

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران

كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

## تنفيذ عقد النقل البحري

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص

تخصص قانون الاعمال المقارن

تحت إشراف الدكتور

إعداد الطالبة

حبار محمد

سلطانة عائشة

أعضاء لجنة المناقشة: نوقشت يوم 8 مارس 2012

رئيسا	جامعة وهران	استاذة	بوخاتمي فاطمة الزهراء
مقروا	جامعة وهران	استاذ	حبار محمد
مناقشة	جامعة وهران - 1	استاذة محاضرة - 1	ثابت دراز احلام
مناقشة	جامعة وهران - 1	استاذة محاضرة - 1	زمنون فتية

السنة الجامعية 2011-2012

“

”

.

“

”

.

.

“

”



1

2

3

4

---

<sup>1</sup> A. ABOUSSOROR, *Exécution de contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit français*, Litec, 2004, p. 1.

<sup>2</sup> A. VIALARD, *Droit maritime*, puf, 1<sup>er</sup> éd, 1997, p. 331.

<sup>3</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, n. 388, p. 332 et 333.

<sup>4</sup> F. BOUKHATMI, *Une distinction remise en question, contrat d'affrètement et contrat de transport*, Rev. Le phare, n. 20, décembre 2000.

ويرى البعض بان عقد النقل البحري مكمل لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة<sup>1</sup>

2

3

1993 13 HARTE ACTE

4

---

<sup>1</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, n. 429, p. 369.

<sup>2</sup> R. RODIÈRE , *droit maritime*, précis dalloz, 7ém éd, 1977, n. 333 et 332, p. 290.

<sup>3</sup> Victor- Emmanuel Bokalli, *Crise et avenir du connaissement*, Rev. D.M.F., 1998, p. 115.

<sup>4</sup>--ا. محمود حسني ، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 ، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998، ص. 6.

1921

1923

1926 25

1

2

---

<sup>1</sup> -F. SAUVAGE, *Manuel pratique de transport de marchandises par mer*, L.G.D.J, 1955, p..14

<sup>2</sup> انضمت الجزائر لهذه المعاهدة بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964.

1968/12/23

1978

2

<sup>2</sup>80-76

3

---

<sup>2</sup>ك. حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، نشأة المعارف بالاسكندرية، 1998، ص.8.

1976/10/23

2

<sup>3</sup> L. LUCCHINI et J. PIERRE QUENENDEC, *La mer et son droit*, pedon, 2000, p. 87.

2.05-98.

80-76

05 -98

420-66

1936

2

1

3.1078-66

4

5

<sup>1</sup> . S. Chalabi, *La refonte du code maritime en question*, Rev. Le phare, n. 16, août 2000, p.5

<sup>2</sup> المؤرخ في 1998/05/25، ج.ر رقم 47، الصادرة بتاريخ 1998/06/27، والمتعلق بتعديل الامر رقم 80-76 السالف الذكر.

<sup>3</sup> القانون الفرنسي رقم 4720-66، المؤرخ في 1966/06/18، والمرسوم الفرنسي رقم 1078-66، المؤرخ في 1966/12/31.

<sup>4</sup> . A. ABOUSSOROR, *op. cit.*,p

<sup>5</sup> ك. حمدي، إتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، نشأة المعارف بالاسكندرية، 1998، ص. 9.



3

1986

05

## La clause Paramount

4

4

5

---

<sup>3</sup> - G.FRAIKIN et G.H.LAFAGE, *le transport maritime sous conaissance a l'heur du marché commun*, L.G.D.J, 1966, p. 175..

<sup>4</sup> -Cass., com., 2 mai2002, R.E.V., D.M.F., 2002, p.613.

.128. 2007

-5

<sup>4</sup> - J. PIERRE, *Droit maritime*, DALLOZ, 2006-2007, p.317, n345.09.

طرفي عقد النقل البحري الخروج عن نطاق تطبيق أحكام هذه المعاهدة

سواء من حيث المجال الجغرافي أو نوع البضاعة أو نوع النقل

1

5

10

2

05

3

---

<sup>1</sup> م. عبد الفتاح ترك، المرجع السابق الذكر.

<sup>2</sup> المادة 747 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>3</sup> المادة الأولى، الفقرة الثانية من بنود اتفاقية بروكسل.

---

<sup>1</sup> . R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, DALLOZ, p.373, n.741.

1

2

3

4

1936/ /02

420/66

6

5

---

<sup>1</sup> المادة 747 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>2</sup> -المادة المذكورة آنفاً.

<sup>3</sup> -المادة 18 من القانون المدني الجزائري.

<sup>4</sup> -Cour suprême Algérienne, chambre commercial et maritime, arrêt du 09/07/1996, 26/03/1996, 16/05/1998. Cité par F. BOUKHATMI, *Les nouvelle dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien*, Rev. Droit maritime français, n. 610, 2000, p. 1038.

<sup>5</sup> -المادة 16 من القانون رقم 420-66 المذكور سابقاً.

<sup>6</sup> -Cass., com., 2 mas 1993, navire AZALEA, D.M.F., 1993, p.286, note tassell.

1

2

3

---

<sup>1</sup> P.TODO «*Contract for the carriage of goods by sea* », n. 1.01BSO Professional Books, cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p. 5

<sup>2</sup> المادة 738 من الأمر رقم 80-76 المذكور آنفا.

<sup>3</sup> F. BOUKHATMI, *préc.*

---

<sup>1</sup> - اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن لسنة 1924، واتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع لسنة 1978، واتفاقية روتردام المتعلقة بالعقود نقل البضائع الدولية المتممة كليا أو جزئيا عبر البحر.

<sup>2</sup> - YVES.FELIX GUYON, *les transports régis par la loi du 2 avril 1936*, L.G.D.J, 1959, p.236.

<sup>3</sup> -H BAFFOL, *Les conflits de lois en matiere de contrat*, Siery, Paris, 1938, n.284 e s, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.55, n.63.

i

1

2.

---

<sup>1</sup> المادة 738 من الأمر 76-80 السالف الذكر.





3

2

3

---

<sup>3</sup> - j.putzes,droit des transports et droit maritime,bryland,1993.n 222,257 et 264.

<sup>2</sup> - MAZEAU, *Leçons de droit civil*, t. 2, paris, 1973, p.161, n.141

<sup>3</sup> - A. BOYER,*Le droit maritime*, presses universtaires de france, 1<sup>er</sup> éd, 1967, p. 85.



1

2

3

---

<sup>1</sup> - j.putzes,droit des transports et droit maritime,bryland,1993.n 222,257 et 264.

<sup>2</sup> - MAZEAU, *Leçons de droit civil*, t. 2, paris, 1973, p.161, n.141

<sup>3</sup> - A. BOYER,*Le droit maritime*, presses universtaires de france, 1<sup>er</sup> éd, 1967, p. 85.



1

2

3

4

:

:

---

<sup>1</sup>- R . RODIERE, *Traité général de droit maritime*, DALLOZ, p.183, n504.

<sup>2</sup>-س. علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2000، ص.254.

ه. دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، 2004، ص.254.

<sup>3</sup>A . ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.131, n.175.

<sup>4</sup> A. VIALARD, *droit maritime*, Puf, 1<sup>er</sup> ed, 1997, p. 374, n.434.

5

6

7

8

9

10

<sup>5</sup>-المادة 772 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>6</sup>-CLYON-CAEN et L.RENAULT, *traite de droit commercial*, tome 5, 3em ed, paris, p.1901, n.564, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.73, n.78.

<sup>7</sup>-A. VIALARD, *op. cit.*, p.404, n.471.

<sup>8</sup>-المادة 772 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>9</sup>-A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.94, n.113.

<sup>10</sup>-A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.98, n.118.

11

12

14  
i

13

15  
.

16  
.

:

<sup>11</sup>-المادة المذكورة سالفاً.

---

<sup>12</sup>-F. BOUKHATMI, Les aspects du contrat de transport de marchandises par mere en droit Algérien et dans les conventions international, 2006, p.161.-

<sup>13</sup>-Tribunal de commerce, 14mars 1975, p.559, cité par,A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.334, n.453.

<sup>14</sup>-A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.334, n.453.

<sup>15</sup>-Cour d'appel de paris, 10 juin 1986, p.89, cité par A. ABOUSSOROR,*op. cit.*, p.335,n.454

<sup>16</sup>-A. VIALARD, *op. cit.*, p.407, n475.



\*1

17

18

19

20

---

<sup>17</sup> - المادة 803 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 الأنف الذكر، والمادة 04، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.  
<sup>18</sup> - المادة 752 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 35 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1072 المذكور سالفاً، والمادة 03، الفقرة الثالثة من أحكام اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

<sup>19</sup> -A. ABOUSSOROR, préc.

<sup>20</sup> -المادة 756 من الأمر رقم 76-80 المذكور أعلاه.

---

<sup>21</sup> Cour d'appel d'aix en prevence, 24 janvier 1961 ; BTL1961. ‘

<sup>22</sup>-المادة 752 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر، والمادة 35 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66  
الأنف الذكر، والمادة 03 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل المذكورة سالفا.

<sup>23</sup>-المادة 803 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 420-66  
المذكور اعلاه، والمادة 03، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

<sup>24</sup>ف. زراوي صالح ، الكامل في القانون التجاري الجزائري، الحقوق الفكرية، ابن خلدون للنشر والتوزيع، 2006، ص.201، رقم.215.

<sup>25</sup>ف. زراوي صالح ، المرجع السابق، ص.205، رقم 216 مكرر.

<sup>26</sup> -A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.341, n.461

<sup>27</sup>ف. زراوي صالح ، المرجع السابق، ص.204، رقم 215 مكرر.

<sup>5</sup> المادة 755 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>6</sup>المادة 778 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

1

2

3

---

<sup>1</sup> . A . Aboussoror, *op.cit.*,n. 468, p. 344

<sup>2</sup> المادة 803 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المذكور أعلاه، والمادة 04، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة سابق

<sup>3</sup> المادة 755 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 35 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور آنفاً، والمادة الثالثة، الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

---

<sup>1</sup> المادة 13 من احكام اتفاقية هامبورج

<sup>2</sup> Abdellah Aboussoro, *op. cit.*, n. 470, p. 345

<sup>3</sup> Cour d'appel d'aix en provence, 30 octobre 1974, D.M.F., 1975, p.334, cité par ABDELLAH ABOUSSOUROR, *préc.*

<sup>4</sup> المادة 803 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المذكور أعلاه، والمادة 04، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة سابقا.

"

"

"

"

j1

2

3

---

<sup>1</sup> المادة 756 من الأمر رقم 80-76 المذكور أنفا .  
<sup>2</sup> المادة 775 من الامر رقم 80-76 السابق الذكر.  
<sup>3</sup> المادة 755 من الامر رقم 80-76 السالف الذكر.

1

2

3

4

---

<sup>1</sup> المادة 752 من الأمر رقم 76-80 المذكور أعلاه، والمادة 35 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر، والمادة الثالثة الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل المذكورة آنفا.

<sup>2</sup> المادة 15 من اتفاقية هامبورج.

<sup>3</sup> المادة 31 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر، والمادة الرابعة، الفقرة الرابعة من أحكام اتفاقية بروكسل السالفة الذكر..

<sup>4</sup> المادة 803 من الأمر 76 – 80.

---

<sup>28</sup>-المادة 753 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، و المادة 195، الفقرة الأولى من القانون رقم 420-66 السابق الذكر، و المادة 3، الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه و المادة 18 من أحكام اتفاقية هامبورج السابقة الذكر .

<sup>29</sup>-Cour d'appel d'Aix en Provence , le décembre 1984 ,DMF 1985 , p 684 ,cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit*, p.356, n.488.



---

<sup>30</sup>المادة 773 من الأمر رقم 76 . 80 المذكور أنفا .  
<sup>31</sup> المادة الثالثة، الفقرة الثالثة، من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.  
<sup>32</sup> المادة 31 من القانون الفرنسي رقم 66 - 420 السابق الذكر.  
<sup>4</sup>المادة 15 من اتفاقية روتردام السالفة الذكر.

i<sup>1</sup>

2

3

40-75

4

40 - 75

13

1993

---

<sup>1</sup> المادة 778 من الامر رقم 80-76 السابق الذكر، والمادة 14 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66  
السالف الذكر.

<sup>2</sup> R. RODIERE, *op. cit.*, n.428.

<sup>3</sup> المادة 13 من اتفاقية هامبورج المذكورة آنفا

<sup>4</sup> L'ordonance 7580 du 18 juin 1975, portant organisation du séjour des marchandises dans les ports,  
cité par F. BOUKHATMI, *op.cit.*, p. 163.

:

-

---

<sup>5</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 348, n. 476.

<sup>1</sup> - المادة 778 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر و المادة 44 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>2</sup> - المادة 773 من الأمر 76-80 السالف الذكر .

## SOLAS

1

2

---

<sup>1</sup> -OMI, SOLAS, 1974, amendements de 1992, Regle 5.3, chapitre 5 appendice2, p.594, cité par A. ABOUSSOROR, *Op. cit.*, p.374, n. 473.

<sup>2</sup> - المادة 772 من الأمر رقم 76-80 الأنف الذكر، و المادة 39 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر .

1

2

3

---

<sup>1</sup>- المادة 755 من الأمر رقم 76 - 80 السابق الذكر و المادة 36 من المرسوم الفرنسي رقم 66 - 1078 السابق الذكر..

<sup>2</sup>- المواد السابقة الذكر.

<sup>3</sup>- المادة 760 من الأمر رقم 76- 80 السالف الذكر .

---

<sup>4</sup>- ع. حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، 1983، ص. 37.  
<sup>33</sup>- المرجع السابق .

<sup>34</sup>- R. RODIERE; *op. cit.*, p.149, n 513.

<sup>35</sup>- R. RODIERE, *op. cit.*, p. 139, n. 504.

37

38

39

40  
i

41

42

---

<sup>36</sup> - A. BOYER, *préc.*

<sup>37</sup> - R. RODIERE , *op. cit.*, n. 509.

<sup>38</sup> - ABDELLAH ABOUSSOOR, *préc.*

<sup>39</sup> - المادة 772 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 39 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور آنفاً.

<sup>40</sup> - المادة 749 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

انظر للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 17 ديسمبر 1996، غير منشور.

<sup>41</sup> - م. عبد الفتاح ترك، المرجع المذكور سالفاً، ص. 220.

<sup>42</sup> - ه. دويدار ومحمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، 2000، ص. 593.

44

45

---

<sup>43</sup> - دويدار، المرجع السابق، وس. علي حسن، المرجع المذكور أنفا، ص. 140، رقم 392.

<sup>44</sup> - R. RODIERE, préc.

<sup>45</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 131, n. 175, A. VIALARD, préc., M. REMOUND-GOULLAUD, *Doit maritime*, pedon, 1988, p. 175, n. 526, F. BOUKHATMI, *préc.*



48

46

420 - 66

47

80-76

---

<sup>46</sup> المادة 739 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، المعدلة و المتممة بموجب المادة 45 من القانون رقم 98-05 الأنف الذكر .

<sup>47</sup> - المادة 15 و 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 الأنف الذكر .

<sup>48</sup> - المادة 04 من أحكام اتفاقية هامبورج المذكورة أعلاه، المادة 12، الفقرة الأولى من بنود اتفاقية روتردام



1

2 .

3

---

<sup>49</sup> المادة الرابعة، الفقرة الأولى، من أحكام اتفاقية هامبورج.

<sup>50</sup> المادة السابقة، الفقرة الثانية .  
<sup>1</sup> المادة السالفة الذكر الفقرة الأولى.

<sup>2</sup> - F. BOUKHATMI, p. 129.

<sup>3</sup> – ibid.

4

5

6

:

---

<sup>4</sup> المادة 12، الفقرة الأولى من بنود اتفاقية روتردام.  
<sup>5</sup> المادة الأولى، الفقرة السادسة من أحكام الاتفاقية المذكورة سالفاً.  
<sup>6</sup> المادة 12، الفقرة الثانية، من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

:

1

2

3

---

<sup>1</sup> - المادة 773 من الأمر رقم 80-76 السالف الذكر، والمادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 المذكور سابقاً.

<sup>2</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 المذكور سابقاً.

<sup>3</sup> - المادة 811 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر.

812

1

812

2

---

<sup>4</sup> - المادة 802 من لامر رقم 76-80 السالف الذكر، والمعدلة بموجب المادة 45 من القانون رقم 98-05 المذكور أعلاه. والمادة 27 من القانون رقم 66-420 السابق الذكر.

812

<sup>1</sup> -

<sup>2</sup> المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1997/04/08. غير منشور.

---

<sup>3</sup> F. BOUKHATMI, *Les nouvelle dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien*, Rev. D.M.F., n. 610, 2000, p.1054.

<sup>4</sup> F. BOUKHATMI, *Les aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien et dans les conventions internationales*, 2006, p. 136

<sup>1</sup> - المادة الرابعة، الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورج.

1

2

---

<sup>2</sup> –Rapport sur les règles de Hambourg présenté au conseil supérieur de la marine marchande par P.BONSSIES, D.M.F., 1994, p. 243, cité par ANDREE CHAO, *Livraison maritime, une notion fixe dans un espace variable*, B.T.L., 1994, p. 519.

<sup>1</sup> المادة 12، الفقرة الثالثة، من اتفاقية روتردام السابقة الذكر.  
<sup>2</sup> المادة المذكورة سابقاً.



---

<sup>3</sup> المادة الرابعة، الفقرة الأولى، من أحكام اتفاقية هامبورج.  
<sup>4</sup> المادة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.  
<sup>5</sup> المادة 12، الفقرة الثالثة، من اتفاقية روتردام السابقة الذكر.

1

2

3.

4

---

<sup>1</sup>-ع. حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة الأولى، 1999، ص. 338، رقم، 255، و مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والطباعة، الطبعة الثالثة، ص.18.

<sup>2</sup>-ا. محمود حسني، عقد النقل البحري، نشأة المعارف بالإسكندرية، 1998، ص20.

<sup>3</sup>-R. RODIÈRE , *op. cit.*, p. 144. n. 509.

<sup>4</sup>--P. BONASSIES, C. SCAPEL, *traité de droit maritime*, L.G.D.J, 2006, p. 643, n. 1010.

:

:

:

---

<sup>1</sup> المادة 773 من الأمر رقم 76-80 المذكور سابقا، والمادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور أعلاه، والمادة الثانية من اتفاقية بروكسل الأنفة الذكر، والمادة 13، الفقرة الثانية من بنود اتفاقية روتردام.

1

i2

3

4

5

6

<sup>2</sup> المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

<sup>1</sup> المادة 811 من الأمر رقم 76-80 المذكور سالفاً.

<sup>2</sup> المادة 812 من الأمر رقم 76-80 المذكور سالفاً.

<sup>3</sup> Cass 19 mars 1985, NAVIRE VALAIS, D.M.F., 1986, p. 20. et Cass 2 octobre 1990, D.M.F., 1991, p. 504, cité par P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 644, n. 1010.

<sup>4</sup> pyren v. Scindia, 14 avril 1954, Lloyd's law Reprts, 1954.1.321 cité par PIERRE BONASSIES, CHRISTIAN S SCAPEL, préc.

<sup>5</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 215, n. 299.

<sup>6</sup> المادة 773 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

1

2

3

:

4

---

<sup>7</sup> المادة 773 من الأمر رقم 80-76 الأنف الذكر.  
<sup>1</sup> -المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.  
<sup>2</sup> المادة الثالثة، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.  
<sup>3</sup> المادة 13 الفقرة الاولى، من اتفاقية روتردام الأنفة الذكر.

<sup>4</sup> R. RODIÈRE, *préc.*

1

2

:

:

:

:

:

-

---

<sup>1</sup> - ع. حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1983، ص118.

<sup>2</sup> R. RODIÈRE , *op, cit.*, p. 149, N 514.

3

4

2

1

3

:

-2

4

5

---

<sup>3</sup> P. GA ROCHE, l'exploitation commercial du navire et ses problèmes, Edition maritime et d'outu mése, paris, 1966, p. 69, cité par ABDELLAH ABOUSSOUROUR, *op. cit.*, P. 220, n. 304.

184 128

4

.119 . 1999

<sup>1</sup> RENÉ RODIERE, *op. cit.*, p. 152, n. 517.

<sup>2</sup> - P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 645, n. 1011.

<sup>3</sup> عدلي امير خالد، عقد النقل البحري، دالر الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص. 62.

38

80 -76

773

4

13

3

1078-66

80 -76

773

5

:

:

1

1966

:

-

2

3

4

			80 -76	811	6
			1078 -66	38	7
.121	2002				1
-انضمت الجزائر لهذه الاتفاقية بموجب المرسوم 79-64 المؤرخ في 02 مارس 1964.					
j420 -66		15	80 -76	738	2
				3	
420 -66		21	80 -76	770	3
	14			3	

<sup>4</sup> R. RODIÈRE , *Droit maritime*, précis, Dalloz, 7<sup>eme</sup>, 1977, p.5, N 352.



---

<sup>5</sup> R. RODIEREE, *Traité générale de droit maritime, Affrètement et transport* tome II, Dalloz, p. 152, N. 517.

<sup>1</sup> A.ABOUSSOUROUR, *op. cit.*, p. 222, n. 306, ANTOIN VIALAD, *op. cit.*, p. 397, n. 458 et P. BONASSIES, C. SCAPEL, *préc.*

2

1

-

3

4

5

---

80 -76

803

1

420 -66

27

2

04

3

<sup>4</sup> M. REMOUND GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pedone ,1988, n. 582.

4

5

1  
i

---

<sup>6</sup> R. RODIÈRE , Droit maritime, précis Dalloz, 7<sup>ème</sup> éd 1977, p.318,N 367.

<sup>7</sup> R. RODIÈRE , idem.

<sup>1</sup> cour d'appel de Rouen, 16 mai 1969, DMF, 1969, p. 744, cour d'appel de Monte plier, 19 mars 1969, DMF, 1969, p. 727, et d'Aix en Provence 22 decembre 1970, DMF, 1971, p. 284, cités par, R. RODIEREE, *la nature juridique de la faute d'arrivage*, Revue de Droit de Français, commercial, maritime, et Fiscal, 1972, N 1.

- cour d'appel de paris, 29 novembre 1978, navire « Maori » DMF, 1979, p. 80 et cassation, 4 juillet 1972, DMF, 1972, DMF, 1972, p. 717, cités par ABDELLAH ABOUSSOROUR, op, cit, p. 241, n 336.

2

3

1

2

---

<sup>2</sup> A. ABOUSSOUROUR, *op. cit.*, p. 239, n 333.

<sup>3</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, p. 414.

420 -66

27

80 -76

803

1

<sup>2</sup> R. RODIÈRE , *La nature juridique de la Faute d'arrimage*, Revue de droit Français commercial, maritime, et Fiscal, 1972, n 1 et 2.

2

3

4

5

---

<sup>2</sup>-المادة 773 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>3</sup>-organisation maritime internationale, SOLAS 1974, éd. Récapitulative de 1992, chapitre 11-2, règles , 3-16 , partie A, p. 167, cité par A. ABOUSSOROR , *op. cit.*, p.331, et 332, n321.

<sup>4</sup>-GEORD GIARD, *Le chargement en pontée*, n 6 et s., thèse paris, 1925.

<sup>5</sup>-س. علي حسن، المرجع السابق، ص.49.

6

7

( )  
)  
(.

---

<sup>6</sup>-المادة 774 من القانون رقم 76-80 المذكور آنفاً.  
<sup>7</sup>-انظر في هذا الشأن ع. حسين العطير، المرجع السابق.

8

-

9

11

10

12

---

<sup>8</sup> -A. VIALARD, *préc.*

<sup>9</sup> A. VIALARD, *Droit maritime*, 1<sup>er</sup>. éd., Puf, 1997, p.398, n.460.

<sup>10</sup> -M.REMOND GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pedon, 1993, p.566.

<sup>11</sup> -Cass., 18 janvier 1994, D.M.F., 1994. p.551.

<sup>12</sup> -Aix, 10 janvier 1991, navire el hociemia, Rev., D.M.F.,1992., P.147.

13

14

15

16

---

<sup>13</sup>-المادة 803 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>14</sup> المادة رقم 812 من الامر 76-80 المذكور آنفاً.

<sup>15</sup> المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية، 08/04/1997، غير منشور.

<sup>16</sup> المادة 30 من المرسوم الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.



---

<sup>17</sup>-R. REDIÈR, *op. cit.*, p.159 et 160.

<sup>18</sup> المادة 22 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر، والمعدلة بمقتضى القانون المؤرخ في 21 ديسمبر 1979.

<sup>19</sup>-المادة 773 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>20</sup>-المادة 811 من الامر رقم 76-80 المذكور سافا .

5

21

22

23

24

---

<sup>5</sup> المادة الاولى من بنود اتفاقية بروكسل الأنفة الذكر.  
<sup>21</sup>-المادة 747 من الامر رقم 67-80 المذكور سالفاً.  
<sup>22</sup>-المادة 132 من الدستور الجزائري.  
<sup>23</sup>- المادة 18 من القانون المدني الجزائري.  
<sup>24</sup>-المادة 16 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر.

26

27

28

29

5

4

:

-98

45

80 -76

739

4

05

- <sup>25</sup>-المادة 10 من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.  
<sup>26</sup>المادة الثالثة، الفقرة الثانية من احكام اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.  
<sup>27</sup>-المادة 09 من احكام اتفاقية هامبورج السالفة الذكر.  
<sup>28</sup>-المادة 02 من احكام الاتفاقية السابقة الذكر.  
<sup>29</sup>-المادة 25 من احكام اتفاقية روتردام الأنفة الذكر.

7

<sup>6</sup> 1936 2

1924

.

.

:

:

.

:

.

1

---

420 -66  
.1936 2

27 15

<sup>5</sup>

<sup>6</sup>

<sup>7</sup>

2

3

1

:

-

---

.	80 -76	733	1
---	--------	-----	---

.	80 -76	811	2
---	--------	-----	---

.	80 -76	812	3
---	--------	-----	---

.			1
---	--	--	---

2

1

2

3

ع<sup>2</sup>. حسين العطير، المرجع السابق، ص. 87.

---

<sup>1</sup> Cass. 19 mars 1985, navire valais, DMF, 1986, p. 20 cité par P. BONASSIER, C. SCAPEL, *op. cit.*, 644, N 1010.

<sup>2</sup> A. ABOUSSOUROUR, *op. cit.*, p. 144, n 194.

ع<sup>3</sup>. حسين العطير، المرجع السابق، ص، 89 .

4

6

5

1

2

.

.

-

3

.

4

<sup>4</sup> The YORO, 1952 AMC 1094, cité par R. RODIERE, *op. cit.*, p. 375, n 742.

<sup>5</sup> The some steel weld (1968), AMC, 2064.

.89

6

.277 2002

.136 2007

1

<sup>2</sup> R. RODIEREE, *op. cit.*, p. 149, n 514.

<sup>3</sup> cassation, 20 janvier 1995, BTL, *op. cit.*, p. 536, cité par ABDELLAH ABDESSOROUR.

3

4

1

:

2

3

4

5

---

	420 -66	15	1
	420 -66	27	2
<sup>3</sup> R. RODIEREE, <i>op. cit.</i> , p. 143, n 509.	.1078 -66	38	4
<sup>5</sup> R. RODIEREE, <i>préc.</i>			







.

:

.

:

:

:

:

1

2

3

---

.133 192 1998

.358 265 1999

.

1

/ 2

<sup>3</sup> C Aix – en - provence, 2<sup>e</sup> ch. Civ.24 novembre 1994, BTL, 1995, p.411.

:

:

1

:

-

2

:

-

---

	1998/05/25	05-98	780	1
		.74	1998/06/27 . .	
.1924/08/25			02 03	-
13	1078 - 66		38	-
		.80-76	780	2

1

:

:

2

3

4

---

<sup>1</sup> R. RODIÈRE , *droit maritime*, emanuel du pontavice, 12em éd, dalloz, 1997-

.80-76

780

2

.1924/08/25

03

3

.1078 -66

38

4

1

2

:

:

:

-

3

\_\_\_\_\_ ;1995/05/26 ;1997/07/22 ;1995/05/16

.05 -38

811

<sup>1</sup>

<sup>2</sup>

- CA paris, 5ch ,26 mai 1992 cité par ZHNO live feng, « *etude juridique comparative du contra de transport maritime de marchandise en droit français et en droit chinois.*

.05 -98

781

<sup>3</sup>

:1

-

-

2

-1

3

-2

:

-  
-  
-  
-

1

2

:

التي

---

<sup>2</sup> R. RODIÈRE, *op. cit.*, p. 180, n. 543.



:

:

1

2

?

:

.

3

4

4

---

.	80 -76	739	1
.		01	2
.	80 -76	773	3
.	80 -76	811	4
.	80 -76	812	4

مجال

1

عملية

2

3

---

i414

.88.

.87

59

1

2

3

1

2

3

4

---

<sup>1</sup> A. ABOUSSOROUR, *op.cit* .p 144, N 194.

.88.

.277

2

3

4

---

<sup>1</sup> R. RODIÈR E, *traité général de droit maritime, affrètement et transport*, Tome II, p. 145, n 510.

:

:

1

.

2

3

.

---

420 -66

27 15

<sup>1</sup>

1078 -66

38

<sup>2</sup>

<sup>3</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*, p 144 , N 509.



: -

2

1

3

4

5

---

<sup>1</sup> R. RODIÈRE , *op.cit.* , p. 182, n 545.

<sup>2</sup> - Mahrez Mohand, *La notion de livraison en droit maritime*, El watan, jeudi 25 décembre 1997 .

<sup>3</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*,p. 183, n 545, et Abdallah Aboussorour, *op.cit.*,p. 166, n.230.

<sup>4</sup> cour d'appel d'Aix- en prévenance, 13 mars 1987, DMF, 1989, page 123  
(BTL 1994/ p.516).

<sup>5</sup> P. BONASSIES, C. SCAPEL, *traité de droit maritime*, L.G.D.J,2006<sup>1</sup> .p.660, n 1032.

- Trib- com. Marseille, 14 mai 1991, BTL 1991, p. 441. cité par A Aboussorour, *op. cit.*,p. 169.

4

1

2

3

5

---

<sup>1</sup> F.OUKHATMI, *les aspect du contrat de transport de marchandise par mène en Droit Algérien et dans les conventions internationaux*, 2006, p. 137.

<sup>2</sup> Aix en provenance 24 janvier 1992, DMF 1992 p. 203. cité par Fatima Boukhatmi, *op. cit.*, p. 136.

<sup>3</sup> cass- cour, 17 novembre 1992, cité par A. Chao, *Livraison maritime, une notion fixe dans un espace variable*, B.L.T, n. 2574, 4 juillet 1994, p. 516.

<sup>4</sup> cass-cour, 5 juillet 1994, n 92/17/385, LEXIS.

- cass-cour, 5 juillet 1994, n 92/13/314, LEXIS, citée par F.BOUKHATMI , préc.

- C.Aix - en Provance, 6 janvier 1994 Trasport gouthiertantre contre stila Nen chateloise et antres, cité par A. Chao, *op. cit.*,p. 517.

<sup>5</sup> cass- cour, 5 juillet 1994, n 92/17/288, BTL 1994, p. 582.

-Cass.com, 5 juillet 1994, n.92/17/288, B.T.L. 1994, p.582, cité par F.BOUKHATMI , préc.



1

:

:

-

-1

.... "

2

3 "

1

<sup>1</sup> A. Chao, *op. cit.*, p. 516.

1998/05/25

05 -98

2

ب 1976/10/23

08 -76

الامر رقم

739

3

<sup>1</sup>F. BOUKHATMI,*op.cit.*,p.137.

2

---

	1994/09/27	'	2
	1995/05/16	.	-
.50	1994/11/22	.	-
.3	1994/01/17	.	-

:

1

2

3

---

05 -98	748	1
05 -98	749	2

<sup>3</sup> P. BONASSIES, C. SCAPEL , p. 659, n 1031.

1

2

:

-

:

-1

-

3

1

---

<sup>1</sup> J. PIERRE, *Droit maritime*, DALLOZ, 2006-2007, p. 323, n 345-33.

05 -98 782 <sup>2</sup>

<sup>3</sup> المواد 787 و788 من الامر 76-80 السالف الذكر.

<sup>1</sup> L. Brunat, *le Droit de vérification du destination*, Buii. tansport, 1967, p. 62 cité par R. RODIÈRE *op. cit.*,p. 191, n 552.

1

2

: -

---

<sup>1</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*, p. 192, n 552.

<sup>2</sup> R. ROGER, note D.P, 1934.1.97 sous civ. 22 novembre 1933, cité par R. RODIÈRE , *op. cit.*,p. 193, n 552.

3

4

:

-

:

-1

---

<sup>3</sup> 789 الامر رقم 76-80  
<sup>4</sup> المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 2008/01/16، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، 2009، ص. 180.

1

2

3

4

1

2

---

05 -98

790

1

.1078-66

57

2

3 المادة 790 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر.

1994/09/27

4

1 المادة السالفة الذكر.

1997/07/22

2

3

4

5

- 2

1

<sup>3</sup> المادة من احكام اتفاقية هامبورج المذكورة آنفا.

<sup>4</sup> C. LEGENDRE, *la convention des nations unies sur le transport de marchandise par mer*, SMF, 1978, page 387 cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 189, n 260.

<sup>5</sup> M. TILCHE, *Règle maritime, qui a peur de Hanbourg ?* BTL, 1992, p. 737 cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 189, n 260.

1996/07/09

1



2

3

4

790

5

:

-2

6

<sup>1</sup> 40 -75

05 -98

743 ;742

<sup>2</sup>

<sup>3</sup> cour d'appel de paris, 3 novembre 1982, DMF, 1983, p. 418 ,cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*,p.194.

<sup>4</sup>-المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1996/10/22، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص.

1994/07/22

<sup>5</sup>

<sup>6</sup> J. PIERRE, *op. cit.*,p. 320, n 345-21.

18 بـ

40 -75

10

<sup>1</sup>

.1975

2

3

1

:

-

---

40 -75 10

<sup>2</sup>

<sup>3</sup> Aix – en prevence, 22 Octobre 1964, BTL 1964, p. 333 cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.146.

<sup>1</sup> Trib. Cour, le HAVRE, 31 mars 1890, Autran, vi, 160, R.RODIÈR cité par R. Rodier, *op. cit.*, p 185.

2

.3

:

-

4

.

:

: \_\_\_\_

: \_\_\_\_

---

<sup>2</sup> لمادة 794 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر.

<sup>3</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.163.

<sup>4</sup> المادة 793 و795 من الأمر رقم 80-76 السالف الذكر.

•

•

.

:

1

:

1

2 ذ

---

<sup>1</sup> المادة 782 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر.  
<sup>1</sup> المادة الأولى، الفقرة الرابعة من أحكام اتفاقية هامبورج السالفة الذكر.  
<sup>2</sup> المادة 782 من الأمر رقم 76-80 الأنف الذكر.

3

4

5

1

---

<sup>3</sup> المادة السابقة الذكر.

<sup>4</sup> A. VIALARD, *Droit maritime*, puf, 1<sup>er</sup> éd, 1997, p.400, n.464.

<sup>5</sup> المادة 790 من الأمر رقم 80-76 السالف الذكر، والمادة 50 من المرسوم الفرنسي 1078-66 الأنف الذكر.

<sup>1</sup> المادة 758 من الأمر رقم 80-76 الأنف الذكر.

2

3

4

5

2-

---

<sup>2</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, p.400, n.465.

<sup>3</sup> المادة 785 من الأمر رقم 80-76 الأنف الذكر.

<sup>4</sup> Lakhmissi Mammeri, *La livraison de marchandise dans le contrat de transport maritime en droit algerien, et en droit français, memoir pour l'obtention du DESS en droit des transport maritimes, aériens et terrestres*, 2001, p. 105.

<sup>5</sup> المادة 786 من الأمر رقم 80-76 المذكور سابقا.

1

2

1

2

---

<sup>1</sup> المادة 793 من الامر رقم 80-76 السابق الذكر.

<sup>1</sup> المادة 782 من الأمر رقم 80-76 الأنف الذكر.

<sup>2</sup> Lakhmissi Mammeri , *op. cit.*, p. 97.

<sup>2</sup> Lakhmissi Mammeri , *op. cit.*, p. 97.

40-75

3

4

.

:

5

.

1

.

---

<sup>3</sup> المادة 07 من الأمر رقم 40-75 السالف الذكر.

<sup>4</sup> المادة 80 من الأمر رقم 40-75 الأنف الذكر.

<sup>5</sup> المادة 782 من الأمر رقم 80-76 السالف الذكر، والمادة 49 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 السابق الذكر.

<sup>1</sup> المادة 791 من الأمر رقم 80-76 المذكور سابقا، والمادة 41 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 السالف الذكر.



3

2

6

5

4

7

8

1

---

<sup>2</sup> MAZEAUD, *Leçons de droit civil*, tome 2, paris, 1973, n. 802, p. 814.

<sup>3</sup> عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، رقم. 56، ص.104.

<sup>4</sup> M.REMOUND, *Le contrat de transport*, Dalloz, p.34, cité par A. Chao, préc.

<sup>5</sup> احمد حسني، البيوع البحرية، الاسكندرية، 1981، رقم46، ص. 61. ومصطفى طه، القانون البحري، الاسكندرية، 1982، رقم. 308، ص. 240.

A. Chao, *op. cit.*,p. 241.

<sup>6</sup> م. عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007، ص.109، ص.114.

عباس المصري، المرجع الآنف الذكر، ص.148.2

<sup>7</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*,n.408, p.28

<sup>8</sup> A. Chao, préc

<sup>1</sup> المادة 39 من القانون التجاري.

---

<sup>2</sup> حبار محمد، محاضرات في قانون النقل، السنة الأولى ماجستير، قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، وهران. 2006-2007.

<sup>3</sup> المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 661705 الصادر بتاريخ 03/06/2010، سنة 2012، العدد 01.

<sup>4</sup> المادة 113 من القانون المدني.

<sup>4</sup> المادة 790 من الأمر رقم 76-80 المذكور سابقا

<sup>1</sup> المادة 742 والمادة 743 من الأمر رقم 76-80 المذكور آنفا.

2

3

4

---

<sup>2</sup> المادة 739 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، والمعدلة بموجب المادة 45 من القانون رقم 05-98 المذكور سالفاً.

<sup>3</sup> المادة 15 من القانون الفرنسي رقم 66-1078 المذكور سابقاً.

<sup>4</sup> المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

1

2

3

4

5

1

2

3

---

<sup>1</sup> Aix en Provence, 24 novembre 1994, cité par P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 660, n.1032.

<sup>2</sup> Cass.com. 13 novembre 2002, Bull.th 2002, p.772, cité par P. BONASSIES, C. SCAPEL, *ibid.*

<sup>3</sup> P. BONASSIES, C. SCAPEL, *idem.*

<sup>4</sup> André Chao, *op. cit.*,p. 517.

<sup>5</sup> المادة 739 من الأمر رقم 76-80 المذكور سالفان والمعدلة والمتممة بموجب المادة 45 من القانون 05-98 السابق الذكر.

<sup>1</sup> Cour sup. ch. Com. Et mar. 2 février 1992, Bul. Jud. 1997, n°. 52, p. 117, cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 143.

<sup>2</sup> Cour sup.ch.com. et mar. 11 avril 1995, Bul. Jud. 1996, p. 259, , cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p. 144.

<sup>3</sup> Paris 10 juillet 1981, D.M.F. ,1981, Aix en provence, 24 avril 1980, Rev, scapel 1981, p. 45, cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p. 142.

---

<sup>4</sup> Cass. Com., 13 juin 1989, D.M.F., 1991, p. 229, cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 143.

<sup>5</sup> المادة 782 من الأمر رقم 76-80 المذكور آنفا.

<sup>6</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*, p.184, n.546.

<sup>1</sup> المادة الرابعة من بنود اتفاقية هامبورج المذكورة سابقا.

---

<sup>2</sup> المادة 11 من أحكام اتفاقية روتردام المذكورة سالفاً.

<sup>3</sup> المادة 12 من بنود الاتفاقية السالفة الذكر.

<sup>2</sup> المادة 739 من القانون رقم 76-80 السالف الذكر، المعدلة بموجب المادة 45 من القانون رقم 98-05 السابق الذكر، والمادة 39 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر، والمادة 2 من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة آنفاً.

---

<sup>3</sup> المادة 39 من المرسوم الفرنسي السابق الذكر.

<sup>4</sup> المادة 811 من القانون رقم 76-80 المذكور سابقا.

<sup>5</sup> المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الأنفة الذكر.

<sup>6</sup> المادة 773 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 39 من المرسوم الأنف الذكر.

<sup>7</sup> المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1996/03/26.

المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1996/02/27.

<sup>8</sup> المادة 802 من الأمر رقم 76-80 الأنف الذكر، والمعدلة والمتممة بمقتضى المادة 47 من القانون رقم 98-05 السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المذكور سابقا.

---

<sup>9</sup> المادة 812 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>10</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p.128.

<sup>11</sup> المادة 773 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 39 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور سابقا، والمادة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل.

<sup>12</sup>F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p.141.



---

<sup>13</sup> —Rapport sur les règles de Hambourg présenté au conseil supérieur de la marine marchande par P.BONSSIES, D.M.F., 1994, p. 243, cité par ANDREE CHAO, *Livraison maritime, une notion fixe dans un espace variable*, B.T.L., 1994, p. 519

<sup>4</sup> المادة 11 من بنود اتفاقية روتردام السابقة الذكر.  
<sup>1</sup> المادة 12، الفقرة الثالثة من أحكام الاتفاقية الوارد ذكرها آنفاً.

## الباب الثاني

### غاية عقد النقل البحري.

يعرف العقد على انه اتفاق يبرم بين طرفين أو أكثر على إنشاء حق أو تعديله أو تحويله أو نفضه، وإذا كان هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب التزامات في ذمة كل طرف وحقوق له، كما هو الحال بالنسبة لعقد النقل البحري، إذ تعتبر الحقوق التي يرتبها العقد لأطرافه بمثابة باعث كل واحد منهم على التعاقد، لأن كل طرف في العقد ينشد من خلال تعاقدته الحصول على نتيجة معينة. وبالنسبة لعقد النقل البحري فتمثل هذه النتيجة في نقل البضاعة الذي يعد التزاما في ذمة الناقل، ودفع أجرة النقل التي تعتبر التزاما في ذمة الشاحن وغرض الناقل من التعاقد.

لا يمكن أن تتحقق النتيجتين السالفتين الذكر إلا بتنفيذ التزامات أخرى، حيث انه لا يمكن للناقل نقل البضاعة قبل إن يستلمها من طرف الشاحن ويتكفل بها ويشحنها ولا يمكن للمرسل إليه تسلمها إلا بعد تفكيكها وتفريغها. وهذه الالتزامات قد تطرقنا إليها في الباب الأول عند دراسة اثر التنفيذ في تحديد مجال عقد النقل البحري، باعتبارها عوامل محددة لنطاقه. بيد أن هناك التزامات أخرى مرتبطة بتنفيذ الالتزام بنقل البضاعة ودفع الأجرة سنتناولها خلال هذا الباب.

إذا كان هدف الشاحن من التعاقد هو نقل البضاعة والناقل الحصول على أجرة النقل، فإن أولهما يرغب دائما في أن تصل بضاعته في اقصر وقت وفي الحالة التي كانت عليها عند تسليمها للناقل، أما ثانيهما فمن مصلحته أن يحصل على أجرة النقل كاملة. إلا أن نقل البضاعة بعناية وفي اقصر وقت والحصول على أجرة كاملة يتحقق بالتنفيذ الجيد لعقد النقل البحري. فما هو اثر تنفيذ عقد النقل البحري على تحقيق غرضه؟

هذا ما سنتطرق إليه عند دراستنا لنقل البضاعة في الفصل الأول، وأجرة النقل في

الفصل الثاني.



1

"

2

3

4

---

<sup>1</sup> - F. BOUKHATMI, Une distinction remise en question, contrat d'affrètement et contrat de transport, Rev. Le phare, n. 20, décembre 2000, p.4.

<sup>2</sup> - المادة 13 من القانون رقم 05-98 السابق الذكر.

<sup>3</sup> - المادة 01 الفقرة الرابعة من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة سلفاً.

<sup>4</sup> - المادة 802 من القانون رقم 05-98 السالف الذكر.

:

:

"

:

-

-

-

5

7

6

:

---

<sup>5</sup> - المادة 770 من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.

- المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.<sup>6</sup>

- المادة 3، الفقرة الأولى من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.<sup>7</sup>

:

8

.

9

10

11

12

13

.

.

---

<sup>8</sup> - Art 12, titre III, livre III, ordonnance de la marine de 1861 cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 267.

<sup>9</sup> - A. VIALARD, *"droit maritime"* 1<sup>er</sup> édition, PUF, 1997, p. 392, n° 453.

<sup>10</sup> - G. Repert, *"traite de droit maritime"*, tome II, p. 311, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 269.

<sup>11</sup> - M. Remoud- Gouilloud, *"droit maritime"*, pedome, 1993, p 375.

<sup>12</sup> - M. Pourcelet, *"le transport sous couaisement"*, 1972, p. 62 et 197, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 268, n° 370.

<sup>13</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 148.

:

- 1

:

-

:

15

14

16

17

---

<sup>14</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 149.

<sup>15</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 274.

<sup>16</sup> - المادة 770، الفقرة الأولى من القانون رقم 05-98 السالف الذكر.

<sup>17</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 272 et 273

18

19

20

:

:

---

<sup>18</sup> Ibid..

<sup>19</sup> - Mali " *L'état de navigabilité*", 2005, p.09.

<sup>20</sup> - Tribunal de Rouen, 14 Avril 1961, DMF, 1961, p. 423.

- Cassation, 22 février 1962, navire, caledonian, DMF, 1962, p. 462, cité par A .Abousoror, *op. cit* p. 274.



21

:

22

23

24

- 2

---

<sup>21</sup> - P. Boirassies, *jurispudence Americaine*, DMF, 1974, p. 750, cité par A. ABOUSSOROR ,*op cit*, p. 278.

<sup>22</sup> - المادة 770، الفقرة ب من القانون رقم 98-05 السالف الذكر.

<sup>23</sup> - ا. محمود حسني ، *عقد النقل البحري*، نشأة المعارف بالإسكندرية، 1998، ص. 115

<sup>24</sup> -H.Ayache. *la navigabilité*, Aix-en- provence.thèse, 1980, p.13-38, et p. 180, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit*, p. 284.

---

<sup>25</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 281.

<sup>26</sup> - Note de P, Bonaissies, cité par Mall, "*l'état de navigabilité*", 2005, p.11.

<sup>27</sup> -Heinz, Houm Marie Horn 1969, AMC51 cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 149.

- 1

28

29

30

32

31

33

- 2

<sup>28</sup> -المادة 770 فقرة ج من القانون رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>29</sup> - Abdella Aboussoror, *op. cit.*, p. 285, n° 394.

<sup>30</sup> - tribunal de commerce de paris, 28 septembre 1994, BTL, 1995, p. 290.

<sup>31</sup> - CAMP, sentence n°51 du 8 mars 1971, DMF, 1971, p. 382. cité par A. ABOUSSOROR. *op. cit.*, p. 285.

<sup>32</sup> - cassation, 28 Fevrier 1968, DMF, 1968, p889 (cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 285).

<sup>33</sup> ا. محمود حسني ، المرجع السابق، ص 116.



---

<sup>36</sup> R. RODIÈRE E , " *le bon état de navigabilité du navire affrète*, DMD, 1965, p. 389, cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 287.

<sup>37</sup> - المادة 770 ، الفقرة ج من القانون رقم 98-05 السالف الذكر.

<sup>38</sup> ع. حسين العطير، *الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري*، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1983، ص. 235.

<sup>39</sup> - ع. حسين العطير، المرجع السابق ، ص.234.  
في مجال القانون الدولي وضعت منظمة I M C O معايير تحدد متى تتحقق صلاحية الحاوية من خلال الاتفاقيات الدولية لسلامة الحاويات.

.

-

Due diligence

<sup>41</sup>1893

1924

42

43

44

45

---

<sup>40</sup> - المادة 770 من القانون رقم 05-98 السالف الذكر المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 420-66 المؤرخ في 18 جوان 1966.

<sup>41</sup> F. SAUVAGE, *op. cit.*, p. 14.

<sup>42</sup> - المادة 3، فقرة 1 من اتفاقية بروكسل.

<sup>43</sup> - المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 420-66 المؤرخ في 18 جوان 1966.

<sup>44</sup> - R. RODIÈRE e, " *traité générale de droit maritime*", Tome II, DALLOZ, p. 392, n°752.

<sup>45</sup> - R. RODIÈRE e, *op. cit.*, p. 392, n° 752.

46

47

48

49

1893

50

51

- 2

---

<sup>46</sup> - M. Pourcelet " *le transport maritime sous conaissance* ", Droit canadien, américain et anglais" Montreal p .66, cit par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 150.

<sup>47</sup> - F. BOUKHATMI, *préc.*

<sup>48</sup> - المادة 770 من القانون رقم 05-98 من القانون السالف الذكر  
المادة 3 من اتفاقية بروكسل.

<sup>49</sup> - المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.

<sup>50</sup> - M. Remond- Goulloud, *op. cit.*, Pedone, 1998, p. 581

<sup>51</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 291, n°399.



52

53

54

55

- 3

56

57

---

<sup>52</sup> - Chauveau, Traité de droit maritime, p. 542.

<sup>53</sup> - R. RODIÈRE e, *op. cit.*, p. 261.

<sup>54</sup> - F. BOUKHATMI, précité .

<sup>55</sup> - R. RODIÈRE e, *op. cit.*, p. 131, n° 497.bis.

<sup>56</sup> - F. BOUKHATMI , préc.

<sup>57</sup> - Renè Rodière, préc.

59" **Munchaster castle** "

60

"

61"

...

63

62

---

<sup>58</sup> -Cour d appel de Rouen, 27 octobre 1983, DMF , 1984, p. 241

cou d appel de paris, 29 novembre 1978, "navire maori" DMF, 1979, p. 80 et p. 226 cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 293.

<sup>59</sup> - Chambers des lords, " *the munchaster castle*" 7 decembre 1961, obs. Bounassies, DMF, 1963, p. 246.

<sup>60</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 407. p. 301

F. BOUKHATMI, *précité* .

<sup>61</sup> - المادة 770 من القانون رقم 98-05 السالف الذكر.

<sup>62</sup> - المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.

<sup>63</sup> -المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

## اتفاقية بخلاف

4

5

6

:

---

<sup>4</sup> - المادة 14 من بنود اتفاقية روتردام.

<sup>5</sup> - F. BOUKHATMI, préc.

<sup>6</sup> - chambre des lords, 7 decembre, 1961, ( LL Law Reports, 1961 1-57) cité par p. Bonaissies, DMF, 1963, p.246, cité par A. ABOUSSOROR, préc.

:

"

64"

....

604

\*\*\*

604

770

65

66

---

770

604

64 - المادة 803 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر.

65 - Cour d appel d aix-en- provence, 12 octobre 1983, DMF, 1985, p. 372.

66 - R. RODIÈRE e, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*,p. 296, n° 405.

---

<sup>67</sup> - Mali "l'état de navigabilité", 2005, p. 31.

<sup>68</sup> - Alain serieux, "*la faute de transporteur*" economica, 2<sup>ème</sup> édition, 1998, p. 58.

<sup>69</sup> - René Rodier " *traite général de droit maritime*", Dalloz, p. 399, n° 756.

### المبحث الثاني: تغيير السفينة.

يلتزم الناقل بتوفير السفينة التي تنقل البضاعة، وجعلها صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري، غير أنه قد يحدث ما يدفع الناقل إلى تغيير هذه السفينة سواء قبل انطلاق الرحلة أو اثنائها فإذا كان ذلك قبل انطلاق الرحلة يقوم الناقل باستبدال السفينة، أما إذا حدث ذلك أثناء انطلاق الرحلة يقوم الناقل بمسافنة البضاعة.

### المطلب الأول: استبدال السفينة.

<sup>70</sup> - المادة 803 من القانون رقم 98-05 السالف الذكر.

<sup>71</sup> - المادة 803 من القانون رقم 98-05 السالف الذكر.

<sup>72</sup> - المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المؤرخ في 08 جوان 1966.

<sup>73</sup> - المادة 4 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل.

<sup>74</sup> Mali, *op. cit.*, p. 30.

<sup>75</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p. 297, n° 404.

في بعض الأحيان لا يتنبأ الناقل بالسفينة التي ستنتقل البضاعة أثناء التعاقد، أو قد يحدث ما يعيق شحن الحمولة على السفينة المخصصة لنقلها مما يستدعي استبدالها وفي بعض الأحيان، يجب على الناقل استبدال السفينة حتى تتمكن من تنفيذ عقد النقل البحري، وهذا ما يعني بأن استبدال السفينة حق للناقل وواجب عليه. وحتى يتمكن الناقل من استبدال السفينة يجب أن تستوفي السفينة التي ستحل محل السفينة المستبدلة شروطاً معينة.

**أولاً: استبدال السفينة حق للناقل وواجب عليه.**

**أ- حق الناقل في استبدال السفينة:**

لم يلزم المشرع الجزائري الناقل بتعيين اسم السفينة المراد نقل السلع فيها في الشحن على غرار المشرع الفرنسي واتفاقية بروكسل. ومن تم يعتبر اسم السفينة من بين البيانات الثانوية في سند الشحن. إذ أن للناقل الحرية في تعيين السفينة المراد نقل البضاعة فيها أو عدم تعيينها، وتختلف النتيجة المترتبة عن كلتا الحالتين بالنسبة لمدى إمكانية استبدال السفينة من طرف الناقل.

**1- في حالة عدم تعيين اسم السفينة في سند الشحن:**

إذا لم يتم الناقل بتحديد السفينة التي ستنتقل السلع في سند الشحن، يكون له الحق اختيار أي سفينة، لأن هذه الأخيرة تعد في هذه الحالة من العناصر الغير المتفق عليها.

**2- في حالة تعيين اسم السفينة في سند الشحن:**

يكتسي تعيين اسم السفينة المفترض نقل الحمولة فيها في سند الشحن أهمية بالغة إذ أنه لا يمكن تصور مثلاً إصدار سندات شحن تحمل عبارة "مشحونة" دون ذكر اسم السفينة لأنه إذا كانت البضائع قد شحنت، فعلى أي سفينة تم ذلك. كذلك التعاقد مع شركات التأمين يستلزم تحديد السفينة المراد نقل الحمولة فيها حتى تكون شركات التأمين على علم بحالة السفينة التي ستنتقل البضاعة. ولذلك فإنه نادراً ما يتم إصدار سندات الشحن دون تحديد السفينة التي ستنفذ عملية النقل. غير أنه إذا قام الناقل بتعيين السفينة المراد نقل الحمولة فيها، وحصل ما يعيق نقل سلع فيها فهل يمكن له في هذه الحالة استبدالها؟

تختلف الإجابة عن هذا السؤال باختلاف القانون المطبق.

### بالنسبة للقانون الجزائري:

منح المشرع الجزائري للناقل الحق في استبدال السفينة بسفينة أخرى متى توافرت الشروط اللازمة في هذه الأخيرة<sup>76</sup> وبما أن النص قد اشترط أن تكون السفينة من نفس صنف السفينة المعنية، فإن النص يمنح هذا الحق للناقل في حالة تعيين السفينة. يتخلص مما سبق ذكره بأنه حتى لو قام الناقل بتعيين السفينة المفترض نقل الحمولة فيها في سند الشحن ودون أن يشترط إمكانية استبدالها، فإنه يمكن له استبدالها. غالبا ما يتضمن سندات الشحن شرط يمنح الناقل حق نقل البضاعة في السفينة المعنية أو التالية، وهذا ما يعفيه من المسؤولية عن التأخير المحتمل<sup>77</sup>.

### - بالنسبة للقانون الفرنسي واتفاقية بروكسل:

بخلاف القانون الجزائري، فإن كل من القانون الفرنسي واتفاقية بروكسل لم يمنح للناقل حق استبدال السفينة، ومن ثم يجدر بنا التفرقة بين حالتين، ففي حالة وجود شرط يسمح للناقل باستبدال السفينة فإنه يحق له استبدالها<sup>78</sup>، لأن العقد شريعة المتعاقدين أما في حالة غياب شرط يسمح للناقل باستبدال السفينة فإن الناقل ملزم بشحن الحمولة في السفينة المعنية<sup>79</sup> لأن هذه الأخيرة تعد في هذه الحالة من بين العناصر المتفق عليها.

### ب/ استبدال السفينة واجب يقع على الناقل:

تتعدد الأسباب التي تمنح السفينة من مغادرة الميناء أو تعطيلها عن الانطلاق في رحلتها. مما يؤدي لعدم السماح للناقل بإتمام النقل أو قد يؤدي لتعريضه للخطر.

<sup>76</sup> - المادة 771 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>77</sup> Mohamed el Kamel Alkhalifa, *le connaittent*, 1998, p 55.

<sup>78</sup> - P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit* n° 956, p 613.

<sup>79</sup> - Cass, 27 mai 2003, navir Jiffar, DMD, 854, obs, PA, Delebeque, cité par P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 956, p 613.



وينص كل من المشرع الجزائري<sup>80</sup> والمشرع الفرنسي<sup>81</sup> في هذه الحالة على أنه إذ كانت هذه الأسباب عبارة عن قوة قاهرة يفسخ عقد النقل البحري أما إذا كانت هذه الأسباب ناتجة عن خطأ الناقل يمكن فسخ العقد بطلب من الشاحن أو ذوي الحقوق مع تعويض الناقل لطالب الفسخ.

قد يرجع عدم قدرة السفينة على المغادرة أو تأخرها في القيام بالنقل للسفينة في حد ذاتها، مثلا عدم صلاحيتها. أو عدم وجودها في الميناء في الوقت المحدد، وفي هذه الحالة عدم قيام الناقل باستبدال السفينة مع قدرته على القيام بذلك يعد خطأ منه لأنه لم يحم بما يلزم لتوفير السفينة الصالحة لتنفيذ عقد النقل البحري<sup>82</sup>. وبذلك يعد استبدال السفينة واجبا يقع على عاتق الناقل متى استلزم ذلك. وعدم قيامه بالاستبدال يعد خطأ يؤدي إلى فسخ عقد النقل بطلب من الشاحن أو ذوي الحقوق مع إلزام الناقل بتعويض من طلب الفسخ وفق أحكام المادة 805 في القانون الجزائري<sup>83</sup> والقانون الفرنسي<sup>84</sup> غير أن هاتان المادتان تحددان كيفية التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، بينما في حالة عدم استبدال السفينة لم ينفذ العقد ولم يلحق البضاعة أي أضرار ولذلك يجب إعادة النظر في الأحكام المتعلقة بالتعويض<sup>85</sup>.

بالنسبة لاتفاقية بروكسل وإن لم تتكلم عن حق الشاحن في طلب فسخ عقد النقل وبالتعويض في حالة ما إذا أخطأ الناقل وأدى خطأه إلى عدم قدرة السفينة على القيام بالنقل أو تؤخر في القيام به، أو استحالة القيام بالنقل دون تعويض الناقل للخطر، فإنه يبقى استبدال السفينة واجبا على الناقل في حالة ما إذا كان ما سلف ذكره راجعا للسفينة ذاتها وإذا كان بإمكانه استبدالها، لأن اتفاقية بروكسل تلزم الناقل بالقيام بنقل البضاعة بعناية وبدقة<sup>86</sup>

<sup>80</sup> - المادة 740 و 741 فقرة 1 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>81</sup> - المادة 31 و 32 فقرة 1 من المرسوم الفرنسي 66-1078 السالف الذكر.

<sup>82</sup> - F. BOUKHATMI, les aspects du contrat de transport de marchandise par mere en droit algerien, et dans les convention international. *op. cit.*, p 153.

<sup>83</sup> - المادة 741 فقرة 2 من 76-80 السالف الذكر.

<sup>84</sup> - المادة 32 فقرة 2 من المرسوم الفرنسي 66-1078 السالف الذكر.

<sup>85</sup> - F. BOUKHATMI, *op cit.*, p 153.

<sup>86</sup> - المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

وتعد السفينة هي الوسيلة الناقلة للحمولة ومن تم فإذا كانت السفينة غير صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري، أو كانت غير موجودة في الميناء وجب على الناقل استبدالها.

**ثانياً: الشروط الواجب توافرها في السفينة التي تحل محل السفينة المستبدلة:**

يجب أن تتوافر السفينة التي تحل محل السفينة المستبدلة الشرطان التاليان<sup>87</sup>:

**1/ يجب أن تكون السفينة من نفس صنف السفينة المستبدلة.**

لحق صناعة السفن تطوراً مذهلاً لدرجة أنه قد تعددت أنواع السفن الناقلة للبضاعة وتنوعت بتنوع البضائع المنقولة. ويشترط لكي يستبدل الناقل السفينة بسفينة أخرى أن تكون هذه الأخيرة من نفس صنف السفينة المستبدلة، لأن هذه الأخيرة تم الاتفاق على نقل البضاعة فيها لتمتعها بخصائص وتقنيات تناسب البضائع المراد نقلها. لعل الحكمة من نص مشرعنا على هذا الشرط هو أن تتمتع السفينة التي تحل محل السفينة المستبدلة بنفس الخصائص.

**2/ يجب أن تكون السفينة قادرة على القيام بالنقل دون تأخير:**

يشترط في السفينة التي تحل محل السفينة المستبدلة أن تكون قادرة على القيام بالنقل في الوقت المناسب ودون تأخير وهذا يتوقف على خصائص السفينة ذاتها: فكلما كانت أكثر تطوراً كانت أكثر سرعة، كما يتوقف ذلك على انطلاقها، لأن السفينة المستبدلة قد تكون في ميناء الانطلاق كما أن تكون خارجه، ويتوقف كذلك قيام السفينة بالنقل بدون تأخير على ميناء الوصول المتفق عليه هذا الأخير الذي يمكن أن يكون أول ميناء ترسو به السفينة كما يمكن أن يكون آخر ميناء ترسو به.

**المطلب الثاني: مسافنة البضائع.**

يقصد بمسافنة البضاعة العملية التي تسمح بنقل البضائع من سفينة إلى أخرى<sup>88</sup>، وهو القيام بشحن الحمولة على وسيلة نقل أخرى لإتمام عملية نقل البضائع للميناء المتفق عليه<sup>89</sup>.

<sup>87</sup> - المادة 771 من الأمر 76-80 السالف الذكر.

<sup>88</sup> - سهيل ادريس وجبور عبد النور " المنهل " الطبعة التاسعة، دار الأداب، بيروت 1957.

تقتضي دراسة مسافنة البضائع تحديد متى تعد المسافنة التزاما يقع على عاتق الناقل، وتحديد متى تكون هذه المسافنة حقا له، كما يجب التطرق لنتائج هذه العملية.

**أولا مسافنة البضائع واجبا على الناقل وحقا له.**

**أ- التزام الناقل بمسافنة البضائع:**

يلتزم الناقل البحري بنقل السلع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه غير أنه قد يحدث ما يعيق الرحلة ويؤدي إلى توقفها مما يؤدي حتما لإعاقة تنفيذ التزامه المتعلق بنقل الحمولة وبما أن هذا الالتزام هو الالتزام الأساسي للناقل، وغرض الشاحن ولتقاضي ما يمنع تنفيذه يلزم المشرع الجزائري<sup>90</sup> على مثال المشرع الفرنسي<sup>91</sup> الناقل بالقيام بما يلزم لمسافنة البضائع في حالة توقف الرحلة ومهما كان السبب الذي أدى إلى هذا التوقف، وبما أن المشرع لم يحدد طبيعة الأسباب التي تؤدي إلى توقف الرحلة ورغم أنه بصدد الزام الناقل بمسافنة السلع أي تغيير السفينة، فيمكن أن تكون هذه الأسباب أسبابا تتعلق بالسفينة أو غيرها.

إذا كان الالتزام بالمسافنة يتيح للناقل نقل البضاعة للميناء المقرر، فإن هذا الالتزام هو النتيجة الطبيعية للالتزام الأساسي المتعلق بنقل البضاعة، وإذا كان الالتزام بنقل البضاعة هو التزام بنتيجة فإن الالتزام بمسافنة الحمولة هو التزام بوسيلة<sup>92</sup> من أجل تحقيق نتيجة تتمثل في نقل السلع للميناء المتفق عليه. إذ أن الناقل يلتزم بالقيام بما يلزم لتحقيق هذه المسافنة بغرض إيصال البضاعة للميناء المتفق عليه.

---

<sup>89</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 443, p323.

<sup>90</sup> - المادة 776 من القانون 76-80 السالف الذكر.

<sup>91</sup> - V. art, 40

<sup>92</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 445, p 324.

- A. VIALARD, , *op. cit.*, n° 445, p 394.

- R. RODIERE, *op. cit.*, n° 530, p 166.

يعتبر الالتزام بمسافنة البضاعة التزام بوسيلة من نوع خاص<sup>93</sup>، لأنه على الناقل بذل كل ما في وسعه للقيام بهذه المسافنة وعليه إثبات أنه قام بكل ما يلزم للقيام بمسافنة السلع، وإلا اعتبر مسؤولاً مما يلزمه بتعويض الشاحن<sup>94</sup>.

يلزم القانون الناقل بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه<sup>95</sup> وبمسافنة البضاعة<sup>96</sup> في حالة توقف الرحلة من أجل إيصالها للميناء المتفق عليه، وعليه فإن الشروط الاتفاقية التي تنص على عدم مسؤولية الناقل في حالة عدم مسافنة البضاعة، هي شروط باطلة<sup>97</sup> نظراً لمخالفتها للأحكام التي تلزم الناقل بنقل البضاعة<sup>98</sup>.

ويرى بعض الفقه الجزائري بان إلزام الناقل بالمسافنة البضائع يضع حداً للتساؤل حول ما إذا كان الناقل ملزم أو غير ملزم ببذل العناية اللازمة في جعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري في كل مرحلة من مراحل تنفيذه<sup>99</sup> كما أن إلزام الناقل بالقيام بما يلزم بمسافنة البضاعة من أجل إيصالها للميناء المتفق عليه يؤدي إلى الحد من تعسف الناقلين عن طريق اشتراطهم إمكانية تسليم الحمولة في أقرب ميناء<sup>100</sup>.

وبخلاف المشرع الجزائري والمشرع الفرنسي لم تلتزم اتفاقية بروكسل الناقل بمسافنة البضاعة غير أنها ألزمته بنقل البضاعة<sup>101</sup>، وما إلزم الناقل بمسافنة البضاعة إلا نتيجة حتمية لإلزامه بنقلها، كما أن مسافنة البضاعة مجرد وسيلة لتنفيذ الالتزام المتعلق بنقل البضاعة.

## ب- حق الناقل في مسافنة البضاعة:

<sup>93</sup> - Antoine vialard, *op. cit.*, n° 445, p 394.

<sup>94</sup> - المادة 776 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر والمادة 40 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>95</sup> - المادة 773 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر والمادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>96</sup> - المادة 776 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر والمادة 405 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>97</sup> - R. RODIERE, *op. cit.*, n° 530, p 167.

<sup>98</sup> - المادة 773 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر والمادة 38 من القانون الفرنسي 66-1078 السالف الذكر.

<sup>99</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p 61.

<sup>100</sup> - Mohamed el kamel el khalifa, *op. cit.*, p. 61.

<sup>101</sup> - المادة 3، الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

قد يمنح الناقل لنفسه الحق في مسافنة السلع عن طريق الاشتراط في سند الشحن شرط يبيح له مسافنة الحمولة دون تبرير، بمعنى أنه يمكن للناقل مسافنة البضاعة في حالة عدم توقف الرحلة ودون أن تستدعي الضرورة لذلك، وتعد هذه شروطا قانونية<sup>102</sup> غير أنه لا يمكن أن تفسر هذه الشروط بأنها شروطا تعفي الناقل من التزامه بمسافنة البضاعة في حالة الرحلة بل هي شروطا تسمح للناقل بمسافنة السلع حتى في حالة عدم توقف الرحلة<sup>103</sup>. أما في حالة توقف الرحلة فإن مسافنة الحمولة تصبح التزاما يقع على عاتق الناقل.

كما لا يمكن أن تفسر هذه الشروط بأنها شروط باطلة<sup>104</sup> وفق أحكام المادة 811 في القانون الجزائري والمادة 29 في القانون الفرنسي، لأنه إذا قام الناقل بمسافنة السلع مستندا في ذلك إلى شرط اتفاقي يمنح له الحق في ذلك فإنه في حالة تضرر البضاعة يتحمل مسؤولية الهلاك والتلف الذي لحقها وفق أحكام عقد النقل البحري. ويستخلص مما سبق وتطبيقا للنص الذي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين<sup>105</sup> بأنه يحق للناقل القيام بمسافنة الحمولة ولو لم تستدعي الضرورة لذلك متى وجد شرط اتفاقي يمنح للناقل هذا الحق.

في حالة عدم وجود شرط في سند الشحن يمنح للناقل الحق في مسافنة الحمولة فان القضاء الفرنسي يرى بأنه إذا لم يتفق الطرفين على منح الناقل الحق في مسافنة الحمولة

<sup>102</sup> - Navire Vosa carrier, DMF, 2005, Hors serie n° 9, obs, oh, delebeque, add aix-en- provece, 11 mars 2004, Bt 2004, 703, cité par P. BONASSIES, C. SCAPEL, op cit., n°. 1026, p. 655-656..

- A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 446, p. 325.

<sup>103</sup> - René, Rodière, traite general de droit maritime, op cit n° 530. P. 166.

<sup>104</sup> - A. ABOUSSOROR, op cit., n°. 446, p 325.

ولم يتفق كذلك على منع مسافنة السلع، فإنه لا يعتبر الناقل قد أخطأ إذا قام بمسافنة البضاعة شرط أن يكون الشاحن قد وافق على ذلك بعد العلم بضرورة هذه المسافنة<sup>106</sup>.  
أمام إذا كان الناقل يهدف من خلال هذه المسافنة إلى تحقيق أغراضه الخاصة، فإن القضاء يعد صارماً في هذه الحالة<sup>107</sup>.

ويستنتج في الأخير بأنه إذا كانت مسافنة البضاعة أمر ضروري تعتبر في هذه الحالة التزاماً يقع على عاتق الناقل وواجباً عليه، أما إذا كانت مسافنة السلع غير ضرورية فإنه تعتبر في هذه الحالة حق للناقل شرط أن يتفق كل من الشاحن والناقل على منح هذا الأخير الحق في مسافنة السلع.

### ثانياً: نتائج مسافنة البضائع:

إذا كن يقصد بمسافنة البضائع القيام بشحن السلع على ظهر سفينة أخرى فقد تكون هذه الأخير ملك للناقل الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن وقد تكون ملك لغيره مما يؤدي إلى استبدال الناقل، كما يؤدي مسافنة الحمولة إلى مصاريف إضافية.

#### أ- استبدال الناقل:

في حالة ما إذا قام الناقل بمسافنة السلع على ظهر سفينة غيره، فهذا يعني بأن الناقل آخر غير الذي قام بإصدار سند الشحن، سيقوم بإتمام الجزء المتبقي من الرحلة. وتكون في هذه الحالة أمام ناقلين، الناقل المتعاقد وهو الناقل الذي ذكر اسمه في سند الشحن. والناقل الفعلي وهو الشخص الذي يقدم له الناقل المتعاقد البضاعة من أجل تنفيذ عقد النقل البحري<sup>108</sup>. وهو شخص ليست له أي علاقة مع الشاحن إذ أنه لم يتعاقد شخصياً معه، وهذا ما يدفعنا للتساؤل حول آثار تنفيذه لعقد النقل البحري أو لجزء منه. وسنتطرق لذلك على مستوى التشريع الداخلي، ثم على مستوى التشريع الدولي.

#### 1- بالنسبة للتشريع الداخلي:

<sup>106</sup> - Cou d appel de versailbe, 30 novembre 1995, DMF, 1996, page 163, note y poupard, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit* n 447, p 326.

<sup>107</sup> - Cour d appel de Renne, 21 juin 1985, DMF, p 675, cour d appel de paris, 27 janvier 1981, BTL, 1981, p 258, cit par A. ABOUSSOROR, *op cit.*, n°. 447, p 320.

<sup>108</sup> - P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, n.° 953, p. 612.

يجدر بنا للتطرق لأثار تنفيذ الناقل الفعلي لعقد النقل البحري أو لجزء منه التمييز بين الحالة التي يصدر فيها الناقل التعاقد وثيقة شحن عادية والحالة التي يصدر فيها وثيقة شحن مباشرة إذ تختلف كل من الوثيقتين عن الأخرى. حيث أنه بموجب الأولى يلتزم الناقل بالقيام بكافة عملية النقل ويلتزم بمقتضى الثانية بالقيام بجزء من عملية النقل في حين الجزء الآخر يتم من قبل ناقل آخر.

### في حالة إصدار وثيقة شحن عادية:

يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن ويفرغ هذا الاتفاق في سند الشحن هذا الأخير الذي يحدد العناصر المتفق عليها ومن بينها اسم الناقل الذي سيقوم بتنفيذ عقد النقل البحري، ومن ثم فإن الناقل المحدد في سند الشحن ملزم بنقل البضاعة إلى غاية ميناء الوصول المتفق عليه والمحدد في سند الشحن. غير أنه في حالة توقف الرحلة يلتزم الناقل بالقيام بما يلزم لمسافنة الحمولة وإذا تمت المسافنة على سفينة غير الناقل المحدد اسمه في سند الشحن فنتيجة ذلك هو استبدال الناقل إذا أنه سينفذ جزء من النقل من طرف ناقل آخر. فمن يعتبر مسؤولاً عن آثار تنفيذ هذا النقل؟

لم يتطرق المشرع الجزائري مثل المشرع الفرنسي لهذه المسألة، بيد أنه يمكن افتراض ثلاث حالات:

### الصورة الأولى: وجود شرط يبيح للناقل إمكانية استبدال الناقل:

قد يتفق كل من الشاحن والناقل على أن هذا الأخير له الحق في استبدال الناقل كأن ينص سند الشحن مثلاً على أنه يتم نقل البضاعة من طرف الناقل الذي أصدر السند أو ناقل غيره يختاره هذا الناقل، وفي هذه الحالة يعد الناقل المتعاقد وكيلاً للشاحن<sup>109</sup> وكله هذا الأخير لاختيار الناقل الأنسب للقيام بعملية النقل إذ أن الناقل المتعاقد لا يلتزم في هذه الحالة بالتزامات الناقل البحري، ولا يعد مسؤولاً في حالة تضرر البضاعة إلا إذا ارتكب خطأ شخصي<sup>110</sup>.

<sup>109</sup> - Atoine valard, *droit maritime, op. cit.*, n° 456, p 395.

<sup>110</sup> - R. RODIÈRE , *op. cit.*, n.502, p.136.

## الصورة الثانية: سكوت سند الشحن حول مدى إمكانية استبدال الناقل.

إذا لم يتفق الناقل والشاحن حول مدى إمكانية استبدال الناقل، وأثناء تنفيذ عقد النقل البحري استبدال الناقل المتعاقد بناقل آخر، فإذا قام هذا الأخير أي الناقل الفعلي بإصدار وثيقة نقل للشاحن وقبلها هذا الأخير. فإنه يعتبر قد قبل هذا الاستبدال، وفي هذه الحالة يعد الناقل الفعلي بمثابة ناقل بحري ملزم بتنفيذ التزامه، وفي حالة حدوث خسائر فإنه يتحمل مسؤولية ذلك.

أما بالنسبة للناقل المتعاقد فلا يعتبر مسؤولاً. أما إذا كانت وثائق النقل باسم الناقل المتعاقد ففي هذه الحالة يعد هذا الناقل بأنه قد نفذ التزامه بسفينة غيره مع اعتباره هذه الأخيرة سفينته. وإذا حدث هلاك أو تلف للبضائع تقع مسؤولية ذلك على الناقل المتعاقد<sup>111</sup>.

## الصورة الثالثة: وجود شرط يمنع إمكانية استبدال الناقل.

في حالة ما إذا اتفق كل من الشاحن والناقل على أنه لا يمكن استبدال الناقل، وبما أن العقد شريعة المتعاقدين<sup>112</sup>، يلتزم الناقل المتعاقد بتنفيذ كافة عقد النقل البحري، دون الإخلال بما اتفق عليه. أما إذا تم استبدال الناقل يعد ذلك خرقاً لعقد النقل البحري<sup>113</sup> يتحمل نتائجه الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

فبالنسبة للناقل المتعاقد، بالإضافة لانحلال العقد الذي يمكن أن يكون قبل الانطلاق في تنفيذ عقد النقل البحري أو بعد الانطلاق في التنفيذ، يتحمل الناقل المتعاقد مسؤولية الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة، أما بالنسبة للناقل الفعلي فإنه يسأل عن استلامه البضاعة رغم عدم وجود أي عقد يربطه بالشاحن<sup>114</sup>.

إن الشرط الاتفاقي الذي يمنع إمكانية استبدال الناقل يتعارض مع الالتزام الذي يفرض على الناقل مسافنة البضاعة لأن هذه الأخير لا تتم بالضرورة على ظهر سفينة

<sup>111</sup> - R. RODIÈRE , *op. cit.*, n° 502, p 137.

<sup>112</sup> - المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

<sup>113</sup> - Antoine vialard, *droit maritime*, *op cit.*, n° 456, p 395.

<sup>114</sup> - R. RODIÈRE , *op. cit.*, n° 502, p .136.



الناقل المتعاقد، بل ولإيصال البضاعة للميناء المتفق عليه يجبر الناقل على مسافنتها على سفينة غيره مما يؤدي لاستبدال الناقل.

### في حالة إصدار وثيقة شحن مباشرة:

يقصد بوثيقة الشحن المباشر، بأنها وثيقة يتعهد بمقتضاها الناقل بنقل سلع على أن يقوم بجزء من هذا النقل ناقل آخر بحري، أو نهري أو جوي أو بري<sup>115</sup> ويقصد بها كذلك السند الذي يصدره الناقل من أجل نقل البضاعة لأماكن لا يمكنه استعمال سفنه للوصول إليها، مما يدفعه للاستعانة بناقل آخر للقيام بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه<sup>116</sup>، حيث أن الناقل في جزء معين من عملية النقل يستبدل الناقل المتعاقد. بمعنى أن استبدال الناقل في هذه الحالة أمر متفق عليه نظرا لطبيعة سند الشحن الذي أصدره. فمن يتحمل تبعه هلاك البضائع أو تلفها في حالة استبدال الناقل؟

بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه قام الناقل بإصدار وثيقة شحن مباشرة يبقى ملتزم بتنفيذ عقد النقل البحري لغاية تسليم الحمولة للمرسل إليه أو ممثله القانوني وإذا لحقت البضاعة أضرار حصلت أثناء تواجدها في حيازة الناقل الفعلي أي غير الذي أصدر وثيقة الشحن المباشرة، فيعد هذا الناقل مسؤولا بالتكافل والتضامن مع الناقل المتعاقد<sup>117</sup>، وإذا قام هذا الأخير بتعويض الشاحن، فيحق له الرجوع على الناقل الفعلي الذي حصلت الأضرار في الجزء من النقل الذي قام به<sup>118</sup>، أما إذا كان من غير الممكن إثبات على أي مسافة تضررت البضاعة اعتبر كافة الناقلين سواء المتعاقد أو الفعلين مسؤولين بنسبة أجره الحمولة التي قبضها كل منهم<sup>119</sup>، هذه الأخيرة التي تتحدد بالنظر للجزء من النقل الذي قام به كل منهم.

<sup>115</sup> - المادة 763 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر.

<sup>116</sup> - G. FRAIKIN et G.H, LAFAGE, *les transports maritime sous connaissance a l heure du marche commun*, L.G.D.J.1966, p 206.

<sup>117</sup> - المادة 765 من القانون 80-76 السالف الذكر.

<sup>118</sup> - المادة 766 من القانون 80-76 السالف الذكر.

<sup>119</sup> - المادة 767 من القانون 80-76 السالف الذكر.

بالنسبة للمشرع الفرنسي وبخلاف المشرع الجزائري، لم يتطرق لهذه المسألة في حين أن الفقه الفرنسي<sup>120</sup> يرى بأن الناقل المتعاقد في هذه الحالة يعد بمثابة عميلا للنقل، وبما أن الشاحن لا يعرف سوى هذا الناقل الذي أصدر له وثيقة الشحن المباشرة، فإن الناقل المتعاقد هو المسؤول عن تنفيذه للعقد وتنفيذ الناقلين الفعليين لغاية تسليم الحمولة 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>121</sup>.

## 2- بالنسبة للتشريع الدولي:

لم تتطرق اتفاقية بروكسل للحالة التي يستبدل فيها الناقل. أي الحالة التي يتواجد فيها ناقل أبرم عقد النقل البحري وناقل آخر يقوم بتنفيذ هذا العقد أو جزء منه. بخلاف اتفاقية هامبورج، حيث تنص على أنه بغض النظر عما إذا كان استبدال الناقل أمر مرخص به في عقد النقل البحري أم لا، يبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عن تنفيذ هذا العقد بكامله بما فيه الجزء الذي يقوم بتنفيذ ناقل فعلي آخر، غير أن هذا لا يمنع من قيام مسؤولية الناقل الفعلي عن الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذ إذا أنه يخضع لأحكام هذه الاتفاقية<sup>122</sup> بمعنى أنه يخضع لنفس الأحكام التي يخضع إليها الناقل المتعاقد وهذا ما جعل بعض الفقه<sup>123</sup> يرى بأن هذه الاتفاقية تشبه الناقل الفعلي بالناقل المتعاقد، وفي حالة قيام أحدهما بتعويض الشاحن، فيحق لكل منهما الرجوع على الآخر<sup>124</sup>.

## ب- مصاريف المسافنة:

تؤدي مسافنة الحمولة إلى تكلف مصاريف اضافية، يتحملها الناقل أو الشاحن بحسب السبب الذي أدى إلى توقف هذه الرحلة، فإذا كان السبب من بين الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية، وقام الناقل بإثبات ذلك فإن مصاريف عملية المسافنة وأجرة

<sup>120</sup> - G. FRAIKIN, et G.H. LAFAGE, *le transport maritime sous connaissance a l'heure du marche commun. op. cit.*, p. 206.

<sup>121</sup> - المادة 10 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج السابقة الذكر.

<sup>122</sup> - المادة 10 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج السالفة الذكر.

<sup>123</sup> - P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 953, p. 612.

<sup>124</sup> - المادة 10 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج السابقة الذكر.

النقل الخاصة بالرحلة المتبقية تقع على عاتق الشاحن<sup>125</sup> ومن بين الأسباب التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، العيب الخفي في السفينة، القوة القاهرة، أخطاء الشاحن<sup>126</sup>. ولعل حكمة مشرعنا من إعفاء الناقل من تحمل مصاريف المسافنة في هذه الحالات يرجع لاعتبار أنه من غير المنطقي أن يتحمل الناقل مصاريف نتجت عن سبب يعفيه من المسؤولية. أما إذا كان السبب الذي أدى إلى توقف الرحلة من غير الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية، فإن مصاريف عملية المسافنة بما فيها أجرة النقل الخاصة لإنهاء الرحلة تقع على عاتق الناقل<sup>127</sup>، لأنه من غير المنطقي تحميل الشاحن مصاريف ناتجة عن خطأ الناقل.

إن الأحكام السالفة الذكر هي نفس الأحكام التي نص عليها المشرع الفرنسي<sup>128</sup> إلا أن هذه القواعد ليست من النظام العام<sup>129</sup>، إذ يمكن لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على مخالفتها. فيمكن مثلا أن تنص سندات الشحن على شرط يقضي يتحمل الشاحن نفقات مسافنة الحمولة وأجرة النقل الخاصة بالجزء المتبقي من الرحلة وتشتت محكمة النقض الفرنسية<sup>130</sup> لسريان هذه الشروط في مواجهة الشاحن أن تكون هذه المسافنة قد نتجت بفعل خطأ الناقل.

---

125 - المادة 777 من القانون 76-80 السالف الذكر.

126 - المادة 803 من القانون 76-80 السالف الذكر.

127 - المادة 777 من القانون 76-80 السالف الذكر.

128 - المادة 47 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>129</sup> - P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cit.*, n.° 1028, p. 657.

<sup>130</sup> Cass, 25 Fevrier 2004, navir Burga, DMF 2004, 735.

## الفرع الثاني

### شروط الرحلة.

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى غاية الميناء المتفق عليه ويعد هذا الالتزام الأساسي للناقل البحري، غير أنه يترتب التزامات أخرى في ذمته. فبالإضافة لالتزامه بتوفير وسيلة النقل التي تقوم بالنقل فعلى الناقل بذل العناية اللازمة عند قيامه بهذه العملية، ورغم أن مفهوم العناية اللازمة مفهوم غير محدد وغير دقيق، إلا أن عملية النقل تستوجب إتباع طريق محدد واستغراق زمن معين، مما يتعين على الناقل احترام بعض الواجبات. منها ما يتعلق بالطريق الذي أن يسلكه، ومنها ما يتعلق بالمدة التي يجب أن تستغرقها عملية النقل.

تجدر الإشارة إلى أن هناك علاقة بين الطريق المتبع والمدة المستغرقة في النقل، إذا كلما سلك الناقل أقصر طريق كانت المدة التي تستغرقها الرحلة وجيزة وكلما نهج طريق أطول، استغرقت الرحلة مدة أطول.

يعتبر الناقل مسؤولاً عن البضاعة منذ عملية التكفل بها وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني كما أنه ملزم بتسليمها إليه في الحالة التي كانت عليها عند التكفل بها. ولذلك يتوجب على الناقل المحافظة عليها والعناية بها خلال الرحلة.

نظراً لما سبق ذكره سنتناول في الفرع في مبحثه الأول الطريق الذي يسلكه الناقل عند قيامه بنقل البضاعة، وفي مبحثه الثاني سنتطرق للمدة التي يستغرقها النقل، وللالتزام الناقل وبالعناية بالسلع.

### المبحث الأول: الطريق.

تستلزم أي رحلة إتباع طريق معين، سواء كانت هذه الرحلة جوية، أو برية أو بحرية، ولعنصر الطريق المنتهج في أيرحلة أهمية بالغة، لأنه السبيل المنهج لتحقيق هدف الوصول، لا سيما كان هذه الرحلة تحقيق مصالح متعارضة كعقد النقل البحري الذي بصدد دراسة تنفيذه، وتتجسد هذه المصالح في هذا العقد في مصلحة الناقل، الذي يهدف

لتحقيق الربح، ومصالحة الشاحن الذي يسعة لنقل بضاعته لميناء آخر. فبالنسبة للأول فمن مصلحته نقل أكبر حجم ممكن من السلع. وهذا ما يؤدي إلى تعدد الموانئ التي يتوجه إليها وبالتالي طول الطريق الذي يسلكه أما بالنسبة للثاني فمن مصلحته انتهاج أقصر طريق لوصول حمولته في أقصر وقت ممكن للميناء المتفق عليه ودون تضرر.

لكي لا يتعسف الناقل في اختيار الطرفين الذي ينتهجه لنقل السلع يجب تقييد حريته وهذا ما فعله المشرع ما فعله بتحديد الطريق الواجب الإلتباع، وأي تغيير لهذا الطريق يجب أن يكون مبررا وإلا اعتبر الناقل مسؤولا.

سنتطرق في هذا المبحث في مطلبه الأول إلى الطريق الذي يلتزم الناقل بانتهاجه وسنتناول في المطلب الثاني تغيير الطريق.

### **المطلب الأول: الطريق الواجب الإلتباع.**

تتوجب دراسة الطريق الواجب الإلتباع من طرف الناقل تحديد هذا الطريق أولا ثم التطرق لطبيعة إلزام الناقل بهذا الطريق ثانيا.

### **أولا تحديد الطريق الواجب الإلتباع.**

بالإضافة لإلزام المشرع الجزائري الناقل بذل العناية اللازمة عند نقل البضاعة<sup>1</sup>، يلزمه صرامة بالطريق الواجب سلوكه، إذ يلزمه بنقل السلع بالطريق المتفق عليه أو بالطريق المؤلف<sup>2</sup>، بخلاف المشرع الفرنسي<sup>3</sup> واتفاقية بروكسل<sup>4</sup>، لم يحدد صرامة الطريق الواجب الإلتباع من طرف الناقل، بل ضمنيا من خلال إلزامه بنقل البضاعة بعناية وبدقة الطريق.

على غرار المشرع الجزائري يرى بعض الفقه الفرنسي<sup>5</sup> بأن الطريق الواجب الإلتباع من طرف الناقل.

1 - المادة 773 من القانون رقم-76-80 سابق الذكر.

2 - المادة 775 من القانون رقم 76-80 المذكور أعلاه.

3 - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

4 - المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

5 - R. RODIÈRE e, op. cit, p 161, n° 527, Antoine vialard, op, cit, p 394, n° 454.

يتحدد إما الطريق المؤلف وإما بمقتضى الاتفاق الذي يتم بين الناقل والشاحن، وعليه يمكن القول بأن الطريق الذي يلتزم الناقل بإتباعه يتحدد إما قانونا أو اتفاقا.

#### أ- التحديد الاتفاقي للطريق الذي يجب أن يتبعه الناقل:

يقصد بالطريق الاتفاقي الطريق الذي تم الاتفاق عليه من قبل الناقل والشاحن، كما يقصد به الطريق المحدد في سند الشحن، وقد وصفه شرعنا بالطريق المبلغ عنه أو الطريق المتفق عليه<sup>6</sup>.

بالنسبة للطريق المبلغ عنه هو الطريق الذي أخطر به الناقل الشاحن ويفترض فيه علم الشاحن به بغض النظر عن موافقته أم لا، ومما لاشك فيه فإن شرعنا يقصد الحالة التي يوافق فيها الشاحن على الطريق الذي بلغه به الناقل، لأنه في حالة عدم رضى الشاحن سيقوم مما لا ريب فيه باللجوء لناقل آخر.

أما بالنسبة للطريق المتفق عليه فهو الطريق الذي يتم اختياره باتفاق كل من الناقل والشاحن، ولا يعد نص شرعنا على الطريق المبلغ عنه والطريق المتفق عليه معا تكرارا منه. لأنه يقصد بنص على الأول توافر عنصر العلم الذي لدى الشاحن، في حين يقصد بنصه على الثاني بالإضافة لتوافر عنصر العلم بالطريق الذي الشاحن موافقة هذا الأخير عليه.

#### ب- التحديد القانوني للطريق الذي يجب أن يتبعه الناقل:

إذا لم يتفق كل من الشاحن والناقل على الطريق الذي يجب على الناقل سلوكه عند نقل البضاعة، يلزم المشرع الناقل بإتباع الطريق العادي وهذا ما تضمنه نص المادة 775 من القانون البحري الجزائري<sup>7</sup> باللغة العربية، في حين نصها باللغة الفرنسية يلزم الناقل باتباع الطريق الاعتيادي ويختلف كل من الطريق العادي عن الطريق الاعتيادي حيث يقصد بالأول بالطريق الطبيعي في حين يقصد بالثاني الطريق المؤلف. ومن ثم يستحسن بمشرعنا توحيد المعنيين بالنص أما على الطريق المؤلف في نص المادة باللغة العربية، وأما على الطريق العادي في نصها باللغة الفرنسية.

<sup>6</sup> - المادة 775 فقرة أولى من القانون 76 80- الذكر.

<sup>7</sup> - المادة 775 فقرة أولى من 76-80 السابق الذكر.

يتفق الفقه الفرنسي<sup>8</sup> على أنه في حالة عدم اتفاق كل من الشاحن والناقل على الطريق الذي يجب أن يسلكه الناقل عند نقل البضاعة، يجب على الناقل انتهاج الطريق المألوف هذا الأخير لا يكون بالضرورة دائما الطريق الجغرافي المباشر، لأنه يتحدد وفق معايير ملاحية ومعايير تجارية<sup>9</sup>.

بالنسبة للمعايير الملاحية، يتحكم في الرحلة البحرية عدة عوامل كالأحوال الجوية مثل قوة الرياح، أو كالعواصف الطبيعية توجد جبال جليدية. أما بالنسبة للمعايير التجارية فإن هذه الأخيرة تستلزم وضع تنظيم تخضع له الرحلات البحرية وهذا ما تفرضه الخطوط المنتظمة التي يتفق على مسارها عقود النقل الجوي إذ تتم رحلاتها انطلاقا من مواعيد محددة ووصولاً لموانئ متتالية في مواعيد محددة كذلك<sup>10</sup>.

وعليه فبالنسبة للخطوط المنتظمة الطريق المألوف هو رسو السفينة في كافة الموانئ التي تعتبر جزء من الخط المنتظم، وهذا ما لا يجعل بالضرورة دائما الطريق المألوف هو الطريق الجغرافي، كما أنه يمكن أن يكون الطريق المحدد اتفاقيا هو الطريق الاعتيادي.

### ثانيا: طبيعة التزام الناقل بالطريق الذي يجب أن يسلكه.

ينقل الناقل البحري السلع بانتهاج إما الطريق المتفق عليه مع الشاحن وإما الطريق الاعتيادي، وفي كلتا الحالتين عليه أن يسلك ذلك الطريق المحدد مباشرة دون تغيير أو انحراف، وهذا ما ألزم به المشرع الجزائري الناقل طرحه بقاعدة أمر<sup>11</sup>. بخلاف المشرع واتفاقية بروكسل، لم يتطرقا لهذا الالتزام صراحة بل ضمنيا من خلال التزامها الناقل بالقيام بالنقل بعناية وبدقة<sup>12</sup>. ومن بين ما يتضمنه هذا النص بالإضافة لبذل الناقل عناية في اختيار الطريق الذي يسلكه، وبذل عناية في القيام بهذا النقل بإتباع هذا الطريق. وهذا ما يتضح من خلال النص على إعفاء الناقل في حالة تغيير الطريق من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو

<sup>8</sup> - R. RODIÈRE e, op, cit, p 161, n° 527, Antoine vialard, op. cit., p 394, n° 454.

<sup>9</sup> - cedric gros, le deroutement du navir, p 09, 2005.

<sup>10</sup> - cedric gros, op. cit, p 09, 2005.

<sup>11</sup> - المادة 775 ، فقرة أولى من القانون\_76\_ -80 السابق الذكر.

<sup>12</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر والمادة 3 الفقرة الثانية، من أحكام اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

الأموال<sup>13</sup> أو المحاولة في ذلك، أو أي تغيير معقول للطرق<sup>14</sup>، حيث أنه بمفهوم المخالفة فإنه إذا لم يكن التغيير مبررا اعتبر الناقل مسؤولا عن التلف والهلال الذي يلحق البضاعة من جراء هذا التغيير . وهذا ما يعني بأن كل من المشرع الفرنسي و اتفاقية بروكسل يلزمان الناقل منيا بسلوك الطريق الواجب الإتباع وبعدم تغيير هذا الطريق.

يلتزم الناقل بإتباع الطريق المحدد دون أي انحراف وهذا ما يسمى بالطريق المباشر الذي كان يقصد به في القديم بالطريق الأكيد والأكثر سرعة مع إمكانية رسو السفينة في الموانئ، المحددة في عقد النقل البحري<sup>15</sup>. ويرى جانب من الفقه<sup>16</sup> بأن الطريق المباشر هو الطريق العادي دون أي رسو للسفينة وفق الطرق المألوفة في حين يرى جانب آخر بأن القانون لم يحدد مفهوم الطريق المباشر لأن لهذا الأخير يتأثر بمعايير ومعايير تجارية<sup>17</sup>.

### المطلب الثاني: تغيير الطريق.

يلزم المشرع الناقل بإتباع الطريق المحدد سواء اتفاقا أو قانونا، غير أنه في بعض الحالات يقوم الناقل بانتهاج طريق آخر غير الذي يجب أن يسلكه هذا التغيير يكون له أثر في تحديد مسؤولية الناقل البحري، تختلف نتائجه باختلاف أسبابه

### أولا: مفهوم تغيير الطريق.

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، يدعي الأول بميناء الانطلاق والثاني بميناء الوصول، ولكل من المينائين\_ يعتبران معلمين محددين للرحلة البحرية، هذه الأخيرة التي يمكن إتمامها باختيار طريق معين يتحدد إما اتفاقا أو قانونا يختلف تغيير الطريق عن تغيير الرحلة. فالأول يقصد به فقط تغيير الطريق المحدد مسبقا والرابط بين المينائين، وانتهاج طريق آخر يربط بين نفس المينائين، أي حتى لو تم تغيير الطريق فهذا لا يعني تغيير ميناء الوصول في حين يقصد بالثاني تغيير مرفقا الانطلاق أو مرفأ الوصول

<sup>13</sup> - المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر والمادة 4 فقرة الرابعة من احكام اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

<sup>14</sup> - المادة 4، فقرة الرابعة من احكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>15</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit*, p 304, n° 411.

<sup>16</sup> - M, Remound- gouilloud, *op. cit*, n° 562, pirre bonassies, cristian scapel *op. cit*, p 654, n° 1024.

R. RODIEREs, *droit maritime*, 12eme edition, DALOUZ, p 331, n° 354.

<sup>17</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit*, p 304, n° 411.



وبالتالي النتيجة هي تغيير أحد معلمي الرحلة ومن ثم فإن تغيير أحد المينائين يؤدي لتغيير الرحلة، أما الانحراف عن الطريق يؤدي لتغيير مسار الرحلة فقط<sup>18</sup>.

تختلف نتائج تغيير الطريق عن نتائج تغيير الرحلة، فبالنسبة للأول تبقى وجهة السفينة نفسها مع استبدال الطريق المحدد المؤدي لها بطريق آخر بدوره يؤدي إلى نفس الوجهة ألا وهي مينا الوصول. وفي هذه الحالة يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان تغيير الطريق مبررا، أما بالنسبة للتالي تتغير مقصد السفينة وهي هذه الحالة لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذ عليه تحمل مسؤولية كافة الخسائر والأضرار التي لحقت السفينة<sup>19</sup>.

بما أن المشرع قد ألزم الناقل بسلوك الطريق المحدد اتفاقيا أو قانونا<sup>20</sup>، فإنه يعد تغييرا للطريق كل انحراف عن الطريق المتفق عليه أو الطريق الاعتيادي تقوم به السفينة أثناء الرحلة<sup>21</sup>، كما تغييرا الطريق للطريق ترك السفينة للطريق المؤدي لميناء الوصول والمفترض سلوكه<sup>22</sup>.

### ثانيا: أثر تغيير الطريق في تحديد مسؤولية الناقل البحري.

تعددت الأسباب التي تؤدي بالناقل إلى الانحراف عن الطريق المحدد، فمنها ما تجعل هذا الطريق مبررا أي يسمح به القانون، ومنها ما تجعل هذا التغيير غير مبررا أي لا يسمح به القانون ويختلف أثر كل منهما في تحديد مسؤولية الناقل البحري، هذه الأخيرة تتحدد بالنظر إلى ما إذا كان تغيير الطريق مبررا أم، حيث أن هذا التغيير للطريق يمكن أن يكون سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، أو سبب من أسباب قيام مسؤولية.

<sup>18</sup> - A. ABOUSSOROR,, *op. cit*, p 309, n° 422.

<sup>19</sup> - Abedllah Aboussoro, *op. cit*, p 310, n° 422.

<sup>20</sup> - المادة 775 الفقرة الأولى من القانون 76\_80 السابق الذكر.

<sup>21</sup> - cour d appel de lyon, 31 octobre 1980, BTL, p.12, cit par A. ABOUSSOROR, *op cit*, p 309, n° 422.

<sup>22</sup> - cedic gros, *op. cit*, p 09.

## أ- تغيير الطريق المبرر أو القانوني.

تقتضي دراسة تغيير الطريق القانوني التطرق فلحالات وأثره في تحديد مسؤولية الناقل البحري.

### 1- حالات تغيير الطريق المبرر أو القانوني.

يلتزم الناقل بعدم تغيير الطريق المحدد اتفاقيا أو قانونا وإلا تحتمل مسؤولية نتيجة إخلاله بالالتزام، إلا ما استثنى بفعل القانون أو إذا تم هذا التغيير باتفاق الأطراف.

### تغيير الطريق المبرر بفعل القانون:

حدد القانون الحالات التي يكون فيها تغيير الطريق مباحا وقانونيا ويتعلق الأمر بتغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك وتغيير الطريق المعقول.

### تغيير الطريق من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك.

ينص المشرع الجزائري<sup>23</sup> على أنه إذا قام الناقل بتغيير الطريق بهدف إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك فإن هذا التغيير لا يعد إخلالا بعقد النقل البحري وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل<sup>24</sup> غير أن هذه الأخيرة تعتبر الطريق الذي يتم من أجل الأسباب السالفة الذكر بالإضافة لأنه غير مخالف لعقد النقل البحري فهو غير مخالفا لأحكامها بالنسبة للمشرع الفرنسي فإنه يعتبر تغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ويختلف المشرع الفرنسي عن المشرع الجزائري واتفاقية بروكسل حيث أن الأول لم يحدد ما إذا كان تغيير الطريق الذي يتم من أجل سبق ذكره مخالفا لعقد النقل البحري أو لأحكام هذا القانون، بل اقتصر على اعتبار سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>25</sup> ويختلف المشرع الفرنسي عن المشرع الجزائري واتفاقية بروكسل حيث أن الأول لم يحدد ما إذا كان

<sup>23</sup> - المادة 775، الفقرة الثانية من القانون 76-80 لسابق الذكر.

<sup>24</sup> - المادة 4، الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

<sup>25</sup> - المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420.

تغيير الطريق الذي يتم من أجل ما سبق ذكره مخالفا لعقد النقل البحري أو لأحكام هذا القانون، بل اقتصر على اعتبار سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في حين يعتبر تغيير الطريق الذي يتم في الحالة التي سبق ذكرها بالنسبة للتشريع الجزائري غير مخالف لعقد النقل البحري وبالإضافة لهذا غير مخالف لأحكام اتفاقية بروكسل بالنسبة لهذه الأخيرة.

إن تغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك مباحا في ظل القانون الجزائري واتفاقية بروكسل أما في ظل القانون الفرنسي لم يحدد إذا ما كان مباحا أم لا. غير أن جانب من الفقه الفرنسي يرى بأنه إذا قام الناقل بتغيير الطريق من أجل تفادي الخطر، فلا يشكل هذا التغيير خطأ<sup>26</sup>.

تتعدد الأسباب التي تجعل حياة الأشخاص والأموال في خطر فمنها ما هو مرتبط بالطبيعة ومنها ما هو مرتبط بالإنسان.

بالنسبة للأسباب الطبيعية، يمكن ذكر على سبيل المثال العواصف هذه الأخيرة التي أصبحت من الأمور التي يمكن التنبؤ بها بفعل التطور الذي عرفه مجال الأحوال الجوية، وعى الربان بعد إعلامه بأن عاصفة ستهب بالمنطقة التي سيمر بها تغيير طريقه تفاديا لهذه العاصفة. كما يعد من بين الأسباب الطبيعية الجليد وبما أن السفن المجهزة لمواجهة الجليد نادرة، فإنه غالبا ما يشترط مؤجر السفينة على مستأجرها، عدم الإبحار في السفينة في مناطق معروفة بالجليد<sup>27</sup>، أما إذا كان الناقل مالكا للسفينة فعليه تفادي الذهاب لهذه المناطق، وفي حالة ما إذا اعترض طريقه الجليد فيجب عليه تغيير هذه الطريق حفاظا على حياة الأشخاص والأموال.

بالنسبة للأسباب التي تكون بفعل الإنسان يمكن الإشارة مثلا للحروب، إذ يمكن للناقل تعويض السفينة أو طاقمها أو حمولتها للأخطار الناجمة عن الحرب التي تدور إحداثها في المنطقة التي ستوجب طريقة أن يمر بها، بل يجب عليه تغيير هذه الطريق للحفاظ على حياة الأشخاص والأموال.

<sup>26</sup> R. RODIERE, "traite general de droit maritime", DALLOZ, p 163, n° 528.

<sup>27</sup> - cerdec gros, op. cit, p 32.

يجب كذلك على الناقل تفادي وقوع السفينة في الحجر أو الأسر الذي قد يتم بفعل الحصار الذي تفرضه بعض الدول أو القرصنة التي تشهر بعض المناطق بها.

علاوة على الحروب والحصار والقرصنة، يمكن أن يصاب أحد الأشخاص على ظهر السفينة بمرض مما يستوجب إسعافه، ففي هذه الحالة يستحسن أن توفر كل دولة نظام المساعدة الطبية حيث يجب أن تقدم المساعدة للمريض من طرف الربان بتوجيهات الطبيب، وإما بالالتحاق الشخصي للطبيب بالسفينة، وإذا لم يجدي ذلك نفعاً، يقوم الناقل بتغيير الطريق من أجل اللجوء لأقرب ميناء لتقديم المساعدة للمريض<sup>28</sup>.

إن السماح للناقل بتغيير الطريق من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك، يكرس قواعد الإسعاف البحري، والتي تقتضي الالتزام بمساعدة الأشخاص المتواجدين في خطر البحر. ويعود مصدر هذا الالتزام للأمر البحري الفرنسي لسنة 1790، وقد نصت عليه عدة اتفاقيات دولية<sup>29</sup>.

### تغيير الطريق المعقول:

تتيح اتفاقية بروكسل للناقل البحري تغيير الطريق إذا كان هذا الأخير معقولاً إذ تعتبر هذا التغيير غير مخالفاً لعقد النقل البحري، ولا يعد إخلالاً بأحكامها<sup>30</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري، فنفرق بين النص العربي للمادة 775 من القانون البحري الجزائري<sup>31</sup> والنص الفرنسي لهذه المادة. ففي الأول أباح المشرع تغيير الطريق فقط من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال، أو المحاولة في ذلك، أما في النص الثاني فقط أباح تغيير الطريق إذا كان من أجل ما سبق ذكره. وإذا كان هذا التغيير معقولاً. يؤدي هذا الاختلاف بين النصين إلى اختلاف نتائج تطبيقها، إلا أن هذا الاختلاف لا يطرح أسكالا إذا كان العقد دولياً. لأنه سيخضع لأحكام اتفاقية بروكسل<sup>32</sup> إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك.

<sup>28</sup> - cedec gros, op, cit, p 22.

<sup>29</sup> - convention pour l'unification de certaines regles en matiere d'assistance et de sauvetage maritime signer a bruxelles le 23.09.1910, completee par la convention de lordres de 28.04.1984.

- convention des nations unives sur les droit de la mer signee le 10.12.1982 a montego Bay.

<sup>30</sup> - المادة 4 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل المذكورة سالفاً.

<sup>31</sup> - المادة 775 الفقرة الثانية من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>32</sup> - المادة 747 من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.

بخلاف ما إذا كان العقد و وطنيا، ففي هذه الحالة يستحسن بالمشرع توحيد معنى النص العربي والنص الفرنسي للمادة 775 من القانون البحري الجزائري، أما بالإضافة تغيير الطرفين المعقول في النص العربي للمادة، وأما بحذف من النص الفرنسي. ومن ثم تحديد ما إذا كان شرعا يأخذ بتغيير الطريق إذا كان معقولا.

أباحث اتفاقية بروكسل في الفقرة الرابعة من المادة الرابعة من أحكامها أو على مثالها المشرع الجزائري في النص الفرنسي للمادة 775 من القانون البحري الجزائري تغيير الطريق إذا كان معقولا بالإضافة لتغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة رغم أن تغيير الطريق الذي يتم من أجل السب الأخير يكون معقولا. فإن إباحة التغيير الذي يكون معقولا يقصد به التغيير الذي يكون لأسباب أخرى لم تحدد وهي غير تلك التي تكون من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك.

إن لم يحدد المشرع متى يكون تغيير الطريق معقولا، فإنه، يمكن استنتاج بعض التي يكون فيها تغيير الطريق معقولا من هلال الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية<sup>33</sup>.

من بين الأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة تلك الناتجة عن عدم صلاحية السفينة لتنفيذ عقد النقل البحري شرط أن يكون قد بدل عناية في جعلها صالحة<sup>34</sup>، أو تلك الناجمة عن وجود غيب خفي بالسفينة غير ظاهر<sup>35</sup>، وفي هاتين الحالتين يمكن للناقل تغيير الطريق من أجل إصلاح السفينة دون أن يشكل ذلك خطأ منه. وشرط بعض الفقه<sup>36</sup> حتى يكون تغيير الطرفين معقولا أن يكون العطب الذي لحق بالسفينة ناجم عن حادث فجائي وإلا اعتبر إخلالا من الناقل بالالتزام ببذل عناية من جعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري قبل بداية الرحلة.

<sup>33</sup> - المادة 803 من القانون رقم 76-80 السابق الذكر والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر والمادة 4 الفقرة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>34</sup> - المادة 803 الفقرة الأولى من القانون رقم 76-80 السابق الذكر والمادة 27 الفقرة الأولى من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر والمادة 4 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>35</sup> - المادة 803 الفقرة الأولى من القانون رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 27 الفقرة ش من القانون الفرنسي رقم 66-420 المذكورة أعلاه، والمادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

<sup>36</sup> - Rene Rpdire, *op. cit*, p 165, n° 529.

ويعد من بين الأسباب كذلك التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السلع والنااتجة عن تغيير الطريق الذي سببه وجود أضرار أو إغلاق المستويات والمصانع في وجه العمل<sup>37</sup>.

نقل السلع في عقد النقل البحري يتم بحرا هذا الأخير يخضع إما لسيادة دولة معينة إذا تعلق الأمر بالإقليم التابع لها وإما للاتفاقيات الدولية التي تنظم هذا الوسط في جوانبه المتعددة، وهذا ما يجعل السفينة خاضعة لعدة نصوص محلية ودولية.

مما يؤدي إلى تقدير حرية الناقل بفعل أحكام هذه النصوص التي قد تدفعه إلى تغيير الطريق بصفة غير إرادية<sup>38</sup>.

يعتبر مفهوم تغيير الطريق المعقول مفهوم واسع وغير محدد ودقيق، هذا ما دفع بالفقه إلى محاولة حصره. إذ يرى البعض بأن تغيير الطريق يكون مقبولا إذا كان تغييرا معقولا للطريق المتفق عليه في العقد<sup>39</sup>، في حين يرى البعض الآخر بأن تغيير الطريق يكون معقولا إذا تم لصالح السفينة أو لصالح البضاعة أو لصالحهما معا، دون أن يكون لأي صاحب \*\*\* في البضاعة سببا لمعارضة هذا الانحراف عن الطريق<sup>40</sup>.

ويرى جانب آخر بأنه حتى يكون تغيير الطريق معقولا يجب أن يبذل الناقل عناية في نقل البضاعة إلى غاية ميناء الوصول، أي أن يكون قرار تغيير الطريق صادرا من شخص يتصرف تصرف رب العائلة الجيد<sup>41</sup> وأن يكون سبب هذا القرار هو تفادي الأخطار التي من الممكن أن تلحق أضرار بالبضاعة أو الطاقم<sup>42</sup>.

ذهب بعض الفقه في رأيه لأكثر من ذلك، إذ اعتبر بأن تغيير الطريق معقولا بمجرد وجود السفينة في خطر، حتى ولو كان هذا الأخير ناجم عن خطأ الناقل<sup>43</sup>.

---

<sup>37</sup> - المادة 803 الفقرة من القانون 76-80-السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 والمادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة اعلاه.

<sup>38</sup> - Cerdec gros, *op. cit.*, p 61 et suivantes.

<sup>39</sup> - wiliam tely, marine cargo claims chap 35(11-1) 4 fh edition, 2008, cit par cerdec gros, p 44.

<sup>40</sup> - cedec gros, *op. cit.*, p 38.

<sup>41</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 311, n° 424.

<sup>42</sup> - Alain sevieux, *op. cit.*, p 201.

<sup>43</sup> - Alain serieux, *op. cit.*, n° 244.

cour, 13 juin, 1989, DMF, 1989, p 526, BTL1989, p 539, cit par Alain serieux, *op. cit.*, p 202, n° 266.

يتفق الفقه<sup>44</sup> على أن مسألة تحديد ما إذا كان تغيير الطريق معقولا، مسألة واقع وعلى القاضي مراعاة كافة الظروف المحيطة بالنقل وقد اعتبر القضاء الفرنسي تغيير الطريق معقولا إذا كانت هناك أخطار تمنع تفريغ الحمولة في ميناء الوصول<sup>45</sup>. كوجود مظاهرات في هذا الميناء<sup>46</sup> أو اضطراب أو تتعطل الآلات المينائية.

في الأخير فمهما كان سبب تغيير الطريق فالناقل هو الذي يقع عليه عبء إثبات بأن تغيير الطريق معقولا، عن طريق شرح الظروف والأسباب التي أدت لانحرافه عن الطريق.

### تغيير الطريق المبرم بحكم الاتفاق.

يلتزم الناقل بإتباع الطريق الواجب الإلتباع سوء المتفق عليه أو المألوف ولا يمكن له تغيير هذا الطريق إلا من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك، أو إذا كان هذا التغيير تغييرا معقولا، وفي غير هاتين الحالتين يتحمل الناقل مسؤولية الانحراف عن الطريق الذي يجب عليه أن يسلكه<sup>47</sup>. ومن أجل تفادي ذلك، ونظرا لطبيعة الوسط الذي يتم فيه تنفيذ هذا العقد، وحتى يحقق الناقل مصالحه التجارية كثيرا ما يمنح لنفسه الحق في إمكانية تغيير الطريق القانوني أو المتفق عليه وذلك بموجب اشتراط ذلك في سند الشحن.

هذا ما يجسده الشرط الخامس من سندات الشحن التي تصدرها الهيئة الوطنية الجزائرية للملاحة الذي ينص على إمكانية رسو السفينة في الموانئ المذكورة في سند الشحن أو غير المذكورة، وكذلك الموانئ المتواجدة في المنطقة الجغرافية أم لا، وإمكانية سلوك الطريق المعتاد أو غيره بغض النظر عما إذا كانت السفينة في اتجاه ميناء الوصول أو غيره<sup>48</sup>. ويستفاد من هذا الشرط تمتع الناقل بحرية اختيار الطريق.

تعرف مثل هذه الشروط انتشارا واسعا في سندات الشحن بمقتضاها يستطيع الناقل الانحراف عن الطريق القانوني أو الاتفاقي وذلك باتفاق طرفي عقد النقل البحري أي الناقل والشاحن.

<sup>44</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 312, n° 427, R. RODIERE, *op. cit.*, p 408, n° 766, wiliam teley, *op. cit.*, cit par cerdec gros, *op. cit.*, p 46

<sup>45</sup> - cour de versailles, 30 octpbre 1985, DMF, 1986, cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 310, n° 423.

<sup>46</sup> - cour d appel d aix, 23 novembre 1984, DMF, 1986, p 668, cité par A. Aboussoror, *op. cit.*, p 310, n°423.

<sup>47</sup> - بمفهوم المخالفة انظر المادة 775 من 76-80 السابق الذكر.

<sup>48</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p 155.

بما أن العقد شريعة المتعاقدين<sup>49</sup> فإن هذه الشروط التي تسمح للناقل بتغيير الطريق هي شروط قانونية وشرعية. غير أن عقد النقل البحري ذو طبيعة خاصة إذ يعتبر من عقود الاذعان لأن الشاحن لا يتفاوض مع الناقل في وضع شروط الشحن.

للحد من تعسف الناقلين في وضع هذه الشروط بشرط القضاء الفرنسي للاحتجاج بهذه الشروط في مواجهة حامل سند الشحن بأن يقبلها صلاحية<sup>50</sup> كما يراقب القضاء مدى بذل الناقل العناية اللازمة في تنفيذ التزامه كما يستوجب أن يتصرف بحسن نية<sup>51</sup> أي يجب على القضاء التأكد من أنه لم يتعسف في استعمال هذه الشروط التي تسمح بتغيير الطريق<sup>52</sup>.

## 2- أثر تغيير الطريق المبرر في تحديد مسؤولية الناقل البحري:

تختلف مسؤولية الناقل البحري ما إذا قام بتغيير الطريق المبرر بحكم القانون أو تغيير الطريق المبرر بحكم الاتفاق.

مسؤولية الناقل البحري في حالة قيامه بتغيير مبرر للطريق بحكم القانون:

يعفي الناقل من المسؤولية عن التلف والهلاك الذي لحق بالسلع والناجم عن إنقاذ حياة الأشخاص والأموال<sup>53</sup> كما يعفي من المسؤولية إذا كانت هذه الخسائر والأضرار التي لحقت البضاعة ناتجة عن تغيير الطريق الذي تم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك، وعن كل تغيير للطريق يعتبر معقولا<sup>54</sup>.

اعتبر المشرع الجزائري واتفاقية بروكسل تغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك أو تغيير الطريق المعقول سبب من أسباب إعفاء

<sup>49</sup> - المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

<sup>50</sup> - cour.cass, 04 juin 1985, navir Aspilos, DMF, 1986, p 106, cit par cerdec gros *op. cit.*, p 43.

<sup>51</sup> - Aix-en- provence, 20 septembre 2005 BTL, 2007, p 702, cit par pirre bonassies et cristian scapel, *op. cit.*, p 655, n° 1025.

<sup>52</sup> - cass 21 juillet 1987, DMF, 1988, p 455, navire mazovia, cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 316, n° 434.

<sup>53</sup> - المادة 803، الفقرة ي من القانون رقم 76-80-السابق الذكر والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 والمادة 4 الفقرة الثانية من احكام اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.

<sup>54</sup> - المادة 775 من القانون رقم 76-80السابقة الذكر والمادة 4 الفقرة الرابعة من احكام اتفاقية بروكسل السالفة الذكر.



الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن هذا التغيير بالإضافة للإثبات لإعفاء الأخرى<sup>55</sup>.

حتى يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية عن الخسائر والأضرار الناتجة عن تغيير الطريق المبرم بحكم القانون يجب أن تكون هذه الخسائر و الأضرار التي لحقت السلع ناجمة بالفعل عن تغيير الطريق، حيث لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق الحمولة ناتج عن أسباب أخرى غير تغيير الطريق حتى ولو كان الناقل فعلا قد غير الطريق، كما يجب أن يكون تغيير الطريق الذي أدى إلى الخسائر والأضرار تغيير مبررا. أي تم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو تم لمحاولة القيام بذلك.

أو كان تغيير الطريق الذي قام به الناقل تغييرا معقولا، ويبقى للقاضي في الحالة الأخيرة تحديد ذلك بالبحث عن ظروف وملابسات عملية النقل مسؤولية الناقل البحري في حالة قيامه بتغيير مبرر للطريق بحكم الاتفاق أن صحة الشروط التي تسمح للناقل بتغيير الطريق لا يمكن لها أن تمنح له الحق في الإخلال بالتزامه المتعلق بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني في الحالة التي كانت عليها عند التكفل بها<sup>56</sup>، ولا تعفيه من المسؤولية عن الأضرار أو الخسائر الناجمة عن تغيير الطريق<sup>57</sup> بخلاف تغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو تغيير الطريق المعقول، ففي هاتين الحالتين يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السلع والناجمة عن الانحراف عن الطريق<sup>58</sup>.

#### ب- تغيير الطريق الغير المبرر أو الغير القانوني:

تقتضي دراسة تغيير الطريق الغير المبرر التطرق لحالاته وأره في تحديد مسؤولية الناقل البحري.

#### 1- حالات تغيير الطريق الغير المبرر أو الغير القانوني:

<sup>55</sup> - المادة 803 من القانون 76-80 المذكور أعلاه والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر والمادة 4 من اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

<sup>56</sup> - المادة 782 من القانون 98-05 السابق الذكر.

<sup>57</sup> - Antoine vialard, *op. cit.*, p 394, n° 454.

<sup>58</sup> - المادة 775 الفقرة الثانية من القانون رقم 98-05 السابق الذكر، والمادة 4 الفقرة الرابعة من احكام اتفاقية بروكسل المذكور أعلاه.

يعتبر تغيير الطريق غير مبرر وغير قانوني إذا كان مخالفا للقانون أو كان مخالفا لما اتفق عليه كل من الناقل والشاحن.

### \* تغيير الطريق الغير المبرر بحكم القانون:

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة بالطريق المتفق عليه من قبل الشاحن والناقل أو بالطريق المألوف. كما رأينا سابقا لا يمكنه تغيير الطريق إلا من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك، أو إذا كان هذا الانحراف معقولا، أو كان الطرفين قد اتفقا على هذا التغيير بموجب شرط منصوص عليه في سند الشحن.

و يعد كل تغيير للطريق يتم خارج إطار الحالات المذكورة سالفًا تغييرا غير مبررا وغير شرعيا. وحتى يعتبر تغيير الطريق غير قانونيا، يشترط أن يقوم الناقل بسلوك الطريق المتفق عليه أو غير الطريق الاعتيادي<sup>59</sup> ويشترط في ذلك أن لا يكون هذا التغيير من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو المحاولة في ذلك وأن لا يكون هذا التغيير معقولا أو مسموحا به بموجب شرط منصوص عليه في سند الشحن، وعلاوة على ذلك يشترط أن يشكل تغيير الطريق خطأ هذا الأخير يحدد في القضاء الانجليزي والأمريكي بالنظر إلى ما إذا كان هذا التغيير يتم من أجل إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو لأسباب ملاحية وفي هذه الحالة لا يشكل خطأ أو يتم من أجل الربح وفي هذه الحالة تغيير الطريق يعد خطأ من الناقل<sup>60</sup> أم بالنسبة للقضاء الفرنسي فيحدد خطأ الناقل بالنظر إلى ما إذا كان الناقل قد تصرف تصرف رب العائلة الجيد أم لا<sup>61</sup>.

### تغيير الطريق الغير المبرر بحكم الاتفاق:

قد يتفق كل من الناقل والشاحن بموجب شرط في سند الشحن على منع الناقل من القيام بأي تغيير للطريق بالنص في سند الشحن مثلا على أنه يجب على الناقل أن يقوم بنقل البضاعة بإتباع الطريق المألوف مباشرة دون القيام بأي رسو في أي ميناء<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> - بمفهوم المخالفة انظر المادة 775 الفقرة الاولى من القانون رقم 98-05 السابق الذكر

<sup>60</sup> - R. RODIÈRE e, *op. cit.*, p 164, n° 529.

<sup>61</sup> - René Rodiere, *op. cit.*, p 165, n° 529.

<sup>62</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 314, n° 431.

لم ينص المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي عما إذا كانت الشروط التي ترفع التزامات الناقل صحيحة أم لا، غير أن القانون المدني<sup>63</sup> يعتبر أن تحديد شروط العقد من صلاحية طرفيه أي يحكمه مبدأ سلطان الإرادة حيث ينص على أن العقد شريعة المتعاقدين أما بالنسبة للتشريع الدولي فإن اتفاقية بروكسل<sup>64</sup> تؤكد للناقل الحرية في رفع مسؤولية أو التزاماته وهذا راجع لمركز الناقل القوي مقارنة بالشاحن في عقد النقل البحري الذي يعتبر من عقود الإذعان.

رغم وجود الشروط التي تحظر قيام الناقل بتغيير الطريق، فإن الناقل لا يمكنه الإخلال بالتزامه المتمثل في إنقاذ حياة الأشخاص والأموال أو المحاولة في ذلك. بل يجب عليه تغيير الطريق من أجل القيام بهذا الواجب<sup>65</sup>.

## 2- أثر تغيير الطريق الغير المبرر والغير القانوني وفي تحديد مسؤولية الناقل البحري:

إذا لحقت البضاعة خسائر وأضرار من جراء قيام الناقل بتغيير الطريق، وإذا كان هذا التغيير غير مبرر يتحمل الناقل مسؤولية ذلك التلف والهلاك الذي لحق السلع.

يشترط لقيام المسؤولية ثلاث عناصر، الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية. وعليه يشترط لقيام مسؤولية الناقل البحري أي ينحرف عن الطريق الذي يجب عليه أن يسلكه أي الطريق المألوف أو المتفق عليه دون أن يكون هذا التغيير للطريق مبررا، كما يشترط أن يلحق البضاعة ضرر وخسارة وبالإضافة لذلك يشترط أن يكون الضرر الذي لحق الحمولة ناجم عن تغيير الطريق الغير الشرعي<sup>66</sup>. وتتوافر هذه العناصر الثلاثة يتحمل الناقل مسؤولية الأضرار والخسارة التي لحقت بالبضاعة.

علاوة على ذلك، وبما أن الناقل البحري قد أخل بالتزامه المتعلق بنقل السلع بالطريق الاعتيادي أو المتفق عليه، وبخلاف القانون الفرنسي واتفاقية بروكسل نص المشرع

<sup>63</sup> - المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

<sup>64</sup> - المادة 5 الفقرة الأولى من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>65</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p 315, n° 431.

<sup>66</sup> - R. RODIÈRE E, *op. cit.*, p 163, n° 528.

الجزائري على حرمان الناقل من أجره نقل البضاعة التي فقدت من جراء تغيير الطريق الغير المبرر<sup>67</sup>.

أما اتفاقية روتردام فقد اعتبرت أن تغيير الطريق الذي يكون غير شرعي وفق للقانون الذي يخضع له، يجب أن لا يحرم الناقل من أي وسيلة من وسائل الدفاع أو تحديد المسؤولية<sup>3</sup>.

### المبحث الثاني: المدة التي تستغرقها الرحلة وواجب العناية بالسلع.

يهدف الشاحن من خلال تعاقدته مع الناقل إلى نقل سلعة للميناء المتفق عليه، ومن مصلحته أن تصل بضاعته لذلك الميناء في أقرب وقت ممكن، وأن تكون في الحالة التي كانت عليها عند التكفل بها. وعليه يلعب الوقت الذي تستغرقه نقل الحمولة وحالتها أهمية بالغة بالنسبة للشاحن.

ولذلك ينبغي على الناقل مراعاة عنصر الزمن عند نقله البضاعة، كما يتعين عليه الحفاظ عليها لأنه ملزم بتسليمها للمرسل إليه كما تسلمها عند تكفلها بها.

سنتطرق في المطلب الأول لدراسة المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة البحرية وفي المطلب الثاني لإلزام الناقل بالمحافظة على البضاعة.

---

<sup>67</sup> - المادة 800 من القانون رقم 98-05 السابق الذكر.  
<sup>3</sup> المادة 24 من بنود اتفاقية روتردام الأنفة الذكر.

## المطلب الأول: المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة البحرية

يستلزم أي نشاط مهما كان نوعه استغراق وقت معين قد يطول أو يقصر بحسب نوع العمل، ونقل البضاعة كأى نشاط يحتاج لمدة من الزمن للقيام به.

تكتسي المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة دور مهما، سواء بالنسبة للناقل لأن هذا الأخير مرتبط بعقود نقل بحرية أخرى. وكذلك بالنسبة للشاحن لأن هذا بدوره كما رأينا سابقا من مصلحته أن تنقل سلعه في أقرب وقت ممكن للميناء المتفق عليه.

يقصد بالمدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة الممتدة ما بين لحظة ترك السفينة للميناء الذي انطلقت منه الرحلة ولحظة وصولها للميناء الذي تنتهي به الرحلة<sup>68</sup>.

تقتضى دراسة المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة البحرية تحديد المدة التي يجب على الناقل استغراقها عند نقله للسلع، ومسؤوليته في حالة تأخره عن تسليم هذه البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

## أولاً: تحديد المدة الزمنية التي يقوم الناقل خلالها بنقل السلع

يلزم المشرع الجزائري الناقل بنقل السلع في مدة زمنية مناسبة<sup>69</sup> بخلاف المشرع الفرنسي واتفاقية بروكسل إذ لم يتطرقا لإلزام الناقل بنقل السلع في مدة معينة صراحة غير أنهما قد ألزماه ببذل عناية في نقل البضاعة<sup>70</sup> وبذل العناية في عملية النقل يقتضى نقلها في مدة زمنية ملائمة.

<sup>68</sup>- international conférence on space requirements for special trade passenger ship 1973, document IMCO (actuel OMI), p. 18, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit*, p.303, n°410.

<sup>69</sup> - المادة 775، الفقرة الأولى، من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>70</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، والمادة 3، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل المذكورة سالفاً.

بالإضافة لهذا فإن المشرع الفرنسي على غرار المشرع الجزائري ينص على فسخ العقد في حالة تأخر السفينة عن السفر، وإلزام الناقل بتعويض الشاحن عن هذا التأخير إذا كان راجعا لخطأ الناقل<sup>71</sup>.

بالنسبة لاتفاقية هامبورج فقد ألزمت الناقل بتسليم الحمولة في حدود الوقت المتفق عليه وفي حالة عم اتفاق الأطراف ففي حدود الوقت المعقول وهذا ما نستخلصه من نصها على مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الناجمة عن تأخر الناقل في تسليم البضاعة<sup>72</sup> وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري الذي وإن لم يحدد ما المقصود بالمدة المناسبة التي ألزم بها الناقل لنقل السلع، فإنه نص على الميعاد المتفق عليه والميعاد المعقول لتسليم البضاعة عند تطرقه لمسؤولية الناقل البحري الناتجة عن التأخر في تسليم الحمولة<sup>73</sup> أي أن إخلاله بالالتزام المتعلق بنقل السلع في مدة مناسبة.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام فقد نصت على انه يوجد تأخر في تسليم السلع إذا تم التسليم خارج ميعاد التسليم المتفق عليه<sup>6</sup>.

وعليه يمكن الاستنتاج بأن المدة التي يجب الناقل أن ينقل فيها الحمولة تحدد وفق اتفاق الطرفين، وفي حالة عدم اتفاقهما على مدة معينة، تحدد وفق ما نص عليه القانون أي المدة المعقولة. ومن ثم يمكن القول بأنه يتم تحديد المدة التي تستغرقها عملية نقل البضاعة إما إتفاقيا وإما قانونا.

#### أ- التحديد الاتفاقي للمدة التي يجب أن يستغرقها الناقل في نقل السلع

يقصد بالتحديد الاتفاقي للمدة التي يجب على الناقل أن ينقل فيها البضاعة، اتفاق كل من الناقل والشاحن على الميعاد الذي يجب على الناقل تسليم السلع فيه، أي يتم تحديد هذا الميعاد وفق مبدأ سلطان الإرادة الذي يحكم العقود<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> - المادة 31 والمادة 32 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

<sup>72</sup> - المادة 05 الفقرة الأولى، من اتفاقية هامبورج، المذكورة سابقا.

<sup>73</sup> - المادة 805 الفقرة الأولى من القانون رقم 76-80 السابق الذكر

<sup>6</sup> - المادة 23 من بنود اتفاقية روتردام.

<sup>74</sup> - المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

رغم أن المشرع قد نص على إمكانية تحديد المدة التي يتم نقل البضاعة فيها اتفاقيا عند تطرقه لمسؤولية الناقل الناتجة عن التأخر في تسليم البضاعة<sup>75</sup>، فإنه قد نص على وجوب نقل السلع في مدة مناسبة<sup>76</sup>، إذ أنه قد قيد حرية المتعاقدين عند اتفاقهما على المدة بأن تكون هذه الأخيرة مناسبة، وذلك لمنع الناقل من التعسف في تحديد هذه المدة خاصة وأن عقد النقل البحري من عقود الإذعان.

بخلاف اتفاقية هامبورج التي نصت على إمكانية تحديد هذه المدة اتفاقيا دون أي قيد، ومن ثم فلا يوجد ما يمنع الناقل من تحديد مدة طويلة من الزمن لنقل هذه البضاعة<sup>77</sup>.

يتم تنفيذ عقد النقل البحري على مسار الخطوط المنتظمة، ولذلك قلما تقوم الهيئات الملاحية الناقلة للبضائع بإدراج مواعيد تسليم الحمولة في سندات الشحن<sup>78</sup>، لأنهما تطلع الجمهور على مواعيد الانطلاق ومواعيد الوصول، وغالبا ما تحترم هذه المواعيد، لأن سمعة أي هيئة ملاحية ناقلة للبضاعة ترتبط علاوة على نوعية تنفيذ العقد، بمدى احترامها لمواعيد الانطلاق ومواعيد الوصول<sup>79</sup>.

#### ب- التحديد القانوني للمدة التي يجب أن يستغرقها الناقل في نقل السلع

إذا لم يتفق الشاحن والناقل على المدة الزمنية التي تستغرقها عملية النقل أو على موعد تسليم السلع للمرسل إليه أو ممثله القانوني، فإن المدة التي يجب أن ينقل الناقل فيها البضاعة وفق القانون<sup>80</sup>، هي المدة المعقولة.

عرف المشرع الجزائري، المدة المعقولة، بالوقت المطلوب من ناقل حريص لتسليم السلع<sup>81</sup>، أما اتفاقية هامبورج فقد وصفته بالوقت المطلوب من ناقل يقظ لتسليم الحمولة مع مراعاة ظروف النقل<sup>82</sup>.

<sup>75</sup> - المادة 805، الفقرة الأولى، من القانون رقم 76-80 المذكور سابقا.

<sup>76</sup> - المادة 775، الفقرة الأولى، من القانون رقم 76-80 السالف الذكر.

4A. aboussoror, *op. cit.*, p.307, n°416.

<sup>78</sup> - RENÉ REDIER, *op. cit.*, p.168, n°531.

<sup>79</sup> - Pierre Bonassies et christian scaple, *op. cit.*, p.656, n°1027.

<sup>80</sup> - المادة 805، الفقرة الأولى، من القانون 05 السابق الذكر.

يرجع تحديد مسألة ما إذا كانت المدة التي استغرقتها عملية النقل، مدة معقولة أم لا، للسلطة التقديرية للقاضي، الذي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار كافة الظروف التي تم فيها النقل، بما فيها مخاطر الملاحة البحرية<sup>83</sup>، كذلك يجب مراعاة المسافة الموجودة ما بين ميناء الانطلاق وميناء الوصول، محطات رسو السفينة، نوعية السفينة لا سيما من حيث السرعة، طبيعة البضاعة التي تحتاج لشروط خاصة<sup>84</sup>. ولذلك يرى جانب من الفقه الفرنسي بأن الناقل لا يتعهد بنقل الحمولة في وقت محدد ومعلوم<sup>85</sup>.

نظرا لالتزام الناقل ببذل عناية عند نقل البضاعة، فإن القضاء الفرنسي<sup>86</sup> يرى بأنه ينبغي لاعتبار مدة النقل مدة معقولة، أن يقوم الناقل بنقل البضاعة خلال مدة عادية مع مراعاة الظروف الواقعية التي تحيط بهذه العملية، وفي حالة تعذر تحديد ما إذا كانت المدة التي نقلت خلالها السلع معقولة أم لا، يتصدى الناقل لمطالب الشاحن بدفع غرامة عن التأخر الذي قام به<sup>87</sup>.

### ثانيا: مسؤولية الناقل البحري الناتجة عن تأثره في تسليم السلع

تقتضي دراسة مسؤولية الناقل البحري الناجمة عن تأخره في تسليم البضاعة تحديد متى يعتبر الناقل قد تأخر عن تسليم السلع ثم التطرق لمسؤوليته الناجمة عن هذا التأخر.

#### أ- تأخر الناقل في تسليم البضاعة

في القانون الجزائري<sup>88</sup> يعتبر الناقل قد تأخر في تسليم السلع للمرسل إليه أو ممثله القانوني، إذا لم يتم بنقلها في الوقت المناسب، أي إذا لم يتم بتسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه، إذا كان هذا الوقت قد تم تحديده باتفاق كل من الناقل والشاحن، أو إذا لم يتم

<sup>81</sup> - المادة 805، الفقرة الأولى، من القانون رقم 76-80 المذكور أعلاه.

<sup>82</sup> - المادة 05، الفقرة الثانية، من اتفاقية هامبورج، المذكورة أعلاه.

<sup>83</sup> - Abdellah abouroror, *op. cit.*, p.309, n°.420.

<sup>84</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 159.

<sup>85</sup> - R. RODIERE, *op. cit.*, p.607.

<sup>86</sup> - Cour d appel de lyon, 31 octobre 1980, Btl,1981,p.12, cour d appel d aix-en provence, 4 avril 1980, inedit cité in lamry 93, n°5478, cité par Abdellah Abousoror, *op. cit.*, p.309, n°.420.

<sup>87</sup> - Cass,com, 19 mars 2002, cit par jean pierre benries, *op. cit.*, p .316,n°345-02.

<sup>88</sup> - المادة 775، الفقرة الأولى، والمادة 805، الفقرة الأولى من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.



بتسليمها في الوقت المناسب وهو الوقت الذي يفترض أن يسلم فيه ناقل حريص السلع. وهذا ما نصت عليه اتفاقية هامبورج<sup>89</sup>. أما اتفاقية روتردام فتنص على انه يوجد تأخر إذا تم تسليم السلع في غير ميعاد التسليم المتفق عليه<sup>3</sup>.

يرى جانب من الفقه، بأنه في حالة تحديد مدة النقل باتفاق طرفي عقد النقل البحري أي الناقل والشاحن، فإن التزام الناقل في هذه الحالة هو التزام بنتيجة<sup>90</sup>. إذ يجب عليه تسليم البضاعة في ذلك الوقت المحدد، ويتحمل مسؤولية التأخر عن تسليم السلع بمجرد عدم تسليمها في الأجل المتفق عليه.

أما في حالة عدم تحديد مدة النقل، فإنه مما لا شك فيه، أن الناقل ملزم بنقل الحمولة في الوقت المعقول، ويعتبر التزام الناقل في هذه الحالة التزام بوسيلة<sup>91</sup>، حيث يجب على الناقل بذل عناية في القيام بالنقل في أجل معقول. ويجب على القاضي تحديد ما إذا كانت المدة التي استغرقها الناقل في نقل السلع معقولة أم لا، قبل أن يقرر مدى مسؤوليته.

بالنسبة للقانون الفرنسي واتفاقية بروكسل، تقرر مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إذا أخل بالتزامه المتعلق بالقيام بالنقل بعناية<sup>92</sup>، إذ أن التزامه بالنقل بالمدة المعقولة هو التزام بوسيلة، حيث يجب عليه بذل العناية في نقل السلع، ولا يمكن تقرير مسؤولية إلا بإثبات الخطأ في العناية<sup>93</sup>.

قد يشترط الناقل عدم مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن التأخر في تسليم السلع، بموجب شرط مدرج في سند الشحن. كالشرط الثالث<sup>94</sup> المنصوص عليه في سند الشحن الذي تصدره الهيئة الوطنية الجزائرية للملاحة، والذي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير في تسليم البضاعة، إلا إذا كان هذا التأخير ناتج عن خطأ جسيم للناقل.

---

<sup>89</sup> - المادة 5، الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورج المذكورة أعلاه.  
<sup>3</sup> - المادة 21 من بنود اتفاقية روتردام.

<sup>90</sup> - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, p.306, n°415.

<sup>91</sup> - A. Abossoror, *op. cit.*, p. 307, n°418.

<sup>92</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي، رقم 66-1078 السابق الذكر والمادة 03، الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

<sup>93</sup> - A. VIALARD, *op. cit.*, p.396, n° 457.

<sup>94</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.156.

يشترط القضاء الفرنسي<sup>95</sup> لتحديد مدى صحة الشروط أن يتصرف الناقل بعناية أما إذا كان التأخير غير معقول فيعتبر الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية شرطا باطلا<sup>96</sup>. ولا يجب إثارته إذا لحق السلع خسائر وأضرار ناتجة عن التأخير<sup>97</sup>.

### ب- مسؤولية الناقل عن نتائج التأخر عن تسليم البضاعة:

يؤدي تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في الموعد الذي كان يجب أن تسلم فيه، إلى إلحاق الضرر بالبضائع في حد ذاتها أو إلى المساس بمصالح الشاحن أو المرسل إليه أو أليهما معا.

ومن ثم يجب أن نفرق بين مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة في حد ذاتها ومسؤولية عن باقي الأضرار الأخرى الناتجة عن تأخره عن تسليم البضاعة.

### 1- مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي لحقت السلع

قد يؤدي تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني إلى تلفها أو هلاكها كما خاصة إذا كانت سريعة التلف، أو كانت عبارة عن بضاعة تحتاج لعناية خاصة وبعد إثبات بأن الضرر ناجم عن تأخر الناقل عن تسليمها في الوقت المتفق عليه أو المعقول، يلتزم الناقل بتعويض الشاحن أو المرسل إليه عن هذه الخسائر والأضرار التي لحقت سلعته وهذا ما نص عليه كل من المشرع الجزائري<sup>98</sup> واتفاقية بروكسل<sup>99</sup>، والمشرع الفرنسي<sup>100</sup> واتفاقية هامبورج<sup>101</sup>. مع مراعاة إمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان

<sup>95</sup> - Cour d appel d aix-en- provence, 3 mars 1992, navier, " birth-boy", DMF, 1993, p.112, not y. TASSER, et cass, 25 mai 1993, DMF, 1993, p.458, note G.BRAJEUX, BTL, 1993, p.672, cités par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n°420, p.308.

<sup>96</sup> - Cour d appel de lyon, 31 octobre 1980, DMF, 1981, p 670, et cassati, 25 octobre 1982, BTL, 1983, p.13, vites par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° .420 , p.308.

<sup>97</sup> - Cass.coun, 29 avril 1986, cité par jean- pierre benvies, *op. cit.*, p 316, n° 345-02.

<sup>98</sup> - المادة 805، الفقرة الأولى من القانون رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>99</sup> - المادة 27، الفقرة الأولى، من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر.

<sup>100</sup> - المادة 3، الفقرة الثامنة من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>101</sup> - المادة 5، الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورج، المذكورة سالفًا.

التأخر في تسليم البضاعة ناتج عن سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>102</sup>. كأن يكون سبب تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في الوقت الواجب تسليمها فيها راجع للقوة القاهرة.

بالإضافة لإلزام المشرع الجزائري الناقل بتعويض الشاحن عن الأضرار التي لحقت السلع لتأخر تسليمها وبخلاف النصوص الأخرى، فإنه ينص<sup>103</sup> على حرمان الناقل من أجره النقل تلك البضائع المفقودة نتيجة إخلاله بالتزامه المتعلق بنقل البضاعة في وقت مناسب.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام فإنها تستوجب لاستحقاق الشاحن التعويض ان يقوم بإخطار الناقل بهذه الأضرار خلال 21 يوم من تاريخ التسليم<sup>7</sup>.

## 2- مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الأخرى

كما رأينا سابقا قد لا يقتصر الضرر الناجم عن التأخر في تسليم السلع على هلاكها أو تلفها، بل قد يؤدي إلى انخفاض سعرها في السوق، أو تغيير قيمة العملة الصعبة أو فوات فرصة الربح أو الكسب، أو تعطيل مصالح المرسل إليه كأن تكون البضاعة المنتظر استلامها عبارة عن آلات يشتغل بها. وكلها يسبب الشاحن أو المرسل إليه خسارة اقتصادية.

ألزم المشرع الجزائري الناقل بتعويض الشاحن عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة أو تتعلق بها<sup>104</sup> أي أن المشرع نص على حق الشاحن في التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حد ذاتها، وعن أضرار أخرى ناتجة عن هذا التأخر لم تصب البضاعة في حد ذاتها ولكن تتعلق بها.

<sup>102</sup> - المادة 803 من القانون رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السابق الذكر والمادة 4، الفقرة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة سابقا، وبالنسبة لاتفاقية هامبورج لم تنص على أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السلع.

<sup>103</sup> - المادة 800 من القانون رقم 98-05 المذكور أعلاه.

<sup>7</sup> - المادة 23، الفقرة الرابعة من بنود اتفاقية روتردام.

<sup>104</sup> - المادة 805، الفقرة الأولى من القانون رقم 98-05 السابق الذكر.

وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل في نصها الفرنسي<sup>105</sup>. إذ نصت على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار المتعلقة بالبضاعة، والناجمة عن إخلاله بالالتزامات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية حيث أن الأضرار المتعلقة بالبضاعة، قد تكون أضرار لحقت بالبضاعة في حد ذاتها، أضرار لها علاقة بالبضاعة، غير أن النص الانجليزي<sup>106</sup> لهذه الاتفاقية ينص على الأضرار والخسائر التي لها علاقة بالسلع. وهذا ما جعل جانب من الفقه الجزائري<sup>107</sup>، يرى بأن النص الانجليزي لاتفاقية بروكسل ينص على مفهوم واسع للأضرار الناجمة عن التأخر في تسليم البضاعة مقارنة بالنص الفرنسي لهذه الاتفاقية.

بالنسبة للقانون الفرنسي لم ينص على حق الشاحن في التعويض عن الأضرار الأخرى الناجمة عن التأخر في تسليم السلع، غير تلك التي تصيب البضاعة في حد ذاتها. إلا أن بعض الفقه الفرنسي<sup>108</sup> يرى بأن التأخر عن تسليم البضاعة يعد إخلال بالتزام الناقل بالقيام بنقل السلع بعناية<sup>109</sup>، وهذا ما يستوجب تحمل الناقل مسؤولية إخلاله بتنفيذ التزامه.

أما اتفاقية هامبورج فلم تفرق بين الأضرار التي تصيب البضاعة وبين الأضرار الأخرى، بل نصت على مسؤولية الناقل البحري عن كافة الأضرار الناجمة عن تأخره عن تسليم الحمولة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول<sup>110</sup>.

### المطلب الثاني: العناية بالبضاعة

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق السلع، منذ تكفله بها وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله قانونياً<sup>111</sup>، حيث يتعين على الناقل تسليمها في الحالة التي كانت عليها عند تكفله بها. هذا ما يجعله ملزماً الاعتناء بها والمحافظة عليها خلال تواجدها في عهدته، سواء قبل الرحلة البحرية أي منذ التكفل بها وإلى غاية شحنها، أو بعد الرحلة

<sup>105</sup> - المادة 3، الفقرة الثامنة من اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

<sup>106</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.157.

<sup>107</sup> - F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.157, et 158.

<sup>108</sup> - Antoine vialard, *op. cit.*, n° 457, p.396.

<sup>109</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، السالف الذكر.

<sup>110</sup> - المادة 5، الفقرة الأولى من احكام اتفاقية هامبورج، المذكورة سالفاً.

<sup>111</sup> - المادة 802 من القانون 89-05 السالف الذكر، والمادة 27، الفقرة الأولى من القانون رقم 66-420 السالف الذكر.

البحرية، بمعنى منذ تفريغها وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، وقد تطرقنا للالتزامات الناقل أثناء هاتين المرحلتين في الباب الأول.

كذلك يجب على الناقل الاعتناء بالحمولة أثناء الرحلة البحرية منذ شحنها وإلى غاية تفريغها، وهي المرحلة التي نحن بصدد دراستها.

تقتضي دراسة التزام الناقل بالعناية بالسلع التطرق للطبيعة القانونية لهذا الالتزام، ودرجة هذا العناية.

### أولاً: الطبيعة القانونية للالتزام الناقل بالاعتناء بالسلع

يلزم المشرع الجزائري الناقل بالعناية بالبضائع<sup>112</sup>، ويعتبر كل شرط غرضه إعفاء الناقل من هذا الالتزام يعد باطلاً<sup>113</sup>. وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل إذ تلتزم الناقل بالاهتمام بالسلع وحراستها بعناية وبدقة<sup>114</sup>، كما؟ أنها قد نصت على بطلان كافة الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عدم تنفيذه للالتزامات التي نصت عليه<sup>115</sup>، أما بالنسبة للقانون الفرنسي<sup>116</sup> فقد ألزم الناقل بالسهر على البضاعة حتى ولو وجدت شروط تعاقدية مخالفة. في حين لم تتطرق اتفاقية هامبورج لهذا الالتزام صراحة، غير أن تحمل الناقل مسؤولية الأضرار الناتجة عن الخسائر والأضرار<sup>117</sup> ولتفادي ذلك، يتوجب على الناقل بالاعتناء بالسلع التي تكون في عهده.

يقع على عاتق الناقل واجب الاعتناء بالبضاعة ولا يمكن الاتفاق على غير ذلك، ولا يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السلع إلا بمقتضى سبب من أسباب إعفائه من المسؤولية<sup>118</sup>.

---

112 - المادة 773، من القانون 89-05 المذكور أعلاه.  
113 - المادة 811، الفقرة الأولى من القانون 89-05 السابق الذكر.  
114 - المادة 3 الفقرة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة سابقاً.  
115 - المادة 3، الفقرة الثامنة من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.  
116 - المادة 38، من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.  
117 - المادة 5، الفقرة الأولى من أحكام اتفاقية هامبورج المذكورة سابقاً.  
118 - المادة 803، من القانون 98-05 السالف الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420. المذكور أعلاه، والمادة 4، الفقرة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

خلافًا لما سبق ذكره فإنه في حالة نقل الحيوانات أو رص البضاعة على سطح السفينة يمكن لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن إخلاله بالتزامه المتعلق بالعناية بالسلع<sup>119</sup>.

يعتبر التزام الناقل بالعناية بالحمولة، التزام بوسيلة<sup>120</sup> لا يسأل الناقل عنه إلا في حالة عدم تحقق النتيجة، ألا وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه في الحالة التي كانت عليها عند التكفل بها، وبالتالي لا تتحمل مسؤولية إخلاله بهذا الالتزام إلا في حالة تضرر السلع.

ويقتضي الالتزام بالعناية بأن يتصرف الناقل ككرب العائلة الجيد أو كالشخص اليقظ عند الاعتناء بالسلع<sup>121</sup>، فإذا لحق هذه الأخيرة ضرراً فلا يمكن إعفاؤه من المسؤولية، إلا إذا أثبتت بأنه قد أولى الحمولة عناية تامة ومعقولة، وقد تصرف كناقل واعي<sup>122</sup>.

### ثانياً: درجة العناية التي يجب على الناقل أن يوليها بالبضاعة.

ألزم المشرع الجزائري<sup>123</sup> الناقل بأن يخصص البضاعة بعناية عادية أو خاصة حسب نوعها، بخلاف القانون الفرنسي<sup>124</sup> الذي ألزم الناقل فقط بالعناية العادية. أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل<sup>125</sup> فقد نصت فقط على واجب الاعتناء بالحمولة دون إعطاء وصف العناية التي ينبغي على الناقل أن يبذلها.

تختلف درجة العناية التي يجب على الناقل أن يبذلها بحسب نوع البضاعة وظروف النقل<sup>126</sup>. فهناك بعض البضائع تحتاج لعناية عادية، وبعضها تحتاج لعناية خاصة.

### أ- العناية العادية:

---

119 - المادة 812، الفقرة ب، من القانون رقم 98-05 السابق الذكر، والمادة 30 من القانون الفرنسي رقم 420-66، السابق الذكر.

120 - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 420, p.320.

121 - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 440, p.319.

122 - J.PUTZEYS, cité par A. Abossoror, *op. cit.*, n°440, p320.

123 - المادة 77. من القانون 76-80 السابق الذكر.

124 - المادة 38 من الرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

125 - المادة 3، الفقرة الثانية من أحكام اتفاقية بروكسل المذكورة أعلاه.

126 - A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 439, p.319.

يقصد بالعناية العادية تلك العناية الواجب على الناقل بذلها عند القيام بنقل أي بضاعة، كما يقصد بها العناية العامة التي تتطلبها البضاعة وهي غير العناية الخاصة التي يتطلبها عنصر من عناصرها<sup>127</sup>.

حيث يلزم الناقل بأخذ كافة المعلومات اللازمة والمتعلقة بالسلع من الشاحن، كما يجب عليه مراعاة مدى توافق البضائع المنقولة إذا كانت متنوعة، ومدى ملائمة السفينة لنقلها، كما ينبغي على الناقل مراعاة نوعية الرص وأخذ كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة للحفاظ على الحمولة<sup>128</sup>.

تحدد العناية العادية التي يجب على الناقل بذلها للحفاظ على السلع بمقتضى اتفاق بين الشاحن والناقل، أو بمقتضى أعوان ميناء التحميل<sup>129</sup>.

#### ب- العناية الخاصة:

يقصد بالعناية الخاصة تلك العناية التي تتطلبها طبيعة البضاعة الخاصة<sup>130</sup> كمنقل الحيوانات.

ويشترط لكي يسأل الناقل عن هذه العناية، أن تتطلب فعلا البضاعة عناية خاصة، وأن يقوم الشاحن بإخطار الناقل بحاجة البضاعة لهذه العناية وأن يقدم له التوجيهات الخاصة بهذه السلع، وأن يوضع ذلك كتابة على السلع إذا استطاع<sup>131</sup>.

رغم أن القانون الفرنسي لم يتطرق للعناية الخاصة، فإنه قد نص على إمكانية الاتفاق على العناية العادية<sup>132</sup> التي يلتزم الناقل بها وهذا ما يتيح للشاحن فرصة الاتفاق مع الناقل على كيفية الاعتناء بسلعته، وهذا يفترض إمكانية الاتفاق على عناية خاصة.

<sup>127</sup> - Ren é Rodier, *op. cit.*, n° 532, p 169.

<sup>128</sup> - OMI, Resolution, A 714 (17) p.11.cit par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n° 437, p318.

<sup>129</sup> - المادة 773 من القانون رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور سابقا.

<sup>130</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.154.

<sup>131</sup> - المادة 773 من القانون رقم 76-80 المذكور سابقا.

<sup>132</sup> - المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور أعلاه.

يرى جانب من الفقه الفرنسي<sup>3</sup> بأن الغرض من الصيغة المنصوص عليها في القانون الفرنسي هو حصر مجال الاشتراطات ومجال الأعراف الخاصة بميناء الشحن والتي تحدد العناية التي يجب بذلها للمحافظة على السلع.

---

<sup>3</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*,p.169, n.532.



## الفصل الثاني

### أجرة النقل

تعتبر أجرة النقل باعث الناقل على التعاقد مع الشاحن، حيث أن الناقل يهدف من خلال إبرام عقد النقل البحري للحصول على أجرة نقل السلع. و يقصد بهذه الأجرة ذلك المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن للناقل مقابل نقل سلعه كما يقصد بها دين يستحق الوفاء به للناقل كمقابل لعملية النقل.

تشكل أجرة النقل وجهين لعملة واحدة، فهي من جهة حق للناقل كمقابل لانجاز عملية النقل، وواجبا على الشاحن باعتبارها الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه يدفعه كمقابل لنقل بضاعته.

تختلف الأجرة عن المكافأة بالرغم من وحدة مصدرهما، حيث أن أجرة النقل هي مقابل خدمة النقل مهما استغرق تنفيذها من وقت، أما بالنسبة للمكافأة فهي تنقرر مقابل الهمة والسرعة في عمليتي الشحن والتفريغ. وبذلك فإن المكافأة لا تنقص من قيمة أجرة النقل لان كلاهما يحدد وفق<sup>1</sup>. أسس مختلفة

لأجرة النقل مفهومين، مفهوم قانوني لأنها التزام تعاقدية يحدد القانون الأحكام التي تخضع إليها، و مفهوم اقتصادي باعتبارها قيمة مالية تحكمها قواعد اقتصادية.

حظيت أجرة الحمولة التي يجب على الشاحن دفعها للناقل باهتمام التشريع المحلي، إذ نظم المشرع الجزائري أحكام أجرة النقل من المادة 791 إلى غاية المادة 801 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري والصادر في 23-10-1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 والمؤرخ في 25-06-1998.

---

<sup>1</sup> ه. دويدار، النقل البحري والجوي، بيروت، لبنان، 2008.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد خص أجره النقل بالمواد 41، 45، 46، 47، 48، 53 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلق بعقود الاستئجار السفن، وعقود النقل البحري الصادر ب 31-12-1966.

فضلا على تدخل التشريع الداخلي في تنظيم أجره النقل، فإن هذه الأخيرة لعبت الواقع العملي دورا كبيرا في تنظيمها نظرا للطابع الاقتصادي الذي تميز به، خاصة بالنسبة لكيفية تحديدها.

بالنسبة للتشريع الدولي فإن اتفاقية بروكسل وعلى مثالها اتفاقية هامبورج لم تنطرق لالتزام الشاحن بدفع أجره النقل، تاركة ذلك للمشرع الداخلي.

تعد أجره النقل أثر من آثار عقد النقل البحري، هذا الأخير الذي يتم تنفيذ جزء منه في وسط ذو طبيعة خاصة يتميز بالمخاطرة البحرية. ولذلك فهي تتأثر من جهة بالالتزام المترتبة عن عقد النقل البحري، وبما أنها تدفع مقابل الخدمة التي يقدمها الناقل المتمثلة في إتمام عملية النقل، فهي تتأثر بمدى التنفيذ الجيد لهذه العملية، كما تتأثر من جهة أخرى بالحوادث البحرية التي قد تلحق في بعض الأحيان خسائر وأضرار بالحمولة.

سنتناول في هذا الفصل النظام القانوني لالتزام الشاحن بدفع أجره النقل في الفرع الأول

و دراسة مدى استحقاقها في الفرع الثاني.

## الفرع الأول

### النظام القانوني للالتزام بدفع أجره النقل.

يلتزم الناقل بمقتضى عقد النقل البحري بنقل البضائع من ميناء لآخر عبر البحر، و يلتزم الشاحن بدفع أجره النقل للناقل، إذ تعد هذه الأجرة مقابلا لعملية النقل، و بما أن عقد النقل البحري يرتب التزامات أخرى في ذمة الناقل، ك شحن السلع، رصها، تفكيكها تفريغها، المحافظة عليها، فإن زيادة عن اعتبار أجره النقل مبلغ يدفع كعوض لنقل الحمولة، فإنه يتأثر تحديدها بباقي الالتزامات الأخرى.

يعتبر الناقل هو الدائن بأجرة النقل ، والشاحن هو المدين بها، و كلاهما طرفا عقد النقل البحري يلزما بتنفيذه بحسن نية<sup>1</sup> و وفقا لما اتفقا عليه، ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجره النقل ولا يمكن له الإخلال بهذا الالتزام، و في حالة الامتناع عن دفع أجره النقل، منح القانون للناقل ضمانات تمكنه من الحصول على هذه الأجرة.

تقتضي دراسة النظام القانوني للالتزام بدفع أجره النقل التطرق في المبحث الأول للوفاء بأجرة النقل و في المبحث الثاني لضمانات عدم الوفاء بها.

### المبحث الأول: الوفاء بأجرة النقل

يتعهد الشاحن بموجب عقد النقل البحري بدفع أجره النقل للناقل كمقابل لإيصال الحمولة للميناء المتفق عليه و يعتبر الالتزام بدفع أجره النقل هو التزام بنتيجته لا يمكن أن يعفى

---

<sup>1</sup> المادة 107 من القانون المدني.

المدين بها من دفعها إلا في حالات حددها القانون، و بذلك تتوجب دراسة الالتزام بدفع  
أجرة النقل تحديد الشخص المدين بها و مقدارها.

### المطلب الأول: تحديد الشخص المدين بأجرة النقل.

يبرم عقد النقل البحري بين الناقل و الشاحن هذا الأخير الذي يعد مرسلا للسلع، غير أنه  
قد يختلف الشخص المرسل عن المرسل إليه وإذا كان لكل من الشاحن والمرسل إليه  
مصلحة في نقل السلع، فمن منهما يعد مدينا بأجرة نقلها؟

ينص المشرع الجزائري<sup>1</sup> على غرار المشرع الفرنسي<sup>2</sup> على أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة  
النقل و إذا كانت واجبة الدفع في ميناء الوصول و جب على المرسل إليه دفعها.

كما ينص المشرع الجزائري<sup>3</sup> على أن كيفية دفع هذه الأجرة يحدد باتفاق الأطراف وهذا ما  
يعني بأن أجرة النقل تدفع إما في ميناء الشحن من قبل الشاحن وأما في ميناء التفريغ من  
قبل المرسل إليه حسب ما تم الاتفاق عليه في سند الشحن، وذلك على أساس ما اتفق عليه  
كل من الشاحن و المرسل.

### أولا دفع أجرة النقل في ميناء الشحن

يرتب عقد النقل البحري في ذمة الشاحن الالتزام بدفع أجرة النقل وقد يتفق كل من  
الشاحن و الناقل على أنه يتم دفعها قبل بداية الرحلة البحرية، و في هذه الحالة يلتزم  
الشاحن أي المدين الأصلي<sup>1</sup> بدفعها للناقل في ميناء الشحن، ونتيجة لذلك يقوم الناقل بتسليم  
السلع للمرسل إليه دون أن يطالبه بأجرة النقل.

يرجع اتفاق الشاحن و الناقل على دفع أجرة النقل في ميناء الشحن أساسا للاتفاق المبرم  
بين الشاحن و المرسل إليه حسب نوع البيع الذي تم بينهما وهذا ما يجسده البيع سيف هذا

<sup>1</sup> المادة 797 من الامر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة 41 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

<sup>3</sup> المادة 797، الفقرة الاولى من الامر رقم 76-80 المذكور سابقا.

<sup>1</sup> عباس مصطفى المصري، المرجع السابق الذكر، رقم 102، ص. 215.

النوع من البيوع البحرية، يلتزم بمقتضاه البائع أي الشاحن بدفع أجرة النقل المحمولة عن المرسل إليه.

لم يحدد المشرع الجزائري و على غرار المشرع الفرنسي العبارات المستعملة في سندات الشحن والتي تدل على أن الشاحن قد دفع أجرة النقل قبل بداية الرحلة البحرية. بيد أنه عمليا يتم التعبير على دفع أجرة النقل في ميناء الشحن بعبارة أجرة مدفوعة أو أجرة مدفوعة مسبقا أو مقدما.

يرى جانب من الفقه الجزائري<sup>3</sup> بأن عبارة أجرة مدفوعة مسبقا أو مقدما وعبارة أجرة مدفوعة ليست لها نفس المعنى، حيث أن العبارة الثانية لا تدل على الدفع الفعلي لأجرة النقل من طرف الشاحن، مما يفترض إمكانية دفعها من قبل المرسل إليه، كما يرى بعض الفقه الفرنسي بأن الناقل لا يمكنه الاحتجاج بعدم صحة عبارة أجرة مدفوعة في مواجهة المرسل إليه<sup>4</sup> بالنسبة للقضاء الفرنسي، فإن محكمة النقض الفرنسية ترى بأن النص في سند الشحن على عبارة أجرة مدفوعة، قرينة بسيطة على أنه تم دفع ثمن النقل مسبقا، إلا إذا تم إمضاء سند الشحن من طرف الناقل<sup>5</sup>، وفي هذه الحالة تصبح وسيلة تثبت بأن أجرة النقل قد دفعت فعليا<sup>1</sup> إلا إذا أثبت خلاف ذلك و في هذه الحالة لا يمكن اعتبارها دليلا على دفع أجرة النقل<sup>2</sup>.

على الرغم من أن تحديد كيفية دفع أجرة النقل يتم باتفاق كل من الناقل و الشاحن، فإن بعض الشركات الملاحية، تشرط دفع هذه الأجرة في ميناء الشحن، و ذلك راجع إما لأسباب خاصة بالبضاعة، كأن تكون هذه الأخيرة قابلة للتلف أو ليس لها أي قيمة تجارية

<sup>3</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.172.

<sup>4</sup> Pierr Bonassies, Christian Scapel, *op. cit.*, n.1044, p.669.

<sup>5</sup> Cass.com, 11 juillet 1995, BTL, 1995, p 615, Cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p172.

<sup>1</sup> DMF, 1999, p. 551, Rapp, Remeryob, pH, DELEBECQUE, cité par pierre Bouassies, Christian Scapel, *op. cit.*, n10uu, p 669.

<sup>2</sup> Aix-en-provence 8 juin 2000, DMF 2001, p 615, cité par F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p 172.

كوثائق شخصية. أو لأسباب تتعلق بميناء الوصول كأن يتواجد هذا الأخير في بلدان يسودها الفوضى و التوتر أي بلدان لايتوافر فيها الحماية و الأمن<sup>3</sup>، و هذه الأسباب تجعل هذه الشركات تتفرق من عدم حصولها على أجره النقل.

### ثانيا: دفع أجره النقل في ميناء التفريغ

إن المدين الأصلي بأجره نقل البضائع هو الشاحن غير أنه قد يتفق كل من الناقل والشاحن على أن دفعها يتم من طرف المرسل إليه على أساس اتفاق سابق بين الشاحن والمرسل إليه. وفي هذه الحالة تدفع أجره النقل للناقل بعد انتهاء الرحلة البحرية في ميناء الوصول.

يشترط المشرع الجزائري<sup>4</sup> وعلى مثاله المشرع الفرنسي لالتزام المرسل إليه بدفع أجره نقل الحمولة إلى جانب الشاحن، أن يقبل استلام السلع وبذلك يصبح المرسل إليه مدينا بأجره النقل بالتضامن مع الشاحن<sup>5</sup>.

يتم القبول بالسلع بكل تعبير إرادي يفيد قبول المرسل إليه باستلام الحمولة كالمطالبة

بالتسليم رغم أنها سابقة لهذه العملية<sup>1</sup>.

إن شرط قبول السلع لا يطرح مشاكل في الواقع العملي لأنه غالبا ما يمتنع الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه إلا بعد حصوله على أجره النقل<sup>2</sup>.

اختلفت الآراء الفقهية و القضائية حول الأساس القانوني لالتزام المرسل إليه بدفع أجره النقل إذا كانت مستحقة الدفع في ميناء الوصول، نظرا لعدم وجوده كطرف أصلي عند إبرام عقد النقل البحري.

<sup>3</sup>عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، رقم. 102ص. 218.

<sup>4</sup> المادة 797ن الفقرة الثانية من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>5</sup> A. VIALARD, *op. cit.*,n.465, p.402.

<sup>1</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*,n.559, p.201.

<sup>2</sup> Pierr Bonassies, Christian Scapel, *op. cit.*,n.1045, p.670.

يرى بعض الفقه أفرسي<sup>3</sup> بأن المرسل إليه يعد غيرا بالنسبة للنقل البحري وأن الاتفاق المبرم بين الناقل و الشاحن هو اشتراط لمصلحة الغير أي المرسل إليه. وأن قبول هذا الأخير باستلام السلع، هو قبول الاشتراط الضمني المقرر لمصلحته في عقد النقل، و بالتالي يتعين عليه الوفاء بالالتزامات المقابلة لهذا الحق المشترط حتى يستطيع الاستفادة من هذا الحق، ومن ثم يتوجب عليه الوفاء باجرة النقل. في حين يرى جانب آخر من الفقه<sup>4</sup> أن دخول المرسل إليه في العلاقة الملزمة والناشئة عن عقد النقل البحري باستلامه البضاعة، لا يعني خروج الشاحن منها لأنه يبقى المحرك الأول لهذه العملية، اما التزام المرسل إليه يدفع أجرة النقل هو ضم مدين جديد للمدين الأصلي، أي ضم المرسل إليه للشاحن في الوفاء بأجرة النقل.

بينما يرى جانب من الفقه المصري<sup>5</sup> بأنه يجب عدم الخلط بين مجالي نسبية أثر العقد ونفاذه في المجموعة العقدية والتي تتضمن. عقد البيع المبرم ما بين الشاحن والمرسل إليه، وعقد النقل البحري المبرم ما بين الشاحن والناقل. إذ ترتب هذه المجموعة العقدية بموجب قوة النفاذ للناقل حق مطالبة المرسل إليه بدفع أجرة النقل.

بالنسبة للقضاء الفرنسي فقد أقر بأن مصدر مديونية المرسل إليه بأجرة النقل ينبثق من قبوله خدمة الناقل المتمثلة في نقل السلع<sup>1</sup>، وأن المرسل إليه لا يلتزم بدفع الأجرة إلا إذا قبل استلام البضاعة، وبهذا القبول يصبح طرفا منضما لعقد النقل البحري<sup>2</sup>.

كما أن التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل لا يعني حله محل الشاحن في الوفاء بهذا الالتزام فإذا عجز المرسل إليه عن دفع أجرة النقل يبقى الشاحن مدينا بها<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Ripert, *op. cit.* n.1661, p.583.

<sup>4</sup> Jossier and : les transports, éd. 2, paris, 1926, n° 312, et .s, p. 217 et.s.

<sup>5</sup> عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، رقم.109، ص.223 و224.

<sup>1</sup> CF Rennes, 8 février, 1897, cité par Roné Rodière, *op. cit.*, n°. 559, p. 200.

<sup>2</sup> استئناف باريس، 2 فبراير 1972، عن عباس مصطفى المصري، المرجع السابق الذكر، رقم 109 ص. 223 .

لم يتطرق المشرع الجزائري وعلى غرار المشرع الفرنسي على العبارات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن، والتي تفيد بأن أجرة النقل مستحقة الدفع في ميناء الوصول. ولم يلزم الناقل بالنص عليها في سند الشحن تاركين الحرية لأطراف عقد النقل البحري. على خلاف اتفاقية هامبورج<sup>4</sup> التي تنص على أنه من بين البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن، أجرة النقل التي يجب على المرسل إليه دفعها أو ما يفيد بأن الأجرة واجبة الدفع من طرف المرسل إليه، وعدم تضمن سند الشحن لهذا البيان قرينة على أن أجرة النقل قد تم الوفاء بها في ميناء الشحن من طرف الشاحن .

يرى بعض الفقه المصري<sup>5</sup> بأنه رغم نص الاتفاقية الأنفة الذكر على عدم السماح للناقل بإثبات خلال ذلك، فإن هذه القرينة تعد قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها في الحدود التي نصت عليها الاتفاقية، و هي عدم جواز إقامة الدليل على ما يخالف ذلك اتجاه المرسل إليه حسن النية هذه الأخيرة لها علاقة بمدى علمه بالشروط المطلوب نفاذها في مواجهته.

### **المطلب الثاني: تحديد أجرة النقل**

تقتضي دراسة تحديد أجرة النقل التطرق لكيفية تحديدها والعوامل المؤثرة فيها والعناصر المكونة لها.

### **أولاً: كيفية تحديد أجرة النقل**

ترك القانون لطرفي عقد النقل البحري حرية تحديد أجرة النقل هذه الأخيرة التي يتم تحديدها باتفاق كل من الناقل والشاحن<sup>1</sup>. و بما أن عقد النقل البحري من عقود الإذعان،

---

<sup>3</sup> نقض فرنسي، 24 ديسمبر 1975، عن عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، رقم 110. ص. 227.

<sup>4</sup> المادة 10، من اتفاقية هامبورج، الأنفة الذكر.

<sup>5</sup> عباس مصطفى المصري، المرجع السالف ذكره، رقم 106، ص. 219.

<sup>1</sup> المادة 797، الفقرة الأولى من الامر رقم 76-80 الأنف الذكر، والمادة 42 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، السابق ذكره.



غالبا ما يقوم الناقل بتحديد أجرة النقل بموجب شرط في سند الشحن، وما على الشاحن إلا الإذعان لشروطه دون مناقشتها.

و للحد من تعسف الناقلين في تحديد أجور النقل، و بغية وضع حد للمنافسة الغير المشروعة بينهم، قيدت حرية الناقلين في تحديد أجرة النقل عمليا.

### أ- تحديد أجرة النقل على المستوى الوطني

رأينا سالفا بان المشرع قد ترك تحديد أجرة النقل لطرفي عقد النقل البحري أي الشاحن والناقل غير انه عمليا يقوم الناقل بتحديد هذه الأجرة، وللحد من تعسفه في ذلك، يجب عليه عرض السعر الذي حدده على المجلس الوطني لأعراف النقل البحري، هذا الأخير إما يقبل الأجرة التي اقترحها الناقل وإما يرفضها وذلك خلال ثلاثون يوما من تاريخ عرضها عليه. إذ يعتبر هذا المجلس بمثابة مراقب لأسعار النقل المعتمدة من قبل الناقلين وذلك إذا كان النقل وطنيا أي يتم بين موانئ جزائرية<sup>2</sup>.

### 2- تحديد أجرة النقل على المستوى الدولي

يتم تحديد أجرة النقل على المستوى الدولي من قبل الاتحادات البحرية اذا كان الناقل عضوا فيها . كما يتم تحديدها بموجب اتفاقيات الناقلين.

#### 1-الاتحادات البحرية

ظهر نظام الاتحاد البحري كنتيجة حتمية لوجود خطوط النقل المنتظمة وتعدد ناقلي البضائع على مسارها، مما يستدعي تنظيم عمليات النقل بمختلف عناصرها، لا سيما تحديد الأجور المعتمدة في نقل السلع وتعرف مثل هذه الاتحادات على مستوى كل خطوط النقل المنتظمة العالمية، إذ يوجد أكثر 200 اتحاد بحري في العالم.

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p.165.

يقصد بالاتحادات البحرية تلك الجمعيات الخاصة التي ينضم إليها مجموعة من الناقلين، يستغلون نفس الخط في عمليات نقل الحمولة، هدفها وضع منهج موحد للخدمات المقدمة من طرفهم، و الاتفاق على أجرة نقل موحدة فيما بينهم، و مواجهة الناقلين الغير الأعضاء في هذه المنظمة، و هذا ما يؤدي إلى جعلهم في موقف موحد<sup>1</sup>.

أما التقنين المنظم للاتحادات البحرية فيعرفها بأنها اتحاد يضم ناقلين أو أكثر يستغلون سفن للنقل الدولي للبضائع، على مسار خطوط منتظمة معينة وفي مناطق جغرافية محددة مع اتفاقهم على كافة شروط النقل، و من بينهما اعتماد أجرة نقل مشتركة<sup>2</sup>.

يمكن القول بأنه في إطار الاتحادات البحرية لا يتم تحديد أجرة النقل بصفة فردية بل بموجب اتفاق مجموعة من الناقلين مع التزامهم باحترام تلك الأسعار. وإذا اعتمد الناقل سعرا غير ذلك المحدد في إطار الإتحاد البحري الذي ينتمي إليه، يعاقب بغرامة مالية نتيجة إخلاله بالالتزام المتعلق باحترام السعر المتفق عليه.

### الاتفاقيات المبرمة بين الناقلين.

تساهم الاتفاقيات المبرمة بين الناقلين في تحديد أجرة النقل من خلال تنظيمها لعناصر النقل البحري، من بينها اتفاقيات " بول" والتي أبرمت في إطار الاتحادات البحرية والتي نظمت شروط استغلال الخطوط البحرية وكذلك الاتفاقيات الخاصة بتنظيم ضبط السعة والتي تهدف للحد من الآثار السلبية لعدم احترام السعة على بعض الخطوط البحرية الهامة، علاوة على ذلك تلعب لجان الناقلين دورا هاما في تحديد أسعار النقل من خلال توزيع البضائع المراد نقلها على أعضائها<sup>1</sup>

### ثانيا : مقدار أجرة النقل .

<sup>1</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.166.

<sup>2</sup> التقنين الخاص بتسيير الاتحادات البحرية، الصادر في 6 ابريل 1974، والمصادق عليه من قبل الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 86-256، المؤرخ في 7 أكتوبر 1986.

<sup>1</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.168.

تتأثر أجرة النقل بعوامل، وتتكون من عناصر متعددة.

## أ-العوامل المؤثرة في تحديد أجرة النقل .

يقتضي عقد النقل البحري قيام الناقل بنقل الحمولة ميناء لآخر مقابل دفع أجرة هذا النقل إذ أن هذه الأخيرة هي مقابلا للخدمة التي يقوم بها الناقل، وهي تحويل الحمولة من ميناء لآخر ولذلك فإن الناقل عند إبرامه لعقد النقل البحري وعند تحديده لأجرة النقل يراعي البضاعة المراد نقلها والمسافة الموجودة ما بين الميناءين.

### 1- البضاعة:

يرتبط تحديد أجرة النقل ارتباطا وثيقا بمقدار الحمولة المراد نقلها، فإذا كانت تتحدد على أساس وزن البضاعة، فيتفق على مبلغ معين عن كل طن، فإذا كانت تتحدد على أساس الحجم فيتفق على مبلغ محدد عن كل متر مكعب أما إذا كانت السلع من السوائل عن كل هكتولتر ، علاوة على ذلك يمكن تحديد ثمن النقل على أساس الحجم والوزن معا، وهو السعر الأكثر ارتفاعا<sup>2</sup>، كما هو شأن الأخشاب.

فضلا عن ذلك يمكن تحديد أجرة النقل على أساس الوحدة أو القطعة، كنقل السيارات مثلا.

وإذا تعلق الأمر بأشياء ثمينة، كالقطع الفنية، والمجوهرات فإن أجرة النقل تحدد على أساس قيمة هذه السلع<sup>1</sup>، وقد يتم تحديد أجرة النقل على أساس طول البضاعة إذا تعلق الأمر مثلا بالشاحنات<sup>2</sup>، بالنسبة للبضاعة المنقولة في حاويات فيتم تحديد أجرة نقلها بطريقة جزافية أو على أساس الحاوية ونوع السلع المحواة، أو فقط على أساس الحاوية ومهما كان نوع الحمولة المحواة أي دون الأخذ بعين الاعتبار السلع<sup>3</sup>. أما الهيئة الوطنية الجزائرية للملاحة، تحدد أجرة النقل على أساس الحاوية<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Pierr Bonassies, Christian Scapel, *op. cit.*,n.1043, p.668.

<sup>1</sup> ا. محمود حسني ، المرجع الانف ذكره، رقم.238، ص.172.

<sup>2</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*,n.498, p. 362.

<sup>3</sup> Pierr Bonassies, Christian Scapel, *préc.*

<sup>4</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*,p.169.

نظرا لضيق الوقت فقد لا يتمكن الناقل من مراقبة مدى تطابق كمية البضائع المراد نقلها مع بيانات سند الشحن في ميناء الشحن، حتى يستطيع تحديد أجرة النقل، هذا ما جعل الناقل يشترط في سند الشحن تحديد أجرة النقل على أساس مقدار الحمولة في ميناء التفريغ، وبذلك يمنح لنفسه حق مراقبتها بعد نهاية الرحلة البحرية، إلا أنه إذا لحق البضاعة نقصان أثناء الرحلة البحرية بسبب طبعتها كالنقصان الناتج عن التبخر، فإن هذا النقصان لا يدخل في حساب هذه الأجرة.

## 2-المسافة

نقل السلع يستوجب تحويلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، بانتهاج المسلك الرابط بينهما، أي قطع مسافة معينة، هذه الأخيرة تعتبر عاملا مهما في تحديد أجرة النقل التي تتحدد حسب المسافة التي تقطعها السفينة لإيصال البضاعة للميناء المتفق عليه.

### ب- العناصر المكونة لأجرة النقل

يلتزم الناقل بنقل حمولة الشاحن من ميناء لآخر مقابل التزام الشاحن بدفع أجرة النقل. هذه الأخيرة التي تعتبر مكافأة للناقل على قيامه بنقل السلع، إلا أن الناقل لا تقتصر التزاماته على نقل البضاعة فقط. بل يرتب عقد النقل البحري في ذمته عدة التزامات، كشحن الحمولة، رصها تفكيكها، تفريغها، والعناية بها. وعليه فإن الأجرة التي يلتزم الشاحن بدفعها للناقل يمكن أن تتضمن مصاريف أخرى غير تلك المتعلقة بالنقل. ولذلك ألزم المشرع المرسل إليه بعد استلام البضائع، بدفع أجرة الحمولة وكافة المبالغ التي يطالب بها الناقل بموجب وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى<sup>1</sup>.

و كنتيجة لذلك فإن أجرة النقل تتضمن عدة عناصر، تتمثل في السعر القاعدي<sup>2</sup> و مصاريف المناولة المينائية، و مصاريف أخرى يرتبط تحديدها بالأعراف البحرية<sup>3</sup> و التي تحدد الخدمات التي يقوم بها الناقل مقابل أجرة النقل.

<sup>1</sup> المادة 791 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI, préc.

## 1-السعر القاعدي

وهو المبلغ الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل كمقابل لتحويل السلع و نقلها من ميناء لآخر، وهو ما يجسد أجره النقل الفعلية، لأن المقصود بأجرة النقل هي الأجرة المستحقة عن نقل الحمولة، دون المصاريف الأخرى، و يتم تحديدها وفق كمية البضاعة والمسافة الموجودة بين ميناء الانطلاق وميناء الوصول.

## 2-مصاريف المناولة المينائية.

يقصد بالمناولة المينائية تلك العمليات التي تخضع إليها البضائع في الميناء، إذ تؤثر مصاريفها في تحديد أجره النقل و ذلك حسب العماليات التي يلتزم الناقل بمصاريفها.

الأجرة التي تتضمن مصاريف العمليات التي تخضع إليها السلع منذ نقلها من مخازن الناقل في ميناء الانطلاق إلى غاية مخازنه بميناء الوصول.

إن دفع هذه الأجرة هو ثمن نقل البضاعة من مخازن الناقل بمكان الانطلاق و إلى غاية مخازنه بمكان الوصول، و بذلك فإن مصاريف شحن الحمولة و رصها وتفكيكها وتفريغها يقع على عاتق الناقل.

يرى جانب من الفقه<sup>1</sup> بأن هذا النوع من الأجرة هو الأكثر صفاء بالنسبة للشاحن، حيث أنه بمقتضاه يتحمل الشاحن مصاريف كافة العمليات.

**\*الأجرة التي تتضمن مصاريف العمليات التي تخضع إليها السلع أثناء تواجدها على ظهر السفينة.**

يلتزم الشاحن في حالة دفع هذه الأجرة بمصاريف نقل البضاعة من مخازن الناقل إلى غاية وضعها على ظهر السفينة و مصاريف نقلها من ظهر السفينة و إلى غاية مخازن الناقل في ميناء الوصول، أي أن مصاريف الشحن والتفريغ تقع على عاتق الشاحن أما مصاريف الرص والتثبيت والتفكيك تقع على عاتق الناقل.

<sup>3</sup> A. Aboussoro, préc.

<sup>1</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*,n.502, p.364.

**\*الأجرة التي تتضمن مصاريف العمليات التي تخضع إليها السلع منذ رفعها على ظهر السفينة و إلى غاية وضعها على الرصيف. Fret sous palan – sous palan.**

إن دفع هذه الأجرة يتضمن مصاريف العمليات التي تخضع إليها البضاعة منذ رفعها على ظهر السفينة وإلى غاية وضعها على الرصيف، حيث يلتزم الشاحن بمصاريف المنازلة المينائية التي تسبق رفع البضاعة على ظهر السفينة والتي تلحق وضعها على الرصيف.

### **3-مصاريف أخرى.**

زيادة على الأجرة المستحقة عن نقل السلع وعلى مصاريف المناولة المينائية تتضمن أجرة النقل مصاريف أخرى، ترتبط بعناصر متعددة، ومن بينها أجرة الربان المستحقة عن عنايته بالبضاعة، هذه الأجرة تحدد بنسبة مئوية من الأجرة الكاملة<sup>1</sup>، كما أنه في بعض الأحيان تحتاج الحمولة لتدخل الناقل، كأن يقوم هذا الأخير بإعادة تغليفها، ومصاريف التغليف تقع على الشاحن، مما يستلزم إضافتها لأجرة النقل<sup>2</sup>. وكذلك يمكن إضافة المصاريف الناتجة عن تغيير العملة لأجرة النقل<sup>3</sup>، وكذلك المصاريف الناجمة عن ازدحام الميناء. و هي عبارة عن رسوم يحددها قانون الميناء، و قد اعتبر القضاء الفرنسي أن هذا الرسم المفروض في ميناء مرسيليا غير مشروع لأنه لم تسمح به قرارات الوزارة<sup>4</sup>. فضلا عن ذلك يمكن للناقل إضافة مصاريف وقود السفينة لأجرة النقل<sup>5</sup>.

تحتاج بعض السلع نظرا لخصائصها لآلات خاصة بالمناولة المينائية من نوع خاص، كالطرود الثقيلة أو الطويلة، و هذا يؤدي لتكليف الناقل بمصاريف إضافية، يضيفها لأجرة النقل الواجبة الدفع من طرف الشاحن<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Ripert, *Traité de droit maritime*, n.1604, cité par Pierre Bonassies, Cristian Scapel, préc.

<sup>2</sup> Cour d'appel de versailles, 19 novembre 1986, cité par A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n.503 , p.365.

<sup>3</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, préc.

<sup>4</sup> Cass., 19 décembre 1983, D.M.F. , 1984, p.597, cité par M.Remound Guilloud, *op. cit.*, n.573.

<sup>5</sup> F. BOUKHATMI, préc.

<sup>6</sup> A. ABOUSSOROR, préc.

يشترط بعض الناقلون في سندات الشحن على الشاحن مبالغ إضافية كتعويض عن المهل الإضافية الممنوحة للناقل للقيام بالشحن والتفريغ<sup>7</sup>.

تعتبر هذه الشروط قانونية، غير أنه لا يمكن الاحتجاج بها في مواجهة المرسل إليه إلا إذا قبلها<sup>8</sup>، غير أن مثل هذه الشروط تعد نادرة في عقد النقل البحري بخلاف عقد استئجار السفينة.

إن الأجرة التي لا تتضمن مصاريف عمليات وضع البضاعة داخل العنبر وإخراجها منه وعملياتي الرص والتفكيك تدعى *la clause fio*<sup>9</sup> حيث أن مصاريف وضع البضاعة داخل العنبر، ومصاريف رصها وتفكيكها وإخراجها من العنبر تقع على عاتق الشاحن، إلا أن هذا لا يعني إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تلحق السلع أثناء هذه العمليات

حيث أن الاختلاف الموجود بين أجور النقل القائم على أساس مصاريف المناولة المينائية، ليس له تأثير على التزامات ومسؤولية الناقل البحري<sup>1</sup>. هذا الأخير الذي يعتبر مسؤولاً عن السلع منذ تكفله بها وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه<sup>2</sup>. إذ أن تنوع أجور النقل هو مجرد طريقة لحساب القيمة المالية لهذه الأجرة<sup>3</sup>.

إذا تحمل مثلاً الشاحن مصاريف الشحن والتفريغ، فإن هذا لا يعني عدم التزام الناقل للقيام بالشحن والتفريغ وإعفائه من المسؤولية الناتجة عن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة أثناء هاتين العمليتين، بل يعني بأن الناقل خصم من أجرة النقل التي يجب على الشاحن دفعها مصاريف الشحن والتفريغ.

<sup>7</sup> Cour d'appel d'aix en provenc, 10 mars 1981, D.M.F., 1982, p.88, et Cour d'appel de paris, 9 novembre 1982, D.M.F., 1983, p.287, cité par A. Aboussor, préc.

<sup>8</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, préc.

<sup>9</sup> Abdellah Aboussoro, préc.

<sup>1</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *op. cit.*, n.1043, p. 669.

<sup>2</sup> المادة 802 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، المعدلة والمتممة بموجب المادة 47 من القانون رقم 05-98 المذكور سابقاً.

<sup>3</sup> Abdellah Aboussoro, *op. cit.*, n.502, p.364.

## المبحث الثاني: ضمانات استفتاء أجره النقل.

يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجره النقل وذلك حسب ما إذا تم الاتفاق على دفعها في ميناء الانطلاق أو في ميناء الوصول. فإذا تم الاتفاق على دفعها في ميناء الشحن، فالشاحن يدفع أجره نقل السلع قبل نقلها، أي أن الناقل يتحصل على مقابل الخدمة قبل القيام بها. بخلاف ما إذا تم الاتفاق على دفعها في ميناء الوصول. ففي هذه الحالة تستحق أجره النقل بعد نقلها، مما يعني أن الناقل قدم الخدمة قبل الحصول على أجرتها، هذه الأخيرة التي تعد حقا للناقل ودينا في ذمة المرسل إليه إذا قبل استلام السلع. إلا أن المرسل إليه في بعض الأحيان يمتنع عن دفع أجره نقل الحمولة بعد استلامها، وفي بعض الأحيان يرفض استلامها، مما يثير التساؤل حول كيفية استفتاء الناقل حقه في أجره النقل خاصة وأن البضاعة قد نقلت قبل دفع الأجرة، وكباقي الديون خول المشرع الجزائري<sup>4</sup> وعلى غرار المشرع الفرنسي<sup>1</sup> للناقل بعض الضمانات تمكنه من استفتاء أجره النقل، هذه الأخيرة يمكن ضمان دفعها البضاعة، وأما الشاحن.

## المطلب الأول: ضمان البضائع لأجره النقل

جعل المشرع البضائع ضمانا للناقل لاستفتاء أجره النقل، حيث خول له الحق في إيداعها ثم بيعها، كما منح له حق الامتياز على ثمنها ويمكن تفسير ضمان البضائع لأجره النقل بمثابة الرهن الضمني للبضائع من طرف الشاحن<sup>2</sup>، كما أن جانب من الفقه يرى بأن ضمان البضائع لأجره النقل يجسد الترابط الموجود بين المصالح، إذ هو وحدة ما بين البضاعة والسفينة تمنح لكلاهما حقوق باعتبارهما حقيقتين قانونيتين<sup>3</sup>.

## أولا: إيداع البضاعة وبيعها.

### أ- إيداع الحمولة:

<sup>4</sup> المواد 792، 795، 796 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>1</sup> المادة 53 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السابق الذكر.

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI, op. Cit., p 173

<sup>3</sup> Ibid



منح المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي<sup>4</sup> للناقل حق إيداع الحمولة لغاية دفع المرسل إليه أجره النقل وتوابعها.

يتم إيداع السلع بموجب عقد يسلم الناقل بمقتضاه السلع إلى المودع على أن يقوم هذا الأخير بالمحافظة عليها وردها في الوقت اللازم<sup>5</sup>، وغالبا ما يتم إيداع السلع في المستودعات الموجودة في الميناء والتي خصصت لهذا الغرض، مقابل دفع الناقل أجرا للمودع لديه وقت انتهاء مدة الإيداع<sup>6</sup>.

من خلال المقارنة بين النص الجزائري والنص الفرنسي<sup>1</sup> نلاحظ أن الثاني منح للناقل الحق في إيداع الحمولة متى عارض المرسل إليه أجره النقل، أما بالنسبة للأول فقد منح للناقل هذا الحق قبل دفع المرسل إليه أجره النقل بعض النظر عن معارضته لهذه الأجرة.

تظهر أهمية التفرقة بين النصين في أن مصاريف إيداع الحمولة تقع على عاتق المرسل إليه هذا الأخير بالنسبة للقانون الجزائري يتحمل هذه النفقات بمجرد تأخره عن دفع ثمن النقل، أما بالنسبة للقانون الفرنسي فإنه يتحمل نفقات إيداع الحمولة إذا عارض عملية دفع أجره النقل. بالإضافة لذلك فإن المشرع الجزائري<sup>2</sup> قد منح للناقل حق الامتناع عن تسليم البضاعة لغاية دفع الثمن المقرر لعملية النقل من طرف المرسل إليه ولو أن هذا الأخير يعد ملتزما به بمجرد قبوله استلام الحمولة.

فضلا عن ذلك وبخلاف المشرع الجزائري فإن المشرع الفرنسي قد تطرق لحبس البضاعة من خلال منع الربان من حبسها على ظهر السفينة<sup>3</sup> وذلك لتفادي ازدحامها<sup>4</sup> ولعدم تعويض

---

<sup>4</sup> المادة 792 من الأمر رقم 76-80 الأنف الذكر والمادة 53 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>5</sup> المادة 590 من القانون المدني.

<sup>6</sup> المادة 596 من القانون المدني.

<sup>1</sup> المادة 792 من القانون رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 53 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور آنفا.

<sup>2</sup> المادة 792 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>3</sup> المادة 42 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 الأنف الذكر.

<sup>4</sup> Mohamed el Kamel el Khalifa, *op. cit.*, p.53.

السلع لمخاطرة تفريقها في موانئ بعيدة<sup>5</sup>. وإذا منع المشرع الفرنسي الربان من حبس البضاعة على ظهر السفينة، فبمفهوم المخالفة بإمكانه حبسها خارج السفينة، إذا أن المشرع الفرنسي لا يمنع حسب البضاعة إلا إذا تم هذا الحبس على ظهرها<sup>6</sup>.

كما يشترط بخلاف المشرع الجزائري أن يتم إيداع السلع بإذن من السلطات القضائية<sup>7</sup> حيث أنه عمليا في فرنسا يوجه طلب إيداع الحمولة للمحكمة التجارية<sup>8</sup>.

لم ينص المشرع الجزائري صراحة على حق الناقل في حسب البضاعة، بيد انه يقصد بمنح الحق في الحبس، امتناع من التزم بأداء شيء عن الوفاء به إذا لم يحم المدين بالوفاء بالتزامه المرتبط بالتزام الدائن، أو إذا لم يقدم ضمانا للوفاء به<sup>1</sup>. وعليه فإن منح المشرع الناقل الحق في رفض تسليم البضاعة للمرسل إليه وإيداعها لغاية دفعه أجره النقل يعتبر بمثابة منحه الحق في حبسها.

يعتبر حبس السلع سلاحا مؤقتا لكنه فعال إذ يسمح ببقاء السلع مودعة مادام المرسل إليه لم يطالب بها، كما يسمح ببقائها محجوزة حتى في حالة الدفع الجزئي لأجرة النقل<sup>2</sup>، وبمجرد الدفع الكامل لأجرة النقل ينقضي حبس السلع بتسليمها للمرسل إليه أو تقديم ضمان بدفعها.

يكون في بعض الأحيان لإيداع البضائع أثر سلبي سواء عليها أو على الناقل، لذلك أعفى المشرع الناقل من إيداع البضاعة إذا كانت سريعة التلف أو كانت مصاريف إيداعها أكثر من قيمتها، وسمح له ببيعها مباشرة<sup>3</sup>.

كما رأينا سالفًا فإن إيداع البضاعة هو إجراء مؤقت ينتهي إما بتسليم السلع للمرسل إليه بعد دفعه أجره النقل أو ما يضمن دفعها، وإما ببيعها.

<sup>5</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *op. cit.*, n.1047, p.671.

<sup>6</sup> R. RODIÈRE , *op. cit.*, n.562, p.202.

<sup>7</sup> المادة 53، الفقرة الأولى من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078.

<sup>8</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *op.cit.*, n.1047, p.672.

<sup>1</sup> المادة 200 من القانون المدني.

<sup>2</sup> M.Tilche, *Droit de rétention*, BTL, 1993, p 212, cit par A. Aboussourour, *op. cit.*, n° 512, p 372 et 373.

<sup>3</sup> المادة 795 الفقرة الثانية، من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

## ب- بيع السلع.

إذا لم يتم المرسل إليه بدفع أجرة النقل ومستحققاتها، خول القانون<sup>4</sup> للناقل الحق في بيعها حتى يستوفي ما يستحقه من ثمنها.

يشترط المشرع الجزائري<sup>5</sup> على الناقل حتى يتمكن من بيع السلع، إيداعها في المستودعات، وانقضاء شهرين من تاريخ وصول السفينة لميناء التفريغ، ويبرر هذا الشرط منح صاحب الحق في البضاعة مهلة زمنية لدفعه أجرة النقل، باستثناء البضائع السريعة التلف أو تلك التي يكلف إيداعها مصاريف أكثر من قيمتها، فإنها تباع قبل إيداعها وقبل انقضاء مهلة الشهرين. كما يشترط حصول الناقل على إذن بالبيع من السلطات القضائية المختصة والتي تتحدد إقليمياً أما حسب قواعد القانون العام أي محكمة موطن المدعى عليه، وهذا ما ينص عليه النص العربي للمادة 745 من القانون البحري الجزائري وإضافة لذلك يمكن أن تتحدد بمحكمة ميناء السفن أو ميناء التفريغ إذا كان كلاهما يقع في التراب الوطني وفق ما نص عليه النص الفرنسي للمادة الآنفة الذكر<sup>1</sup> ويرى القضاء الجزائري<sup>2</sup> بأنه في منازعات عقد النقل البحري للمدعي حق الخيار بين موطن المدعي عليه ومحكمة ميناء التفريغ أو الشحن.

بالنسبة للمشرع الفرنسي<sup>3</sup> يشترط هذا الأخير على الناقل لبيع البضاعة حصوله على إذن من السلطات القضائية، كما يشترط عدم تقديم المرسل إليه كفالة، أي إذا قدم المرسل إليه ما يضمن دفعه أجرة النقل ومستحققاتها، لا يمكن للناقل بيع البضاعة، كما أن تقديم الشاحن كفالة لدفع أجرة النقل، يمنع الناقل من بيع البضاعة<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> المادة 795 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 53، الفقرة الثانية من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66.

<sup>5</sup> المادة 795 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>1</sup> المادة 745 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>2</sup> المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 16 ديسمبر 1997، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص.

<sup>3</sup> المادة 53 من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 السالف الذكر.

<sup>4</sup> R. RODIÈRE , préc.

## ثانيا: حق الامتياز.

يقصد بحق الامتياز، أولوية الدائن في استقاء دينه نظرا لصفته حيث لا يتقرر هذا الحق إلا بمقتضى نص قانوني<sup>5</sup> وهذا ما أقره القانون البحري الجزائري<sup>6</sup> حيث منح للناقل حق الامتياز على البضائع التي قام ببيعها لاستفاء أجرة النقل وتوابعها. إذ يقع حق الامتياز على كافة البضائع التي تعتبر محلا لنفس عقد النقل البحري<sup>7</sup>.

تعد من الديون الممتازة أجرة النقل وتوابعها، كمصاريف التفريغ المترتبة على البضائع، أجرة المهل الإضافية، التعويضات الناتجة عن التأخير في استلام السلع، المصاريف الناتجة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ، مصاريف إيداع البضاعة في المستودعات، وتقدم هذه الامتيازات على الحمولة على كل امتياز عام أو خاص<sup>1</sup>.

تبطل الامتيازات على البضائع إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل البدء في التفريغ، أو إذا لم يطالب بدين الأجرة عن طريق رفع دعوى خلال خمسة عشر يوم من تاريخ تفريغها، وقبل أن تصبح السلع بيد الغير شرعا<sup>2</sup>، إذ أن عدم انتقال الحمولة لشخص آخر يعد شرطا للمطالبة بالسلع قضائيا. إن المهلة المنوحة للناقل لممارسة حقه في الامتياز على البضائع هي مدة قصيرة نسبيا، إذ يجب على الناقل الإسراع في اللجوء للقضاء تفاديا لانتقالها للغير، الذي قد يحتج بقاعدة الحيازة سند الملكية في المنقول<sup>3</sup>.

بالنسبة للقانون البحري الفرنسي فعلى غرار القانون البحري الجزائري<sup>4</sup> خول للناقل حق الامتياز على البضائع لاستفاء حقه في أجرة النقل خلال خمسة عشر يوم شرط عدم

<sup>5</sup> المادة 982 من القانون المدني.

<sup>6</sup> المادة 817 والمادة 818 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>7</sup> F. BOUKHATMI, op. Cit., p.173.

<sup>1</sup> المواد الأنفة الذكر.

<sup>2</sup> المادة 820 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>3</sup> ا. بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، ص.121.

<sup>4</sup> المادة 23 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.

انتقالها للغير، و بخلاف المشرع الجزائري منح المشرع الفرنسي الناقل الذي يطالب بحقه في الامتياز في المهلة القانونية، حق الامتياز على كافة دائني الشاحن في حالة إفلاسه، أو خضوعه للتسوية القضائية<sup>5</sup>.

يضمن حق الامتياز الذي خوله المشرع الفرنسي للناقل أجره النقل، و إذا كان الشاحن في حالة إفلاس أو تسوية قضائية، أجره النقل و ما يستحقه الناقل من تعويض عن الأضرار التي لحقت، هذا ما جعل جانب من الفقه الفرنسي<sup>6</sup> يزن بأن حق الامتياز هذا واسعاً جداً.

يرى جانب من الفقه<sup>1</sup> بأن الناقل لا يعتبر دائناً ممتازاً على كافة الدائنين في حالة الإفلاس أو التسوية القضائية كما نص القانون الفرنسي، بل يتمتع بحق امتياز خاص على دين أجره النقل وتتحدد مرتبته بين باقي الدائنين الذين يتمتعون بحق الامتياز على نفس الدين وفق قواعد القانون العام.

### المطلب الثاني: ضمان الشاحن لدفع أجره النقل

رأينا سابقاً بأن البضاعة تضمن للناقل دفع أجره النقل و توابعها، إذا امتنع المرسل إليه عن دفعها خلال فترة إيداع السلع، يقوم الناقل ببيعها لاستفتاء حقه من ثمنها. إذا كان هذا الأخير غير كاف لاستفتاء أجره النقل ومصاريف الإيداع و البيع، يلتزم الشاحن بدفع الباقي،<sup>2</sup> بيد أنه إذا كانت ضمانات دفع أجره النقل تثار في حالة استحقاقها في ميناء الوصول، أي في الحالة التي تكون فيها أجره النقل في ذمة المرسل إليه. فكيف يمكن تفسير التزام الشاحن بدفع باقي أجره النقل وتوابعها؟ وإذا كان قد تم بيع البضاعة التي تضمن دفعها فما هي ضمانات الناقل في استفتاء هذه الأجرة من الشاحن؟

### أولاً. تفسير ضمان الشاحن لدفع أجره النقل .

<sup>5</sup> المادة 24 من القانون الفرنسي رقم 66-420 السالف الذكر.

<sup>6</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, préc.

<sup>1</sup> Abdellah Aboussourour, *op. cit.*, n.516, p.375.

<sup>2</sup> المادة 796 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 53، الفقرة الرابعة من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078..

يرجع التزام الشاحن بدفع باقي أجرة النقل وتوابعها لاعتباره المتعاقد الأصلي إلى جانب الناقل في عقد النقل البحري، هذا الأخير الذي يتعهد الناقل بمقتضاه بنقل البضاعة من ميناء لآخر ويتعهد الشاحن بدفع أجرة النقل، وعليه فإن الالتزام بدفع أجرة النقل هو الالتزام الأساسي للشاحن، زيادة عن ذلك فحتى وإن كانت أجرة النقل وتوابعها مستحقة الدفع في ميناء الوصول، فإن المرسل إليه لا يلتزم بدفعها إلا إذا قبل البضاعة، وعدم دفع هذه الأجرة يرجع إما لعدم قبول استلام السلع، وفي هذه الحالة لا ينتقل إليه هذا الالتزام أصلاً، و بالتالي يبقى الشاحن هو الملتزم الوحيد بدفعها. وإما قبل استلام الحمولة لكن يمتنع عن دفع أجرة نقلها. وفي هذه الحالة يرجع الناقل على الشاحن المتعاقد الأصلي الذي أبرم معه العقد والذي تعهد بمقتضى هذا العقد بدفع أجرة النقل، والذي يبقى ملتزماً بها إلى جانب المرسل إليه إذا قبل هذا الأخير استلام البضاعة، لأن المرسل إليه لا يحل محل الشاحن في دفع أجرة النقل<sup>1</sup>.

#### ثانياً : ضمانات الناقل لاستفاء أجرة النقل من الشاحن.

بعد بيع البضاعة و استفاء ثمنها كجزء من أجرة النقل من الشاحن، لا يبقى في يد الناقل ما يضمن دفع الجزء الباقي لأجرة النقل من الشاحن، وفي هذه الحالة تطبق قواعد القانون المدني حيث أنه بما أن الشاحن يصبح مديناً للناقل بما بقي من أجرة النقل وتوابعها، فإن جميع أمواله تعد ضامنة للوفاء بديونه، وللناقل استعمال كافة الوسائل القانونية لاستفاء حقه .

كثيراً ما يستعمل في الموانئ الجزائرية رسائل الضمان كضمان لدفع ديون الناقل إذا كانت هذه الرسائل تشير لذلك، وهذا ما يساهم في التخفيف من ازدحام الموانئ بالسلع<sup>2</sup>.  
خول القانون البحري للناقل الضمانات السالفة الذكر لاستفاء أجرة النقل وتوابعها، إلا أنه يمكن للناقل اتخاذ وسائل أخرى للتنفيذ والمنصوص عليها في القانون العام<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المادة 188 من الامر رقم 76-80 المذكور سالفاً.

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI, *op. Cit.*, p.174.

<sup>3</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, n.471, p117.



## الفرع الثاني

### مدى استحقاق أجرة النقل

يدفع الشاحن أجرة النقل كمقابل لنقل السلع، هذا النقل الذي يعد أثر من آثار عقد النقل البحري، و التزام من التزامات الناقل البحري، إلى جانب الالتزامات الأخرى، كضحن البضاعة، رصها تفكيكها، العناية بها، تفريغها، فضلا عن ذلك فالناقل مسؤولا عن البضاعة منذ أخذها على عاتقه وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه، ولذلك فحتى وإن كانت أجرة النقل تدفع كعوض لتحويل السلع من مكان لآخر، بالإضافة للمصاريف الأخرى التي يمكن أن تتضمنها، فهذا لا يمنع من تأثرها بالتنفيذ الجيد للناقل لكافة التزاماته الناتجة عن عقد النقل البحري.

يتم تنفيذ جزء من عقد النقل البحري في البحر، هذا الوسط المتميز بطبيعة خاصة نظرا لاعتباره محيطا محفوفًا بالمخاطر، التي قد ينتج عنها حوادث بحرية متعددة، أدت إلى وضع قواعد قانونية تحكم الوسط البحري وتلزم الأفراد بالتعاون في حالة وجود خطر، وهذه الحوادث لها تأثير على التزامات كل من الشاحن والناقل ومن بينها الالتزام بدفع أجرة النقل.

و نتيجة لما سلف ذكره فإن للحوادث البحرية و تنفيذ عقد النقل البحري أثر في تحديد مدى استحقاق أجرة النقل.



## المبحث الأول: أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل.

تطراً في بعض الأحيان أثناء الرحلة البحرية حوادث قد تؤدي إما لهلاك البضاعة أو السفينة، أي إلحاق أضرار بأحدهما أو بهما معاً، مما يؤثر على التزامات طرفي عقد النقل البحري وحقوقهما، ومن بينها أجرة النقل التي تعتبر التزاماً في ذمة الشاحن وحقاً للناقل، والتي يتحدد مدى استحقاقها من طرف الناقل ومدى التزام الشاحن بدفعها بحسب الحوادث البحرية.

## المطلب الأول: حالة استحقاق أجرة النقل.

يلتزم الشاحن بالمساهمة في الخسائر المشتركة و بدفع أجرة الإسعاف.

## أولاً: الخسائر المشتركة.

### أ- مفهوم الخسائر المشتركة.

يقصد بالخسائر البحرية، الأضرار والخسائر التي تنتج عن تضحية تتم عمداً من أجل إنقاذ السفينة والأشخاص الموجودين على متنها والأموال التي تحملها<sup>1</sup>. وتعد خسائر بحرية مشتركة إذا أدت هذه التضحية المشتركة بين الناقل والشاحن، أي إذا ألحقت هذه التضحية أضراراً وخسائر للسفينة والبضاعة هذه الأخيرة التي قد تلقى في البحر أو تلحقها أضرار من أجل السلامة العامة.

---

<sup>1</sup> حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 94.

## ب- المساهمة في الخسائر المشتركة.

ألزم المشرع الجزائري وعلى مثاله المشرع الفرنسي الشاحن بدفع أجرة نقل البضائع الملقاة والمرمية في البحر من أجل النجاة العامة<sup>1</sup>. وذلك من باب المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. يدفع الشاحن أجرة نقل البضائع الهالكة في حالة الخسائر المشتركة على أساس المساهمة فيها إلى جانب الناقل لأن هذا الأخير يساهم بدوره في الأجرة المدفوعة<sup>2</sup> بما لحقه من أضرار.

يرجع استحقاق أجرة نقل البضائع التي تمت التضحية بها ورغم عدم انجاز عملية النقل وعدم وصول السلع للميناء المتفق عليه، لمساهمة البضائع بحصة منها في الخسائر المشتركة إلى جانب السفينة وذلك لتحقيق الصالح العام للرحلة البحرية، كما أن قرار الريان بالتضحية بالبضائع مستمدا من واجبه المتعلق بتأمين الرحلة<sup>3</sup>، إذ لا ضرر من التضحية بجزء من السلع لتفادي تعريض الرحلة لخطر أكبر، وغالبا ما يؤمن الشاحن على بضاعته والناقل على سفينته من الأخطار البحرية، مما يمكنها من مطالبة شركات التأمين بالتعويض عما لحقهما من الأضرار<sup>4</sup>.

## ثانيا: الإسعاف البحري.

تحتاج السفينة أحيانا لتقديم المساعدة أثناء الرحلة البحرية بسبب حوادث الملاحة البحرية مما يستدعي إسعافها<sup>5</sup> من طرف سفينة أخرى مقابل أجرة تدعى بأجرة الإسعاف. و قد أقر المشرع عقوبات لكل من يمتنع عن إسعاف وإغاثة الغير في البحر<sup>6</sup>. و بخلاف المشرع الفرنسي، يلزم المشرع الجزائري الشاحن بدفع أجرة الإسعاف التي يدفعها الناقل

<sup>1</sup> المادة 792 والمادة 801، الفقرة الثانية من الأمر رقم 76-80 الأنف الذكر، والمادة 45 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>2</sup> R. RODIÈRE e, *op. cit.*, n.° 575, p. 199

<sup>3</sup> R. RODIÈRE e, *op. cit.*, n.533, p.170.

<sup>4</sup> Mohamed el Kamel el Khalifa, préc.

<sup>5</sup> المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 2 مارس 1964 و المرسوم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982 المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والانقاذ البحري.

<sup>6</sup> المواد 484، 485، 486، من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

مقابل إسعاف سفينته هذه الأخيرة التي تحمل على متنها بضائع الشاحن. فما المتصور بالإسعاف البحري؟ وإذا كان يتم مقابل أجره معينة فما هي شروط استحقاقها؟ وما هي عناصرها؟

#### أ- مفهوم الإسعاف البحري:

يقصد بالإسعاف البحري تلك المساعدة المقدمة للسفينة التي لحقتها أضرار، أو تلك المهددة بأضرار خطيرة، لكن ليست قاهرة ويهدف الإسعاف لمساعدة السفينة وبطريقة غير مباشرة ما تحمله على متنها.

يتميز الإسعاف البحري عن الإنقاذ، هذا الأخير الذي يتم بعد تضرر السفينة و تعرضها لكارثة و يتم من أجل انقاذ حطام السفينة، وانقاذ البضائع والأشخاص<sup>1</sup>.

#### ب-أجرة الإسعاف.

تعتبر أجرة الإسعاف مقابلا لإسعاف السفينة ولا تعتبر مستحقة الدفع من طرف الناقل والشاحن باعتباره مساهما في دفعها إلا بتوافر شروط معينة، كما تتضمن أجرة الإسعاف عناصر معينة

#### -شروط استحقاق أجرة الإسعاف.

يشترط لاستحقاق أجرة الإسعاف تحقق كافة شروط الإسعاف البحري، وإلا لا يحق للشخص الذي قدم المساعدة للسفينة أي أجرة عن ذلك.

يشترط المشرع للتحقق الإسعاف البحري أن تكون السفينة المراد إسعافها في حالة خطر<sup>2</sup>. دون أن يحدد ماهية هذا الخطر، ويرى جانب من الفقه<sup>3</sup> لتحديد مدى وجود خطر يحدث بالسفينة، يجب الرجوع للظروف المحيطية بالسفينة، وتختلف العناصر التي من خلال ربطها يمكن التنبؤ بإمكانية فقدان السفينة في حالة عدم تقديم المساعدة، كما يجب عدم

<sup>1</sup> Belkhir Ikkache, , *Quelle réflexions sur l'assistance maritime*, Rev. Le phare, n. 30, octobre 2001, p. 4

<sup>2</sup> المادة 332 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>3</sup> Belkhir Ikkache, préc.

التفرقة بين الخطر الذي يهدد هيكل السفينة وطاقمها، وذلك الذي يهدد البضاعة الموجودة على متنها.

كما يشترط موافقة ربان السفينة المعرضة للخطر على تقديم المساعدة، حيث لا تتحقق أي أجره إسعاف عن تقديم المساعدة لسفينة بإمكانها مقاومة الخطر بشكل سريع ومعقول<sup>1</sup>، أي لا يمكن الاحتجاج برفض المساعدة في مواجهة السفينة المسعفة، إلا إذا كانت السفينة المراد إسعافها تملك دفاعا سريعا ومعقولا.

علاوة على ذلك يشترط المشرع أن يحقق الإسعاف البحري تحقق نتيجة من جراء تقديم المساعدة للسفينة، حيث يقصد بأجره الإسعاف تلك المكفئة المستحقة الأداء للشخص المسعف نظرا لتقديمه المساعدة للسفينة المسعفة، إذ أن هذه الأجره لا تستحق الدفع إلا إذا حققت المساعدة المقدمة من طرف المسعف نتيجة فعلية أما إذا كانت تلك المساعدة لم تحقق أي نتيجة فلا يستحق المسعف أي أجره<sup>2</sup>.

## 2- عناصر تحديد أجره الإسعاف.

تحدد عناصر أجره الإسعاف التي يجب على الناقل أدائها بمساهمة الشاحن، بالنظر للنتائج المحققة من عملية الإسعاف، وقيمة الأشياء المنقذة، ومجهودات وجدارة الأشخاص المسعفين، والوقت المبذول في عملية الإسعاف، وكذلك المصاريف المنفقة، بما فيها العتاد المستعمل من طرف المنقذين، والأضرار الناتجة عن هذه العملية. كما يجب مراعاة الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة والسفينة المسعفة أثناء عملية الإسعاف<sup>3</sup>.

## المطلب الثاني: حالة عدم استحقاق أجره النقل

<sup>1</sup> المادة 338 من الأمر رقم 76-80 المذكور أنفا.

<sup>2</sup> المادة 336 من الأمر رقم 76-80 المذكور أنفا.

<sup>3</sup> المادة 345 من الأمر رقم 76-80 المذكور أنفا.

نقل البضائع بحرا يجعلها عرضة لمخاطر الملاحة البحرية المتعددة مما قد يؤدي في بعض الأحيان لفقدانها، ومثلما أعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار والخسائر التي تلحق الحمولة من جراء أخطار وحوادث البحر<sup>1</sup>، أعفى الشاحن من دفع أجرة نقل الحمولة المفقودة لنفس الأسباب، إذ تعتبر أجرة نقل السلع المفقودة بفعل مخاطر البحر غير مستحقة الدفع، إلا أنه يمكن الاتفاق على أنها واجبة الأداء حتى في حالة فقدان السلع من جراء المخاطر البحرية.

### أولاً: إعفاء الشاحن من دفع أجرة النقل.

لا يعفي الشاحن من دفع أجرة النقل السلع إلا إذا فقدت هذه الأخيرة فعلاً، وأن تكون الأخطار البحرية هي السبب الحقيقي لفقدانها<sup>2</sup>.

يعتبر مفهوم الأخطار البحرية غير محدد وغامض<sup>3</sup>، إذ يرى جانب من الفقه الفرنسي<sup>4</sup> بأن الأخطار البحرية هي تلك الأخطار الناجمة عن البحر وليست تلك التي تحدث في البحر، وهي تلك التي يعود مصدرها لمفاجآت الملاحة البحرية، إذ تتميز بأنها غير متوقعة ولا يمكن مقاومتها.

كما يقترح تشبيه الأخطار البحرية بمجالات إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>5</sup> وهذا ما جعل بعض الفقه الجزائري<sup>6</sup> يرى بأن تشبيه الأخطار البحرية بمجالات إعفاء الناقل من المسؤولية، يؤدي إلى إعطاء مفهوم واسع للأخطار البحرية.

بالنسبة للقضاء الفرنسي<sup>1</sup> فغالبا ما يحدد المخاطر البحرية بالحوادث البحرية التي تؤثر على السفينة.

---

1 المادة 803 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر، والمعدلة والمتممة بمقتضى القانون رقم 98-5 المذكور سالفاً.

2 المادة 798 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>3</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *op. cit.*, n.1046, p.671.

<sup>4</sup> R. RODIÈRE e, *op. cit.*, n.759, p.401.

<sup>5</sup> R. RODIÈRE e, *op. cit.*, n.433.

<sup>6</sup> F. BOUKHATMI, *op. Cit.*, p.170.

## ثانياً: اتفاق الناقل والشاحن على دفع أجره النقل أيا كانت الحوادث.

إن القاعدة القانونية التي تعفي الشاحن من دفع اجر نقل السلع المفقودة من جراء الأخطار البحرية ليست من النظام العام<sup>2</sup> إذ غالباً ما يتفق الناقل والشاحن بموجب شرط في سند الشحن على أن أجره النقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النقل البحري.

ويقتضي هذا الشرط بأن أجره النقل مستحقة الدفع بمجرد انطلاق تنفيذ عقد النقل البحري، دون أن تتأثر بفقدان السلع، أو تلفها، أو عدم وصولها لميناء التفريغ مهما كان سبب ذلك، أي أن الثمن يبقى واجب الدفع مهما حصل للسلع<sup>3</sup>.

هذا ما يجسده الشرط الحادي عشر من سندات الشحن التي تصدرها الهيئة الوطنية الجزائرية للملاحة، إذ ينص على أن الأجرة المدفوعة مقدماً مستحقة الدفع، حالما يتم الشحن، ومهما كانت الظروف<sup>4</sup>.

تعد الشروط التي تنص على استحقاق أجره النقل مهما كانت الظروف شروطاً صحيحة<sup>5</sup> وقانونية<sup>6</sup>. حيث أن صاحب الحق في البضاعة يلتزم بدفع أجره النقل في كل الظروف إلا إذا فقدت البضاعة بخطأ من الناقل، أي في حالة إخلاله بالتزاماته<sup>7</sup>.

ويرى جانب من الفقه<sup>1</sup> بأنه في حالة الاشتراط على الشاحن دفع أجره النقل مهما كانت الظروف فإن العقد يصبح يتكون من عمليتين، تتمثل الأولى في نقل السلع، و الثانية تتمثل في تأمين الناقل على أجره النقل لدى الشاحن مقابل تخفيضها.

<sup>1</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *préc.*

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p.171, et A. VIALARD, *op. cit.*, n.469, p.403, et Abdellah Aboussoro, *op.cit.*, n.495, p.360.

<sup>3</sup> Mohamed el Kamel el Khalifa, *op. cit.*, *préc.*

<sup>4</sup> F. BOUKHATMI, *op. cit.*, p. 171.

<sup>5</sup> R. RODIÈRE et E. Pontavice, R.T.D.com, 1965, n. 16, cité par Abdellah Abooussoro, *op. cit.*, n. 479, p. 362.

<sup>6</sup> مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والطباعة، الطبعة الثالثة، ص. 230.

<sup>7</sup> مصطفى كمال طه، المرجع الأنف ذكره، ص. 231.

-Paris, 2 novembre 1976, D.M.F, 1977, p. 338, cité par A. VIALARD, *préc.*

## المبحث الثاني: أثر تنفيذ عقد النقل البحري على أجرة النقل

يستحق الناقل أجرة النقل البضاعة كمقابل لنقلها، غير أن هذا لا يمنع من تأثرها بتنفيذ عقد النقل البحري الذي لا يقتصر فقط على نقل الحمولة ودفع أجرة النقل، والذي يؤثر بدوره على حالة البضاعة هذه الأخيرة يلتزم الناقل بنقلها من جهة، وبتسليمها للمرسل إليه أو ممثلة القانوني في الحالة التي كانت عليها عند تسلمها، إذ يعد التزامه بذلك التزاما بنتيجة يتحمل مسؤولية إخلاله به، مثلما يتأثر حقه في استحقاق أجرة النقل.

### المطلب الأول: حالة استحقاق أجرة النقل.

يؤدي في بعض الأحيان تنفيذ عقد النقل البحري إلى إلحاق الأضرار والتلف بالبضاعة أو فقدانها، ويستدعي في بعض الأحيان إتمام الرحلة مسافنة السلع.

### أولاً: تضرر البضائع و فقدانها.

يختلف تضرر البضاعة عن فقدانها، فالنسبة للأول يلحقها تلف جزئي، في حين يقصد بالثاني الهلاك الكلي لها.

### 1-تضرر البضاعة.

لم يتطرق المشرع الجزائري مثل المشرع الفرنسي لمدى استحقاق أجرة النقل في حالة تضرر البضاعة من جراء تنفيذ عقد النقل البحري إذا اخل الناقل بالتزاماته، هذا ما يجعل هذه الأجرة واجبة الأداء للناقل حتى ولو لحق السلع المنقولة أضرار<sup>2</sup>.

تختلف مسألة دفع أجرة النقل عن مسألة تضرر البضاعة، فهذه الأخيرة ليس لها أي صلة بالأجرة، إذ أن دفع أجرة النقل هو التزام يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه مقابل قيام الناقل بنقل السلع للميناء المتفق عليه أي بمجرد وصول البضاعة لهذا الميناء تستحق أجرة النقل نظرا لإنجاز عملية النقل التي تعتبر موضوع العقد، حيث أنه طالما تم تنفيذ النقل فإن

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع المذكور سابقا. نفس الصفحة.

<sup>2</sup> F. BOUKHATMI , *op. cit.*,p. 170.

الناقل يستحق أجرته<sup>1</sup>. أما إذا لحق السلع أضرار نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته يتحمل مسؤولية تلك الأضرار ويلتزم بتعويض الشاحن إلا إذا كانت تلك الأضرار ناجمة عن سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>2</sup> كالقوة القاهرة أو عمل مسبب لحادث ألحق ضرر بالسلع ولا ينسب للناقل.

يستحق الناقل أجره النقل حتى إذا كانت واجبة الدفع في ميناء الوصول ولا يمكن أن نتصور إعفاء المرسل إليه من دفعها مقابل التنازل للناقل عن البضائع المتضررة، لأن أساس التزام المرسل إليه بالأجرة هو قبول البضاعة<sup>3</sup>، وفي حالة لم يتم ذلك نظرا للأضرار التي لحقتها يبقى الشاحن ملزم بدفع أجره النقل ومن حقه المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت سلعه.

أما إذا قبل المرسل إليه استلام البضائع المتضررة، ينتقل الالتزام بدفع أجره نقلها إليه، بيد أنه يجب عليه رفع دعوى تعويض على الناقل لقطع سريان ميعاد التقادم هذه الدعوى، ولا يمكن له الاحتجاج بقطع هذا الميعاد بمجرد رفض دفع أجره النقل<sup>4</sup>.

يرجع عدم إعفاء الشاحن من دفع أجره النقل للناقل في حالة تعرض حمولته للأضرار، كما هو الحال بالنسبة للبضائع المفقودة، لاعتبار أن سوء تنفيذ العقد في الحالة الأولى ليس بنفس درجة الخطورة في الحالة الثانية، التي تؤدي لانحلال عقد النقل البحري<sup>1</sup> نظرا لعدم استحقاق أجره النقل من جهة، ولعدم انجاز عملية النقل من جهة أخرى.

---

<sup>1</sup> س. علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص. 100.

<sup>2</sup> المادة 803 من الامر رقم 76-80 السابق الذكر، والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-1078 السالف الذكر.

<sup>3</sup> René Rodier, *Traité général de droit maritime*, DALLOZ, 1967, n. 561, p. 201.

<sup>4</sup> A. ABOUSSOROR, *op. cit.*, n. 494, p. 359.

<sup>1</sup> E. du Pontavice, cité par A. ABOUSSOROR, préc.



رغم أن إصابة البضائع بالتلف أو النقصان نتيجة أعمال الناقل لالتزاماته ليست له أثر على أجرة النقل، فإن هذا لا يمنع من الاعتماد عليهما كعنصر فعال في تحديد الضرر الذي لحق صاحب الحق في البضاعة عند المطالبة بالتعويض<sup>2</sup>.

### ب- فقدان السلع

يقصد بفقدان السلع تعرضها للهلاك الكلي والضياع، مما يعني عدم وصولها لميناء الوصول وبالتالي عدم إتمام النقل الذي تعهد به الناقل بموجب عقد النقل البحري. لكن رغم ذلك لا يسقط حق الناقل في أجرة النقل ما دام هذا الفقد يرجع سببه للحزم السيئ للسلع، أو إذا كان هذا الضياع تم بفعل الشاحن<sup>3</sup> كعدم تغليفها تغليفا جيدا. وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري. غير أن الملاحظ أن عدم حزم السلع بطريقة جيدة يعتبر عملا من أعمال الشاحن، لذلك يستحسن بالمشرع حذف الحزم السيئ للسلع، والنص فقط على استحقاق أجرة النقل في حالة فقدان البضاعة إذا كانت سبب ذلك راجع لعمل منسوب للشاحن. بالنسبة للمشرع الفرنسي لم يلزم الشاحن بدفع أجرة النقل في حالة فقدانها بخطئه، أو يسوء التحريم السلع.

### ثانيا: مسافنة السلع

<sup>2</sup> Pierre Bonassies, Cristian Scapel, *op. cit.*, n. 1046, p. 671, R. RODIÈRE , n. 557, p. 199.

<sup>3</sup> المادة 798 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

تتوقف الرحلة البحرية لعدة أسباب مما يستلزم القيام بمسافنة السلع لإتمام عملية النقل، ومهما كانت الأسباب التي أدت لهذه المسافنة تبقى أجرة النقل المتفق عليها مستحقة الدفع للناقل<sup>1</sup>.

فضلا عن ذلك تؤدي هذه العملية لمصاريف إضافية تتمثل في نفقات عملية المسافنة في حد ذاتها، والأجرة اللازمة لإتمام عملية النقل على ظهر سفينة أخرى. يلتزم الشاحن بدفعها إذا لم يكن الناقل مسئولا عن توقف الرحلة، وفي هذه الحالة لا تتأثر أجرة النقل المتفق عليها عند إبرام العقد<sup>2</sup>، وفي حالة العكس يلتزم الناقل بدفع هذه المصاريف الإضافية، وهذا ما يؤثر على الالتزام المتعلق بدفع أجرة النقل.

### المطلب الثاني: حالة عدم استحقاق أجرة النقل.

يرتب عقد النقل البحري في ذمة الناقل التزامات عدة، قد يؤدي الإخلال بها إلى فقدان السلع التي يتوجب عليه نقلها وإيصالها للميناء المتفق عليه. ونظرا لعدم تحقق ذلك في حالة فقدانها أي عدم انجاز عملية النقل التي تعتبر غرض الشاحن. حرمة القانون من أجرة نقل المستحقة عن نقل هذه المحمولة، والتي تعد باعثة على التعاقد وهذا ما يسمى بنظرية الأخطار التعاقدية<sup>3</sup>.

تنقسم التزامات الناقل التي يؤدي الإخلال بها لحرمان الناقل من أجرة النقل، إذا أدى انتهاكها لفقدان البضائع إلى التزامات مبنائية والتزامات بحرية.

### أولا: الإخلال بالتزامات المينائية

---

<sup>1</sup> المادة 777 من الأمر رقم 76-80 المذكور آنفا، والمادة 47، الفقرة الثانية من المرسوم الفرنسي رقم 1078-66 السالف الذكر.

<sup>2</sup> A. VIALARD, *op. cit.*, n. 470, p. 403.

<sup>3</sup> J. PUTZEYS, *op. cit.*, n° 327, cit par A. Aboussorour, *op. cit.*, n.° 495, p. 360.

نفرق بين الالتزامات التي يتم تنفيذها في ميناء الشحن وتلك التي يتم تنفيذها في ميناء التفريغ

#### أ-الالتزامات التي يتم تنفيذها في ميناء الشحن.

يعني المشرع الجزائري<sup>1</sup> الشاحن من دفع أجرة نقل سلعه المفقودة إذا كان هذا الفقدان راجع لإخلال الناقل بالتزامه المتعلق ببذل عناية في شحن البضاعة ورصها.

هذا ما نص عليه المشرع الفرنسي<sup>2</sup>، إلا أن هذا الأخير أضاف لما سلف ذكره حالة إخلال الناقل بشروط الشحن على السطح صراحة بخلاف المشرع الجزائري. غير أن الإخلال بشروط الشحن على السطح هو إخلال بالرص في حد ذاته.

#### ب-الالتزامات التي يتم تنفيذها في ميناء التفريغ.

إذا ضاعت سلع الشاحن وكان سبب هذا الفقد راجع لإهمال الناقل في تنفيذه لالتزامه المتعلق بتفكيك الحمولة تفريغها، لا يستحق أي أجرة نقل هذه البضائع<sup>3</sup>.

#### ثانيا: الإخلال بالالتزامات البحرية

يتمثل الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل في نقل الحمولة، والإخلال بهذا الالتزام في حد ذاته إذا أدى لفقدان السلع يفقد الناقل حقه في أجرة النقل<sup>4</sup>. غير أنه ينبثق عن هذا الالتزام التزامات أخرى منها ما هو مرتبط بوسيلة النقل ومنها ما هو مرتبط بشروط الرحلة البحرية.

#### أ-الالتزامات المرتبطة بوسيلة النقل.

---

<sup>1</sup> المادة 800 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.  
<sup>2</sup> المادة 46 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور سالفاً.  
<sup>3</sup> المادة 800 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.  
<sup>4</sup> المادة 800 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر، والمادة 46 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 الآنف الذكر.

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل البحري بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري، فإذا أهمل الناقل واجب جعل السفينة صالحة للملاحة، أو لم يزودها بالتسليم والتجهيز والتموين بشكل مناسب، أو أخل بتنظيف وترتيب ووضع السفينة وجعل جميع أقسامها المستقبلة للبضائع صالحة لاستقبال هذه الأخيرة ونقلها وحفظها. وتسبب هذا الإهمال في فقدان السلع لا يستحق الناقل أجره النقل<sup>1</sup>.

### ب- الإخلال بشروط الرحلة.

يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على السلع والعناية بها، كما يتوجب عليه نقل البضاعة في المدة المتفق عليها أو المعقولة، ويتعين عليه نقلها في الطريق الذي تم الاتفاق عليه أو المألوف<sup>2</sup>. وإذا فقدت السلع نتيجة إهماله لهذه الالتزامات، يعفى الشاحن من دفع أجره النقل هذه البضائع المفقودة. هذا ما نص عليه المشرع الجزائري<sup>3</sup>.

بينما المشرع الفرنسي ألزم الناقل بالمحافظة على البضاعة، وحرمه من أجره النقل إذا أخل بهذا الالتزام، وأدى ذلك لفقدان السلع<sup>4</sup>. في حين لم يلزمه بإتباع طريق محدد ولا باستغراق وقت معين صراحة، غير أنه قد ألزمه ببذل العناية اللازمة عند نقل السلع<sup>5</sup>. مما يعني بذل العناية كذلك في اختيار الطريق الذي يسلكه والمدة التي يستغرقها. كما أنه قد نص على استحقاق أجره النقل إذا كان فقدان السلع ناتج عن إخلاله بذلك<sup>6</sup>. إذا تم دفع أجره

النقل مقدما من طرف الشاحن وفقدت نتيجة إخلال الناقل بالالتزامات المذكورة آنفاً وجب على الناقل إرجاعها للشاحن<sup>1</sup>، أما إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل

<sup>1</sup> المادتين المذكورتين سالفاً.

<sup>2</sup> المادة 775 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>3</sup> المادة 800 من الأمر رقم 76-80 السابق الذكر.

<sup>4</sup> المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 الآنف الذكر.

<sup>5</sup> المادة 46 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المذكور أعلاه.

<sup>6</sup> المادة المذكورة أعلاه.

<sup>1</sup> المادة 801 الفقرة الأولى من الأمر رقم 76-80 الآنف الذكر.

أجرة نقل هذه البضائع إلا إذا لم يتحصل صاحب الحق فيها عن أي فائدة من هذا النقل الجزئي<sup>2</sup>.

غالبًا ما يشترط الناقلون على الشاحنين في سندات الشحن على أجرة النقل تبقى مستحقة الدفع مهما حصل للسلع، وتعتبر هذه الشروط صحيحة إلا إذا ارتكب الناقل خطأ<sup>3</sup>.

وفي الأخير تتقدم دعوى المطالبة بأجرة النقل في القانون الجزائري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه<sup>4</sup>، أما في القانون الفرنسي تتقدم دعوى المطالبة بأجرة النقل بمرور سنة، كباقي الدعاوي المرفوعة ضد الشاحن أو المرسل إليه<sup>5</sup>، بيد أن المشرع الفرنسي لم يحدد تاريخ انطلاق حساب هذا الميعاد.

---

<sup>2</sup> المادة 799 من الأمر رقم 80-76 السابق الذكر.

<sup>3</sup> Mohamed el Kamel el Khalifa,., préc.

<sup>4</sup> المادة 742 من الأمر رقم 80-76 الأنف الذكر

<sup>5</sup> المادة 26 من القانون الفرنسي 420-66 المذكور سالفًا.

## خاتمة

يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان المبرمة بين طرفين يتمثل أولها في الناقل وهو الطرف المذعن، وثانيهما في الشاحن وهو الطرف المذعن حيث يقوم الناقل بوضع شروط ثابتة ليس للشاحن حق مناقشتها، بل إما يقبلها بمقتضى قبوله يبرم عقد النقل البحري، وإما يرفضها.

و الجدير بالذكر أن المشرع لعب دورا كبيرا في تقييد حرية الناقل أثناء وضع هذه الشروط إذ أن هناك قواعد أمره لا يمكن للناقل مخالفتها ، كتلك الخاصة بنطاق مسؤولية الناقل، إذ لا يمكن للناقل تأخير تكفله بالبضاعة وبالتالي بداية سريان نطاق المسؤولية بعد شحنها حيث أن الإلتزام بشحن البضاعة يقع على عاتق الناقل، كما لا يمكن له التعجيل بتسليم السلع وبالتالي انقضاء نطاق مسؤولية الناقل قبل عملية التفريغ لان هذه الأخيرة تقع على عاتقه.

إن تقييد المشرع لحرية الناقل في وضع شروط عقد النقل البحري يرجع لطبيعة هذا العقد، والتي تتمثل في وجود طرف ضعيف لا يمكن له مناقشة الشروط التي يضعها الناقل بيد أن هذا لا يمنع من منح نوع من الحرية في وضع بعض الشروط كالنص على شروط تتعلق بتحديد المسؤولية أو التعويض من الأضرار التي تلحق السلع أثناء المدة الممتدة من تفريغ الحمولة ولغاية تسليمها أو تلك الممتدة ما بين استلامها و لغاية شحنها و كذلك الأمر بالنسبة للسلع المشحونة على السطح .

ولذلك يمكن القول بأن المشرع حاول حماية الشاحن من جهة باعتباره طرفا مذعنا في العقد، وراعى طبيعة تنفيذ العقد سواء من الوسط الذي يتم فيه نقل البضاعة أو عمليات المناولة المينائية التي تخضع لها الحمولة و هذا ما يفسر النص على أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ، و لذلك منح نوع من الحرية للأطراف من أجل الاتفاق على بعض الشروط و لو أن هذه الأخيرة يضعها الناقل لوحده وما علي الشاحن أما قبولها أو رفضها ولكن لا يبرم عقد النقل البحري إلا بقبوله بها وبموجب هذا القبول يعد موافقا على ما أورده الناقل من

بنود في سند الشحن، ونظرا لما سلف ذكره فإنه يمكن القول بان تنفيذ عقد النقل البحري يخضع لقواعد قانونية آمرة لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، وإتفاقيا نظرا لتدخل إرادة الناقل والشاحن في الاتفاق على بعض البنود التي سمح بها المشرع.

غير أن التساؤل الذي يثار هو هل النصوص القانونية التي أوردتها المشرع سواء على المستوى الداخلي أو الدولي بهدف حماية الشاحن نظرا لاعتباره طرفا ضعيفا في العلاقة التعاقدية كافية لهذا الغرض أمام عدم توازن القوى من الناحية الاقتصادية بين الناقل

والشاحن؟

من أهم المسائل التي يطرحها تنفيذ عقد النقل البحري هي مسألة مسؤولية الناقل البحري والتي حدد نطاقها بعلميتي التكفل بالسلع وتسليمها، وينبغي الإشارة بان مفهوم هاتان العمليتان مفهوم واسع يسمح باستيعاب كافة مراحل عقد النقل البحري المتمثلة في المرحلة التي تسبق عملية الشحن والمرحلة الممتدة ما بين علميتي التكفل والتسليم ساهمتا في توسيع مجال عقد النقل البحري ونطاق مسؤولية الناقل البحري.

علاوة عن ذلك فان العبارتين السالفتين الذكر يعتبران عنصرا موحدا لعقد النقل البحري إذ أن هذا الأخير يطبق عليه القانون البحري، منذ التكفل بالبضاعة سواء قبل أو عند الشحن و لغاية تسليم السلع سواء عند التفريغ أو بعده و هذا ما يكرس نظرية وحدة العقد التي يقصد بها تطبيق مجموعة من القواعد المترابطة على عقد النقل البحري بكافة عملياته و مراحلها ، كما أن هذه النظرية تهدف لإخضاع كافة عملياته النقل للنظام الذي تخضع إليه المرحلة البحرية .

إن استعمال عبارتي الشحن والتفريغ في معاهدة بروكسل، والقانون الفرنسي 2 أبريل 1936 في تحديد مجال تطبيقهما يؤدي لتجربة العقد مما يخضع العقد لنظامين نظام قانوني يحكم المرحلة التي تسبق عملية الشحن و تلي عملية التفريغ و نظام يحكم المرحلة الممتدة ما بين الشحن و التفريغ و هذا ما ينتج عنه التنصل من القانون.

إن مفهوم التكفل وتسليم البضاعة في اتفاقية هامبورج أوسع مجالا من مفهومه في القانون الجزائري والقانون الفرنسي لأن هذان النصان قيذا إرادة الناقل والشاحن في تحديد وقت عملية التكفل بالحمولة بشحنها، ووقت عملية التسليم السلع بتفريغها في حين أن اتفاقية هامبورج لا توجد أي مادة تلزم الناقل بعمليتي الشحن والتفريغ . و لهذا يرى جانب من الفقه بأن مفهوم التكفل بالبضاعة وتسليمها في اتفاقية هامبورج جاء من أخطر المفاهيم على الشاحن، رغم أن التفكير في إصدار اتفاقية هامبورج جاء من أجل تفادي النقص الموجود في اتفاقية بروكسل .

فضلا عن ذلك فإن تعدد النصوص القانونية في حد ذاته يطرح مشكلة تنازع القوانين، ولذلك فإذا كانت عقود النقل البحري من أهم الوسائل التي تتم بها التجارة الدولية فهي غالبا ما تكون دولية، وعليه ينبغي توحيد القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل البحري والانضمام لاتفاقية دولية واحدة، أو على الأقل انضمام الدول الأكثر تداولا الى نفس الاتفاقية. وهذا هو المرتقب من مشروع اتفاقية روتر دام هذه الأخيرة التي حاولت التوفيق بين أحكام اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج، وحاولت كذلك مجارة التطور كالتطرق في أحكامها لسند الشحن الالكتروني وإعطاء التعريفات الدقيقة لبعض المصطلحات عقد النقل البحري، كالناقل، الشاحن، عقد النقل، الخطوط المنظمة وغيرها، وفي نهاية المطاف يستحسن بكافة الدول الانضمام لهذه الاتفاقية، وتبنى احكامها من اجل تجانس القواعد القانونية التي تحكم هذا العقد فهل ستنتج اتفاقية روتر دام في توحيد القانون الدولي الذي يحكم عقد النقل البحري.



## قائمة المراجع

### قائمة المراجع باللغة العربية

#### المراجع العامة

-بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002.

-سمير نتاغو، نظرية الالتزام، الإسكندرية، 1985.

-سوزان. علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004.

-عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعية، الاسكندرية، 2007

-عباس الحلبي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة ثانية، 1988.

-عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة الاولى، 1999.

-عادل علي مقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999.

-فرحة زراوي صالح، الحقوق الفكرية، ابن خلدون للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.

-محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، سوتير الاربطة، 2007.

-مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والطباعة، الطبعة الثالثة.

-مصطفى طه، القانون البحري، الاسكندرية، 1985

-هاني دويدار ومحمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، 2000.

-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، 2004.

## المراجع الخاصة

- احمد حسني، البيوع البحرية، الإسكندرية، 1981
- احمد محمود حسني، التعليق على نصوص إتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، نشأة المعارف بالاسكندرية، 1998.
- احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، نشأة المعارف بالاسكندرية، 1998.
- عبد القادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1983.
- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- عدلي امير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006.
- كمال حمدي، إتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، نشأة المعارف بالاسكندرية، 1998.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، الجامعة الجديدة للنشر، 2005.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007.

## قائمة المراجع باللغة الفرنسية

### *overages generous*

- A. BOYER, *Le droit maritime*, presses universitaires de France, 1<sup>er</sup> édi, 1967.
- ANTOIN VIALARD, *Droit maritime*, puf, 1<sup>er</sup> édi, 1997.
- FRANCIS SAUVAGE, *Manuel pratique de transport de marchandises par mer*, L.G.D.J, 1955.

- G.H.LAFAGE, *Les transport par mer*, Rene moreux et cie, 1975.
- GEORGE-ASSONITIS, *Réglementation internationaux des transports maritime dans le cadre de la cnuccd*, puf, 1 er édi, 1991.
- LARENT-LUCCHINI et JEAN PIERRE QUENENDEC, *La mer et son droit*, pedon, 2003.
- JEAN PIERRE, *Doit maritime international*, pedon, 1971.
- JEAN-PIERRE, *Droit maritime*, DALLOZ, 2006-2007.
- MARTINE REMOUND-GOULLAUD, *Doit maritime*, pedon, 1988.
- MAZEAU, *Leçons de droit civil*, t. 2, paris, 1973.
- RENÉ RODIÈR, *Traité général de droit maritime*, DALLOZ.
- RENÉ RODIÈR, *droit maritime*, précis dalloz, 7em édi, 1977.
- RENÉ RODIÈR, *droit maritime*, emanuel du pontavice, 12em édi, dalloz, 1997.
- PIERRE-ALAIN, GOMION, GEORGER, et PEYRARD, *Droit du commerce international*, 2em édi, L.G.D.J, 1997.
- PIERRE. BONASSIES, CHRISTIAN SCAPEL, *traité de droit maritime*, L.G.D.J,2006.
- MOHAMED EL KAMEL EL KHALIFA, *Les transport sous conaissance*, fascicule-1-, 1998.

## ***OVRAGES SPECIAUX***

- ABDELLAH ABOUSSOROR, *Exécutions de contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit français*, Litec, 2004.
- ALAIN SERIEUX, *la faut du transporteur*, 2em édi, Economica, 1998.
- G.FRAIKIN et G.H.LAFAGE, *sous le transport maritime connaissance a l'heur du marché commun*, L.G.D.J, 1966.
- GERRARD GILLES, *le transport des marchandises sur allége*, L.G.D.J, 1958.
- KARL-LUDWING.HERMAM, *les ventes à l'embarquement en droit allemand et en droit français et les conditions requises du connaissance*, L.G.D.J, 1963.
- MOHAMED EL KHALIFA, *Le connaissance*, 1998.
- YVES.FELIX GUYON, *les transports régis par la loi du 2 avril 1936*, L.G.D.J, 1959.

## المقالات

- Ikhache Belkheir, *aspects pratique de gestion d'un armement de ligne régulières*, Rev. Le phare, n. 90, octobre 2006, p. 7.
- Fatima taleb, *La lettre de garantie au chargement*, Rev. Le phare, n. 41, septembre 2002, p. .
- Ikhache Belkheir, *L'état du pavillon face à ses obligations en matière de contrôle des navires*, Rev. Le phare, n. 43, novembre 2002, p. 5.
- Sami Amin, *La nécessité de réorganisation du secteur portuaire algérien*, Rev. Le phare, n. 43, novembre 2002, p. 10.
- Fatihha taleb, *La lettre de garantie pour absence de connaissance et sa mise a jour*, Rev. Le phare, n. 26, juin 2001.
- Ikkache Belkheir, *un moyen de prévention au bénéfice de l'état côtier et de l'autorité portuaire*, Le phare, n. 26, juin 2001, p. 4
- Ikkache Bekheir, *Le contrat d'engagement maritime, contrat d'embarquement ou véritable contrat de travail?* Rev. Le phare, n. 27, juillet 2001, p. 5.
- Ikkache Belkhier, *Quelque réflexions sur l'assistance maritime*, Rev. Le phare, n. 30, octobre 2001, p. 4.
- Fatima Boukhatmi, *Le régime juridique et la mise en œuvre des dispositions relatives a la manutention portuaire et l'acconage en droit algérien*, Rev. Le phare, n. 30, octobre 2001, p. 11.
- Said khenissa, *Les pavillons de complaisance*, Rev. Le phare, n. 30, octobre 2001, p. 7.

- Fatima Boukhatmi, *Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien*, Rev. Droit maritime français, n. 610, 2000, p. 1035.
- Salah Chalabi, *La refonte du code maritime en question*, Rev. Le phare, n. 16, août 2000, p. 5,6,7 et 8.
- Fatima Boukhatmi, *Une distinction remise en question, contrat d'affrètement et contrat de transport*, Rev. Le phare, n. 20, décembre 2000.
- Vitor Emanuel boukalli, *Crise et avenir du connaissement*, Rev. Droit maritime français, n. 579, février 1998, p. 115.
- Mahrez Mohand, *La notion de livraison en droit maritime*, El watan, jeudi 25 décembre 1997.
- Andrée Chao, *La condition juridique du destinataire*, B.L.T, 3 avril 1995.
- Andrée Chao, *Livraison maritime, une notion fixe dans un espace variable*, B.L.T, n. 2574, 4 juillet 1994, p. 516 et 517.
- René Rodière, *La nature juridique de la faute d'arrimage*, Rev. De droit français commercial, maritime et fiscal, janvier/février 1972, p. 1 et 2.
- Victor- Emmanuel Bokalli, *Crise et avenir du connaissement*, Rev. D.M.F, 1998.

## الفهرس

آية قرآنية

اهداء

شكر

01.....	المقدمة
13.....	الباب الاول :عوامل تحديد مجال عقد البحري
15.....	الفصل الأول: العوامل التي تحدد بداية مجال عقد النقل البحري
17.....	الفرع الأول: التكفل بالبضاعة
17.....	المبحث الأول: التكفل بالبضاعة مرحلة من مراحل تنفيذ عقد النقل البحري
18.....	المطلب الاول : المرحلة التي ينجزها الشاحن
31.....	المطلب الثاني: المرحلة المنجزة من قبل الناقل
35.....	المبحث الثاني: التكفل بالبضاعة كعامل محدد لبداية مجال عقد النقل البحري
35.....	المطلب الاول : التحديد الاتفاقي لوقت التكفل بالبضاعة
36.....	اولا. بالنسبة للتشريع الجزائري والتشريع الفرنسي
37.....	ثانيا: بالنسبة لاتفاقية هامبورج وروتردام
39.....	المطلب الثاني: التحديد القانوني لوقت التكفل بالبضاعة
39.....	اولا. بالنسبة للتشريع الجزائري والفرنسي
42.....	ثانيا. بالنسبة لاتفاقية هامبورج وروتردام
44.....	الفرع الثاني شحن البضاعة
45.....	المبحث الأول: شحن البضاعة كمرحلة من مراحل تنفيذ عقد النقل البحري

المطلب الاول: طبيعة الالتزام بشحن البضاعة وآليته.....	45
اولا. طبيعة الالتزام بشحن البضاعة.....	45
ثانيا. آليات شحن البضاعة.....	47
المطلب الثاني: العمليات المرتبطة بشحن البضاعة.....	48
اولا. الالتزام برص البضاعة والمعايير المعتمدة في ذلك.....	48
ا- الالتزام برص البضاعة وطبيعته.....	48
ب- المعايير المعتمدة في رص السلع.....	50
ثانيا. الرص على السطح.....	55
ا-حالات الرص على السطح الشرعي.....	55
ب-آثار الرص على السطح.....	57
المبحث الثاني: دور عملية الشحن في تحديد بداية مجال عقد النقل البحري.....	61
المطلب الاول: دور عملية الشحن في تحديد بداية مجال عقد النقل البحري في التشريع الجزائري واتفاقية بروكسل.....	62
اولا. بالنسبة للتشريع الجزائري.....	62
ثانيا: بالنسبة لاتفاقية بروكسل.....	63
المطلب الثاني. دور عملية الشحن في تحديد بداية عقد النقل البحري في التشريع الفرنسي.....	66
الفصل الثاني: العوامل التي تحدد نهاية مجال عقد النقل البحري.....	67
الفرع الأول: تفريغ البضاعة.....	68
المبحث الأول: تفريغ البضاعة مرحلة من مراحل تنفيذ عقد النقل البحري.....	68
المطلب الاول: مفهوم التفريغ ومراحله.....	68
اولا. مفهوم التفريغ.....	68



69	.....	ثانيا. مراحل التفريغ.
70	.....	المطلب الثاني. طبيعة الالتزام بالتفريغ وعوائقه.
70	.....	اولا . طبيعة الالتزام بالتفريغ.
71	.....	ثانيا. عوارض عملية التفريغ.
73	.....	المبحث الثاني: دور عملية التفريغ في تحديد نهاية مجال عقد النقل البحري.
		المطلب الاول. دور عملية التفريغ في تحديد بداية مجال عقد النقل البحري في
74	.....	التشريع الجزائري واتفاقية بروكسل.
		المطلب الثاني. دور عملية التفريغ في تحديد بداية مجال عقد النقل البحري في ظل
78	.....	التشريع الفرنسي.
79	.....	الفرع الثاني: تسليم البضاعة.
79	.....	المبحث الأول: تسليم البضاعة مرحلة من مراحل تنفيذ عقد النقل البحري.
79	.....	المطلب الاول: مفهوم التسليم ومراحله.
79	.....	اولا- مفهوم التسليم.
84	.....	ثانيا- مراحل التسليم.
93	.....	المطلب الثاني: صاحب الحق في تسليم البضاعة.
94	.....	اولا- تحديد المرسل اليه.
97	.....	ثانيا- المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري.
99	.....	المبحث الثاني: دور عملية التسليم في تحديد نهاية مجال عقد النقل البحري.
100	.....	المطلب الاول: التحديد الاتفاقي لوقت تسليم البضاعة.
100	.....	اولا- بالنسبة للمشرع الجزائري والفرنسي.
102	.....	ثانيا- بالنسبة لاتفاقية هامبورج.
103	.....	ثالثا- بالنسبة لاتفاقية روتردام.

المطلب الثاني: التحديد القانوني لوقت عملية تسليم البضاعة.....	104
اولا- بالنسبة للمشرع الجزائري والفرنسي.....	104
ثانيا- بالنسبة لاتفاقية هامبورج.....	106
ثالثا- بالنسبة لاتفاقية روتردام.....	106
<b>الباب الثاني: غاية عقد النقل البحري.....</b>	<b>108</b>
الفصل الأول: نقل البضاعة.....	109
الفرع الأول: وسيلة النقل.....	110
المبحث الأول: الالتزام بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري.....	111
المطلب الاول: مضمون الالتزام بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري.....	111
اولا- مفهوم صلاحية السفينة لتنفيذ عقد النقل البحري.....	112
ثانيا- التدابير التي يلتزم بها الناقل باتخاذها لجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري.....	113
المطلب الثاني: طبيعة الالتزام بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري.....	120
اولا- معيار تقدير مدى التزام الناقل بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري ونطاقه الزمني.....	121
ثانيا- قيام الناقل بجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل البحري سبب لاعفائه من المسؤولية.....	126
المبحث الثاني: تغيير السفينة.....	129
المطلب الاول: استبدال السفينة.....	129
اولا- استبدال السفينة حق للناقل وواجب عليه.....	129
ثانيا- الشروط التي يجب توافرها في السفينة التي تحل محل السفينة المستبدلة.....	132
المطلب الثاني: مسافة البضاعة.....	133

- 134.....اولا- مسافنة البضائع واجب على الناقل وحق له
- 136.....ثانيا- نتائج مسافنة البضائع
- 143.....الفرع الثاني: شروط الرحلة
- 143.....المطلب الأول: الطريق
- 144.....المطلب الاول: الطريق الواجب الإلتباع
- 144.....اولا- تحديد الطريق الواجب الاتباع
- 146.....ثانيا- طبيعة التزام الناقل بالطريق الذي يجب ان يسلكه
- 147.....المطلب الثاني : تغيير الطريق
- 147.....اولا- مفهوم تغيير الطريق
- 148.....ثانيا- اثر تغيير الطريق في تحديد مسؤولية الناقل البحري
- 160.....المبحث الثاني: المدة التي تستغرقها الرحلة وواجب العناية بالسلع
- 160.....المطلب الأول: المدة التي تستغرقها الرحلة البحرية
- 161.....أولا: تحديد المدة الزمنية التي يقوم الناقل خلالها بنقل السلع
- 164.....ثانيا: مسؤولية الناقل البحري عن تأخره في تسليم السلع
- 168.....المطلب الثاني: العناية بالبضاعة
- 168.....اولا- الطبيعة القانونية للالتزام الناقل بالاعتناء بالسلع
- 170.....ثانيا- درجة العناية التي يجب على الناقل او يوليها بالبضاعة
- 172.....الفصل الثاني: أجرة النقل
- 174.....الفرع الأول: النظام القانوني للالتزام بدفع أجرة النقل
- 175.....المبحث الأول: الوفاء باجرة النقل
- 175.....المطلب الاول: تحديد الشخص المدين باجرة النقل

- 175.....اولا- دفع اجرة النقل في ميناء الشحن
- 180.....المطلب الثاني : تحديد أجره النقل
- 180.....اولا- كيفية تحديد اجرة النقل
- 182.....ثانيا- مقدار اجرة النقل
- 187.....المبحث الثاني: ضمانات استقاء أجره النقل
- 188.....المطلب الاول : ضمان البضائع لأجره النقل
- 188.....اولا – ايداع البضاعة وبيعها
- 191.....ثانيا- حق الامتياز
- 193.....المطلب الثاني: ضمان الشاحن لدفع أجره النقل
- 193.....اولا- تفسير ضمان الشاحن لدفع اجرة النقل
- 194.....ثانيا – ضمانات الناقل لاستقاء اجرة النقل من الشاحن
- 195.....الفرع الثاني: مدى استحقاق أجره النقل
- 196.....المبحث الأول: اثر الحوادث البحرية على أجره النقل
- 196.....المطلب الاول: حالة استحقاق أجره النقل
- 196.....اولا- الخسائر المشتركة
- 197.....ثانيا- الاسعاف البحري
- 200.....المطلب الثاني: حالة عدم استحقاق أجره النقل
- 200.....اولا- اعفاء الشاحن من دفع اجرة النقل
- 201.....ثانيا- اتفاق الناقل والشاحن على دفع اجرة النقل ايا كانت الحوادث
- 202.....المبحث الثاني: اثر تنفيذ عقد النقل البحري على أجره النقل
- 202.....المطلب الاول: حالة استحقاق أجره النقل

202.....	اولا- تضرر البضائع وفقدانها
205.....	ثانيا- مسافنة السلع
205.....	المطلب الثاني: حالة عدم استحقاق أجرة النقل
206.....	اولا- الاخلال بالالتزامات المينائية
206.....	ثانيا- الاخلال بالالتزامات البحرية
209.....	خاتمة

المصادر

الفهرس

## ملخص

عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين اذ يرتب التزامات في ذمة كل طرف ، والذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة من ميناء لآخر عبر البحر مقابل اجرة يدفعها الناقل،

نظرا لطبيعة عقد النقل البحري بوصفه من عقود الاذعان ، ونظرا لطبيعة الوسط الذي ينفذ حاول المشرع التوفيق بين مصلحة الناقل والشاحن فيه وخطورة عمليات المناولة المينائية الشاحن بترك نوع من الحرية للأطراف في الاتفاق على بعض البنود اذ يخضع عقد النقل البحري كباقي العقود لمبدأ سلطان الارادة اي لاتفاق الطرفين كتحديد اجرة النقل ، تحديد مدة النقل، الطريق، الا انه تدخل المشرع وحاول تقييد هذه الحرية حتى يحمي الشاحن من مثلا على إلزام الناقل بشحن البضاعة، وتفريغها والعناية بها وتحميله تعسف الناقل كنصه مسؤولية الخسائر والاضرار التي تلحق البضاعة اثناء تنفيذ عملية الشحن والتفريغ.

اذ حدد المشرع الجزائري نطاق مسؤولية الناقل البحري منذ التكفل بالبضاعة الى غاية تسليمها للمرسل اليه او ممثله القانوني ، بمعنى انه ترك لطرفي عقد النقل البحري الحرية في تحديد وقت التكفل بالبضاعة ووقت تسليمها ، الا انه قيده هذه الحرية بالزام الناقل بشحن البضاعة وبتفريغها اي انه لا يمكن تأخير عملية التكفل بالبضاعة لما بعد عملية الشحن ولا يمكن التعجيل بعملية التسليم قبل تفريغها.

## الكلمات المفتاحية:

سند الشحن؛ السفينة؛ شحن؛ التفريغ؛ المناولة المينائية؛ مسافنة؛ الناقل؛ الشاحن المرسل إليه؛ أجرة النقل.

نوقشت يوم 08 مارس 2012