين بالنظر إلى أجرة الحمولة التي قبضها كل منهم أي بالنظر إلى جزء النقل الذي قام به كل طرف.

<sup>1</sup> - انظر في ذلك : نبيل صقر، القانون البحري نصوص وتطبيقاً ( القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، الجزائر، ص 143.

– في حالة النقل عن طريق المشاركة الزمنية، فإنّ الصلاحية التجارية تنتقل من المؤجر إلى المستأجر، بحيث يكون المستأجر هو مجهزة السفينة بالرغم من أنّه لا يعتبر مالكا للسفينة وترفع عليه دعوى المسؤولية دون المالك.

– إنّ حالة المشاركة بالرحلة تختلف عن المشاركة الزمنية، ففي المشاركة بالرحلة يحتفظ فيها مؤجر السفينة بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة، بحيث يعتبر المؤجر في هذه الحالة في مركز الناقل أمام حملة سند الشحن التي يوقعها الربان.

– إنّ صفة مستأجر السفينة تثبت للناقل البحري وذلك في حالة تأجير السفينة عارية أو في حالة تأجيرها لمدة زمنية، إلا أنّها واستثناء قد تثبت صفة مستأجر السفينة للشاحن وذلك عندما يرغب في نقل كمية هامة من البضاعة وبدلا من أن يعهد بها إلى الناقل، يقوم باستئجار سفينة قصد إيصال البضاعة إلى وجهتها، ففي هذه الحالة تكون للشاحن صفة مستأجر السفينة وصفة الناقل في آن واحد.