



ة وه

ي

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص

:

على ضوء المعاهدات الدولية

_____ :

_____ تقديم :

يهاب عينا

.

.

-
- | | | |
|-----------|-----------------------------------|---------------|
| رئيس | أستاذ التعليم العالي بجامعة وهران | - |
| مشرف | أستاذ التعليم العالي بجامعة وهران | - |
| عضو مناقش | أستاذ التعليم العالي بجامعة وهران | - زعنون فتيحة |
| | أستاذ التعليم العالي بجامعة وهران | - ناصر فتيحة |

السنة الجامعية: 2013/2012

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

يريكم آياته ،

":
ن في ذلك لأيات لكل صبار شكور".

و قال أيضاً: " الله الذي سخر لكم البحر لتجرى الفلك فيه بأمره و لتبتغوا من فضله و لعلمكم
."

الإهداء

أهدى ثمرة جهدي حبيبين ولاهما لما حظيت بهذا
العزيز و إخوتي الكرام و الذين كان لهم الفضل الكبير في تقديم يد العون طيلة فترة
إنجازي هذ و لو القليل من درجة العلم لعلها
من يكون بحاجة إليها.

يجب أن ينال منه الشكر، و في البداية

تخطى المصاعب التي واجهتني في درب الحياة

لأصل إلى غايتي، كما أوجه كلمات الإمتنان و جزيل الشكر إلى الأستاذة

أحسن وجهه و

بالعون و النصيحة ، دون أن أنسى جميع زملائي في دفعة ماجستير القانون البحري و كذا

كلية الحقوق و أي شخص ساعدني في إنجاز هذا العمل .

باللغة العربية:

. . . :
الغرفة التجارية البحرية للمحكمة العليا الجزائرية.

معاهدة بروكسل: إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بع
.1924/08/25

إتفاقية هومبورغ: إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع
.1978/03/31

تفافية الأمم
أو جزئياً عتمدة من قبل الجمعية للأمم المتحدة بتاريخ 2008/12/11.
لياً

باللغة الفرنسية:

DESS : Diplôme des etudes supérieures spécialisées.

يعتبر النقل من أهم صور الإستغلال التجاري للبيئة البحرية ، و يعد نقل البضائع بصفة عامة عصب حركة تداول الثروات ، و من الضروري نقل الأشياء من مكان إلى آخر حتى يتم إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة ، إذ يعد نقل البضائع بحراً السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية ، الأمر الذي يفسر الإهتمام التشريعي بامه و طياً أو دولياً.

و لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع إلا في وسيلة تنفيذه ألا و هي السفينة ، تلك المنشأة البحرية التي تجوب البحار في قطار و الفصول مما يعرضها لمخاطر جسيمة ، الأمر الذي يفرض تنظيم أحكام عملية النقل البحري و محاولة التوفيق بين تشجيع الإستثمارات في مجال التجارة البحرية ، و في وجوب توفير الحماية للشاحنين.

و يعبر عقد النقل البحري عن علاقة بين منتج لخدمة و مستهلك لها ، على أساس أنه يربط بين الناقل البحري مقدم خدمة النقل ، و الشاحن متلقى الخدمة أو مستهلكها. (1)

و منه فإن عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً معلوم ، و يتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة ، و الشاحن من جهة أخرى.

فيلتزم الناقل بنقل البضاعة بحراً ، و الغالب أن يكون مجهزاً للسفينة التي تنقل عليها

أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل ، و قد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه ، كما لو أرسل محل تجاري منتجاته إلى أحد فروعه في الخارج.

بيد أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بإسم المرسل إليه ، و للمرسل إليه حق خاص مباشر تجاه الناقل للمطالبة بالبضاعة. (2)

1 / محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، 2003، دارالجامعة الجديدة، 111 112.

2 / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، طبعة 1994 199 200.

الجدير بالذكر أن عقود النقل البحري لا تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية ، الأمر الذي جعل الناقلين يستغلون الموقف عن طريق تضمينهم هذه العقود لشروط تتفق مع مصالحهم ، و بوجه خاص الشروط التي تهدف إلى إعفائهم من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها ، خاصة شروط الإهمال بما فيه من إهدار فاعلية التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ، حتى سار الفكر حينئذ بأن تنفيذ عقد النقل البحري كان رهناً بمشئ الناقل.

أدى تعسف الناقلين الشاحني
العديد من معاه ية الهدف منها تحقيق بين مصالح الناقلين و مصالح الشاحنين الأمر بمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات 25 1924 ، بحيث يرجع الهدف من إنشائها مواجهة شروط الإعفاء من المسؤولية خاصة شرط الإهمال.

تطبيق هذه المعاهدة عيوب عديدة خاصة فيما يتعلق بحالات حرمان الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته ، و التحديد الدقيق لنطاق سريانها علاوة الشحن بالحاويات و إعادة النظر في الحدود العليا للتعويض لهذا وضع بروتوكول سمي بقواعد فيسبي و تم التوقيع عليه بتاريخ 1968/02/23 عليه في 1979/12/21.

و رغم وجود كل هذه التعديلات إلا أنها لم تكفل الحماية المطلوبة لمصالح الشاحنين ، إذ ظل الناقلون قادرين على الإفلات من المسؤولية مستخدمين شروط الإعفاء و الدفع التي تضمنها الب بدأت الجهود الدولية من جديد و سمرت عن توقيع إتفاقية الأمم واعد ه 1978/03/31 و قد أصبحت هذه الإتفاقية نافذة دولياً 1992/11/01.

هذه الإتفاقية الأخيرة على إستمرار معاهدة بروكسل لسنة 1924 شرط ألا تزيد مدة تطبيق هاتين الإتفاقيتين على خمس سنوات بعدها لا يصبح نافداً إلا إتفاقية هومبورغ و أهم ما إستحدثته هذه الإتفاقية هي جعل مسؤولية (1) .

للتطورات الإقتصادية و التكنولوجية ، فقد إستلزم الأمر إعادة النظر في صياغة إتفاقية الأمم المتحدة

المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً
2002 2008 اعتمادها من قبل الجمعية العامة بتاريخ 11 12 2008.

عالم النقل البحري مر بمراحل مختلفة شهدت إنشاء عدة
يات دولية به ي مليات النق ري ، منها معاه
و البروتوكولات المعدلة لها و كذا إتفاقية هومبورغ و آخرها الإتفاقية الجديدة المسماة
لب جديد من أجل تنظيم التجارة البحرية الدولية
بصفة عامة ، و نقل البضائع عن طريق البحر بصفة خاصة و ذلك بهدف مواكبة التطور
ي و الإقتصادي و إدخال وسائل الإتصال الحديثة.

و عليه ففي ظل أحكام المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع ما هي
المسؤولية التي تقع على عاتقه نتيجة الإخلال بأحد هذه
ي يتض تحقيق الغاي ن إنشاء هذه المعاهدات الدولي
و محاولة توحيد أحكامها

إجابة على هذه الإشكالية إرتأينا إنتهاج موضوع رسالتنا في الخطة التالية:

الفصل التمهيدي: نشأة الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع.
: الإلتزامات الأصلية المقررة للشاحن.
: الإلتزامات الإضافية المقررة للشاحن.

الفصل التمهيدي:

نشأة الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع

ظهرت الحاجة الم إلى تقنين أحكام الملاحة البحرية يسهل تطبيقها عن طريق إدراجها في جملة المعاهدات الدولية ، كما أدى تعسف الناقلين و إذعان الشاحنيين إلى إبرام هذه المعاهدات الدولية من أجل إعادة التوازن بغية حماية الطرف الضعيف. (1)

من الشاحن نتيجة إملاء شروطه في العقد خاص تلك الرامية ن المسؤولية أو تحديدها، لدى حاول الشاحنون الدفاع ع مصالحه بطلب إصدار تشريع ينص على إبطال هذه الشروط. (2)

نه ظهرت المحاولا العديدة في توحيد بعض أحكام النقل البحري ضمن عاهدات دولية من بينها معاهدة بروكسل لسنة 1924 و البروتوكولات المعدلة لها تفاقية هومبورغ وصولاً

1 / / 314. تاريخ أحمد بريري،

2 / / عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص25.

أساس نشأة معاهدة و البروتوكولات المعدلة لها

أحكام المسؤولية إلى صراع طويل بين الناقلين والشاحنين فكان الناقلين كبيرة أباحت لهم وضع شروط تعفيهم من المسؤولية أهمها شروط الإهمال أبيض أن يشترط عدم المسؤولية عن أخطاء مساعديه البحريين حتى العمدية لك أصبح تنفيذ مرهوناً بمشيد برزت شكوى الشاحنين. (1)

كما أن ملاك السفن الذين كانوا يحتكرون عمليات النقل حاولوا دائماً الإبقاء على الوضع السائد الذي كان يخدم مصالحهم ، و لأن الولايات المتحدة الأمريكية كانت في هذه الأثناء اظيل الدول الأجنبية لمباشرة عمليات النقل ، المستوردين و المصدرون الأمريكيون من شروط الإفاء التعسفية المدرجة في سندات الشحن ، و لهذا ضغطوا على دولتهم لسن تشريع يحمي مصالحهم.

أحد أعضاء الكونكرس و هو السيناتور " Michael Harter " 1893/02/13 ، و حمل هذا القانون إسم واضعه إذ أطلق عليه " هارتر أكت " . (2)

يعتبر هذا القانون الشاحنين الناقلين نص على عدم صحة أي شرط يدرج في سند الشحن يقضي بالإعفاء من المسؤولية تماماً الإهمال أو الخط في شحن البضائع و المحافظة عليها أو عند تسليمها.

غير أن هذا الأخير منح للناقلين إعفاء ق أي منها إلى إعفاء الناقل من المسؤولية مة البحرية الدولية (3) من الرجوع إليها و اعتمادها في إتفاقيات النقل لكنها ظلت قواعد ضعيفة الأهمية بسبب أن اعتمادها مرهون بإدارة الأطراف لدى ظهرت ضرورة في تجسيد ه م و تقنينها في إتفاقيات دولية.

1 / لطيف جبر كومانبي، القانون دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 118.

2 / هشام فرعون، القانون البحري، طبعة سنة 1975 1976 228.

3 البحرية الدولية في سنة 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون و تبادل المعلومات الفنية المتعلقة

معاهد

معاهدة هي قواعد لاهاي التي تم تقريرها في المؤتمر الذي عقد في لاهاي في 13 03 1921، إلا أن هذه القواعد لم تكن أكثر من سند شحن نموذجي إذ يمكن لذوي الشأن تحرير سنداتهم على غرارهم تلق قواعد لاهاي النجاح الذي كان منتظراً منها بسبب عدم إلزاميتها ، و لذلك بدأ التفكير يتجه نحو ضرورة وضع اتفاقية دولية تكون أحكامها ملزمة .

1922 إنعقد مؤتمر في بروكسل لمناقشة مشروع الاتفاقية الخاصة بالإميازات البحرية ، و مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية مالك السفينة ، و عرض على المؤتمر مشروع إتفاقية ثالثة تتعلق بالنقل البحري بموجب و الملاحظ أن هذا المؤتمر وافق على مشروع هذه الإتفاقية الأخيرة ، و لكنه إرتأى ضرورة تنقيح الضياغة الواردة بها و لذلك عمد إلى تعيين لجنة أوكلت لها هذه المهمة.

تاريخ 25 1924 عقد مؤتمر آخر بمدينة بروكسل تم فيه الموافقة على مشروع الإتفاقية كما صاغته اللجنة و حملت هذه الإتفاقية إسم إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي تكاد تكون نقلاً حرفياً لقواعد لاهاي 1921 و نظراً للطابع الإنجليزي الذي طغى على هذه المعاهدة ، تباطت الدول غير الأنجلوسكسونية في التصديق عليها لأن هذه الأخيرة كانت تبحث في تشريعاتها عن المقصود بالعبارات الواردة بالإتفاقية.

نجلترا باب التصديق عليها في سنة 1930 (1)، و وقعت على هذه المعاهدة التي تمثل حمولة سفنها ثلثي حمولة السفن في العالم، و من بين الدول العربية التي صادقت على هذه المعاهدة الجزائر في سنة 1964 (2)، غير أن هناك دول عربية لم تنظم للمعاهدة لكنها حكماها في معظم قوانينها الوطنية.

1 / محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية لحقوق، جامعة وهران، سنة 1985 05.

2 64 70 و المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأ 25 1924 .
1964/04/07 29 429 و صادقت عليها الكويت بموجب قانون رقم 21 1969 ، كما صادقت سوريا في 01 1974 المعدل للمعاهدة طبقاً 12 01 من البروتوكول إذ يعتبر هذا التصديق بمثابة إنضمام للمعاهدة بتعديلاتها ، و لبنان بتاريخ 19 جويلية 1975.

أما بريطانيا فقد نصوص المعاهدة و هي و جعلت منها قانو

“ Carriage of goods by sea act “ 1924 ، إلا أنه أصبح
1925 ثم صادقت على المعاهدة في 02 جويلية
1930.

الولايات المتحدة الأمريكي 1936

“ carriage of goods by sea” تبنت فيه نصوص معاهدة بروكس

الطيفة ثم إنضمت إلى المعاهدة بتاريخ 29 06 1937

صادقت على معاهدة بروكس 09 04 1936. (1)

و تنطبق هذه المعاهدة على النقل الدولي دون ا
إلى المعاهدة فقط أو إذا إتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكام المعاهدة أو ما
يعرف " " غير أن هذه المعاهدة لا تسري على النقل ب
الإيجار إنما

معاهدة بروكسل تنظيم مسؤولية الناقل بحيث منع

ي ي ي ها التي كانت عليها في السابق، و حددت
الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية كحالة عدم صلاحية السفينة و في حالة القوة
القاهرة الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة
عمليات الإنقاذ البحري التي يقوم بها الربان و بهذا تكون هذه المعاهدة قد جعلت
الإستثنائية لإعفاء الناقل من المسؤولية عن تلف أو هلاك . (2)

عاشت هذه المعاهدة في هدوء ما يقارب أربعين سنة، فقدمت خلالها خ جليلة للنقل
البحري، و كان أول هجوم وجه ضد هذه المعاهدة بعد صدر حكم من مجلس اللوردات في
إنجلترا في قضية riverstone meat co.ltd.v.laneshire shipping co.ltd
ة بقضية muncaster castle إذ تم فيها الحكم على أحد المجهزين الإنجليز
بتعويض أضرار ترجع إلى عيب في سفينته ، على أساس أن هذا العيب لا يدخل
مجموعة العيوب الخفية لتي تعفى الناقل من المسؤولية في مفهوم هذه المعاهدة.

قد أثار حكم مجلس اللوردات لدى المجهزين الإنجليز حملة عنيفة لمراجعة المعاهدة، إلا أن هذه الحملة توقفت بعد أن قوبلت بمعارضة دولية، و رغم ذلك فإن الدعوة إلى مراجعة المعاهدة لم تتوقف. الظهور آراء تنادي بأن المعاهدة تتطوى على عدة طاء من بينها عدم تحديد نطاق تطبيقها على وجه الدقة. (1)

و نتيجة لضغط الدول الشاحنة التي تضررت كثيراً من تعسف الناقلين في بهدف من المسؤولية خصوصاً بوجود الحالات الإستثنائية للإعفاء من المسؤولية التي قررتها هذه المعاهدة ، ساعدت هذه المطالب في تعديل معاهدة بروكسل.

مركز الشاحن في معاهدة بروكسل:

من الملاحظ بأن هذه المعاهدة لم تتطرق في نصوصها إلى أي تعريف للشاحن الذي يعد طرف أصلي في عقد النقل البحري، و رغم أن هذه المعاهدة كانت السبابة في مجال النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر على غرار الإتفاقيات الدولية الأخرى، إلا أنها شارة للإلتزامات الشاحن و كذا مسؤوليته.

03 05 : "يعتبر

الشاحن ضامناً وقت الشحن قبل الناقل عن صحة العلامات و العدد و الكمية و الوزن حسب البيانات التي قدمها ، و على الشاحن أن يعوض الناقل عن الهلاك و التلف و المصاريف الناشئة أو المسببة عن عدم صحة هذه البيانات ، و حق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته و تعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير ."

04 في فقرتها 02 على الحالات التي لا يسأل فيها الناقل أو السفينة

عن هلاك أو تلف البضائع، و من بين هذه الحالات المعفية للناقل عدت هذه الفقرة في بند "مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية التغليف و عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات أو أي عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.

و قد تم إعفاء الشاحن من المسؤولية في ذات المادة **03**
بعدم مسائلة الشاحن عن الهلاك أو التلف اللاحق بالناقل أو بالسفينة و الذي ينشأ أو ينتج من
أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاح
ه أو إهمال ه أو ع ه
مستخدميه أو خطئهم.

03 04 التصريح الكاذب للشاحن من إعفاء الناقل البحري من

المسؤولية. (1)

تصاعدت المطالبة مرة أخرى لضرورة إنشاء معاهدة جديدة ترمي إلى تعديل
تغيير قواعد المسؤولية في نقل البحري للبضائع
أساليب النقل وحجم البضائع المنقولة.

عدلت معاهدة بروكسل في البروتوكولين 1968 1979 خاصة فيما يتعلق
بتحديد المسؤولية و تعيين العملة المستخدمة في هذا التحديد. (2)

وتوكولات المعدلة لمعاهدة بروكسل

كشف التطبيق العملي لمعاهدة بروكسل لسنة 1924 عن عيوب فيها، مما إستلزم إعادة
النظر في نصوصها ، و إنتهى الأمر إلى تعديلها أكثر من مرة حتى تساير التطور
الإقتصادي للنقل البحري و إستغلال السفينة.

- البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لسنة 1968

ر وقت طويل و نتيجة لشروط نهضة التجارة البحرية العالمية و ظهور
متعاقدين جدد للتعامل في هذا القطاع، إرتأت الحاجة إلى تعديل بعض قواعد بروكسل لسنة
1924، و تم ذلك عن طريق بروتوكول سمي ب "قواعد فيسبي" .

1- jean-charles.Vincent , " Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur », Centre
de droit maritime et des transports, Memoir année universitair 2006-2007, page 14 et 15.

2 / لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 119.

البحرية عقد مؤتمر في ريجيكا بيوغسلافيا سنة 1959
الدولية قراراً يتعلق بالمادة العاشرة من معاهدة بروكسل المتعلقة بنطاق تطبيقها، ففتحت
ن مراجعة المعاهدة جزء هام من أعمال المؤتمر الذي عقد
في إستكهولم بالسويد سنة 1963 لهذا الأمر قد أصدر المؤتمر قراره النهائي في فيسبي
يطلق على هذه التعديلات إسم قواعد فيسبي. (1)

23 فيفري 1968 التوقيع على البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل ، عرفت
قواعده بقواعد فيسبي، و قد أصبح هذا البروتوكول نافداً إعتباراً من تاريخ 23 1977
، و لم توقع عليه لحد اليوم سوى 20 . (2)

و قد تضمن هذا البروتوكول سبعة عشرة مادة تم من خلالها تعديل بعض المواد التي
تبنتها معاهدة بروكسل لسنة 1924 منها المادة الثالثة و الرابعة و التاسعة و العاشرة، و لعل
أهم تعديل جاء به هذا البروتوكول هو أ 5 منه التي نصت على إلغاء 10
من معاهدة بروكسل و توسيع نطاق تطبيق هذه المعاهدة.

فأصبحت تسري أحكام معاهدة بروكسل طبقاً لبروتوكول فيسبي على كل سند شحن
خاص بنقل البضاعة بين دولتين مختلفتين مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل
أو المرسل إليه أو أي شخص آخر يهمله الأمر إذا كان سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة
، أو يكون النقل من ميناء دولة متعاقدة أو أن يشترط في العقد المبين أو الثابت في سند
الشحن أو يفرض قانودن أية دولة مة أو تحكم العقد بتطبيق قواعد هذه الإتفاقية و هذا
ما يع " " (3).

12 / 1

10 / 2

3-pierre –paul Gacon, « les transports internationaux de marchandises par mer non soumis
aux regles de la haye-visby »,DESS,session 2004,page6.

أما في مجال نقل الحيوانات الحية و الذي يعتبر عملية خطيرة على أساس أن مثل هذا النقل يحتاج لعناية كبيرة إلى غاية تحويلها لمكان المقصد، إستثنت كلاً من معاهدة بروكسل و بروتوكول فيسبي تطبيق قواعدها على مثل هذا النقل ، رغم أن بعض القوانين الوطنية ص لنقل الحيوانات الحية.

- أما بخصوص النقل على السطح و رغم إستثناءه من مجال تطبيق كلاً من معاهدة بروكسل و بروتوكول فيسبي إلا أن هذا النقل يصبح جائزاً إذا ما توفر شرطان هما :
- أولهما وجود إتفاق بين الناقل و الشاحن في سند الشحن من أجل النقل على السطح.
- ثانيها بعد هذا الإتفاق يجب أن تشحن البضائع على السطح طيلة الرحلة البحرية.

عملياً يحصل قرار الشاحن في النقل على السطح في آخر الوقت ، لدى إعتاد الناقل على إدراج شرط في سند الشحن يسمح للربان بالشحن على السطح دون الرجح
حة هذا الشرط فأحياناً أجاز العمل به ، و أحياناً أخرى رفضه.
و في حالة ما إذا كان القانون المطبق على سند الشحن لا يتضمن أية أحكام بخصوص
الشحن شرط يعفيه من المسؤولية. (1)

قر هذا البروتوكول بالحالات الإستثنائية للإعفاء من مسؤولية الناقل،
إليه بإخطار الناقل عن الهلاك أو التلف غير الظاهر في أجل 07 أيام.

و قد وضع هذا البروتوكول قواعد جديدة لتحديد المسؤولية، فنص على حد مزدوج
لمسؤولية الناقل قدرها ب 10.000 فرنك ذهب عن كل طرد أو وحدة كحد أعلى
للتعويض أو 30 فرنك للكيلو أيهما أكبر، كما أضاف فقرة تطرق فيها للتعريف بمصطلح

كما نص البروتوكول على حرمان الناقل أو وكيله من حق التمسك بتحديد المسؤولية
ن فعل أو إهمال من هذا التابع أو الوكيل سواء بقصد إحداث
الضرر أو بعدم الإكتراث مع علمه بإحتمال وقوع الضرر(2) و هو الخط الذي يطلق عليه
" الذي لا يغتفر".

1-pierre –paul Gacon,op.cit,page63.

2 البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل المؤرخ في 23 فيفري 1968 .05

1968 على بداية سريانه بعد ثلاثة أشهر
منها على الأقل لدول الحمولة الكلية لكل

13 01

من إيداع عشرة وثائق تصديق
منها تبلغ تزيد مليون طن.

من البديهي أن لا يرتبط بالبروتوكول إلا الدول التي صادقت أو إنضمت إليه، علماً
ول له معاه

و ذلك بالنسبة للدول التي لم تنظم لمعاهدة 1924 12

معاهدة ، في تطبيق المعاهدة
حكم العلاقات فيما بينها و في علاقاتها بالدول التي صادقت على المعاهدة و البروتوكول.
(1)

- البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لسنة 1979

نتيجة لأهمية النقل البحري في المجال الدولي و ضرورة مسابته للتطور الإقتصادي،
ظهرت الحاجة الملحة إلى تعديل أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924
21 ديسمبر 1979.

و قد أقر هذا البروتوكول نفس القواعد التي أتى بها التعديل الأخير لمعاهدة بروكسل
المعروف بإسم بروتوكول فيسبي لسنة 1968 ، غير أن الفرق الوحيد بينهما يكمن في
تعديل المادة 04 05 -- 1979.

04 05 - - لى ما يلي: " في حالة ما إذا لم يتم التصريح
بطبيعة و قيمة البضائع من طرف الشاحن قبل شحنها ، و بأن هذا التصريح لم يتم تدوينه
في سند الشحن ، فالناقل مثله مثل السفينة لا يكونون بأي حالة مسؤولين عن هلاك أو تلف
البضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل 666.67 وحدة حسابية لكل طرد
2 وحدة حسابية للكيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة
أيهما أكبر ". (2)

13 / 1

2 بروتوكول معاهدة بروكسل 21 ديسمبر 1979 04 05

و يتضح من هذه الفقرة بأنه تم تعديل قيمة التعويض عن الأضرار و الخسائر اللاحقة بالبضائع في حالة ما إذا لم يتم التصريح بطبيعتها و قيمتها من طرف الشاحن في سند قبل القيام بعملية شحن هذه البضائع ، ليصل هذا التعويض حسب هذا 666.67 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة دون أن يلتزم الناقل أو السفينة بما يزيد عن هذا المبلغ.

في حين أن معاهدة بروكسل نصت في 04 05 على ما يلي: " لا يلزم أو السفينة ، في أي حال من الأحوال ، بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل الشحن و أن يكون هذا البيان قد دون في سند الشحن ". (1)

و قد سبق تعديل قيمة التعويض المقررة في معاهدة بروكسل بموجب بروتوكول فيسبي 04 05 : " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة حسابية أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر ، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة و قيمتها قبل ". (2)

إلا أن قيمة التعويض التي أتى بها بروتوكول فيسبي عدل مرة ثانية من قبل البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لسنة 1979.

1979 04 بأن الوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص ، و الذي يتم تحديدها من قبل صندوق النقد الدولي ، و تحسب هذه القيمة بالعملة الوطنية لكل دولة طرف في صندوق النقد الدولي طبقاً لطريقة التقدير المتبعة من قبل صندوق النقد الدولي ، أما إذا كانت دولة غير طرف في هذا الصندوق فتحسب هذه القيمة بالكيفية التي تحددها هذه الأخيرة.

1 معاهدة بروكسل، المادة 04 05 - - .

2 البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل المؤرخ في 23 فيفري 1968 04 05 - - .

حوال إذا ما كنت دولة ما غير طرف في صندوق النقد الدولي ، و لا يسمح تشريعها بتطبيق الأحكام المعروفة في وقت المصادقة على بروتوكول 1979 إليه أو أيضاً بكل وقت التصريح بأن تحديد المسؤولية المعروف في المعاهدة و المطبقة فوق إقليمها تكون محددة بالطريقة التالية:

- فيما يتعلق بقيمة 666.67 وحدة حسابية المشار إليها في هذه الفقرة من المادة المعدلة 10.000 .

- فيما يتعلق بقيمة 2 وحدة حسابية المشار إليها في نفس الفقرة تحدد ب 30 .

- 65.5 ميلغرام من الذهب بدرجة نقاوة 900 .

و قد قرر هذا البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل بأنه لا يحق للناقل و لا السفينة من من تحديد المسؤولية إذا أثبت بأن الضرر نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر ، أو عن عدم ترو منه مع علمه بإحتمال حدوث الضرر.

غير أنه يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى آخر يختلف عن الحد المنصوص عليه في ذات الفقرة ، بشرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من الحد الأقصى المحدد في البند السالف الذكر.

إلا أن الناقل أو السفينة لا يسأل بأي حال عن التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها (1) .

و نخلص من هذا المبحث أن معاهدة بروكسل و بروتوكوليها سعت في محاولة تقنين و توحيد بعض القواعد القانونية في مجال النقل البحري للبضائع ، فمنعت الشروط الإتفاقية المعفية من مسؤولية الناقل ، إلا أنها حددت بعض الحالات الإستثنائية التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية كحالة عدم صلاحية السفين ن أو العي و غيرها ، هذا ما أدى إلى إختلال التوازن بين مصالح كلاً من الناقل و الشاحن ألزم إنشاء معاهدات دولية أخرى.

1 بروتوكول معاهدة بروكسل المؤرخ في 21 ديسمبر 1979 04 05.

تجسيد الإتفاقيات اللاحقة لمعاهدة بروكسل

رغم ما حققته معاهدة بروكسل و بروتوكولاتها تضيق الهوة بين مصالح الشاحنين الناقلين إلا أنها لم تكسب رضا الجميع خاصة الدول النامية التي رأت أن الحماية التي كرستها معاهدة بروكسل للشاحنين غير كافية أنها الناقلين ، و ذلك بتقريرها للعديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية (1) .

بجلاء عدم التوازن بين الهدف من وجوب توفير الحماية و من تم ظهرت ضرورة إلى إبرام معاهدات دولية جدي نقص و الخلل الذي شاب معاهدة بروكسل. (2)

إتفاقية هومبورغ

عقد بتاريخ 1978/03/31 مؤتمر دبلوماسي في هومبورغ بجمهورية ألمانيا الاتحادية إتفاقية دولية جديدة بواسطة الجمعية العامة سميت ب "إتفاقية الأمم المتحدة "قواعد هومبورغ" إسم المدينة التي تم التوقيع فيها على الإتفاقية من قبل ثلاثة عشرة دولة حل معاهدة بروكسل بروتوكولها.

دخلت هذه إتفاقية حيز النفاذ إعتباراً 1992 بعد أن صادقت عليها

.112 / 1

.113 / 2

و قد تضمنت هذه الإتفاقية 34 أحدثت أحكام جديدة مثل التعاريف التي تضمنتها مسؤولية الناقل و غيرها.

و يلاحظ أن 31 04 من الإتفاقية قد نصت على أنه: " يجوز للدول المتعاقدة أن ترجئ إعلان نيتها في الإنسحاب من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و تعديلها بموجب بروتوكولاتها لسنة 1968 1978 لمدة أقصاها خمس سنوات الإتفاقية و أن عليها إشعار حكومة بلجيكا بذلك، و أثناء هذه الفترة الإنتقالية أحكام الإتفاقية دون سواها تجاه الدول المتعاقدة معها ،

إلا أنه يظهر جلياً ن أهم أحكام إتفاقية هومبورغ لا يمكن إستيعابها و فهمها إلا بربطها تاريخياً و ص التي سبقتها ألا و هي معاه و بروتوكليها المعدلين لها ، و كافة النصوص الأخرى التي إستوتحت منها أحكام الإتفاقية الجديدة. (1)

و أهم ما إستحدثته إتفاقية هومبورغ هو مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، بحيث أقامت مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض ، غير أنه يجوز للناقل نفي مسؤوليته إذا أثبت أنه قام هو و تابعوه بإتخاذ كافة التدابير المعقولة

و يظل الناقل مسؤولاً عن المحافظة على البضائع في المدة التي تكون فيها البضائع في عهدته في التكاليف بالبضاعة و أثناء النقل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله.

و قد حددت المادة الثانية من الإتفاقية مجال تطبيقها على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين في حالة ما إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد تفريغ الإختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ و كان هذا الميناء واقعاً في إحدى

أو إذا كان صدور سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الإتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنقاذ هذه

إتفاقية هومبورغ إذا توافرت حالة من الحالات السالفة الذكر دون
إعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أ
غير هذه الإتفاقية لا تسرى على مشارطات الإيجار إلا إذا صدر سند شحن إستناداً
مشاركة إيجار في حالة ما إذا كان هذا السند ينظم العلاقة بين الناقل و حامل سند الشحن إن
لم يكن هو المستأجر . (1)

و من كل ما سبق نرى بأن أهم نقاط الإختلاف بين إتفاقية هومبورغ و معاهدة بروكسل
تكمن في الفصل الأول المتعلق بالأحكام و التعاريف العامة ، إذ إعتبرت إتفاقية هومبورغ
بنقل الحيوانات الحية و النقل على سطح السفينة ، و كذا وسعت المدة التي يغطيها عقد النقل
ي و ذلك من التكاليف بالشحن إلى غاية التسليم.

كما جعلت نظام مسؤولية الناقل مرتكز على إفتراض خطأه مع إمكانية إثبات العكس،
و ألغت جميع حالات الإعفاء من المسؤولية ، و كذا إدخال المسؤولية عن التأخير و رفع
حدود التعويض، و زيادة أجال الإخطار إلى 15 يوم، و كذا تمديد أجل تقادم الدعوى إلى
سنتين.

و قد منعت إتفاقية هومبورغ تحديد مسؤولية الناقل في نقل الحيوانات الحية، غير أن
الناقل لا يسأل إلا عن الهلاك أو التلف أو التأخير و الذي لا يرجع إلى الأخطار الخاصة
بطبيعة مثل هذا النقل.

أما النقل على السطح فقد تضمنته 09 01 بقولها: " لا يحق للناقل شحن
البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب إتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف
المتبع في التجارة المعينة أو إذا إقتضته قواعد أو لوائح قانونية".

و يفهم من هذه المادة بأن قواعد هومبورغ لا تستثنى نقل البضائع على السطح من نطاق
تطبيقها ، و إنما نصت فقط على الحالة التي يحق فيها للناقل النقل على السطح، و يتمتع
الناقل في نقل البضائع على السطح بنفس نظام المسؤولية المقرر في حالة النقل في قعر
السفينة ، و هذا إذا كان النقل بصورة منتظمة بناءً على إتفاق الأطراف، أما إذا كان هذا
النقل غير شرعي و منظم ففي هذه الحالة لا يتمتع الناقل بحق تحديد المسؤولية. (2)

1 / دلى أمير خالد، المرجع السابق، ص33 34 38 39.

2-pierre –paul Gacon,op.cit,page63.

22 من إتفاقية هومبورغ على إتفاق التحكيم كوسيلة لحل المنازعات برفعها أمام أشخاص يسمون المحكمين ليفصلوا فيها دون اللجوء إلى المحكمة المختصة أصلاً ، فتقر هذه المادة بجواز الإتفاق على التحكيم و إشتراط أن يكون مكتوباً ، كما قد يكون هذا الإتفاق قبل أو بعد نشوء المطالبة ، و يلزم إتخاذ إجراءات التحكيم خلال سنتين كغيرها من

إتفاقية هومبورغ:

03 **01** بأنه: "

باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع سمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إ

."

و يجدر بالذكر أن إتفاقية هومبورغ جاءت بتعريف الشاحن تعريف الناقل، فالمعيار فيهما واحد و هو التعاقد على عملية النقل، إلا أن الجزء الثاني من **03** يحتاج إلى توضيح حتى لا يترك مجالاً س و الإختلاف في التفسير و يؤدي إلى التساؤل حول ما المقصود بتسليم البضائع إلى الناقل في إطار عقد النقل حري، و ما هو معيار هذا التسليم حتى يصف ن قام به أو على م ه لحسابه صفة الشاحن. (1)

12 منها على مسؤولية الشاحن **13**

على الشاحن الإلتزام ببعض الواجبات المقررة بخصوص طبيعة

هذه البضائع.

و في الأخير نصت **17** على الضمانات التي يتكفل بها الشاحن بما فيها واجب صحة البيانات بطبيعة البضائع و ع ددها و وزنها و كذا إم كانية إدراج (2) .

1 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية 37 126.

2 إتفاقية هومبورغ، المادة 13 17.

توجد عدة معاهدات خاصة بالنقل البحري تتجسد كلها في أربعة هي معاهدة بوكسل، ب وتوكول فيسبي، ب 1979 واعد هومبورغ والتي سعت كلها في محاولة توحيد قانون النقل البحري الدولي أمام معارضة القوانين ، إلا أنه في السنوات الأخيرة الدولي الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة و موحدة تشمل النقل مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أو النقل الجوي من شأنه تعزيز التبادل التجاري

فوافقت اللجنة في دورتها الحادية والأربعين المعقود 2008 يعرف بمشروع " اتفاقية الأمم ياً أو جزئياً "

من قبل الجمعية العامة بتاريخ 11 12 2008 باب الانضمام إليه جميع الدول تسلم ه بما قدمته كلاً من معاهدة بروكسل و إتفاقية هو مساهمة جلية في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً. (1)

يتم تبني قواعد روتردام فقط من أجل توحيد قانون النقل البحري مواكبة التطور و العصرية و إعتبارها مقدمة لإعطاء السندات المعلوماتية الخاصة بالقطاع هذا السبب هذه القواعد الجديدة متقدمة و متطورة و تدخل ضمن الأمم البحرية الجديدة.

و تظهر أهمية روتردام في أنها تسرى على النقل الدولي للبضائع أن هناك نقل بحري و لو جزئياً ، أي أن هذه ا تسرى إذا كانت الرحلة بالكامل بحرية و كذا على الأجزاء الأخرى من النقل طالما أن هناك جزء يتم في البحر ، و بذلك سوف تحل روتردام محل القواعد الدولية السابقة سواءاً في المجال البحري أو النقل المتعدد (2) .

1 مذكرة توصية من أمانة الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادرة في 11 2009 ،تعليقات و ملاحظات إيضاحية بشأن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل البحري الدولي عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. 2

2 / رجب،تسليم البضائع في ظل قواعد روتردام،الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل .01

اتفاقية هومبورغ مثل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل و الذي يبدأ من يوم التكاليف بالبضاعة إلى غاية التسليم، و تتعلق هذه ال جديدة بالنقل من الباب إلى الباب أي يمكن أن يتم إنطلاقاً من مستودعات الشاحن و ينتهي التسليم إلى غاية وضع البضائع في مستودعات المرسل إليه تساوى في المرتبة بين الوثائق التقليدية و الوثائق الإلكترونية الحديثة. (1)

و حدد الفصل الثاني من هذه ال تطبيقها، على عقود النقل التي يكون فيها ميناء الشحن و التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين إذا كان يقع هذا المكان دون إعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

غير أن هذه ال طبق في النقل الملاحي المنتظم و غير الإيجار و العقود الأخرى المتعلقة بإستخدام سفينة ، إلا أنها تسرى فيما بين الناقل و المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي لا يعد طرفاً أصيلاً تطبيق هذه القواعد. (2)

و أهم شيء كرسته ه هو مبدأ رية التعاقدية الذي تميد فأقرت بأن حرية الأطراف مسألة حيوية في المفاوضات التعاقدية و ينبغي أن يعترف بها 13 02 التي تسمح باتفاق الأطراف على أن يتكفل الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن و المناولة و التفريغ و هي إلتزامات (3)، فالمعروف أن النقل البحري يعتبر قانون إلزامي منذ نشوء معاهدة بروكسل ، غير أن قواعد روتردام تسمح للأطراف المتعاقدة بتغييره إذ أن طابعه الإلزامي ليس مطلقاً.

1-boukhatmi Fatima,"Les règles de Rotterdam,première lecture de la convention",le phare n°131page6 .

2 07 06 05

3-philippe Delebecque,"La convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer",Actes du colloque le contentieux maritime le02 et 03 mai 2009,les editions Aloulfia talita,page 62.

و في الوقت نفسه كان هناك قبول عام بأن حرية الأطراف لا تمتد إلى تنحية القانونية التي تفرض على سبيل المثال إستخ

يقا معي يفسر هذا رية الأطراف
(1) .

غير أن الحرية التعاقدية لا تستبعد مطلقاً الإلتزام الأساسي الملقى على عاتق الناقل و الرامي إلى ضمان قابلية السفينة للإبحار ، و الذي يلتزم بتأمينه قبل و أثناء الرحلة.

كما تكرر الحرية التعاقدية مبدأ آخر و هو ما يسمى " " ، فهذا العقد ظاهرة خاصة في النقل البحري و يعني عقد النقل الذي يسمح بنقل كمية من البضائع في العديد من الإرسالات أو الرحلات خلال مدة متفق عليها ، فأصبح هذا العقد يلعب دور مهم و لية خلال السنوات الأخيرة ، زيادة على أنه سيمح بـ

لهذه الـ ذي يسد

زامات و المسؤولية، إلا أن هذه

يجـ لشروط الشكل التي تأمن الحماية الكافية ، و ذلك عن طريق
التي يقدمها .

و تبنت نفس المدة القانونية التي تغطيها مسؤولية الناقل في إتفاقية هومبورغ ما عدا إذا
: الإتفاق على تحديد وقت الشحن أو التفريغ

أو التسليم، و يظهر أن هذه القواعد تضمنت نظام مسؤولية الناقل مملوءة بالحقوق
بإدراجها لنفس الحالات الإستثنائية للإعفاء من مسؤولية الناقل المنصوص عليها في معاهدة
غير أن شروط

تحديد المسؤولية و التي يتفق عليها الأطراف لا تغطي الخطأ العمدي للناقل.

ضافت مسؤولية الذـ التأخير في التسليم التي لم تنص عليها معاهدة
إلا أن هذه الـ تعويض مقدر في حالة التأخير ، تركته لتقدير
الأطراف و إتفاقهم (2)

1 - مذكرة توصية من أمانة الجمعية العامة للأمم المتحدة .

2-boukhatmi Fatima, "Les règles de Rotterdam, première lecture de la convention",
op.cit, page07.

ء من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها الذي ينتج عن
عدم صلاحية السفينة للملاحة و الذي يستجد بعد بدء السفر. (1)

و إعترفت هذه القواعد بموجب 19 أشخاص متدخلين نيابة عن الناقل
يسمون بالأطراف المنفذة البحرية ، تسرى عليهم نفس الأحكام التي تسرى على الناقل
البحري ، و يكون الناقل مسؤولاً عن كل الأطراف المنفذة البحرية أو غير البحرية وفقاً
18.

و يعد الشاحن المستندي في نفس مركز الشاحن المتعاقد، كما يعد المرسل إليه المتعاقد
رسل إليه الفعلي ، و لهم نفس المواجهة ضد الناقل.

و حتى بالنسبة لتمديد الوقت لرفع الدعوى يمكن أن يكون مقبولاً من جانب واحد وفقاً
63 و تسمح للأطراف بعدم إحترام مكان التحكيم المتفق عليه وفقاً
75
02. (2)

:-

أدرجت هذه القواعد تعريفاً للشاحن يفيد بأنه هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع
الناقل، و منه فقد أخذت معيار التعاقد مع الناقل حتى يكتسب الشخص صفة الشاحن.
غير أن هذه القواعد جاءت بالكثير من الأحكام و التعاريف الجديدة، إذ إعترفت لبعض
متدخلة في عقد النقل البحري إكتساب صفة الشاحن منها الشاحن المستندي
و هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل
الإلكتروني ، و ينتج عن ذلك بأن يتولى هذا الأخير حقوق الشاحن و واجباته ، بما فيها
المسؤولية دون المساس بما على الشاحن بات أو مسؤوليات و ما له م

1 / قواعد روتردام أساس مسؤولية الناقل و هل هي خطوة إلى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم و
التكنولوجيا و النقل البحري 18.

2-philippe Delebecque, « La convention sur les contrats internationaux de marchandises
effectué entièrement ou partiellement par mer”, op.cit,page66.

كما ظهرت صفة الحائز و هو الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول، و يذكر في
هذا السند إذا كان مستنداً لأمر بأنه هو الشاحن أو المرسل إليه.

يكتسب الشاحن صفة الطرف المسيطر، فيحق له ممارسة حق السيطرة الم
توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً
تسلم البضائع في ميناء مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي
الحق في الإستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر بمن فيه الطرف المسيطر.

غير أنه يجوز للشاحن يعين
أو شخص آخر ليكون الطرف المسيطر.

و قد تم إدراج واجبات الشاحن تجاه الناقل و كذا مسؤوليته في
07
27 34 40 42 .08 (1)

حضت هذه القواعد الجديدة بعدة آراء ، فمنها ما شجعت التصديق عليها و أخرى
عارضت ذلك حتى قبل عرضها للتصديق عليها من قبل الدول و دخولها حيز التنفيذ.

هذه القواعد جاءت مرضية، إذ أنها بمفاهيم
و مصطلحات أساسية لقانون العقود مثل: العقد الكمي، الحرية التاقدية، مبدأ القوة الملزمة
، تعريف عقد النقل، و الضمانات التي توفرها مثل حق الإحتفاظ بالبضائع في
49 48 التي تنص على وضعية البضائع غير مسلمة.

06

05

07 المتعلقة بالوسائل العادي

لمشاركة الإيجار 41 بالمفعول الإثباتي لتفاصيل العقد، و الأهم من ذلك
47 المتعلقة بالتسليم في حالة إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني
(2) .

1 01 08 09 10 -- 13 51 01 --

2-philippe Delebecque, « La convention sur les contrats internationaux de marchandises
effectué entièrement ou partiellement par mer”, op.cit,page64.

23 -

أهم المستجدات التي أتت بها قواعد روتردام هي تقرير
الذي يعد مصطلح بحرياً أكثر
(1) .

و رحب هذا الرأي بأحكام **03** المتعلقة بالحالات الإستثنائية للإعفاء **17** من مسؤولية الناقل ، و فسر النقد الذي وجه لهذه الفقرة بأنه نتج عن سوء فهم للأهمية العملية لهذه الأخيرة ، فمسؤولية الناقل تستند عموماً على فكرة الخطأ ، و ليس على فكرة المسؤولية المطلقة ، و بناءً عليه فإن المبدأ الذي يقضي بأن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق البضاعة ، لا يتحقق إلا إذا ثبت أن هذا الضرر كان نتيجة لخطأ

و تجدر الملاحظة بأن قائمة الظروف المستثناة الواردة في هذه الفقرة لا تعد قائمة مطلقة بالإعفاء من المسؤولية و لا تشكل قرينة قاطعة ، بل هي شأنها أن تعد قرينة قانونية بسيطة قابلة للإثبات العكسي ، و تؤدي إلى قلب عبء الإثبات، و من تم لا تزال لدى الشاحن إمكانية الإثبات عن طريق الفقرتين **04** **05** **17** أن خطأ الناقل قد تسبب أو أسهم في الظروف المستثناة التي تمسك به الضرر كان ، أو يحتمل أنه كان نتيجة لعدم صلاحية السفينة للملاحة. (2)

و يخلص من هذا الرأي بأن هي أكبر جدارة لإعادة توحيد قانون النقل البحري للبضائع و حوادثه، فهي قبل كل شيء تلمهم و توحى للعديد من المصادر و التي عية و عملية. (3)

و من الواضح أن الهدف من قواعد روتردام أوسع بكثير إذ يتجاوز مجرد تنظيم قضايا المسؤولية ، فنصوصها تعد أطول بكثير و أحكامها مبينة بنوع من التفصيل ، و حتى كم الأعمال التحضيرية هائل ، و بمقدور مستخدمي قواعد روتردام أن يستفيدوا من النصوص التي تشير إلى مناقشة الفريق العامل و اللجنة لقضايا محددة طوال فترة مناقشة نص الإتفاقية. (4)

1-kamel Khalif, « Les règles de rotterdam »,le phare N° 131,page 10.

.16 / 2

3-philippe Delebecque, « La convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer”, op.cit,page64.

4 مذكرة توصية من أمانة الجمعية العامة .7

أما من جهة الآراء المعاصرة الخطر تطبيقها بصورة سيئة، فهي قواعد من الصعب فهمها حتى بالنسبة للمختصين خبراء أو مستشارين قانونيين.

و على هذا الأساس لا يمكن التصور في الوقت الحاضر عمل م و القضاة بجميع هذه النصوص و هي صعبة بهذه الطريقة أنها مرتبة أو عقد التشوين أو عقد النقل المتعدد الوسائط. (1)

حياناً منهجية و مصطلحات هذه القواعد وية إذ أن تركيب و تكويد النص لم يكن أكثر منطقية : ما هي فوائذ الفصل السادس المتعلق بالأحكام الإضافية المرتبطة بمراحل معينة من النقل، فكان من الأكثر صواباً ربط هذه الأحكام في الفصل الخاص بالأحكام العامة للتعاريف أو بإ . (2)

على سبيل المثال 17 جاءت طويلة تضمنت صفتين و يتضح من خلالها بأن وولية لا يحتوى على حقوق كافية

و يضيف هذا الرأي بأن 03 17 سيترتب عليها عدد من العواقب السلبية ، مثل ارتفاع أقساط التأمين على البضائع المنقولة بحراً الذي يؤدي إلى ارتفاع أسعار هذه البضائع ، لذلك بدت هذه الفقرة تمثل عودة إلى الماضي أو إلى الوراء أي إلى أحكام معاهدة بروكسل ، و منه تبدو قواعد روتردام مجرد تطورو تجديد لمعاهدة بروكسل (3) .

كما أن الحرية التعاقدية تزيد في مسؤولية الشاحنين ، زيادة على أنها بمثابة تخفيض و إنقاص من مسؤولية الناقل. (4)

1-othmane Benfadhel, « Les règles de rotterdam, les pays chargeurs ont tout à perdre et rien à gagner »,le phare n°131,page 14.

2-philippe Delebecque, « La convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer”, op.cit,page65.

.17 14

/ 3

4-philippe Bonnevie, "Point de vue des chargeurs européens",le phare n°131,page 12.

-25-

روتردام سيكون بمثابة ضعف للشاحنين الصغار

ضعيفي الإرادة. (1)

غير هذه القواعد لم تأتي بأي جديد من حيث ضمانات الإستعانة بأصحاب الحق على البضاعة، في حين أنها تعتبر ضمانات الإستعانة للناقل البحري. (2)

و يتأسف هذا الرأي من ثقل بعض الأحكام الموجودة في الفصل الثامن الخاصة بوثائق التسليم من

41 40

47 46 45 كما يتأسف من إلغاء الفصل الخاص بالأجرة. (3)

و حول التساؤل ما إذا كانت قواعد روتردام جيدة بالنسبة لعالم التجارة و الصناعة؟

« PHILIPPE BOUNNEVIE » إستناداً إلى خبرته بصفته مسؤول

مجلس الشاحنيين الفرنسي على مستوى إدراك شعب الشاحنيين المرتبطة بهذه القواعد بأنها جد ضعيفة إذ تقترب من الصفر، كما أنها لا تسمح بالتوازن في مركز الشاحنيين من حيث الحقوق و الإلتزامات مقارنة مع مركز الناقلين.

و خلص إلى أن قليلاً من الشاحنيين لهم معرفة بهذه القواعد ، كما أن غالبية الجمعيات المسؤولة تصرح بأن وضع قواعد روتردام للتصديق عليها يعتبر بمثابة فشل فرصة تاريخية على أساس أن الأحكام الضرورية من أجل تحقيق التوازن في حقوق و إلتزامات الشاحنيين مع الناقلين لم يتحقق و ينفذ من أجل حماية و صيانة الميزات التاريخية المرتبطة بحرية. (4)

نستنتج من هذا الفصل بأنه و نظراً لأهمية النقل البحري للبضائع في مبادلات التجارة الدولية ، و أمام تعسف الناقلين في إدراجهم شروط في عقد النقل البحري تعفيهم من المسؤولية ، ظهرت مطالب من قبل الدول الشاحنة في إنشاء معاهدات دولية الهدف منها اولة توحيد أحكام النقل البحري.

1-kamel Khalifa, « Les règles de rotterdam »,op.cit,page10.

2-othmane Benfadhel,po.cit,page 14.

3-philippe Delebecque, « La convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer”, op.cit,page66.

4- philippe Bonnevie,op.cit,page 12.

فأنشأت معاهدة بروكسل للحد من الشروط الإتفاقية المعفية من مسؤولية الناقل ، إلا أنها وضعت إستثناء لهذه القاعدة و أدرجت بعض الحالات التي يجوز فيها الإعفاء من

وولية و ه معارضتها و تعديلها مرتد روتوكول فيسب
1979 ، و رغم ذلك لم تستمر طويلاً.

فأبرمت إتفاقية هومبورغ بغية تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين و مصالح الشاحنين ،
ل الحيوانات الحية على سطح السفينة ق مسؤولية
تكليف إلى غاية التسليم ، كما جعلت نظام مسؤولية الناقل
مرتكز على أساس الخطأ المفترض مع إمكانية إثبات العكس.

و نتيجة للتطور التكنولوجي و الإقتصادي و ضرورة مواكبته ، تم مؤخراً اعتماد قواعد
من قبل الجمعية العامة بتاريخ 11 12 2008

الدول باب الإنضمام إليها ، و يظهر بأن هذه القواعد جاءت بالعديد من المستجدات منها
مبدأ الحرية التعاقدية و العقد الكمي ، و وثائق النقل الإلكترونية و كذا التزامات جديدة
بالنسبة لطرفي عقد النقل البحري مثل توفير المعلومات و التعليمات ، و حق السيطرة
و غيرها .

بنيها سابقاً في معاهدة بروكسل من حيث أساس
مسؤولية الناقل و الحالات الإستثنائية المعفية من المسؤولية ، و كد إتفاقية هومبورغ
كجواز نقل الحيوانات الحية و النقل على سطح السفينة ، و النطاق الزمني لمسؤولية الناقل.
و الأهم في بحثنا أن جميع الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع عن طريق
رضت عليه من أجل تسهيل تنفيذ
عملية النقل البحري في وسط يتميز بالخطورة و في حقيقة الأمر نجد أن هذه الإلتزامات
مترابطة مع بعضها البعض ، و قد يلتزم الشاحن بتنفيذها بنفسه أو ب
أخرين من بينهم أصحاب الحق على ا .

لتزامات الأصلية المقررة للشاحن

عقد النقل البحري كأى عقد هو من العقود الملزمة للجانبين ، يرتب إلتزامات في ذمة

معروفة منذ ظهور عقد النقل البحري تكمن في تسليم البضائع للناقل في المكان و الزمان المتفق عليه ، و دفع أجرة النقل ، و تدوين جميع البيانات في سند الشحن الخاصة بطبيعة البضائع و قيمتها من حيث الوزن و العدد و خطورة البضائع إن وجدت .

معاهدة بروكسل فقد نصت على الإلتزامات

03 05 ، كما نصت على المسؤولية المترتبة على الشاحن نتيجة

عدم كفاية التغليف أو عدم إتقان العلامات و كذا الأضرار الحاصلة للبضائ
أو سهو الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله. (1)

منهج نته معاهدة بروكسل

إتفاقية هومبورغ و

معاهدة للشاحن

في تقريرها

(2).

40 75 بكثير من الوضوح

1 معاهدة بروكسل، المادة 04 02 - - - - .

2-Boukhatmi fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales », universite d'es-senia oran,2001 page 161.

إلتزامات الشاحن في ميناء الشحن

يهدف الناقل من النقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل، و يترتب على ذلك أنه متى تم إبرام عقد النقل وجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل و الوفاء بالمقابل على هذه الخدمة إلى الناقل ، مما يؤدي إلى فرض إلتزامان رئيسيان على الشاحن يتمثل الأول في ضرورة تسليم البضائع إلى الناقل حتى يتمكن من إنجاز عملية النقل، بينما يتمثل الثاني في الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود. (1)

_____:

الإلتزام بتسليم البضائع للناقل

يتوجب عليه و تسليمها إلى الناقل
دم تحدي
ليه في ع
التسليم في الإلتفاق الجاري بينهما ، يتم تحديد وقت و مكان التسليم
السائد في ميناء الشحن (2) يلتزم الشاحن بإحضار البضائع مع تقديم الوثائق
بها. (3)

_____:

كيفية تسليم البضائع للناقل

وفاء الشاحن بهذا الإلتزام فيجدر به إتباع الخطوات المناسبة من أجل تمكين لشروط معينة.

1 /هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، طبعة 2004، دار الجامعة الجديدة، ص261.

2 / 1999 112.

3-herman Lange, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire »,le droit maritime français,Actes du colloque AFDM-ABDM,18 et 19 octobre 2007 lamy,page 113.

يتوجب على الشاحن قبل وضع البضائع تحت تصرف الناقل بأن يقوم بكل ما يلزم من أجل تسليم هذه حتى يسهل عليه تنفيذ عملية النقل

(1) فتجهيز البضائع يعني تحضيرها و وضعها في حالة تجعلها تتحمل ظروف أن هذا الواجب يبقي غير واضح و مفهوم بصورة معقولة في روتردام ، و لكن يمكن إستنباطه من أحكام المواد 27 36.

و تنفيذ المادة 27 منها بأن يضع الشاحن البضائع تحت تصرف الناقل جاهزة للنقل ، و في حالة تحتمل النقل المتفق عليه.

غير أن هذا التجهيز يمكن أن يتكفل به الناقل إذا ما إتفق عليه الأطراف في عقد النقل

27 01 و التي تنفيذ: " يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل ، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل ". (2)

1 ليف البضائع:

يلتزم الشاحن بأن يحضر البضائع مغلقة إذا كانت طبيعتها أو العرف السائد يقضي بأن تنقل البضائع مغلقة ، في حين توجد بعض البضائع لا تغلف أثناء الـ

و التغليف المطلوب هو التغليف الذي يقي البضائع مخاطر النقل البحري و عادة ما يقوم بالتغليف مجهز البضائع أي البائع بإعتباره على دراية بما يد و يقوم بالعمل لحساب المستورد ألا و هو المشتري.

فالتغليف ذو طبيعة فنية بحيث يتم بشكل يناسب طول الرحلة و الأخطار التي تحيط بها ، كما يقضي أن يتلاءم مع حالتها التجارية في تسيير عملية البيع. (3)

1 / لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص117.

2-ibrahima khalil Diallo,Obligations et resposabilite du chargeur dans les regle de rotterdam,Colloque du 21 septembre 2009 à rotterdam,faculté de droit de dakar,porte parole du groupe africain,page 06.

3 / لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص117.

و يختلف التغليف بـ البضاعة و طبيعتها و طبيعة الرحلة و مدتها ، فما يعتبر تغليفاً كافياً بالنسبة لنوع معين من البضاعة قد لا يعتبر كذلك بالنسبة لنوع آخر، كما يجب

أن يكون التغليف من الصلابة و المثانة بحيث يتحمل ما يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق. (1)

و منه يجب أن تكون البضائع مغلفة وفقاً لما يتناسب مع الشروط الإتفاقية المرتبطة بعملية النقل البحري، مع الأخذ بعين الإعتبار بأن تنفيذ عملية نقل هذه البضائع تتم غير ملائم ألا و هو البحر ، فحتى مع وجود حاوية في حالة جيدة تستخدم لتعبأة البضائع فيها فلا يجوز للشاحن أن يمتنع عن أداء واجبه المتمثل في تغليف البضائع بشك و بعناية تامة. (2)

غير أننا لنتزام الشاحن الخاص بتغليف البضائع لم يتد طرق إليه بنوع من التفصيل في جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع بداية عاه ل و بروتوكولاتها و كذا إتفاقية هومبورغ، و إنما يتم إستقراء هذا الإلتزام ضمن الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الشاحن. (3)

27 روتردام كانت سباقه في تخصيص

الشاحن بتسليمه البضائع إلى الناقل جاهزة للنقل بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم بما في ذلك تحميلها و مناولتها و تستيفها و ربطها و تنبيثها و تفرغها، بحيث لا تسبب أي (4) و يستخلص من هذه ن يقوم الشاحن بما يلزم عمليات التغليف تقي البضائع خطر البحر و حتى خطرها على الأشخاص أو البضائع

772

. ج فقد سكت بخصوص تغليف البضائع و

إلتزام الشاحن بتقديم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بموجب إتفاق الأطراف ، حسب العرف في ميناء التحميل ، و رغم هذا الفراغ القانوني من مصلحة الشاحن تغليف على أساس وجود مسؤولية في حق الشاحن نتيجة خطأه أو عيب ذاتي في البضاعة قد يحدث بسبب عدم التغليف كأن تتبلل بمياه الأمطار.

.72 / 4

2- jean – charles Vincen op.cit, page 39.

3 معاهدة بروكسل، المادة 04 02 - - ، و قواعد هومبورغ، المادة 12.

.01 28 4

-31-

2

قد تفرض طبيعة بعض البضائع وضعها في درجة حرارة معينة تبريدها إلى أن يحين وقت تسليمها إلى الناقل بحالة جيدة ، و على الشاحن التقيد بهذا الإلتزام على إعتبار أن جميع البيانات المتعلقة بطبيعة البضائع سيتم إدراجها في سند

فإذا سلمت البضائع بدون مراعاة درجة الحرارة أو البرودة الملائمة لها هذا حتماً سيعفى الناقل من كامل المسؤولية عند حدوث أية أضرار لاحقة بهذه البضائع نتيجة الإخلال بهذا الإلتزام من قبل الشاحن. (1)

توجب الضرورة أن يشير الشاحن في سند الشحن على ، و على أساسها يلتزم الناقل بإحترام هذه الشروط و إتخاذ كافة التدابير اللازمة . (2)

و منه فعلى الشاحن يسلم البضائع إلى الناقل في الوقت و المكان المتفق عليه مغلفة بشكل جيد و مستوفية لدرجة حرارة ملائمة لها حتى تساعد على نقلها مع المحافظة على طبيعتها و حالتها العادية في أحسن وجه. (3).

و بقي موقف معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ صامتاً و لم يتطرق أيأ منهم إلى ضرورة إلتزام الشاحن بتوفير

ه إن لم يجد هذا الإلتزام مصدره من المعاهدات الدولية و في تدوين البيانات

عليه ذكر جميع ما يتعلق بطبيعة و قيمة البضائع بما فيها ضرورة الإشارة إلى حرارة الملائمة لبضائعه دون غيرها ، ليتمكن الناقل من أخذ جميع التدابير و الإحتياطات ، و حتى يبعد الشاحن أية مسؤولية عنه في حالة حدوث أضرار بالبضائع نتيجة عدم إحترام درجة حرارتها .

1-jean – charles Vincent, op.cit, page40.

2-kamel Khalifa, «Contrat de transport maritime : les obligations contractuelles entre les parties » ,le phare n°121,page10 .

3-jean – charles Vincent,op.cit, page 62.

كما سبق تبيانه يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان و المكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري و عادات الميناء في هذا و عادة ما تسلم البضاعة إلى الناقل بطرحها إلى جاناب السفينة تحت رواف السفينة ، و عندئذ يتوجب على الربان أن يأخذ البضاعة من تحت رواف السفينة ، هذه العملية تمهيداً لرفعها أي شحنها على ظهر السفينة بروافع السفينة و بروافع الميناء الشاطئية ي بدء العمل فيها. (1)

يمكن لوكيل السفينة البحري أن يقوم ب تسهيل تحميل البضائع بصفته ممثلاً للناقل ، و قد عرفه ق. 609 بأنه: " شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان ، بالقيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصياً ، و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

و يعد دور وكيل السفينة مهماً فهو يتكفل من جهة بكل ما يتعلق برسو السفينة في الميناء و من جهة أخرى يتم لحساب المجهز بعض العمليات التجارية منها إستلام و تسليم البضائع عوضاً عن الربان ، و العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية و إبرام عقود المناولة و القطر و الإرشاد ، و إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء ، و التمويل المالي اللازم للربان و دفع الحقوق و المصاريف و غيرها من التكاليف الواجبة ا السفينة في الميناء. (2)

و منه فإن تحميل البضاعة يتم بمرحلتين:

المرحلة الأولى تتمثل بوضع البضاعة التي يراد شحنها في محارة السفينة ، بحيث يتمكها م ها ، و ت و ن ه مسؤوليته.

و المرحلة الثانية هي أخذ رواف السفينة للبضاعة و نقلها إلى عنابر السفينة تستيفها فيها ، و هذه المرحلة تقع على عاتق الناقل و مسؤوليته.

1 / عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1999 319.

2-Neffous mohamed mankour, « Le nouveau code maritime algerien », universite de droit d'economie et des sciences d'aix-marseille, 1999/2000, page 36.

إلا أن عملية تحميل البضاعة ليست من النظام العام ، فمن حق الناقل و الشاحن أن يتفقا على خلاف ذلك كأن تسلم البضاعة في مستودعات المرفأ أو في مركز وكيل الشركة .
و يطبق هذا المبدأ العام حين لا تستطيع السفينة أن تقترب من الميناء ، فيتوجب على الشاحن أن يحضر البضاعة بواسطة المواعين إلى محاذاة السفينة ، و تبقى ق مسؤوليته. (1)

و الجدير بالذكر أن كلاً من معاهدة بروكسل بما فيها بروتوكولها و إتفاقية هومبورغ لم تتطرق بالتفصيل للإلتزام الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل ، و إنما يتم إستخلاص هذا الإلتزام من خلال المواد الخاصة بمسؤولية الشاحن
النطاق الزمني لمسؤولية الناقل و التي تختلف بدورها من معاهدة لآخرى .
تحديد

فتبدأ مسؤولية الناقل في معاهدة بروكسل من يوم شحن البضائع إلى غاية تفريغها، و منه فإن معاهدة بروكسل تقرر قيام مسؤولية الناقل خلال الفترة البحرية لنقل البضائع فقط ، البرية المتكونة من عمليات الشحن و التفريغ و كذا المناولة ، زيادة على أن من الناقل و الشاحن أحرار في إختيار النظام القانوني المطبق على البضائع و ذلك قبل القيام بشحنها. (2)

إتفاقية هومبورغ التي تقرر بداية مسؤولية الناقل من وقت التكاليف بالبضائع إلى غاية تسليمها طبقاً 04 01 02 -- المنطق يفرض على الشاحن وضع البضاعة تحت تصرف الناقل في الوقت و المكان المتفق عليه و بدون يعترضه أي عائق يمنعه من تنفيذ عملية النقل حتى و لو إختلف نطاق مسؤولية الناقل كانت منذ يوم شحن البضائع أو من وقت التكاليف بها.

و على غرار هاتين المعاهدتين، فإن الجيد بأنها قامت بإدراج الشاحن بتسليم البضائع للنقل بما يتضمنه من وجوب تسليم هذه البضائع بحالها ظ لها زم و حتى لا ينتجها أي ضرر للأشخاص أو الممتلكات.
(3)

1 / هشام فرعون، القانون البحري، طبعة سنة 1975 1976 190.

2-boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 126.

3 28 01.

، و التي يجب أن تكون مطابقة لنفس البضائع التي إتفق عليها الأطراف ، كما تضيف نفس المادة بأنه و في كل الأحوال يجب أن يسلم الشاحن البضائع في حالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم من عمليات الشحن ، المناولة ، التستيف ، التثبيت و التفريغ ، بحيث

هذه الأحكام يترتب عنها نتائج حول مسؤولية الناقل و حتى فيما يخص مسؤولية خسائر و أضرار بالسفينة أو الأشخاص الموجودين على سطحها و ذلك بتحديد وقت حدوث هذه الأضرار و من الطرف المسؤول آنذاك هذه المسؤولية دائماً لدى يجب تحديد (1) .

هو

27 غير أن هذه المادة وجه إليها إنتقاد عنوانها لا يعبر بصورة صحيحة على محتواها ، إذ يظهر ل جاهزة هو المسيطر الوحيد في ه المنصوص عليه في ذات المادة. (2)

772 منه

و المكان المتفق عليه في العقد، و لكن وضع البضائع غير مرتبط بالضرورة بمكان و وقت (3) ، و إنما يعد الوضع تصرف يكون بمقتضاه نقل البضائع من بين يدي الشاحن إلى أيدي الناقل. (4)

في هذا الإطار ي الإشارة إلى نقطة هام الضرورة العملية أن يتسلم الناقل البضائع إما على الرصيف أو في مخازنه، إذ الغالب أن تتكون شحنات السفن من بضائع مختلفة في طبيعتها ، الأمر الذي يقتضي إتباع الطرق الفنية في رصها، كأن تشحن ل قبل غيرها لتكون في قاع ا .

1-herman Lange,op.cit,page 114.

2-ibrahima khalil Diallo, op.cit,page 06.

3-boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 134.

4-ibrahima khalil Diallo, op.cit,page 07.

و الأهم من هذا أن الناقل يصدر سند الشحن قبل أن تكون البضائع قد شحنت فعلاً، غير أن هذا السند لا يثبت أن البضائع شحنت على ظهر السفينة ، و إنما يثبت بأنها قد تسلمت من أجل شحنها على ظهر سفينة معينة أو أية سفينة أخرى حسبما يبين السند.

و في هذه الحالة يطالب الشاحن الناقل بأن يسلمه سند من جل الشحن و هو الذي يطلق عليه "**received for shipment bill of lading**" و أحياناً يسمى ب" **custody bill**" أي سند إيداع أو سند حفظ، و بعد تمام شحن البضائع فعلاً على ظهر السفينة فإن الشاحن يطالب الناقل بتسليمه سند الشحن " " يطلب منه التأشير على هذا السند الأخير بما يفيد أنه أصبح " " أي أن يضع عليه " " .

مزايا السند ه يسم ل بتسلي ني و توزيعها على سفنه ما لا يمكن للناقل تحديد السفينة التي

كما قد يحتاج الشاحن خلال فترة بقاء البضائع في مخازن الناقل أو على الرصيف إلى فتح إعتقاد إذا كان قد قام ببيع البضائع (1)، و هو ما يسمى " و هو من أهم العمليات المصرفية على النطاق العالمي، يقوم بموجبه مصرف ما " بناءً على طلب الشاحن بأن يخول مصرفاً آخر بالدفع لشخص ثالث هو المستفيد مقابل تقديم يشترط أن تكون مطابقة لنصوص و شروط الإعتقاد. (2)

و قد أقرت معاهدة بروكسل و جل الشحن بدليل أنها " على طلب الشاحن نفسه " . (3)

ج . للشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " ، و كذلك إسم السفينة و بيان تاريخ التحميل. (4)

1 / أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 140.

2 / أكرم ياملكي، الأوراق التجارية و العمليات المصرفية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2008 315.

3 معاهدة بروكسل، المادة 03 03.

4 751.

مسؤولية الشاحن عن عدم الإلتزام بالتسليم

يكون عن التأخير في تسليم البضائع قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية ، بالنظر إلى أهمية الشحننة و إحتياج شحنها إلى وقت طويل. (1) زيادة عن الأضرار التي يتعرض لها الناقل حيث يفرض على السفينة رسوم مقابل وفها في ميناء الشحن أو التفريغ . (2)

- مسؤولية الشاحن عن التأخير في تسليم البضائع:

إذا تخلف الشاحن عن تنفيذ الإلتزام الخاص بتسليم البضائع إلى الناقل أو تأخر في تسليمها في الوقت و المكان المتفق عليهما ، كان من حق الناقل أن يطالبه بالتعويض. (3) أما في الأحوال التي يتخلف فيها الشاحن عن تسليم البضاعة في الوقت و المكان الذي ، فيتحمل الشاحن الأجرة كاملة عن الرحلة المتفق عليها إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل.

772 جزاءاً في حالة عدم تقديم الشد . . . البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة، و ذلك بدفعه تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها. (4)

أما كلاً من معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ و قواد روتردام فقد نصوا بصفة عامة عن مسؤولية الشاحن بسبب خطأه أو إهماله و لم تحض أحكام هذه المعاهدات بمادة خاصة عن مسؤولية الشاحن عند الإخلال بالإلتزام بالتسليم ،

1 / هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، طبعة 2001 262.

2 / لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص117.

3 / الفقى، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، دار الفكر الجامعي، طبعة 2008 223.

- مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية التغليف:-

يقصد بعدم كفاية التغليف أن تكون البضاعة غير مغلقة بما فيه الكفاية لتحمل عمليات الشحن و الرص المعيب سواء للبضائع ذاتها أو لبضائع أخرى و لو كانت جزءاً من الشحنة ذاتها تغليف المطلوب يمكن أن يحدده العرف و ما يجرى عليه العمل في (1) .

و يعتبر خطأً يصدر بضائعه مغلقة تغليفاً معيباً أو بدون تغليف ، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية و أيضاً لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ. (2)

كما أن التغليف غير موافق للتحريك الملائم للنقل البحري ينتج عنه تقرير مسؤولية متى أحدثت هذه البضائع خسائر ببضائع أخرى أو بالسفينة (3) .

و قد رتب معاهدة بروكسل مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية التغليف من بين الحالات التي يترتب عليها إعفاء الناقل من المسؤولية ، إذ تم النص عليها في 02 04 - - (4) .

اتفاقية هومبورغ فقد جاءت 12 منها كقاعدة عامة حول مسؤولية حدوث ضرر يرجع إلى خطأ إهمال من قبل الشاحن أو من يه أو وكلائه، و قد يكون عيب عدم كفاية التغليف كأحد الأخطاء المقررة للشاحن. (5)

قياساً بالأحكام العامة الخاصة بمسؤولية الشاحن في المعاهدات الدولية و القائمة على الإثبات يجب على وجود علاقة سببية بين عدم كفاية التغليف و بين الضرر الذي لحق البضاعة من أجل ذرأ المسؤولية عنه، و يحصل غالباً يرجع سبب الهلاك التلف في جانب منه إلى إنعدام أو عدم كفاية التغليف و في جانب ر إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

و من تم تقسم المسؤولية بين الشاحن و الناقل بقدر ما ساهم خط كل منهما في إحداث الضرر، أي أن إثبات الناقل إنعدام أو عدم كفاية التغليف إنما يعفيه من المسؤولية في هذه (1) .

. ج على مسؤولية الشاحن بصفة عامة إذا ما حدثت أضرار بالسفينة أو البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه ، و منطقياً يعد عدم كفاية تغليف البضائع بمثابة الخطأ الجسيم للشاحن إذا هو الوحيد الذي يعلم طبيعة بضاعته و ما تحتاجه من حماية تكفل لها مخاطر الرحلة البحرية.

و يستنتج من أحكام هذا القانون و المعاهدات الدولية أن الناقل يُعفى من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة الراجع إلى عدم كفاية تغليفها يُعفى أيضاً من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب بضاعة ما نتيجة عدم كفاية تغليف بضائع أخرى تخص شاحن آخر. (2)

فعلى سبيل المثال فقد فرغت رسالة من غزل قطن في صندل طبقاً لما هو متبع في ميناء التفريغ ، و بعد تفريغ الغزل في الصندل و أثناء تفريغ صندوق يحتوي على آلة إنز الصندوق و سقطت الآلة من الصندل فأتلفته، مما أدى إلى دخول مياه البحر إليه مسبباً و على إثره تم القضاء بأن النقل بطريق البحر في مفهوم إتفاقية هومبورغ لم يكن قد إنتهى عندما تم تفريغ الغزل في الصندل و أن الضرر يرجع إلى عدم كفاية تغليف الآلة. (3)

الناقل من مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع بسبب عدم كفاية التغليف الناقل لم يشارك في عملية التغليف ، و إنما الشاحن وحده هو المرجع في الحكم على طبيعة و وسيلة تغليف البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل.

على أن الناقل لا يُعفى من المسؤولية إذا تعلق الأمر بضعف تغليف غير عادي التغليف يتفق مع عادات التجارة إستعمال أجولة بالية أو صناديق مفككة و يقع على الناقل في مثل هذه الأحوال إتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلفيات بقدر الإمكان، و يكون مسؤولاً إذا أهمل هذه الإحتياطات الضرورية. (4)

:

سميت قديماً قانون التجارة البحرية العثماني الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضائع بواسطة سفينته و تسليمها في حالة جيدة، فهو المقابل لنقل البضائع من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل و هو قابل للدفع في حالة تسليم البضائع سليمة. (1)

و في البداية تجدر بنا الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ قد سكتتا عن ذكر هذا الإلتزام في أحكامها على الرغم م نه يعد من بين الإلتزامات الأساسية المقررة ، فكان بالأولى على هاتين المعاهدتين العناية الكاملة بهذا الإلتزام و الذي قد يثير جدل في كثير من الأحيان من عدمه حدوث هلاك أو تلف للبضائع .

ففي هذه الحالة يطرح تساؤل متى تستحق الأجرة كاملة و متى يُعفى الشاحن من أدائها، و كذا في حالة تنازع بين الناقل و المرسل إليه عن أداء هذه الأجرة ، فهل يعد الشاحن لأجرة النقل على إعتبار أنه طرف أصلي في عقد النقل البحري أو يكفى الرجوع على المرسل إليه لوحده و مسائلته بأداء أجرة النقل تقيداً الأجرة أحياناً في ميناء الوصول أم يحتج المرسل إليه بعدم علمه ببند العقد روتردام فقد أفردت مادة وحيدة تتعلق بأجرة النقل إلا أن هذا يكفي بالإعتراف بمدى تفتن هذه بضرورة تخصيص قاعدة قانونية تتضمن النقل و هذا ما سيتم الرجوع إليه فيما بعد. (2)

738 منه بأن الناقل يتعهد بموجب عقد نقل البضائع

عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ، و في المقابل يتعهد الشاحن بدوره بدفع المكافأة له و المسماة

- 40 -

و منه تترتب على الشاحن أجره الشحن أو الحمولة حسب ما يسميها المشرع الجزائري
797 يتم تحديد مقدارها و كيفية دفعها باتفاق الطرفين ،
 قل تدفع في ميناء الوصول أعتبر المرسل إليه مديناً بذلك إذا قبل بإستيلام البضائع. (1)

أساسيات :

يتم تأسيس أجره النقل بدايةً من الشخص الملتزم بأدائها ، وكذا إتفاق طرفي عقد النقل
 البحري على تحديد أجره النقل و تبيان قيمتها و كيفية أدائها.

- :

الأصل أن يلتزم الشاحن بأداء أجره النقل بصفته أحد طرفي عقد النقل البحري
 لا يلتزم وحده بأدائها بل
 أيضاً من له الحق في تسلم البضاعة إذا قبل إستيلامها يجوز الإتفاق بين الشاحن و الناقل
 ، و هذا الإتفاق من شأنه أن يؤدي إلى إلزام
 المرسل إليه بأداء أجره النقل و هو صاحب الحق في إستيلام البضاعة
 إليه إستيلام البضاعة و أوفى للناقل أجره النقل أخلى الشاحن من إلزامه بدفع الأجرة. (2)
 غير أن إلزام المرسل إليه بأداء أجره النقل في حالة حصول إتفاق بين الشاحن و الناقل
 على إستحقاقها عند الوصول لا يكون بناءً على أساس أنه طرف
 العقد ، و إنما يكمن أساس إلزامه حيازته لسند الشحن الذي يذكر فيه

إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة عند الوصول فهذا يعد قرينة قانونية
 ، و لا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في
 مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على الأجرة أو جزء منها لا يزال
 ، و يعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير إلا إذا كان هو
 الشاحن نفسه. (3)

.326 / 2

.139 / 3

41 -

أما إذا إمتنع المرسل إليه عند إستيلاء البضائع يطلب من المحكمة بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي إذا مرت المدة القانونية لبقاء البضائع مودعة دون تقدم المرسل إليه لدفع الأجرة ، حينها يجوز للناقل طلب الإذن بيع البضائع كلها أو بعضها إستيفاء أجرة النقل ، فإذا لم يكف ثمن البضاعة بعد بيعها لإستيفاء الأجرة ، كان للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه أو من ثمن البضاعة المباعة.(1)

عند تسليم و يرجع
البحرية أثر في تسديد دين الأجرة ، إذ يتم تقدير هذه لى أساس الكمي
يتم تسليمه في ميناء التفريغ ، و هذا ما سيأتي ذكره فيما بعد كما قد يدفع جزء من
و يجب رد هذا الجزء إذا لم تستحق الأجرة كما لو هلكت البضاعة
بقوة قاهرة يتضمن العقد شرط دفع الأجرة أياً . (2)

إتفاقية هومبورغ

03 01

طفيفة 15 01 ضرورة التدوين في
محتويات سند الشحن ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة
أن أجرة النقل مستحقة عليه.

42 روتردام قد تضمنت مادة وحيدة تتعلق بأجرة النقل و هي
فجاء نصها كالتالي: "إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة
أو عبارة مشابهة ، فلا يجوز للناقل أن يتمسك إتجاه الحائز
أو المرسل إليه بأن أجر النقل لم تدفع، و لا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل
إليه هو أيضا الشاحن".

و يستخلص من هذه المادة الأخيرة بأن الملتزم الرئيسي في أداء أجرة النقل هو
و لا يمكن للناقل أن يرجع على الحائز أو المرسل إليه ف
ن ، و على هذا الأساس لا يجوز للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع في ميناء
تنفيذ عملية نقل هذه البضائع
إلزامية تضمين عقد النقل البحري بند

صريح يقضي بدفع أجرة النقل سلفاً.

2 / مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 221.

42 -

إلا أنه ورد إستثناء عن هذه القاعدة العامة و ذلك في حالة ما إذا كان الحائز إليه هو نفسه الشاحن ، فيجوز للناقل التمسك بالإمتناع عن تسليم البضائع و ك في ميناء الوصول بالطرق الودية أو الطرق القانونية.

- تحديد :

إذا لم يتضمن هذا

على طريقة تحديدها ، فيتم تحديدها وفقاً

في ميناء الشحن هذا لا يمنع من وجود طرق أخرى كأن يتم تحديد أجره النقل حسب

دفع مبلغ معين عن كل طن كيلوغرام

البضاعة حيث يتفق على مبلغ معين عن كل متر مكعب، قيمة

حسب طبيعة البضائع المنقولة أجره النقل على أساس كمية البضاعة

أما تحديد أجره النقل بالحاويات ، فتحدد حسب كل علبه يمكن أن يفتحها الناقل ، و إن تعذر ذلك تحسب أجره النقل عن كل الحاوية و نوعها.

أن وزن البضاعة ليس لها أي تأثير

ه يشترط في تحديد الأجره حسب كمي وزنها ،

تحدد الأجره حسب الوزن أو المقاس أو العدد عند التفريغ ، و في هذه الحالة لا

يدخل في حساب ما سيصيب البضاعة أثناء الرحلة من عجز بسبب طبيعتها نتيجة للضغط

(1) .

و عادة لا يسمح بالتحقق من كمية البضاعة عند الشحن يكون للربان الحق في

طلب وزن البضاعة أو مقاسها أو عد ها وقت إخراجها من جل تقدير الأجره حسب الكمية

التي تسلم للمرسل إليه لا يدخل في حساب الأجره ما قد يطرأ على البضاعة من نقص

و يضاف إلى أجره النقل بعض الملحقات كمصاريف الشحن و التفريغ، و التعويض

المستحق عن التأخر في عمليات الشحن و التفريغ. (2)

- 43 -

أن تحديد في ظل نظام النقل بالحاويات
يسيطر على التجارة البحرية يتم تحديدها نقل الحاوية كوحدة
سعريّة تغطّي النقل من الباب الأخذ بعين الاعتبار كلّ حاوية
عشرين قدماً أو أربعين قدماً ، و كذا حسب وزن البضاعة في كلّ منها و نوعها و طول
مسافة الرحلة الكلية.

قد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي ت
بالحاويات ن كلّ حاوية دون وياتها،
مثل هذه التسعيرة ليست في صالح الدول النامية صادراتها منخفضة القيمة.
الواقع يفرض تحديد أ الحاويات خاضعة لعوامل كثيرة
ها و وزنها ها ما بي
أنواع السفن التي تنقلها ما بين سفن خطية و سفن جواله. (1)

- قيمة أجرة النقل في الموانئ الجزائرية:-

797 . . . و أبقى مسألة تحديد
مقدارها و كيفية دفعها بموجب إتفاق الأطراف ، غير أنه لم يدرج لتحديد أجرة
النقل غير إتفاق الطرفين ، و عملياً يتم تقديرها من قبل الناقل بمفرده على إعتبار أنه
الطرف الغالب في عقد النقل الذي يعقد إيداعاً ، يتم فيه الناقل فرض شروطه على
في هذا الأخير سوى القبول من أجل تنفيذ عملية نقل بضائعه.
قرار وزاري يلزم كلاً من المجهزين و المستعملين لخدمات الميناء
ري ، بأن يعرضوا قيمة التعريفية و كذا الشروط على اللجنة الوطنية للمستغلين
وم بدورها برفض أو قبول هذا الطلب في أجل أقصاه 30 يوماً
إلا أن هذا القرار بقي . (2).

فوجدنا أن تسعيرة أجرة النقل في الموانئ الجزائرية مرتفعة جداً قد تصل إلى حد ثلاثة
أضعاف من قيمة أجرة النقل في باقي موانئ الدول الشاحنة.

2-boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales, op.cit, page 165.

- 44 -

و يرجع سبب هذا الإرتفاع الباهض في أجرة النقل إلى مكوث البضائع في الموانئ الجزائرية لمدة طويلة مما يسبب تأخيراً في برنامج إستغلال السفينة ، زيادة على فرض رسوم مقابل توقف السفينة في الميناء ، و مع نقص السفن الناقلة في الجزائر يتكلف في الغالب بعملية النقل شركات أجنبية ، الشئ الذي يحمل الناقلين على رفع أجرة النقل أضعافاً مضاعفة متى سمحت لهم الفرصة ، و ما على الشاحنين سوى الرضوخ لهذه المبالغ.

الأصل أن يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل المتفق عليها إبرام عقد النقل أو عند تسليم البضاعة سالمة للمرسل إليه و تسليم البضاعة سليمة.
يرتبط بتنفيذ لية النقل

البضاعة تحت روافع السفينة و تسليمها لممثل السفينة تمهيداً لتحميلها ، يلتزم بكامل الأجرة بالإضافة إلى النفقات و المصاريف التي تلحق السفينة جراء هذا التأخير أو التخلف عن إحضار البضاعة المخصصة للسفينة و ثلاثة أرباع أجرة نقل البضائع التي تشحن بدلاً عن بضائعه.

الشاحن يبقى ملتزماً بأداء إذا كان عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه ناجماً من تؤول إليه عن طريق التظهير، أو إذا ملت الربان لبيع البضائع بسبب تعرضها أيأ سبب هذا العيب أو إذا ه البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.

زيادة على ذلك يلتزم الشاحن بـ
حيوانات ماتت في السفينة أثناء نقلها لأي سبب كان
هذه الحيوانات فلا يستد في عملية النقل. (1)

- 45 -

إذا نقلت البضاعة لمسافة من الطريق ثم
بالسفينة للتوقف من جل إصلاح ما أصابها من عطب بسبب قوة
قاهرة أو إذا أراد الشاحن إستيلاءم بضاعته قبل وصولها إلى الميناء المقصود له
البضائع إلا بعد تقديم كفالة مالية تسديد كافة المبالغ من غرامات أو خسائر بحرية
مشتركة و غيرها.

بضائع في السفينة دون أن يصرح بها فيجب في هذه الحالة التمييز بين

حالتين:

- غير المصرح بها في السفينة و هي راسية و قبل مغادرتها ميناء
فللربان الخيار بين أن يأمر بإنزالها إلى اليابسة ، أو أن يحصل ع
ين يحق له المطالبة بما قد يلحق به من ضرر ، ك
قد تتعرض لها السفينة بسبب وجود تلك
البضاعة في عنابرها.

- الحق في أن يفرض أجرة
مضاعفة عليها و لا يملك حق إلقاءها في البحر إلا إذا كان بإمكان طبيعتها أن
ينة أو للحد
أول لغرامات أو أن يكون بيعها أو تصديرها ممنوعين قانوناً.

الحالتين السابقتين يتوجب على الربان أن يبين في دفتر اليومية إكتشاف تلك
بدون حق ، و المصير الذي آلت إليه ، و أن ي

بحضور شاهدين. (1)

- أثر الحوادث البحرية على إستد :

عُتبر التشريعات البحرية
الحوادث البحرية إلى إنقضاء
كبير
المرسل إليه ،
بدفع الأجرة أو بقاء الإلتزام بدفعها رغم
(2) .

1 / هشام فرعون، المرجع السابق، ص 200.

2 / حسين العطير، المرجع السابق، ص 325.

- 46 -

و بالنظر إلى أحكام المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع ، فإن أياً منها لم تتطرق إلى حالات إستحقاق أجرة النقل من عدمها ، و كذا مدى تأثر هذه الأخيرة بالحوادث البحرية ، و هذا ما يسمح لكل دولة في تنظيم قواعد قانونية داخلية بكل حرية حسب ما يتمشى مع متطلباتها.

أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة إلى هلاك
البضائع هلاكاً كلياً ي تلفها و نقص كميتها أو قيمتها.

1 هلاك البضائع هلاكاً كلياً:

هنا بين هلاك البضائع نتيجة القوة القاهرة أو نتيجة إهمال الناقل، و بين هلاكها نتيجة فعل الشاحن أو بسبب عيب ذاتي في البضائع.

- هلاك البضائع هلاكاً كلياً بقوة القاهرة أو ب إهمال الناقل:

عقد النقل البحري كغيره من العقود العامة يعد من قبيل العقود الملزمة للجانبين ، لدى تنفيذ أي من الطرفين لإلتزامه يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر، و من هذا المنطق يستحق أدائها للناقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة القاهرة نتيجة إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من إلتزامات.

مع ذلك فإن لهذه القاعدة إستثناءات
يقرر الربان إلقائها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى السفينة
مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشد تظهر الحكمة من هذا الإستثناء أن الشاحن
يحصل على تعويض عن بضاعته الهالكة بقدر قيمتها في ميناء التفريغ و بالتالي يعتبر قد
تسلمها حكماً و من ثم يلتزم بأداء أجره النقل.

كما تستحق أجره النقل عن البضائع التي إضطر الربان إلى بيعها أثناء الرحلة
الحصول على المؤونة أو لإصلاح السفينة. (1)

.327

/ 4

47 -

جراء الأخطار البحرية ، إذا فقدت البضائع بسبب إهمال الناقل في تنفيذ الإلتزام
المقررة له ، و عند حدوث هذه الأخطار يقوم الناقل بإرجاع أجره النقل تم تسديدها
غير أنه
لسلامة العامة تحت شرط المساهمة أو ما يسمى بالخسائر البحرية المشتركة على
أن يستفيد الشاحن من تعويض يساهم فيه جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية. (1)

- هلاك البضائع هلاكاً كلياً الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب ذاتي في

:

إذا كان هلاك البضائع بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب في البضاعة ، فلا تأثير
لهذا الهلاك على دين الأجرة المستحقة للناقل إذ يبقى إلتزام الشاحن بأدائها
مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي يصيب السفينة
عليها من جراء فعله أو فعل تابعيه أو بسبب عيب البضاعة.

2 هلاك البضائع هلا جزئياً أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها:

إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة يتمثل في هلاكها هلاكاً جزئياً في تلفها أو نقص
كميتها أو قيمتها ، فإن الشاحن من له حق في تسلم البضائع لا يبرأ من دفع الأجرة و لو

نقصت كميته أثناء السفر و ذلك بصرف النظر عن وقوع الضرر نتيجة قوة قاهرة أو إهمال الناقل ، أو فعل الشاحن تابعيه أو عيب في البضاعة.

و الحكمة من ذلك أن الناقل في هذه الحالة قام بتنفيذ إلتزامه بنقل البضائع صاحب الحق في تسلمها أن يؤدي أجره الذ . (2)

لا يجوز للشاحن أن يترك البضاعة الهالكة هلاكاً جزئياً أو التالفة . (3)

1 / 119 798 800 801.

2 / 173.

3 / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، 229.

- 48

. . . لم يتطرق إلى حكم دفع أجره النقل من عدمه في حالة تلف البضائع ، غير ي إستحقاق أجره النقل في حالة تلف البضائع على أساس أن الناقل لا يد له في هذا التلف ، و هذا لا يمنع في إمكانية أو نقصت كمية البضائع. (1)

3 وقف السفينة أثناء السفر:

إذا توقفت السفينة أثناء السفر بسبب القوة القاهرة كأمر إحدى الدول أو حادث لا يد للربان أو للناقل فيه، فإن الرابطة العقدية بين الشاحن و الناقل لا تتأثر بذلك و لا يكون هناك محل لتعويض أو لزيادة الأجرة، و أثناء توقف السفينة يجوز للشاحن أن يفرغ بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد شحنها أو أن يدفع للربان نفقة إعادة شحنها.

و إذا إقتضى الأمر إصلاح السفينة من عطب أصابها بسبب حادثة بحرية قاهرة على الشاحن أن ينتظر حتى يتم الإصلاح ، أما إذا لم يشأ الشاحن الإنتظار يجوز له أن يطلب تسليم البضاعة إليه على أن يدفع أجره النقل كاملة.

ذا كانت السفينة مؤجرة بالسفرة ذهاباً و إياباً و تعذر وصولها إلى الميناء المقصود نتيجة قوة قاهرة طرأت بعد السفر ، فإن الأجرة لا تستحق إلا عن الذهاب فقط (2) هذه الحالة لو إستلم الناقل الأجرة كاملة ، فعليه يعيد إلى الشاحن نصفها. (3)

. . . في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر ،
بأن تكون مصاريف المسافنة و أجره الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء
إذا أبعده الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف.

و في الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة الـ (4) .

1-boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit
algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 170.

2 / مصطفى كمال طه، مبادئ 1989 230.

3 / 1999 116.

4 777.

- 49 -

ل أياً :

تضمنين سند " ة أي
" ، و مقتضى هذا الشرط أن تستحق الأجرة بدأ تنفيذ عقد النقل ، فلا تتأثر
بأية حادثة تؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها أو عدم وصولها إلى ميناء التفريغ.
يتركب من عمليتين قانونيتين يتمثلان في نقل و تأمين
الأجرة ، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها ، إذ يجوز
لناقل أن يحتفظ بالأجرة بتمامها إذا دفع عنها قسط التأمين للشاحن ، مما يجعل الكثير من
الناقلين يلجأ وضع هذا الشرط في العقد من أجل الحفاظ على حقوقهم في الحصول
بحيث يلزم دفعها حتى و لو هلكت البضاعة و أيأ كان سبب هذا الهلاك
ما دام لا ينسب للناقل. (1)

و منه فإن هذا الشرط صحيح و لا يعد خروجاً عن الأحكام الآمرة المتعلقة بمسؤولية
الناقل ، إذ أنه فحتى و لو الشاحن بدفع الأجرة أيأ كانت الحوادث، إلا أن ذلك لا يمنعه
من مطالبة الناقل بما قد يستحقه من تعويضات. (2)

و يعتبر هذا الشرط صحيح في العديد من القوانين و كذا في معاهدة بروكسل لسنة
1924 ، غير أن هذا الشرط لا يسرى في حالة ما إذا كان هلاك البضائع ناتج عن تقصير
الناقل في تنفيذ إلتزامه الخاص بصلاحية السفينة للملاحة البحرية ، فإذا ما أهمل الناقل
الحرص على هذا الإلتزام الرئيسي و تسبب هذا التقصير في حدوث هلاك أو تلف

البضائع ، فيمتنع الشاحن عن داء أجرة النقل و لو تضمن سند الشحن إستحقاقها أيأ
(3) .

يجيز للشاحن وفقاً ، و بالتالي ينهار
العقد برمته بما فيه ه عن حقه في طلب التعويض
فإن ذلك يعد بمثابة إثراء بلا سبب كما أن هذا
الشرط يصبح محدود الأثر إن لم يكن عديم الأثر في الـ الذي يتفق فيه على دفع الأجرة
بحسب حالة البضاعة و وزنها أو مقاسها في ميناء التفريغ. (4)

1 / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، 230.

2 / محمود مختار أحمد بريري، 364.

3-boukhatmi Fatima, , « Aspect du contra de transport de marchandises par mer en droit
algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 171

4 / 174.

-50-

لا يحتاج الناقل عادةً
ستيفاء ميناء المغادرة ، لأنه يحصل عليها مقدماً
لياً أو جزئياً

في هذه الحالة إذا إمتنع المرسل إليه عن الوفاء بالأجرة المستحقة كلياً أو جزء منها ،
كان للناقل الحق في حبس البضائع الموجودة تحت يده إلى أن يتسلم الأجرة ، كما له حق
الإمتياز على البضائع التي قام بتقلها. (1)

1

أجازت معظم القوانين للناقل أن يمارس حقه في حبس البضاعة عن مستحقها حتى
يستوفى أجرة النقل ، حيث . . . **793** للناقل إذا لم يحضر صاحب
داء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة
عن النقل ، أو لم يقدم كفالة تضمن الوفاء بها ، أن يودع البضاعة في مستودع في مكان
امين على نفقة و تبعة صاحب الحق على البضاعة و يقوم فوراً بإعلام هذا الأخير ، و إذا

لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل عن نقل البضاعة خلال شهرين ابتداءً من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ، بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة ، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع ع يمكن بيع هذه البضاعة قبل وضعها في مستودع و قبل إنقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف أو كانت مصاريف إيداعها تفوق قيمتها . (2)

إستعمال الناقل لحقه في حبس البضاعة من أجل إستيفاء أجره النقل المستحقة له ، يلزمه بالمحافظة على البضائع أثناء وجودها في عهده خلال فترة الإحتباس ، و يعد عن هلاكها أو تلفها ما م يثبت أن ذلك كان بسبب أجنبي لا يد له فيه و يظل حق حتى يوفى المرسل إليه الأجرة المستحقة. (3)

1 / عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 328.

2-boukhatmi Fatima, , « Aspect du contra de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 174.

3 / عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 328.

- 51

2 حق الإمتياز المق

إذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى أمين ، و رغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجره النقل فيجوز له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها ، فإذا تم البيع فإن له إمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجره النقل و غيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النق مثل مقابل التأخير في عمليات الشحن و التفريغ ، و حصة البضاعة من الخسارة البحرية ركة ، و مصاريف حفظ البضاعة أو إنقاها. (1)

و من مصلحة الناقل أن يباشر حقه في الإمتياز على قبل أن يسلمها للمرسل إليه حتى لا يتعرض لخطر تصرف المرسل إليه بالبضاعة لحساب شخص آخر ، إنتقلت ليد شخص ثالث كان لهذا الأخير أن يحتج بقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية (2) .

. . . فيعتبر دين أجره النقل من الديون الممتازة ، و يقع هذا الإمتياز على البضائع المنقولة و هي ضمانه كافية للدائن ، بحيث لا يخشى مزاحمة الدائنين الآخرين إلا إذا كنت ديونهم ممتازة هي و تأتي في مرتبة سابقة على دين أجره النقل.

يرفع دعوى المطالبة بدين الأجرة خلال خمسة عشرة يوماً التالية لتفريغ البضاعة ، و قبل أن تنتقل إلى يد شخص ثالث ، و لذلك فالمدة المقررة لهذا الإمتياز هي مدة قصيرة نسبياً يجب على الناقل التعجيل برفع الدعوى حتى لا تنتقل لشخص ثالث قد يحتج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية. (3)

818 . . . على هذا الإمتياز بقولها: " تدخل في باب الإمتيازات : ... ديون أجرة الحمولة أو المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد إستئجار السفينة و عقد النقل و مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة و أجرة المهلة الإضافية و المصاريف الأخرى المستحقة من جراء إتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ ، و كذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في إستيلاء البضاعة م بل المرسل إليها و مصاريف إيداع البضاعة المطالب بها في المستودعات ...". (4)

1 / 331.

2 / عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 328.

3 / 120.

4 / 818.

- 52

3 تقادم دين أجرة النقا :

742 . . .

بما فيها التي يقيمها الناقل على الشاحن من أجل المطالبة بأجرة النقل أو غيرها من المبالغ المستحقة له بسبب تنفيذ النقل بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. (1)

هذا التقادم شأنه شأن أي تقادم آخر ينقطع الإنقطاع المقررة في العديد من القواعد العامة لمختلف القوانين.

عن إنقطاعها الوصول ، أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو ندب خبير من أجل تقدير الأضرار. (2)

.742

1

.175

/ 2

53 -

_____:

الإلتزامات الخاصة ببيان طبيعة البضائع و قيمتها

يلتزم الشاحن بتقديم كل البيانات الصحيحة عن طبيعة البضائع و قيمتها بما فيها وزنها و عددها و من تم يتوجب على الشاحن أن يقدم بياناً دقيقاً لبضاعة التي يعهد بها إلى الناقل ، إذ على هذا الأساس تقوم مسؤولية الناقل إذا لم يتم تسليم البضاعة حسبما هي موصوفة به في سند الشحن. (1)

و قد نصت على هذا الإلتزام جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع بداية من معاهدة بروكسل إتفاقية هومبورغ و اعتبار أن هذا الإلتزام غاية في الأهمية لا يمكن التنازل عنه رغم مر السنين

قاسياً في حالة تقديمه بيانات غير صحيحة عن البضاعة ، بحيث يتم إعفاء الناقل من المسؤولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف.

_____:

بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع

يلتزم الشاحن بأن يقدم كتابةً إلى الناقل جميع البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إياه، حـ تقيد هذه البيانات في سند الشحن. (2)

و من هذا المنطلق يفترض أن يكون الشاحن أميناً في إفادته عن بيانات البضاعة ، لأن إثارة شك الناقل بصدق إفادته يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع و عدد و وزن و حالة البضاعة ، الأمر الذي يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في المبادلات التجارية و حركتها ما بين المصدر و المستورد. (3)

1 / مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 283.

2 / 324.

3 / عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 320.

- 54

_____:

البيانات الواجب ذكرها من قبل

على الشاحن أن يقدم خطياً جميع البيانات المتعلقة بالبضائع و المتمثلة الطرود و عددها و كمية البضائع و نوعها و وزنها قبل شحنها إلى الناقل و تقيد هذه البيانات في سند الشحن ، و يجب أن تكون العلامات كافية لتعريف البضائع بطريقة تجعلها دائماً سهلة القراءة حتى نهاية الرحلة. (1)

يجب أن يدلي الشاحن بالبيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها للناقل ، و لا يجوز للشاحن أن يضع في السفينة بضائع لم يرد ذكرها في سند الشحن أو ورد بشأنها بيانات غير

صحيحة إخراج هذه البضائع أو نقلها مقابل الحصول على الأجرة التي تستحق عن نقل بضائع من نوعها ، علاوةً على حقه في التعويض. (2)

جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري
العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع ، فيجب أن تكون هذه
ة بأية طريقة أخرى ظاهر
أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية
الأغلفة المعبأة فيها البضائع ، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.
و كذا ذكر عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات
التي يقدمها الشاحن كتابة ، حالة البضائع و شكلها الظاهر. (3)

ما جاءت به معاهدة الدولية
ن يدون في سند
الشحن العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً
من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع ، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحاً
ة أو تحزيمها.

1 / عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 320.

2 / محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 360.

3 معاهدة بروكسل ، المادة 03 . 03 .

- 55 -

رود و الأشياء و كميتها و وزنها كما ق
و الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة. (1)

لا محل لتحديد مسؤولية الناقل إذا أخطره الشاحن قبل الشحن بأهمية
البضاعة و قدم بياناً
فيه طبيعتها و قيمتها و ما يعلق على وصولها سالمة من أهمية
خاصة ، و يحدث هذا
الكبيرة قيمة مادية و معنوية
لوحات الفندي رية و التحف و المخطوطات القدي
و المعادن الكريمة و الأجهزة الدقيقة ، و الغالب يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل
العناية الخاصة بـ .

ينبغي عليه عدم تحديد مسؤولية الناقل في هذه الحالة هو أن هذا الأخير
يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يقبله و يلتزم بنقل بضاعة يعلم بطبيعتها و قيمتها ، و أن
الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول ، و من ثم يستطيع

لتأمين على مسؤوليته و نقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن

فالبين الخاص بطبيعة البضاعة و قيمتها لا يعدو أن يكون إتفاقاً بين الناقل و الشاحن على تقدير قيمة البضاعة محل عقد النقل البحري عند حدوث هلاك أو تلف لها أثناء تنفيذ النقل ، و يتمثل هذا الإتفاق في إيجاب يصدر من الشاحن في صورة إعلان يتقدم به بيان جنس البضاعة و قيمتها ، ثم يتلاقى هذا الإيجاب مع قاً على التقدير الذي جاء في إعلان الشاحن. (2)

فإذا إتضح من عبارات البيان أن إعلان القيمة كان لأغراض التأمين أو موجهاً لمصلحة الجمارك ، فلا يكون مستهدفاً حكام المسؤولية ، و يجوز للناقل عندئذ تحديد مسؤوليته.

و حتى ينتج البيان الذي يقدمه الشاحن أثره في حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية، يتعين تتوافر فيه شروط ثلاثة:

1 أن يقدم الشاحن هذا البيان ، ذلك أن معرفة الناقل بطبيعة وقيمة البضاعة ضروري ليتسنى له إتخاذ كامل احتياطاته إذ يضحى هذا البيان عديم الجدوى إذا كانت البضاعة قد تم شحنها دون العلم الكافي حول طبيعتها ، و ما تستلزمه من عناية خاصة.

1 .752

2 / .137

- 56 -

و إذا ما قدم البيان للناقل بعد حصول الشحن ، فإنه لا ينتج أثره و يد و التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ، إذا لم يعترض الناقل على بيان قدم من ذلك البيان و دونه في سند الشحن ، فليس من موجب لعدم أعمال هذا البيان أي لا مجال لتحديد المسؤولية.

2 أن يتضمن البيان بيعة الـ يمتهامعاً ، و أن يك و صريحاً ، ذلك أن القصد من البيان توجيه نظر الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة ليبدل عناية كبيرة في حفظها ، فيتمكن الناقل عند تقديم البيان قبل الشحن من القيام بأمرين:

- للبضاعة على ظهر السفينة و إتخاذ العناية اللازمة بما يتفق مع طبيعة البضاعة خاصة بالنسبة لعمليات التثوين ، و قد يقتضى الأمر من الناقل تعيين حراسة عليه.

- التأمين على المسؤولية. (1)

و لا يصح القول بن الشاحن طالما من حقه عدم بيان قيمة البضاعة يكون له أن يقدم بياناً أقل من الحد الأعلى لمسؤوليته ، ذلك أن من شأن إيراد بيان بقيمة أقل من ذلك الحد ما يعني تحديداً لمسؤولية الناقل بأقل من التحديد القانوني و هو باطل.

علاوة على أن الغرض الأساسي من البيان المقدم من الشاحن هو إستبعاد التحديد لى تعويض كامل الضرر و هو ما لا يتحقق إلا إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من التحديد القانوني للمسؤولية.

3 أن يدرج هذا البيان في سند الشحن ن هذا السند وحده هو الذي يحكم بين الشاحن و الناقل و الحدود التي رسمها ، و لا يغنى عن ذلك ورود البيان بفاتورة الشراء و ذكر رقمها بسند الشحن أو أية ورقة أخرى مثل الإعتماد المستندى أو إذن الإستيراد أو الشهادة الجمركية ، و في مثل هذه الأحوال يسرى تحديد المسؤولية حتى و لو كان الناقل على علم بين بجنس البضاعة و قيمتها.

و إذا ما قدم الشاحن البيان الخاص بطبيعة البضاعة و قيمتها إلى الناقل طالباً منه إدراجه في سند الشحن و أغفل هذا الأخير ذلك بخطأ أو إهمال من جانبه ، فإن الناقل لا يكون له الحق في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ، و يكون عليه تعويض الضرر الذي لحق البضاعة تعويضاً في حدود القيمة المصرح بها من قبل الشاحن.

إذا قدم الشاحن البيان و رفض الناقل أو وكيله عمداً تدوينه في سند الشحن ي الناقل في هذه الحالة من الحق في التمسك بتحديد المسؤولية ، يلزم بتعويض الضرر الذي للقواعد العامة حتى و لو كان هذا التعويض يجاوز القيمة التي وردت في بيان الشحن طالما إنصرفت إرادة الناقل إلى عدم إدراج البيان في سند الشحن و كان يعلم . (1)

و منه إذا ما توفر بيان طبيعة البضاعة و قيمتها الشروط التي بينها ، فإن ذلك يؤدي إلى حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية دعوى المسؤولية من الشاحن أو المرسل إليه.

فإذا ما حدث هلاك كلي للبضاعة يلتزم الناقل بأداء كامل القيمة المعلنة في سند الشحن ، إذا كان الهلاك جزئياً أو ثمة تلف فيلتزم بتعويض نسبي ، الأمر الذي لا محل له التحديد القانوني للمسؤولية ، طالما أنه ذكر قيمة البضاعة بسند الشحن ، فإن ذلك يعنى أن الطرفين قد قررا إستبدال التعويض الحقيقي للضرر بالتعويض المحدد الذي قرره (2) .

غير أن هذا لا يمنع في بعض الحالات حسب ما تقتضيها الضرورة عقد النقل من عدم تدوين البيانات المتعلقة بالبضائع بسبب ضيق الوقت ، الإمكانيات الضرورية من أجل مراقبة هذه البيانات من قبل الناقل ، الشئ الذي يفرض إمكانية إدراج بعض التحفظات الخاصة بالبضائع أو خطابات الضمان في سند

_____:

إن عملية تعيين البضائع المشحونة ليس بالأمر السهل الميسور عملياً إذ يجب أن تشحن البضاعة بسرعة حتى لا تظل على الرصيف لفترة طويلة ، و حتى لا تتعطل السفينة

140 139 / 1

140 139 / 2

لذلك درج العمل على أن يدون في سند الشحن البيانات التي يقدمها الشاحن الخاصة بنوع البضاعة و مقدارها و علاماتها كما هي دون أن يقوم الناقل أو الربان بالتحقق من صحتها ، مع النص في سند الشحن أن البيانات الخاصة بالبضاعة

*حسب قول الشاحن أو غير مع * * ضاعة مجهولة الوزن أو مجه الكمية أو الصنف أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة*.

و إذا لم يكن من شأن هذه التحفظات ذرع مسؤولية تلف البضاعة عند التسليم ، فإنها تتضمن على الأقل تخفيفاً لمسؤوليته الشحن حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتى يثبت العكس.

ت حجيته فيما يتعل

ددها أو محتوياتها أو حالتها أو قيمتها ، و كان على المرسل إليه أن يقم الدليل عند ظهور ع أن الوزن أو العدد أو المقاس المبين في سند الشحن قد تسلمه الربان فعلاً أو أنه قد تسلم البضاعة بوصفها الوارد في سند الشحن ، و أن العجز ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه ، و للشاحن أو المرسل إليه إثبات ذلك بكافة الطرق بما فيها القرائن.

أن هذا الإثبات متعذر إن لم يكن مستحيلاً في أغلب الحالات ، مما يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف.

و قد فرضت معاهدة بروكسل في 03 03 على الناقل أو الربان أن يذكر في سند الشحن علامات الطرود و عددها ، و كمية البضائع و وزنها بناءً على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن.

كما يجوز للناقل أن يرفض تدوين بيانات الشاحن في سند الشحن إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها ، أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل العادية لمراقبتها.

و يجب على الناقل أن يذكر في سند الشحن الأسباب الجدية التي حملته على الشك في صحة بيانات الشاحن أو عدم ر الوسائل العادية للتحقق منها ، و يقع عبء إثبات جدية هذا الشك أو عدم توافر وسائل للتحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل ، فإن عجز عن الإثبات تعين عدم الأ . (1)

. . للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على سند الشحن تتعلق بعدد الطرود أو القطع و كمية و وزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

و كذا علامات التعريف المتعلقة بالبضائع ، عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشك تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة. (1)

أما من جانب القضاء الفرنسي فقد كان حريصاً على ألا تصبح هذه التحفظات من التحفظات الجارية في سندات الشحن ، و ذلك فإنه يُحفظ يرد عاماً من غير توضيح للأسباب الجدية التي تدعو إلى الشك في صحة البيانات التي يقدمها الشاحن أو الأسباب التي تدعو إلى توافر الوسائل الكافية للتحقق منها ، : أن يذكر في سند الشحن عبارة * من غير ضمان للوزن و المحتويات *
*الوزن مجه * * *الوزن لم يفحص* .

و لا يسرى أثر التحفظ إلا بالنسبة للبيان الذي أدرج التحفظ من أجله ، فإذا ذكر في سند الشحن بيان بوزن و بيان بعددها و وصف بيان الوزن بأنه مجهول ، سرى أثر (2) .

و قد قصرت معاهدة الحاليتين اللتين يجوز فيهما للناقل إدراج تحفظات في سند ق بالبيانات التي يقدمها الشاحن ددها أو كميته أو وزنها ، أما حالة البضاعة و شكلها الظاهر فهي مستبعدة من نطاق التحفظات.

و مفاد ذلك أن المعاهدة تحرم شرط الجهل فيما يـ لها الظاهر، و تلزم الناقل أن يقوم بالتحقق من حالة البضاعة و شكلها الظاهر و لا يجوز له أن يذكر في سند الشحن أن حالة البضاعة و شكلها الظاهر مجهولة له ، و إذا ذكر مثل هذا يكون باطلاً
03 08 من المعاهدة. (3)

إتفاقية هومبورغ 16 و النتائج التي تترتب على عدم إدراجها ، و إذا كانت 01 هذه
إلا أنه من الأفضل له أن يقوم حمل ما يترتب عليه من أضرار 03 02.

1 .755

2 / التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، .162

3 معاهدة بروكسل، المادة 03 03 08.

هي:

- الطبيعة العامة للبضائع علاماتها الرئيسية.

- عدد القطع أو الطرود أو الوزن أو الكمية.

و يستنتج من هذه الفقرة أن البيانات التي لما يقدمه الشاحن هي المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع و العلامات الرئيسية و عدد القطع و الوزن أو الكمية سمي هذه التحفظات بشرط الجهل بالوزن أو بالكمية و المعروف في العمل البحري ب weight unkown ,weight quantity ,shipper s weight .

ثم فيخرج البيان الخاص بالحالة الظاهرة للبضائع ، إذ أن هذا البيان لا يقدم من نفسه و إنما يدرجه الناقل بعد الفحص الظاهري للبضائع ، فإذا كانت غير سليمة ظاهرياً ، فعليه أن يذكر وجه عدم سلامتها في سند الشحن على سبيل المثال: *الصناديق مكسورة* * التحريم غير كاف* إذا لم يثبت إعتبر أنه تسلم البضائع في حالة سليمة ظاهرة.

يجوز للناقل أن يثبت في سند الشحن أي تحفظ بشأن جهله بالحالة الظاهرة للبضائع إذ أنه المسؤول عن هذا البيان 02 16.

و قد قيل ما يثبته الناقل في سند الشحن بعد الفحص الظاهري للبضاعة ، لا يعتبر ، و إنما هو بيان مضاد لا تسرى عليه الأحكام الخاصة بالتحفظات.

إلا أنه في العمل البحري سواءً من جهة الفقه أو القضاء لم يتم تعريف الـ البيان ، فإذا كان الناقل هو المسؤول عن البيان الخاص بالحالة الظاهرة للبضاعة فكيف يعتبر بياناً ، و ما هو البيان الذي وضع مضاداً له

الناقل لا يضيف إلى هذا البيان ملاحظات لأنه لم يقدم له أصلاً

و إنما هو الذي يدرجه بنفسه . (1)

03 03 من معاهدة بروكسل ، و كذا 16 01

من إتفاقية هومبورغ الحالات التي يجب على الناقل أن يدرج فيها التحفظات :

- 1 إذا كان يعلم بعدم مطابقة بيانات سند الشحن للبضائع التي تلقاها أو شحنها.
- 2 إذا كان لديه أسباب معقولة تحمله على الإشتباه في عدم مطابقة تفاصيل سند الشحن
- 3 إذا لم يكن لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه البيانات.

و قد أضافت قواعد روتردام حالة أخرى يجوز إدراج فيها التحفظات عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها ، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة و يتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً. (1)

و في كل هذه الحالات لا يكفي أن يثبت ه ع يل السند عليه أن يذكر أيضاً الأسباب التي حملته على الشك أو الإشتباه فيها ، و مبررات عدم توافر الوسائل المعقولة للتحقق من صحة هذه التفاصيل. (2)

و مما لا شك فيه أن إدراج هذه التحفظات من قبل الناقل عند تلقى البضائع أو شحنها سيكون سبباً في خلافات كثيرة على أرض الواقع و طرح العديد من هو ما سيؤدي إلى تأخير إستلام البضائع أو شحنها.

: ببيان أسباب شكه في عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن،
فما هو معيار الأسباب المعقولة ، و هل يمكن للشاحن و الناقل أن يتفقا عند الشحن على ما يعتبر أسباباً كيف سيقوم الناقل بإثبات هذا التحفظ و أسبابه على سند الشحن ، و ما هي العبارات التي سيستعملها التفاصيل ، فكيف يثبت الناقل في السند أنه لم يكن لديه الوسائل المعقولة للتحقق

هذه النقطة ليس محض الصدفة و إنما لمناقشات هامة أثناء المراحل الأخيرة لإعداد مسودة إتفاقية هومبورغ ، و قد دارت هذه المناقشات أساساً ما إذا كان المقصود أن يدرج الناقل في سند الشحن أسباب علمه أو شكه في صحة بيانات سند الشحن التي لا تصف البضائع بطريقة صحيحة.

1 40 01 03.

2 / أحمد محمود حسنى، نصوص إتفاقية هومبورغ، 164.

فذهب فريق إلى أن وضع هذا الإلتزام بهذه الصورة على الناقل لا يجرى مع ما يجرى عليه العمل إذ سيكون عبئاً ثقيلاً يقوم بكل الفحوصات على الشحنة بالشكل

01 **16** لإتفاقية هومبورغ سيؤدي إلى تأخير عملية لأن مستخدمى الناقل سوف يحتاجون لوقت و خبرة لإجراء الفحوصات اللازمة لكل شحنة ، كما أن عليهم أن يبينوا أسباب التحفظات بطريقة قانونية مناسبة لكل شحنة ، و لا شك أن كل ذلك سيؤدي بطبيعة الحال إلى قيام نزاع دائم و متكرر بين الشاحنين و الناقلين.

بينما ذهب فريق آخر إلى الهدف من إدراج التحفظات و أسبابها طبقاً **01** **16** هو حماية المرسل إليه و الطرف الثالث من التحفظات المألوفة تدوينها و التي تشكك في بياناته و من ثم تضعف

قوته الإئتمانية.

فعملياً ليس في وسائل تحققه نتيجة لذلك فإن سندات الشحن ستستمر على ما هي عليه الآن خاصة و أن لها على شرط الجهل بالوزن أو بالكمية لا يجعل سند الشحن غير نظيف طبقاً **32** من القواعد و الأعراف الدولية الموحدة للإعتمادات المستندية ، فسندات الشحن ستبقى نظيفة رغم إدراج مثل هذه التحفظات ، و الأمر في النهاية للمحكمة التي سيعرض عليها يقع عليه عبء إثبات مبررات التحفظ الذي أدرجه في السند. (1)

- :-

جرى العمل على تضمين سند الشحن تحفظات تتعلق بالبيانات التي يقدمها الشاحن عن حالة البضاعة ، و هذه التحفظات تضعف من قوة سند الشحن و تنقص من قيمته الإئتمانية ، كما يتعذر على الشاحن الإقتراض بضمان البضاعة المشحونة لأن البنك المقرض لا يعرف

إعطاء الشاحن تعهداً للربان يذكر فيه التحفظات التي كما يحرص على ذكرها في سند الشحن ، و يتعهد فيه بتعويض الناقل عما يصيبه من أضرار بسبب إصدار سند شحن نظيف ، و ذلك عند ظهور عجز أو تلف في البضاعة على خلاف و يتجسد هذا التعهد في صورة خطاب يعرف بخطاب الضمان. (2)

1 / أحمد محمود حسنى، نصوص إتفاقية هومبورغ، 165.

2 / 155.

757 فاعتبرها باطلة و لا يحتج

بها أما الغير إذا تمت بناءً على إتفاق الشاحن بتعويض الناقل مقابل إعطائه وثيقة شحن بدون تحفظ عند شك الناقل بقوة بعدم صحة ما جاء السند ، غير أنه يجوز للغير التمسك (1) .

1 رأي الفقه في خطابات الضمان:

لم يتفق الفقه في هذه المسألة رأين.

ذهب رأي في الفقه إلى أن خطابات الضمان باطلة و لا أثر لها في جميع الأحوال ، لما تؤدي إليه من إضعاف القيمة الإئتمانية لسند الشحن و إهدار حجيته في الإثبات.

و قد قيل في تبرير ذلك أن معاهد

الإعفاء من المسؤولية ، و إنما الغرض منها أيضاً حماية القيمية لسند و جعله ممثلاً كان ، و تحقيقاً لهذا الغرض فرضت المعاهدة على الناقل أن يثبت في سند الشحن وصفاً دقيقاً لمقدمة إليه من طرف الشاحن مع بيان التحفظات متى كان لها ما يبررها في سند الشحن ذاته. (2)

و بذلك يتسنى للمرسل إليه بمجرد الإطلاع على السند معرفة طبيعة البضاعة المرسلة إليه ، كما يتوفر لديه سند يسمح له بالرجوع على الناقل في حالة عدم التسليم للحالة الموصوفة فيها بسند الشحن.

إلا أن هذا الغرض الذي إستهدفته المعاهدة يضعف بفضل خطابات الضمان، إذ يكون سند الشحن في هذه الحالة بعيداً عن بيان الحالة الحقيقية للبضاعة و لا يقدم عنها إلا وصفاً في بعض الأحيان.

كما يضيف أصحاب هذا الرأي أن هناك ثمة سبب آخر للبطلان ، ذلك أن سكوت الناقل عن إثبات التحفظات بشأن البضاعة أو ما توافر لديه من شك جدي بشأن حالتها و قيامه بتحسين نفسه عن طريق خطابات الضمان ضد نتائج عمله هذا ، فإنه يسعى بلا جدل إلى إعفاء نفسه من الإلتزامات المتعلقة بإثبات الشحن ، و مثل هذا الإتفاق يجب أن يكون باطلاً لأنه يتضمن إعفاء الناقل من الإلتزامات التي تفرضها عليه معاهدة (1) .

يرى هذا الرأي بأن التفرقة بين خطابات الضمان الحسنة و خطابات الضمان المنطوية على الغش ، و إعتبار الأخيرة وحدها باطلة دون الأولى هي تفرقة غير مقبولة ، لأنه من الصعب أحياناً تحديد الغش فضلاً عن أن حسن نية الطرفين أي الناقل و الشاحن

و يخلص ه إلى أنه لا جدوى من التمسك بالضرورات العملية لتبرير خطابات في هذه الحالة لا يعبر سند الشحن عن الحقيقة مما يؤدي بلا شك إلى خديعة الغير حسن النية الذي إطمن إلى ظاهر الأشياء.

و على العكس يذهب رأي آخر من الفقه إلى أن ورقة الضمان قد تعطى للربان لكي يطمئن إلى صدق بيانات الشاحن التي لا يستطيع الربان التحقق منها في الميناء لأي سبب فيسهل خطاب الضمان سيولة التجارة الدولية خاصة بين أطراف إعتاد التعامل مع بعضها في مجال النقل البد و لا يكون القصد من الورقة في هذه الحالات الغش بأي

كما يرى أصحاب هذا الرأي أن الصحيح هو إعتبار تعهد الضمان باطلاً إذا قصد به الغش ، أي إذا حرره الشاحن و هو عالم بأن بيانات السند لا ت و هو عالم بهذه الواقعة.

و معنى البطلان أنه يجوز للمرسل إليه الرجوع على الناقل على أساس الخطأ التقصيري ، لأن إصدار السند نظيفاً يقة يع و أنه إذا تمكن المرسل إليه من الرجوع على الربان أو الناقل ، فلا يكون لهذا الأخير أن يرجع بدوره على الشاحن إستناداً (2) .

1 معاهدة بروكسل، المادة 03 .08

2 المعاهدات الدولية :

أما بخصوص موقف المعاهدات الدولية من هذه المسألة ، لم تتناولها معاهدة و إن كانت معروفة وقت إبرامها إلا أنها لم تكن منتشرة ، بينما قننت إتفاقية هومبورغ الحل المعمول به في فرنسا. (1)

إتفاقية هومبورغ خطابات الضمان في 02 03 04 17.

02 فتفيد يمكن التمسك به قبل طرف ثالث. يبقى صحيحاً بين الشاحن و الناقل ، إلا أنه لا

و عند مناقشة مسودة هذه الإتفاقية تبين للبعض أن 02 03 04 17 متعارضة فيما بينها.

فاتجه رأي إلى إلغاء الفقرتين 03 04 ستؤدي إلى زيادة عدد سندات الشحن غير النظيفة و المشاكل المتعلقة بتداول المستندات ، يعتمد الضمان الذي يحصل عليه من الشاحن نظير إغفال إدراج تحفظ في سند الشحن إذا كان إختلاط بسيط بين الحالة الحقيقية للبضائع و البيانات كان سند الشحن منطوياً فالمستفيد هو الشاحن ، و من ثم فلا وجه لتحمل الناقل وحده الجزاء الذي فرضته عليه 04 17.

من الصعب تصور الحالة التي تتكلم عنها 03 بحجية الشاحن الذي أصدره بالإتفاق مع الناقل ، إلا أنها تنفى هذه الحجية في مواجه ت نية ل أو من ينوب عنه عدم إدراجه التحفظ غ لا يحق للناقل الرجوع بأي تعويض على الشاحن.

ففي هذه الحالة فإن المرسل إليه غير الشاحن حامل سند الشحن نظيف ، سيقوم دعوى المسؤولية على الناقل إذا وصلت البضاعة هالكة أو تالفة ، و سيتلقى تعويضاً لتعويض صلة بالبيان الذي يذكر في السند مقابل خطاب الضمان ، فإن الناقل سيرجع على الشاحن بما آداه للمرسل إليه إستناداً للمسؤولية العقدية. (2)

1 / محسن شفيق، المرجع السابق، ص 107.

2 / التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 181.

03 إتفاقية هومبورغ فإن الناقل لا يحق له الحصول على تعويض من

رسل إليه ، و هو
ب للغاية الناقل لا يعرف المرسل إليه عادة و ليس هناك ما يدعوه إلى
تعمد غشه عدم إدراج التحفظ نظير خ مان يكون بناءً
الشاحن و لصالحه حتى يحصل على سند شحن نظيف سهل التداول ، فإذا كان هناك غش
فيكون من جانب الشاحن دون الناقل. (1)

إتفاقية هو حرمان الناقل السيء النية من الرجوع على الشاحن ،
04 17 يتمثل في حرمان الناقل من التمسك بتحديد
مسؤوليته إتجاه الغير الذي يكون تصرف إتماداً على الوصف الوارد . (2)

و يمكن تلخيص مبادئ إتفاقية هومبورغ بشد :

- خطاب الضمان صحيح بين الناقل و الشاحن ، و باطل و عديم

- يكون خطاب الضمان صحيح بين الشاحن و الناقل ، إلا إذا كان الناقل أو من ينوب عنه
بعدم إدراجه التحفظ غش طرف ثالث.

- لا يمكن للناقل

بالتعويض ، كما أنه يحرم من الإستفادة من تحديد المسؤولية في مواجه
و يقع عبء الإثبات على عاتق الشاحن أي يثبت بأنه عند ما طلب من الناقل
إصدار سند شحن نظيف في مقابل خطاب الضمان ، الناقل لطلبه
المرسل إليه.

عند ثبوت الغش يقيم الثالث أي المرسل إليه دعوى المسؤولية على الناقل
إلى سند الشحن النظيف الذي بيده يعتبر خطاب الضمان حجة عليه ، إذ من
نه لا يعلم عنه شيء ، لا يمكن تكليف المرسل إليه أن هناك خطاب
الضمان وراء سند الشحن النظيف الذي بيده ، و أن هذا الخطاب يتعلق ببيان أغفل الناقل
إدراجه في سند الشحن بقصد غشه. (3)

:

سؤولية الشاحن المترتبة عن عدم الوفاء بهذا الإلتزام

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع جميع البيانات المتعلقة بها ، و تقيد هذه البيانات في سند الشحن و على الشاحن أن يقدم إلى الناقل كذلك العلامات الرئيسية بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق و الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل مقروءة حتى نهاية السفر (1) ، و إذا أغفل الشاحن الوفاء بهذا الإلتزام تترتب عليه مسؤولية سواءاً إذا قدم بيانات غير صحيحة أو في حالة عدم كفاية أو إتقان العلامات.

- مسؤولية الشاحن عن تقديم بيانات غير صحيحة:-

يلتزم الشاحن يقدم كتابةً البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضائع عند تسليمه إياها حيث تقيد هذه البيانات في سند الشحن.

و قد قررت كلاً من المعاهدات الدولية و كذا ق. ج مسؤولية الشاحن في حالة تقديمه بيانات غير صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل و يسأل عن تعويض الضرر الذي ينشأ نتيجة م صحة البيانات حتى و لو إنتقل هذا السند إلى الغير. (2)

كما لا يجوز للشاحن أن يضع في السفينة بضائع لم يرد ذكرها في سند الشحن بشأنها بيانات غير صحيحة إخراجها أو نقلها مقابل الحصول على الأجرة التي تستحق عن نقل بضائع من نوعها ، على حقه في التعويض وفقاً (3) .

/ 1 .73

/ 2 .324

/ 3 / محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 320.

قيام الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع تلفها إذا أثبت أن الشاحن هو من قام عن عمد بذكر هذه البيانات غير صحيحة دون أن يلتزم بإثبات قصد غير يرجع إياها الناقل من المسؤولية معاقبة الشاحن عن غشه بحرمانه من التعويض حتى ولو كان الضرر الذي أصاب البضائع ناشئاً تابعيه طالما أن خطأ الناقل أو أحد تابعيه لم يرق إلى مستوى الغش. (1)

و قد رتبت معاهدة بروكسل في 03 05 وكول المعدل لها لسنة 1979 04 05 .

كما يطبق على الشاحن الجزاء المترتب في حالة ذكر بيانات غير صحيحة في سند هذا البيان بسند الشحن ليس

لأسباب أخرى جمركية أو مالية. (2)

و بالرجوع إلى أحكام إتفاقية هومبورغ لم تتكلم على مسؤولية الشاحن عن تقديم بيانات غير صحيحة ، و تم النص في 12 كقاعدة عامة عن مسؤولية الشاحن ، و يستشف منها أن الشاحن يسأل عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو بالبضائع نتيجة تقديمه البيانات غير صحيحة عن .

أما قواعد روتردام فقد حملت الشاحن المسؤولية عن تقديم بيانات خاصة بالبضائع غير صحيحة ، و فرضت عليه تعويض الناقل عما ينجم من عدم صحة هذه البيانات من خسارة (3) .

نفس الجزاء ، إذ يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات و عدد و كمية و وزن البضائع ، و يكون مسؤولاً ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي ، و إن مسؤولية الشاحن هذه لا من مسؤوليته و إلتزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه أي شئ غير الشاحن. (4)

1 / 173 .

2 / 76 .

3 31 02 .

69 -

و يثار تساؤل مهم عن إستفادة الناقل من الإعفاء من المسؤولية المقررة نتيجة ذكر بيانات غير صحيحة ، ما إذا يلزم هذا الأخير بإثبات توافر رابطة سببية بين البيان و هلاك البضاعة أو تلفها

م المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع ، أن الناقل لا يسأل عن هلاك البضاعة تلفها إذا أثبت تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة قيمتها و علاقة السببية بينها و بين الهلاك و التلف.

ليس مسموحاً للشاحن بتقديم الدليل دم صحة البيان لم يكن له شأن في ه يقبل منه إثبات إنعدام السببية غير أن جزاء مسألة الشاحن عن ذكر بيانات غير صحيحة لا يطبق متى كان الناقل على علم تام بعدم صحة البيان الذي ذكره الشاحن في سند الشحن بخصوص طبيعة البضاعة و قيمتها. (1)

و في حالة ما إذا أثبت الناقل عدم صحة بيان القيمة المدرج في سند الشحن ، فإنه يثور التساؤل عما إذا كانت مسؤولية الناقل تعود إلى الحدود القانونية تغطية لهذه الحدود لتقف عند القيمة الحقيقية للبضاعة

و إذا كان للناقل الحق في إثبات عدم صحة بيان القيد ثم يلتزم فقط بالقيمة الحقيقية للبضاعة ، إلا أنه ليس للشاحن إثبات أن القيمة الحقيقية على البيان المقدم منه.

فلا يجوز للشاحن أن يتقاضى تعويضاً يفوق قيمة البضاعة التي ذكرها في سند الشحن مهما كانت القيمة الحقيقية للبضاعة ، أي حتى لو كانت تلك القيمة الأخيرة تجاوز تلك المعلنة من جانبه. (2)

بروتوكول معاهدة بروكسل لسنة 1968 على عدم مسؤولية الناقل أو السفينة ق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا تعدد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن. (3)

و بناءً عليه يمكن للناقل أن يحدد التعويض الذي يدفعه إلى الشاحن أو من له الحق في البضاعة ، إذا لم يصرح الشاحن بنوع و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة.

.78 77 / 1

.141 / 2

. ج. للناقل تحديد مسؤوليته ضرار و الخسائر التي تصيب البضاعة بما يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي

و يقصد بالوحدة الحسابية كما حددها المشرع في 805 05/98 . 65.5 ملغم من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة. (1)

- مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات:

تظهر أهمية كفاية و إتقان العلامات في أن يتعرف الناقل على كل البضائع على وجه التحديد حتى يمكنه من إتخاذ ما يلزم من احتياطات و عناية إتجاه البضائع.

و يعد عدم كفاية أو إتقان العلامات إهمالاً أو سهواً من الشاحن ، و يعني إخلالاً بمرتبه عقد النقل في حقه ، و من ثم فإذا ثبت الناقل

عدم كفاية أو إتقان العلامات ، فإنه يعفى من المسؤولية عن الضرر 803 - - . . . (2) 04

ن الناقل يبقى مع ذلك مسؤولاً إذا كانت العلامات الموضوعه على الطرد غير صحيحة ، إلا أن الطرد يحمل بطريقة ظاهرة إسم الشاحن و عنوانه ، و مع ذلك إنتظر الناقل عدة سنوات لإخطار الشاحن بوجود الطرد في مخازنه ، ذلك لا يصح أن يكون من أثره ألا يآه الناقل بمصير البضاعة التي تسلمها. (3)

فالعلامات التي توضع على البضائع يجب أن تصمد أمام كل عمليات المناولة التي تحصل عادة بعد إستلام الناقل للبضائع و أخذها في عهده ، و على سبيل المثال إذا طمست العلامات أو محيت نتيجة المطر ، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً ضرر ينشأ عن عدم وجود علامات تبين هوية البضائع.

71 -

03 03 - - من معاهدة بروكسل الناقل بن يدون في سند الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة طبقاً لما يقدمه الشاحن كتابةً على أن تكون العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق

فيها البضائع بحيث تظل قراءها ميسورة حتى نهاية السفر و هذه المادة جاءت أكثر وضوحاً مما أتت به إتفاقية هومبورغ التي تطلبت تضمين سند الشحن * الطبيعة العامة للبضائع و العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع *.

و في نهاية **03 03** من معاهدة بروكسل لا يلزم الناقل بتدوين هذه العلامات في سند الشحن إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه أو عندما لا تتوفر لديه الوسائد ية للتحقق منها و لا يكون عما يلحق البضائع من ضرر ناشئ عن ذلك و التي تقابلها **01 16** إتفاقية هومبورغ.

و إذا لم يدرج أي تحفظ في سند الشحن بهذا الشأن ، فإن الناقل لا يمكنه أن يتمسك بالإعفاء إلا في مواجهة الشاحن فقط ، إذ يجوز له يثبت في مواجهة هذا الأخر

لا يمكنه تمسك بالإعفاء في مواجهة الغير حامل سند الشحن ، و هذا ما قرره **1968** المعدل لمعاهدة بروكسل إذ نصت **01 01** منه ذلك فلا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية *.

إتفاقية هومبورغ بهذه الأ **03 16** البندين - - -

12 ، فإذا تسببت بضائع أحد الشاحنين في هلاك أو تلف بضائع تخص شاحن آخر ، فإن لهذا الأخير أن يرفع دعواه على الناقل بإعتباره الشخص الذي تسلم منه البضائع أخذها في عهده طبقاً **04** من الإتفاقية ،

و له أن يؤسس دعواه سواء على المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية طبقاً

07 01

. ج نفس موقف المعاهدات الدولية ، ففرض على الشاحن تدوين العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها ، و كذا عدد الطرود و كميتها و وزنها و الحالة و التكييف الظاهرين للبضاعة ، و أعطى للناقل الحق في رفض تسجيل هذه البيانات إذا كانت لديه دواعي جدية للشك في صحتها أو لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

و أعتبر الإتفاق بين الشاحن و الناقل في إصدار وثيقة شحن بدون تحفظ شك الناقل في صحة البيانات الواردة به باطلاً و عديم الأثر في مواجهة الغير ، غير أنه يجوز للغير التمسك به إتجاه الشاحن. (1)

بيعة

زادت حركة البضائع الخطرة عبر البحار زيادةً كبيرة نتيجة النمو السريع في إستخدام هذه البضائع ، و هناك الآن أنواع كثيرة من المواد الكيماوية تعتبر من قبيل البضائع

على التغليف الذي توضع فيه هـ

واد ، و وسيلة النقل ، و ظروف التستيف.

يما يتعلق بالإجراءات القانونية الواجب إتباعها بخصوص هذه البضائع يجب أن يكون الهدف منها هو الحد رض لها الأشخاص على ظهر السفينة ، السفينة ذاتها ، فضلاً عن المخاطر التي تتعرض لها البيئة ، و مع ذلك فإن هذه الإجراءات يجب أن لا تعوق حركة مثل هذه البضائع.

و البضائع الخطرة لا تقتصر على البضائع الخطرة بحسب طبيعتها ، و إنما قد تصبح البضائع خطرة نتيجة التغليف غير المناسب. (2)

1 755 757.

2 / التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 133 134.

- 73

فرضت كلاً من أحكام المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري و كذا ق . .

02 773

السلع الخطرة بما يفيد بأنها خطيرة
أن يخطر بالصفة الخطرة لهذه
ها .
و إذا إقتضى الأمر بالإحتياطات الواجب

إذا لم يفعل الشاحن ذلك و لم يعلم الناقل بوسيلة أخرى
يجوز لهذا الأير القيام
خطورتها حسبما تقضى الظروف دون دفع تعويض. (1)
دامها أو إزالة

و البضائع القابلة للإلتهاب أو للإنفجار لا تثير صعوبة في تحديد معناها ،
بطبيعتها كحمض الكبريتيك

التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات ، قد تؤدي إلى إستيقاف السفينة. (2)

04 06 من معاهدة بروكسل حكماً يتعلق بالبضائ

هـب أو الإند " ي لم يك

أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها ، يجوز في
أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة
تعويض ، و يكون شاحن هذه
و الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة ، و إذا شحنت بضائع
من هذا القبيل بعلم الناقل و رضائه و
على السفينة أو شحنها يجوز كذلك

إنزالها من السفينة أو إعدامها إزالة خطرهما بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق رية العمومية عند الإقتضاء ."

.475 / 1

.324 / 2

- 74 -

يستنتج من هذه المادة الشاحن لا يمكنه يقدم للشحن أية بضائع من هذه النوعية دون أن يخطر الناقل كتابة بطبيعتها ، و لا يكون عن عمل أية مساهمة للخسارات المشتركة بالنسبة لهذه البضائع في مثل هذه الظروف فإذا أصبحت أو ضرر التلوث بعد شحنها ، يجوز للناقل يطلب من مالكيها دفع نفقات إزالة خطورتها بتفريغها أو إعدامها أو إلقائها من السفينة.

13 إتفاقية هومبورغ بكل أيضاً بتغييرات مميزة بالنسبة للبضائع الخطرة و هذه التغييرات هي:

- **01** يلتزم الشاحن بأن يضع علامات تفيد بأنها .

- **02** الشاحن بإخطار الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع و بالإحتياجات ها إذا إقتضى الأمر ، و عبا * * غير واضحة ضرورة بيان هذه الإحتياجات ذا كانت غير معلومة تماماً يعلم الشاحن كل شئ عن طبيعة البضائع.

يختلف العلم بخطورة المحتويات عن العلم بعدم كفاية التغليف ، علاوة على أنه ليس واضحاً معيار .

للقواعد العامة فإن هناك إلتزام ضمني بأن يبقى تسببه حتى و لو كان من المحتمل أنه لا يعلم شيئاً ن طبيعتها الخطرة على أساس أن عملية التغليف قام بها .

و القاعدة العامة هي أن الشد يضمن ضمنياً أن البضائع ملائمة للنقل بالطريق أنها ليست خطيرة ، و مع ذلك فيمكن للشاحن ن يفلت من المسؤولية إذا وافق

تحذيره عن طبيعتها ، و علم الناقل يعتمد
، و الفرص التي أتاحت له للتأكد

(1) .

.134

التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،

/ 1

75 -

01 - - 15 إتفاقية هومبورغ فإن سند الشحن يجب
يتضمن بياناً بالطبيعة العامة للبضائع و العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بها ، و بياناً
صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع إن كان لها هذه الصفة. (1)

ورتردام نفس المنهج الذي تبنته المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل
البحري فيما يتعلق بالقواعد المقررة بشأن البضائع الخطرة ، فلم يرد أي إختلاف
بخصوصها.

إذ أوجبت هذه ا
مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو
يبلغ الناقل عن خطورة هذه البضائع في وقت
، كما يتوجب على الـ
على البضائع الخطرة يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو إشتراطات أخرى
العمومية سارية

(2)

غير أن معاهدة بروكسد الشاحن بالتصريح الواض
في حين أن إتفاقية هومبورغ تفرض التصريح بطبيعة هذه البضائع الخطرة
بوضع علامات أو بطاقات مناسبة عليها تفيد بأنها خطرة حسب ما قررته **13**
منها.

نص هام يتعلق بنقل البضائع الخطرة و هو الأمر رقم
75/40 ، و الذي ينص على وجوب تصريح الشاحن عن طبيعة
الرئيسية المفروضة عليه. 1975/06/18

إستيراد المواد الخطرة مثل المواد الكيماوية ، يج
ظام صارم و دقيق ، يفرض على المرسل إليه التوقيع على إلتزام بأن يأخذ على عاتقه
جميع العمليات المرتبطة بهذا الإلتزام.

ففي مثل هذه الحالة يقوم المجهز أو وكيل العمولة أو الشاحن برفع هذه المواد الخطرة بسرعة ، إذ لا يجوز مكوئها في الميناء ، بل يتم تحميلها مباشرة على وسائل و آلات معدة خصيصا لنقل المواد الكيمياوية خارج المحيط المينائي. (3)

1 / التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 135.

2 32.

3-boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales », op.cit, page 163.

-76-

خطر الناقل عن طبيعة البضائع الخطرة نظراً لطبيعتها الخاصة ، إذ حتى و لو علم الناقل بخطورة هذه البضائع قبل شحنها ، فيجوز له في حالة الضرورة و بدون أن يتحمل أي مسؤولية إذا ما أصبحت هذه البضائع تشكل خطراً للغيا سفينة أو لبضائع الأخرى أو للأشخاص ، و أن يتم إلقائها في البحر بغية حماية الحياة البشرية في وسط البحر. (1).

لخطورة البضائع في إحداثها الأضرار بالمحيط البحري ، فقد عني هذا المجال بإنشاء عدة معاهدات دولية ت ياه البحر بالزيت ، و تعد أول و أهم المعاهدات الدولية 1954

و تهدف هذه المعاهدة إلى الحد من تلوث البحار و ذلك بمنع السفن من التفريغ العمدي للزيت و المزيج الزيتي في مناطق محظورة و محددة بالذات ، و أهم القواعد التي قررتها المعاهدة إنشاء مناطق محظورة في البحر تمتد إ 50 ميلاً من أقرب أرض يحظر فيها أي تصريف للبتترول أو للأمزجة التي تحتوى على كميات بت 100 في المليون ، عدلت هذه المعاهدة ثلاثة مرات أولها بتاريخ 1962/04/13 ، و ثانيها في 1969/10/21 ، و أخيراً في 1971/10/12. (2)

الدولي للبضائع الخطرة الذي تأسس من قبل اللجنة البحرية الدولية

ي

1960 ، و الهدف منه ت

أو بالبضائع أو بالبيئة.

و كذا الإتفاقية الدولية لحماية الحياة البشرية في البحر و المعروفة بإسم سولاس 1974 إذ تفرض هذه الإتفاقية توفير قواعد الأمن من قبل المجهز.

و كذا الإتفاقية الدولية الخاصة بأمن الحاويات و الموقع عليها في جنيف 1972. (3)

1-kamel Khalifa, « Contrat de transport maritime :les obligations contractuelles entre les parties », op.cit,page10.

2 / مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد و التشريعات و المعاهدات المكملة له، الطبعة الأولى، سنة 1991، مكتبة غريب، ص 389.

3-belkheir Ikkache, « Transport maritime de marchandises dangereuses », le phare n°118,page16

- 77 -

و الإتفاقية الدولية للوقاية من 1973

1978 و التي إنضمت إليها

(1) التدابير الضرورية من أجل حماية المحيط البحري من من إستدام السفن أو غيره.

إذ تتميز قواعدها عن غيرها من المعاهدات السابقة أن القواعد التي قررتها بالنسبة لمكافحة الزيت و المزيج الزيتي أكثر إتساعاً و دقة مما سبترتب عليه في حالة تطبيق المعاهدة تطبيقاً دقيقاً إلى إنخفاض كميات الزيوت المنسكبة و المتسربة إلى البحر.

كما أن هذه المعاهدة لا تقتصر على مكافحة زيت البترول فقط و لكنها تهدف إلى مكافحة جميع أنواع التلوث البحري الأخرى بما فيها المخلفات و الفضلات و النفايات الناتجة من مصادر أرضية و يتم إلقتها في البحر حيث تغطيها إتفاقيات دولية أخرى. (2)

الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الخسائر الناتجة من التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 19/11/1969 ، و قد صادقت الجزائر عليها. (3)

فألزمت هذه المعاهدة الدول بتبني مقاييس لترقب أخطار التلوث التي تحدث خارج ولايتها القانونية ، و أعطت حماية لم تكن موجودة سابقاً للمتضرري بالمحروقات ، و إشتطت على مالك السفينة إنشاء صندوق كشرط لإستفادته من تحديد لمسؤولي وفق مبلغ معين يتم تحديده مسبقاً ، و قد يسقط هذا الحق في التحديد إذا كان الضرر ناتج عن خطأه ، على أساس أن الإتفاقية الخاصة بتحدد مسؤولية مالكي السفن تضمنت مبالغ ضئيلة جداً لجبر ضرر التلوث مقارنة مع خطورته. (4)

حظيت دول البحر الأبيض المتوسط بإنشاء العديد من المعاهدات الرامية إلى مكافحة تلوث البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات.

- 1 /10/88 و المتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية حول الوقاية من 1988/05/31 و بروتوكولها في 1973/11/02 و 1978/02/17، الصادرة بتاريخ 1988/06/01 .22
- 2 / مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 391.
- 3 72/17 و المتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الخسائر الناتجة من التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 1969/11/19، جريدة رسمية 53 الصادرة بتاريخ 1972/07/04.
- 4 / سماعيل فاطمة، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الـ و الإتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير جامعة وهران، سنة 2010/2009.

- 78 -

فعلى الشاحن أن يتقَد و يلتزم بتنفيذ أحكام هذه الإتفاقيات الدولية السابقة الذكر ،
لما قد تسببه طبيعة هذه البضائع من أضرار
للسفينة يئة ، كما قد يتسبب تغليف هذه البضائع إلى إحداث

..

01 801

الخطيرة بحراً لقواعد الدولية المحددة في هذا المجال و بطبيعة الحال قد إنضمت إليها

و زيادة . . المرسوم التنفيذي 79/90
1990/02/27 المتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة قواعد و مبادئ عامة لنقل هذه المواد
من أجل حماية الأشخاص و الممتلكات و البيئة أثناء نقل الـ
دون المساس بتطبيق الأحكام التشريعية أو التنظيمية المعمول بها و التنظيمات الدولية للنقل
التي وقعتها الجزائر. (1)

درت العديد من القوانين أولت أهمية بالمحافظة على البيئة البحرية من خطورة
البضائع أهمها قاذون حماية الساحل و تمييزه 02/02 2002/02/05
حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10/03 2003/07/19
و قانون الوقاية من الأخطار الكبرى و تسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة رقم
20/04 2004/12/25. (2)

مسؤولية الشاحن عن الإخلال بهذا الإلتزام

04 06 من معاهدة بروكسل ، لا يمكن لشاحن أن يقدم للشحن أية بضائع من هذه النوعيات دون أن يخطر الناقل كتابةً بطبيعتها ، و بأنه مسؤول عن الضمان الذي يعطيه.

1-belkheir Ikkache, « Transport maritime de marchandises dangereuses »,le phare n°118,page16

2 / سماعين فاطمة،المرجع السابق،ص28 29.

- 79

ن طبيع غاية في الأهمية لأن أي ه
أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سوف يتحملة كلياً .

التلوث بعد شحنها ، فإنه يجوز أن يط ن مالکها دف رها بتفريغها
ها أو إلقائها من السفينة. (1)

من معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ نفس الجزاء الم
شاحن في حالة عدم إخطاره الناقل عن طبيعة البضائع الخطرة قبل شحنها ، بتحميل
الشاحن المسؤولية عن الأضرار و المصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو ير
مباشر عن شحنها في السفينة.

من هذا القبيل بعلم الناقل و رضائه و أصبحت خطر
السفينة أو على شحنتها ، يجوز إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة
الناقل بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الإقتضاء. (2)

و يظهر أن إتفاقية هومبورغ لم تتعرض *للبضائع المعيبة* ، و ه
الخطرة و إنما تسبب أضرار لشحنات أخرى ، و ما إذا كانت هذه البضائع يشملها إصطلاح

* * تحل شأنها شأن معاهدة بروكسل مسألة مسؤولية وكلاء الشحن عندما يقومون بشحن بضائع خطيرة دون التقيد بالأوضاع و الإجراءات الخاصة بها. (3)

جاءت به معاهدة بروكسل و كذا إتفاقية هومبورغ ، فقد نصت رير مسؤولية
ما ينجم
علامات عليها من خسارة أو ضرر .
يعة الب

ففي ه أن يرف
أو تحميلها ، و بأن يتخذ كل التدابير من أجل تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا
فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة. (4)

1 / 179.

2 معاهدة بروكسل، المادة 04 06 إتفاقية هومبورغ، المادة 13 04.

3 / ،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 136.

4 15 32.

- 80

و لم يتعارض . . مع أحكام المعاهدات الدولية بخصوص مسؤولية الشاحن عن
عدم إخطار الناقل بطبيعة البضائع الخطرة و ال
أو بضائع خطيرة ، و التي ما كان ليقبل بتحميلها
زيلاها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من
طرف الناقل دون تعويض ، و يعد شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر و مصاريف
ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

كان بعض من هذه البضاعة محملاً ن السفينة بمع
و أصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة ، فإنه يمكن تنزيله بنف ل أو إتلافه
أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ، ما لم تترتب عن ذلك
لها محل. (1)

نستنتج من أحكام المعاهدات الدولية و كذا ق. . أنه و
خطرة على ظهر السفينة يجب التفرقة بين فرضين:

_____ : إذا تعلق الأمر ببضائع خطيرة شحنت بغير علم الناقل و رضا
في أي وقت و في أي مكان إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها بدون أي

ية المقررة للشاحن

قد تترتب على الشاحن إلتزامات أخرى مقابل إستفادته من خدمات النقل ، يجرى الإلتفاق بين طرفي عقد النقل البحري على أن يتولى الشاحن إلتزامات لا يكون في الأصل مكلف بها ، كأن يلتزم بأداء بعض القيام بعمليات الشحن والتفريغ و المناول سواءً في النقل بالسفن العادية أو في النقل بالحاويات.

المعاهدات الدولية و كذا النصوص القانونية لم تتطرق بصراحة إلى إمكانية تولى الشاحن القيام ببعض واجبات الناقل ، فضلاً عن أنها مفسرة و مكملة لإرادة المتعاقدين الإلتفاقية و العادات البحرية. (1)

أهم شيء كرسته روتردام هو مبدأ الحرية التعاقدية الذي يتجسد في نص
13 02 التي تسمح باتفاق الأطراف على أن يتكفل الشاحن أو المرسل إليه
بعمليات الشحن و المناولة و التفريغ و هي إلتزامات من المفترض أن

روتterdam دون غيرها من المعاهدات الدولية إلتزام جديد يتمثل في
واجب الشاحن بتزويد الناقل في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات و تعليمات
و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر. (2)

قد يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه و المستفيد من عقد النقل البحري بنقل بضاعته
بحراً في حالة جيدة وفقاً للمواصفات و الحالة التي يتم شحنها عليها بناءً على وثيقة الشحن
و لكي يضمن المرسل إليه حقه في التعويض عن الخسائر التي تتعرض لها
يتوجب عليه إحتار
ول التسلي
دوث الهلاك
(3) .

1 مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 219.

2 13 02 29 .

3 / 118 .

- 83

⋮

ل و الشاحن بأن يتولى هذا الأخير
أو الشاحن المستندى تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ، على أن يشار هذا
الإتفاق في تفاصيل العقد
أول معاهدة دولية خاصة بالنقل
البحري تقر بإمكانية تكليف الشاحن في القيام ببعض واجبات الناقل. (1)

عدم جواز تكليف

14 -- -- 30 33 ل السفيند

ب تزويدها بالمعدات و الطاقم على طول الرحلة البحرية ، إذ أن

هذه الإلتزامات تعتبر أساسية و هي م

أما في طرق نقل أخرى غير النقل البحري الإتفاق بين الناقل و الشاحن على أن يتولى هذا الأخير عمليات الشحن و التفريغ أو المناولة ، إلا فيما بين الناقلين ضهم الـ ، مثلاً يستطيع ناقل في طرق النقل البرية أن يكلف ناقل آخر في نفس طرق النقل بأن يقوم بعمليات الشحن و التفريغ نيابة عنه. (2)

الإلتزام بأداء عمليات الشحن و التفريغ

يف البضائع عن طريق الـ و التفريغ على الأقل في أحكام القانون المتفق عليه ، و هذا ما جسده معاهدة بروكسل في 03 02 ، و بروتوكول فيسبي ، و إتفاقية هومبورغ طبقاً .04

-1 13 02.

2-philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport - international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle, Annuaire de droit maritime et oceanique »,tome -xxvi 2008,page 492.

- 84 -

في حقيقة الأمر على هذه العمليات ضمن الأحكام العامة في كل المعاهدات يقوم بها بصورة إلزامية.

02 13

بأن يتسببها أو تفريغها ، على أن يشار هذا الإتفاق في تفاصيل العقد.

أثارت إستياء 02 13

جهة الشاحنين الأفارقة ، إذ و حسب وجهة نظرهم فإن تقرير الحرية عند قيام الشاحن بتنفيذ إلتزامات الناقل تعتبر واحدة من أكبر نقاط ضعف نحو الغاية المرجوة منها في تحقيق التوازن بين طرفي عقد النقل البحري.

و إستندوا في وجهة نظرهم إلى ثلاثة نقاط قانونية:

أولها تتجسد في أن الطابع الإلزامي لقيام الناقل بتنفيذ عمليات الشحن و التفريغ المعروفة في غيرها من المعاهدات الدولية ، يؤمن على الأقل حماية للطرف الضعيف من أجل الحد من الشروط التعسفية المقررة بصورة منفردة من قبل الناقل في وثائق النقل

01 13 هي

02 منها تعد إستثناءً و هي سبب لعدم التوازن و التوافق بين مصالح الشاحنين و الناقلين، الشيء الذي يشكل خطراً نتيجة نقص الحماية الكافية للشاحن.

ثانيها تكمن في أن وثيقة نقل البضائع مهما كان نوعها ، رغم أنها تد إتفاق الطرفين ، إلا أن الناقل دائماً يضع شروطه الإختيارية بصورة منفردة من أجل الحفاظ على مصالحه ، فهذه الطريقة تضر بمصالح الشاحنين الصغار فليس لهم الحق في مناقشة مقتضيات عقد النقل من أجل الحد من الشروط التعسفية.

و تنص ثالثها بأن المرسل إليه و الذي لم يشارك في مناقشة هذه الشروط ، يفرض عليه تنفيذ عمليات التفريغ حتى و لو لم يكن بالضرورة قد حضر لها ، فيلزم بالقيام بها ما دام قد قبل العقد ، و لكن مع تحمله نتائج قانونية ثقيلة بطبيعة الحال و التي قد تنشأ عن مباشرة المنازعات المرتبطة بهذه العمليات.(1)

1-ibrahima khalil Diallo, op.cit,page 11.

85 -

و منه إذا ما تم الإتفاق بين أطراف عقد النقل البحري بأن يتولى الشاحن بعض الواجبات المقررة أصلاً للناقل ، فأول شيء يقوم به هو التكفل بجميع العمليات بالشحن في ميناء التحميل بما تتضمنه هذه العملية من تحمي و تسييف البضائع المنقولة على متن السفينة مع مراعاة طبيعتها إن كانت تستلزم رصها في عنابر السفينة أو مما يجوز رصها على السطح ، و قد تنتهي الإلتزامات المكلف بها ن بعملية التفريغ في ميناء الوصول بنفس العناية.

⋮

العمليات المتعلقة بالشحن و التفريغ

تتضمن عمليات الشحن و التفريغ من شحن البضائع و رصها و كذا عملية المناولة المينائية و التفريغ.

هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيداً لنقلها إلى ميناء الوصول.

يجرى في العقد على الطرف الذي يتولى القيام بعملية الشحن
(1) .

الفقه يرى بالشحن يقع على عاتق الشاحن التفريغ يقع على المرسل إليه ، و إذا إتفق في العقد على قيام الناقل بالشحن و التفريغ فإن الشاحن يلتزم بمصروفات هاتين العمليتين. (2)

و يتم الشحن و التفريغ عادةً برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة ، أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتترول أو بـ

1 / 118.

2 / 72.

- 86

أما إذا كانت السفينة راسية بعيدةً عن الرصيف ، فإن عملية شحن البضائع تكون بواسطة الموانع (1) أي توضع عليها البضائع أولاً ثم تحملها إلى جانب السفينة حيث تقوم روافع السفينة أو الروافع العائمة برفعها على ظهر السفينة. (2)

و على أية حال فإن هذه الأعمال من وجهة النظر القانونية تشكل عملية واحدة ، فالشحن يبدأ من لحظة إستلام البضائع على روافع السفينة ، و ليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلاً على ظهر السفينة (3) يستعين الشاحن في القيام بعمليات الشحن و التفريغ بعمال الشحن و التفريغ في الـ إما يتعاقد معهم مباشرة أو طريق مقاول الشحن و التفريغ. (4)

و منه فعامل الشحن و التفريغ هو الذي يقوم بعمليات تحمي
و رصها و فكها و تعريفها و يق
كذلك بحراسة و حفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتزليل في الموانئ.
يابسة

و في الواقع مهما توفرت للناقل و الشاحن من إمكانيات و وسائل للقيام بعمليات الشحن
و التفريغ ، فليس في إمكانهما الإستغناء عن خدمات هيئات متخصصة و مستقرة بالموانئ
ورية لشحن و تفريغ و تسليم البضائع في حالة جيدة
للمرسل إليه.

و توفر خدمات عامل الشحن و التفريغ الظرف الملائم لعمليات الرسو فضلاً
تسهيل مه
ي مدة زمنية قياسية
ك الشأن بالنسبة لتفريغ البضاعة. (5)

و يحصل في بعض عمليات النقل أن لا يتم الشحن من الرصيف إلى السفينة و
يقتضى الحال توصيل البضائع إليها بواسطة الصنادل أو المواقين ، و في هذه الحالة يثور
التساؤل عما إذا كان الشحن يتم بوضع البضاعة في الصنادل.

- 1 / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 219.
- 2 / 26.
- 3 / 123.
- 4 / مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع 209.
- 5 تي مهام و مسؤوليات عامل الشحن و التفريغ في الموانئ، هاد القضاءة التجارية و البحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، سنة 1999 70.

- 87 -

و الأمر يعتمد في هذا الصدد على ما يتفق عليه الطرفان ، فإذا إتفق على أن يكون
مع تحمله للمخاطر، فإن الشحن لا يتم في هذه الحالة
البضاعة على السفينة ، و على العكس فإذا إتفق على أن تأخذ عهدة
على الرصيف و تتحمل مخاطر نقلها في الصنادل ، فإن الشحن قد تم بوضع البضائع في
(1) .

و عملية الشحن و إن كانت تثبت عادة بسند الشحن ، إلا أنه يُمنع من إثباتها بكافة
طرق الإثبات على أساس أنها عملية مادية. (2)

على ضرورة قيام الناقل بالعناية التامة في تحميل البضاعة و صيانتها و سكت فيما يخص هذا الوضع تركنا المشرع في حيرة خصوصاً أن ق. . قرر بداية مسؤولية الناقل منذ تكلفه بالبضائع إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله (3).

و في الحياة العملية يقوم بمهام الشحن و التفريغ هيئات مختصة في الجزائرية رها على حديثاً بهذه العمليات ، و يستعيد أو الشاحن بخدمات هذه الهيئات بمقتضى عقد تدرج فيه التوضيحات المتعلقة بنظام الميناء.

يقصد بعملية الرص تستيف و ترتيب وضع البضائع داخل العنابر أو الأ المخصصة لها في السفينة مع إتخاذ العناية الواجبة حسب طبيعة البضائع خشبية أو بلاستيكية بين الطرود أو الصناديق المحتوية على البضاعة.

و يطلق على عملية الرص في هذه الحالة الرص التجاري غير أنه يجوز على التزام الشاحن به ، و في جميع الأحوال يتولى ذلك عمال مختصون تابعون لمقاولي الشحن و التفريغ يتم التعاقد معهم من ق .

119 / 1

.26 / 2

.802 773 3

88 -

و رص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن سنة 1966 (1) .

و يتوجب على الربان عند إجراء عملية رص البضاعة ، أن يبعد البضائع عن بعضها لا يجوز وضع الأقمشة قريباً من الزيت لإحتمال تسرب الزيت الأمر الذي يؤدي إلى تلف الأقمشة ، و إذا كانت السفينة تحمل خشباً فلا يجوز وضع الخشب على الإسمنت لإحتمال تمزق الأكياس. (2)

يتعين على الربان أن يراقب الرص طوال الرحلة البحرية ، فعليه أن يعيد رصها إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة و تهويتها إذا تطلب الأمر.

هو عملية فنية يتعلق بثبات السفينة و الإحتفاظ بتوازنها ، أما الشحن فهو عملية مادية عبارة عن رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة. (3)

التستيف لا يتضمن فقط العمليات التي يقصد منها تأكيد المحافظة على البضاعة أو تسهيل شحن بضائع أخرى ، و إنما هو تنظيم للشحنة و توزيعها داخل عنابر السفينة الناقلة ، لأن الرص المعيب قد يؤثر على سلامة السفينة و يجعلها غير يُصعب عملية هو من أهم الـ التي تثير نزاعاً بين الشاحنين و الناقلين ، إذ غالباً ما يكون هو السبب المباشر في هلاك البضاعة أو تلفها.

و يثبت الخطأ في الرص و التستيف بكافة طرق الإثبات ، إلا أن الربان و من أجل تفادي المنازعة بشأن سلامة الرص يسعى في الحصول على دليل إثبات يفيد بأن التستيف قد تم طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها ، و يتم ذلك عن طريق معاينة خبراء مختصين يطلق عليهم إسم خبراء التستيف ، و تخضع محاضر هؤلاء الخبراء لتقدير محكمة الموضوع شأنها شأن كل أعمال (4)

1 / حمدى الغنيمي،محاضرات في القانون البحري الجزائري،ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر،طبعة 1983 90.

2 / 120.

3 / عدلي أمير خالد، 67 68.

4 / 129.

- 89 -

و يجب أن ترص البضاعة في عنابر السفينة ، فلا يجوز للربان أن يقوم برص البضاعة على سطح السفينة ، لأن ذلك قد يعرضها لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو التبلل بمياه البحر أو بمياه الأمطار. (1)

في حالات إستثنائية قد تـ ظهر السفينة الشاحن ، أو إذا ما كانت شحنة السطح عبارة عن حاويات.

ظهر السفينة من أهم المشاكل التي تثور في
لما يحيط به من مخاطر ، و أول ما يواجهها في هذا الخصوص هو تحديد المقصود بالسطح
قد تتعدد أسطح السفينة تبعاً للغرض الذي صممت من أجله لم يُ
محدد لهذا المفهوم رغم أن بعض التشريعات العربية عرفت المقصود من السطح هو
السطح العلوي أو الأعلى للسفينة أي السطح الرئيسي لها.

و يمكن القول بأن العبرة في تقدير ما إذا كان الشحن على السطح أو تحته هو بالحماية
تتوفر للبضائع بحيث تقيها مخاطر البحر من عواصف و أمواج و غيرها ، و هو أمر
يصعب وضع قاعدة محددة له ، و إنما يترك السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في كل

يلجأ الشاحنون إلى الشحن على السطح إما لإنخفاض أجرة النقل على السطح أو لأن
حجم البضائع كبير بحيث يتعذر رصها في العنابر ، كما هو الحال بالنسبة لعربات السكة
الحديدية و القاطرات و المعدات الثقيلة مثل السيارات الضخمة ، كما قد يتم الشحن على
سفينة إلى خط الشحن المحدد لها. (2)

يسمح بنقل البضائع على ظهر السفينة وفق شروط أولها موافقة الشاحن على هذا النقل
و في هذه الحالة يمكن للناقل أن يضع في العقد شرطاً يعفيه من المسؤولية ، و لا تكفي
لوحدها موافقة الشاحن بل يجب أن ينص عليه في سند الشحن ، و لا يستطيع الناقل إثبات
وجود إتفاق شفوي بينه و بين الشاحن من أجل إعفائه من المسؤولية.

1 / حمدى الغنيمي، المرجع السابق، ص90.

2 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص94 95.

ثانيها في حالة وجود عرف يجيز هذا النقل في تجارة معينة مثلاً في نقل السيارات
و يجب أن يكون هذا العرف محققاً غير مخالف للعقد و مقبولاً دولياً ، و على
الأطراف المتعاقدة أن يضمنوا القاعدة العرفية التي تسمح بهذا النقل في عقدهم.

و أخيراً يجوز النقل على ظهر السفينة إذا أجازته صراحة القوانين و الأنظمة مثل هذا
(1) .

معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها المشحونات التي يذكر في عقد النقل وضعها ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة. (2)

يرجع سبب إستبعاد شحنة السطح من نطاق تطبيق المعاهدة أن هذه الشحنة تكونة لمخاطر كبيرة بسبب طريقة شحنها ترك أمر نقلها للحرية التعاقدية ، بشأنه قواعد المسؤولية الواردة في معاهدة ، غير أن هذه المعاهدة الإغفاء من المسؤولية بشأن البضائع التي يتفق على نقلها هذا الإغفاء مشروط بأن يكون الضرر ناشئاً التالف قد نشأ عن تقصير الناقل في تنفيذ إلتزاماته التعاقدية بالمحافظة على البضائع فإن شرط الإغفاء من المسؤولية لا يطبق.

و منه فإن عدم خضوع البضائع التي يتم رصها على ظهر السفينة لأحكام معاهدة بروكسل مشروط بأمرين أولهما أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة قد رصت على سطح السفينة ، و الثاني أن يتم النقل فعلاً و البضاعة بهذه الطريقة. (3)

يستنتج أن الشرط الذي يرد في سند الشحن و يعطى للناقل حرية شحن البضائع على ح ، فهذا الشرط لا يخالف أحكام معاهدة الشروط الإتفاقية في عقد النقل غير أنه إذا لم يذكر صراحةً و بوضوح في السند أن البضائع شحنت على السطح و تكون قد نقلت بهذه الطريقة ، فإن سند الشحن يعامل معاملة السند الذي يتعلق ببضائع مشحونة تحت السطح و بالتالي يخضع لأحكام المعاهدة.

1 / دحماني محمد الصغير،مسولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية،بتاريخ 02 03 ماي،منشورات الألفية 60 61.

2 معاهدة بروكسل،المادة 01 - - .

3 / 121.

- 91

أما بالنظر إلى إتفاقية هومبورغ فقد نظمت **09** زيادة على **15** في فقرتها - - و التي توجب أن يتضمن سند الشحن بيان أن " ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو إذا كان الأمر كذلك ".

09 من إتفاقية هومبورغ

الإتفاقية غير أن هذه المادة لم تعرف ماهية النقل

إستثناءات من شأنها

09

هذه الفقرات

إقتضته قواعد أو لوائح قانونية ، أما
توسيع حق الناقل في النقل على السطح ،

إتفاق بين الشا

02 منها

فتنفيذ

على الناقل أن يدرج في سند الشحن بياناً بهذا المعنى.

03 فثحمل الناقل المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الناشئ فقط
عن الشحن على السطح ، و تقوم هذه المسؤولية حتى و لو أثبت الناقل أنه قد إتخذ هو
أو مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول إتخاذ من تدابير لتجنب شحن الحمولة

يفقد حقه في تحديد المسؤولية في حالتين:

04

بينما تنفيذ

- ما كان هناك إتفاق صريح على شحن البضائع في العنابر و خالف الناقل هذا الإتفاق

- أو إذا لم يكن هناك عرف أو قواعد أو لوائح قانونية تقتضي الشحن على السطح. (1)

روتردام فمن الواضح أنها سلكت نفس منهج إتفاقية هومبورغ ، إذ انها أجازة
ظهر السفينة إذا كان هناك قانون أو أعراف أو عادات تقتضي
الشحن على السطح ، أو إذا كان السطح مهيباً خصيصاً لنقل حاويات أو عربات مهياة للنقل
على سطح السفينة غير أن هذه القواعد إستبعدت ضرورة وجود شرط الإتفاق الصريح
بين الشاحن و الناقل أو وجوب الموافقة المسبقة للشاحن على مثل هذا النقل. (2)

1 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 99 100 101 102 .

. . . تحميل البضائع على سطح السفينة بموجب شروط تتمثل في
وجود إتفاق بين الناقل و الشاحن على مثل هذا النقل ، و يتم تحميلها ضمن الشروط التي لا
تحد من أمن الرحلة حتى يكون التحميل نظامياً و متعارفاً عليه بوجه العموم ،
بإعلام الشاحن عن تحميل البضائع على سطح السفينة إذا لم يوجد إتفاق مسبق بذلك. (1)

2 شحنة السطح من الحاويات:

بعد ظهور و إنتشار نظام البضائع في الحاويات سواء بسفن عادية تقليدية أو بسفن حاويات أنشأت و صممت خصيصاً لهذا النوع من النقل ، بدأت تظهر مشكلة قانونية تتعلق بمسؤولية الناقل في حالة رص الحاويات على سطح السفينة.

غير أن التشريع الدولي لم يأت بحل للمشكلة الجديدة التي نشأت عن نظام نقل الحاويات بالسفن المخصصة لهذا الغرض.

و بدايةً ببروتوكول فيسبي لسنة 1968 الذي نظم تحديد مسؤولية الناقل البحري عما تحتويه الحاوية من طرود ، و متى تعتبر الحاوية بما فيها طروداً واحداً.

هذا البروتوكول لم يتعرض لمسألة نقل الحاوية على سطح السفينة سواءً كانت سفينة عادية أم سفينة حاويات مخصصة لهذا النوع من النقل.

19 إتفاقية هومبورغ لم تأت بحل لهذه المشكلة ، و إنما إكتفت بالنص في
منها بأنه: " يحق للناقل نقل البضائع على سطح السفينة فقط إذا تم هذا النقل بموجب إتفاق مع الشاحن أو وفقاً لما جرت به العادة في تجارة معينة أو إذا إقتضته قواعد قانونية
(2) ."

و قد فرق القضاء الأمريكي بين نقل الحاوية على سطح سفينة عادية و بين نقلها على سطح سفينة حاويات خصصت و صممت لهذا النوع من النقل.

فبالنسبة لشحن الحاويات على سطح سفينة عادية فقد أعطى القضاء الأمريكي للشاحن الحق في الحصول على تعويض كامل عن الهلاك أو التلف و تجريد الناقل من حقه في تحديد المسؤولية، و منه أعتبر رص الحاويات على السطح مخالفاً لعقد النقل.

.774

1

2 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 103.

أما بالنسبة لنقل الحاويات على سطح السفن التي صممت و بنيت خصيصاً لهذا النوع من النقل ، فقد إتجهت أحكام القضاء الأمريكي إلى أن نقل الحاوية على سطح مثل هذه السفينة لا يعتبر عليه يحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية ،

و لم يتطلب أن يكون هناك عرف يتعلق بالرص على سطح سفن الحاويات ، أن يكون هناك شرطاً شحن يسمح أو يمنع الرص على السطح (1)، و سنتناول دراسة هذه

و على خلاف المعاهدات الدولية

جواز نقل البضائع على سطح السفينة إذا ما نقلت البضائع في حاويات

مهياً للنقل ح السفينة ، أو ف لك الحاويات أو الع

السطح مهياً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العر . (2)

- المناولة المينائية:

تعتبر المناولة مرحلة مهمة في سلسلة النقل البحري البري داخل الميناء ، و في البداية يجب علينا تعريف هذه العملية.

فيرى الفقه بأن عقد المناولة المينائية: " مجموع العمليات التي تبدأ ما بين إستلام البضاعة و ما بين تسليمها لصاحب الحق ، تنعكس تلك العمليات في الشحن و التفريغ و التي تعد عمليات مادية محضة ما يعهد إليه القيام بالعمليات القانونية المتصلة بذلك".

كما يُعرف بأنه: " عقد يتضمن مجموعة من العمليات المادية المتقطعة الأولى تبدأ من ميناء القيام حيث يتم تحويل البضاعة من مكان تخزينها بالميناء أو المكان الذي وضعه فيها الشاحن لغاية رصيف الشحن ، و وضع البضاعة بواسطة الرافعات على ظهر السفينة و تنتهى في ميناء الوصول إذ يتم تحويل البضاعة من ظهر السفينة إلى رصيف الميناء". (3)

1 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، 104.

2 01 25 . - - .

3 / طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، رسالة ماجستير في القانون البحري، جامعة وهران سنة 2010/2009

خدها . . ج أن قيام مسؤولية القائم بالمناولة على أساس الخطأ الواجب
(1) .

و يمكن إلقاء نظرة عن مراحل تطور عمليات المناولة في . .

1969/06/17 50/69

بنشاطات التشوين و المناولة في الموانئ الجزائرية ، و كذلك في الأمر المؤرخ في
1975/06/17 الخاص بتواجد البضائع في الميناء.

884 873 1976/10/23 80/76:

المناولة المينائية بعقد الشحن و التفريغ و يلزم الناقل بالعناية التامة في
تحميل و رص البضاعة صيانتها و نقلها و حراستها حسب إتفاق الأطراف و أعراف
ميناء التحميل ، و يلتزم بعمليات فك و إنزال و تفريغ البضائع بنفس العناية مع مراعاة
أعراف ميناء التفريغ ،
إحتكار المؤسسة المينائية.
1982

1998/06/25 05/98

حرية ممارسة النشاطات التجارية 80/76
البحرية من قبل أي شخص طبيعي ،
لممارسة هذه النشاطات شروط و كفاءة مهنية تحدد بموجب التنظيم (2) ، إلا أنه في الحياة
العملية لا زالت السلطات المينائية تحتكر هذا النشاط على أساس توفرها للوسائل الحديث
للقيام بهذه المهام.

كام معاهدة بروكسل و التي تطبق فقط على المرحلة البحرية من النقل بداية من
الشحن إلى غاية إنتهاء التفريغ ، فإن 01 -- تدرج صراحة عمليات المناولة
المينائية و بالتحديد الشحن و التفريغ ضمن المرحلة البحرية التي تحكمها نصوص
المعاهدة، و عليه يلتزم الناقل بموجب 03 بعمليات شحن و تفريغ البضاعة ، و تمنع
المعاهدة على الناقل أن يدرج بسند الشحن أي شرط أو إتفاق يكون من أثره تخفيف
أو تعديل المسؤولية التي رتبها المعاهدة على عاتقه.

إتفاقية هومبورغ فتلزم الناقل بعمليات المناولة المينائية على أساس 04
02 01 الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف
البضائع و التأخير أثناء وجود البضائع في عهده .

غير أن ردام رغم تحديدها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من تسلم
البضاعة في ميناء القيام لغاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ مما يحصر عمليات
المناولة المينائية ضمن إلتزامات الناقل
أو المرسل إليه القيام بعمليات المناولة.

و على هذا الأساس إترفت 17 - -

على أن يتولى الشاحن عمليات المناولة المينائية يعتبر سبب من أسباب إعفاء الناقل من
المسؤولية.

- التفريغ:

تفريغ البضاعة عملية مادية يقصد بها إنزال البضاعة من السفينة و وضعها على
رصيف الميناء ، و يجرى التفريغ بعد أخذ موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول ،
الأصل أن هذا الإلتزام يقع على عاتق الناقل ، يوجد ما يمنع من الإلتفاق على أن يقوم
بعملية التفريغ حن أو المرسل إليه أو حتى الشاحن المستندي كما قررته .

و التفريغ يجرى من وقت إعلان الربان بأن السفينة مستعدة للتفريغ ، و على هذا
الأساس يجب إنزال البضاعة في المدة المتفق عليها في العقد ، و في حالة عدم تحديد هذه
المدة يجب أن يكون التفريغ في المدة التي يحددها العرف ، و غالبا ما تؤخذ بعين الإعتبار
عند حساب مدة التفريغ طبيعة البضاعة و نوعها و كميتها. (1)

و يجب عدم الخلط بين التفريغ و التسليم ، فالتفريغ عمل مادي يت
البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى ذلك
الرصيف ، بينما يعتبر التسليم عمل قانوني يترتب عليه إنقضاء عقد النقل البحري.

739 02 . ج. التسليم بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه

بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم
ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن و ينتج عنه أن مسؤولية الناقل تظل قائمة إلى غاية
الإنتهاء من التسليم.

أما تفريغ البضائع فلا يتم إلا بعد الحصول ترخيص كتابي من أعوان الجمارك و حضورهم حتى تتم عملية تفريغ البضاعة من السفينة الراسية بميناء يوجد به مكتب جمركي في مخزن و مساحات الإيداع المؤقت المستحدثة

74 66

(1) .

و التسليم يكون غالباً لاحقاً للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل ، و قد يكون التسليم سابقاً على التفريغ متى أدرج في سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع ، إذ وفقاً لهذا الشرط يتم تسليم البضائع على ظهر السفينة و يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بتفريغ يجب علينا التفرقة بين حالتين لعملية التفريغ:

1 شرط التسليم تحت الروافع:

يختلف التفسير الذي يعطى لعبارة " حسب عادات الموانئ ، فقد يقصد بها إما تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف.

فوفقاً للتفسير الأول يكون مؤدى هذا الشرط أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها ، و أن يكون على المرسل إليه إستيلاء البضائع من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها ، بما يعني أن الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة و أن المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغها.

أما حسب التفسير الثاني فيكون مؤدى هذا الشرط أن يقوم الشاحن بوضع البضاعة على الرصيف قريباً من السفينة تحت روافعها ، و يلتزم الناقل بشحنها على ظهر السفينة ، كما يقوم الناقل عند الوصول بفك البضاعة و إنزالها إلى الرصيف بجوار السفينة و تحت روافعها تحت تصرف المرسل إليه.

2 شرط التفريغ التلقائي:

يكون الإلتزام بالتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، فقد تضمين سندات الشحن علاوة على شرط التسليم تحت الروافع شرطاً آخر يفوض يام بعمليات التفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه و على نفقته و مسؤوليته ، و يسمى هذا الشرط الأخير بشرط التفريغ التلقائي.

فإذا كان عقد النقل البحري يرتب إلتزاماً على الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول ، فإنه يثور تساؤل عن أثر شرط التفريغ التلقائي على هذا الإلتزام في وضع نهاية لعقد النقل البحري.

د هذه المسألة:

ذهب رأي أن شرط التفريغ التلقائي يضع نهاية لعقد النقل البحري ، إذ يمكن للمقاول أن يؤدي لحساب المرسل إليه العملية القانونية للإستيلام ، و طالما أن التسليم بالمعنى القانوني قد تم فإن عقد النقل البحري ينتهي.

ذلك أن قصد الأطراف من إدراج مثل هذا الشرط بسند الشحن هو تمكين الناقل في غياب المرسل إليه من تعيين مقاول يعمل لحساب المرسل إليه لمباشرة العمليات المادية للتشوين لمباشرة العمل القانوني الذي يتمثل في إستيلام البضاعة ، و ياغة هذا دائماً بأن المقاول يعمل لحساب المرسل إليه بما يفيد أنه يمثله ، و يكون له مباشرة الإستيلام النهائي للبضائع.

بينما إتجه رأي آخر إلى أن شرط التفريغ التلقائي لا يضع حداً لإختيار شخص يباشر لحساب المرسل إليه عمليات تقع على عاتق هذا الأخير لا يمنح ذلك الشخص سلطة تسلم البضائع بإسم المرسل إليه.

فالمقاول لا يعد وكيلاً عن المرسل إليه دون أن تكون له السلطة تتحقق بتسليمه من قبل المرسل إليه وجودها بيده يسمح له بالتحقق من وجود التحفظات اللازمة لحفظ حقوق المرسل إليه في

و منه تسليم الناقل للبضائع إلى المقاول لا يبرئه من إلتزامه بالتسليم قبل المرسل إليه ، بما يعني أن هذا الشرط لا يضع نهاية لعقد النقل البحري. (1)

مسؤولية الشاحن الشحن و التفريغ

قيامه بعمليات الشحن و التفريغ مسؤولية في حالة الإخلال بهذا
يسأل عن جميع الأضرار و الخسائر حقة بالسفينة أو بالبضائع من هلاك
أو تلف أو تأخير في عمليات الشحن و التفريغ ، يتم ميعاد نهاية
الشحن و التفريغ ، و إذا لم ي في الميناء ،
بإختلاف الموانئ ، بل تختلف في الميناء الواحد بإختلاف نوع السفينة و طبيعة البضاعة.
(1)

قيام عمليات شد كام معاهدة بروكس
و تشوينها و رصها و تفريغها 07 على جواز تدوين أي إتفاق بين
و الشاحن أو إعفاءات بصدد إلتزامات و مسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى اله
أو التلف اللاحق بالبضائع أو فيما يتعلق بتشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة.
يستنتج منه بأن الشاحن متى تولى عمليات الشحن و التفريغ فتقع عليه مسؤولية أ
هلاك أو تلف أو تأخير لاحق بالبضائع بسبب القيام بهذه العمليات و يعفى معه الناقل من أية
مسؤولية.

أما إتفاقية هومبورغ أجازت ضمناً في 23 تدوين
مصاريف و مسؤوليات الشحن و التفريغ ، و بالتالي يتحمل هذا الأخذ
دون الناقل التعويض عن أي هلاك أو تلف أو تأخير لاحق بالبضائع من جراء القيام
عمليات المتعلقة بالشحن و التفريغ.

- - 17

الشاحن عمليات الشحن و التفريغ يعتبر سبب من أ المسؤولية متى
حدثت خسارة بالبضائع و التي يتحملها الشاحن بطبيعة الحال.

779 على مسؤولية الشاحن عن
الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه، و يفهم من هذا

النص أن الشاحن يتحمل مسؤولية الأضرار الناتجة عن عمليات الشحن و التفريغ القيام بها سواءاً قام بها بنفسه أو بالإتفاق مع مقاول الشحن و التفريغ.

1 / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 222 223 224.

- 99

_____:

زامات الشاحن فى النقل بالحاويات

ظهر إستعمال الحاويات مع بداية العشرينيات من القرن الماضي ، إلا أن ثورة النقل بالحاويات لم تبدأ في حقيقة الأمر إلا في أفريل من سنة 1963 مع تدشين أول رحلة بحرية من بويرتو ريكو أو بلتيمور في الولايات المتحدة الأمريكية ، و بمجرد تحقيق سفينين نجاحاً كبيراً في هذا النقل شُرع في بناء أول سفينة مخصصة لنقل الحاويات.

و إزدادت أهمية هذا النقل لما يحققه من فائدة لناقلين و الشاحنين على حدأ سواء ، فمن خلال إستعمال الحاويات يوفر الناقل الوقت في الشحن و التفريغ ، و يستفيد الشاحن بتوفير مصاريف كثيرة كمصاريف التغليف و يقي البضائع المشحونة من التلف. (1)

غالبية سندات الشحن النقل بالحاويات

يسمي ب " الحاويات المعبأة بمعرفة الشاحن " و الذي يطلق عليه باللغة الإنجليزية ب « shipper packed containers ». (2)

و قد يكون لكلمة الحاوية الكثير من المعاني ، غير أن دراستنا ستقتصر على الحاويات تسهيل و تدفقها بين الدول ، و التي يشكل حجمها مشكلة في النقل

ورد تعريف للحاوية في الإتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بواسطة سكة الحديد 1961 01 02: " إن أي وعاء من مثل صندوق ، قفص ، صهريج ، مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب للباب بواسطة السكة الحديدية أو بواسطة سكة الحديد يعتبر فيما يتعلق بهذه الإتفاقية حاوية ".
ويات بتعريف الحاوية بأنها وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في

مرحلة وسيطة ، و هي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت ، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها و تفريغها بسهولة و حجمها الداخلي لا يقل عن 35.3 3.

1 / دحماني محمد الصغير، .64

2 / .178

- 100 -

كما ورد تعريف الحاوية في الإتفاقية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة 1972 يفيد بأنها أداة جهاز نقل من مثل شاحنة مقللة أو صهريج متحرك أو أي تركيب مشابه محاطة كلياً أو جزئياً بطابع الإستمرار و هي من الصلابة بحيث يتكرر إستعمالها و مصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من النقل دون إعادة تعبئتها في مرسله بسيطة.

و يظهر من هذه التعريفات السابقة أنها تركز على وظيفة الحاوية في إستخدامها لتسهيل إنتقال البضائع من المصنع إلى المتجر ، مما يعدها أداة من أدوات النقل.

التعريف المناسب للحاوية هو " إناء أو وعاء يجمع ما ي فيه من محتويات لنقلها و يتخذ إستعمالها طابع الإستمرار مع من مواد صلبة لحماية محتوياتها من التلف و السرقة ، و بأشكال متعددة وفق مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل و التفريغ و ". (1)

805 02 إستخدام الحاويات أو أية وسيلة أخرى لتجميع البضائع في ا ، و أعطى طريقة لحساب التعويض في حالة حدوث ضرر ، غير أنه سكت فيما يخص تعريف الحاوية و الأحكام الخاصة بها أو إمكانية قيام بالعمليات المتعلقة بالنقل بالحاويات.

_____:

ميناء القيام عند النقل بالحاوية

ن يق ل الحاوي

و شحنها على سفينته ثم تفريغها منها عند الوصول و العناية بها و المحافظة عليها حين دخولها مخازن المرسل إليه ، و عندئذ يبدأ النقل من وقت تسليم الحاوية للناقل و ينتهي

عند تسليمها للمرسل إليه ، يجوز الإتفاق على تولى الشاحن وضع الحاوية على سطح السفينة في ميناء القيام و قيامه هو أو المرسل إليه إنزالها من السفينة في ميناء الوصول.
(2)

- 1 / عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري 1983،الدار الجامعية،ص20.
- 2 / محمد سيد الفقى،تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، الجديدة،الإسكندرية، 23.

- 101 -

- العمليات الخاصة بتحضير الحاوية للنقل:-

تتمثل هذه العمليات في حسن إختيار الحاوية المناسبة حسب طبيعة و نوع البضائع المنقولة حتى تعبأ البضاعة في داخلها مع ضرورة ذكر جميع البيانات المتعلقة بالبضائع ، للقيام بعملية شحن و رص الحاوية.

1 عملية إختيار الحاوية المناسبة:-

تتخذ حاوية الشحن عدة أشكال و نماذج تشترك كلها في شكل مستطيل و غلاف خارجي مصنوع من مواد مختلفة بإختلاف الغرض الذي تستخدم فيه ، كما توجد حاويات حسب المواد المصنوعة منها و مميزاتها مثل حاويات الفولاذ ، حاويات الألمنيوم ، و يجب أن تكون الحاوية حسب الطبيعة الخاصة للمواد التي تنقل فيها و مميزاتها مثل حاويات البضائع العامة ، حاويات مواد الصب الجافة ، حاويات السوائل و الغازات ، حاويات (1) .

و منه فإن عملية إختيار الحاوية المناسبة هو إجراء ضروري ، و قد يشكل الإختيار خطر يتحملة الشاحن ، على إعتبار أن كل بضاعة تستلزم حاوية مناسبة لطبيعتها فعلى سبيل المثال يستعمل الشاحن حاوية مبردة لكل البضائع التي يجب حفظها في درجة حرارة باردة طيلة الرحل ي غذائية ، في حين يستعمل حاوية قياسية و عيارية متوفرة على أجهزة تهوية

إلتزام الناقل بمراقبة حرارة الحاويات المبردة أو التهوية طيلة عملية النقل البحري إذ يمكن له أن يبدلها و يغيرها حسب الحاجة ، على أساس أن غالبية الشاحنين يلتزمون من الناقل البحري القيام ببعض الخصوصيات في مجال تعديل حرارة الحاوية، بإختيار الحاوية و التعليمات الدقيقة الخاصة بتعديل الحرارة و فتح مخارج التهوية ، فلا يمكن له تنفيذ المراقبة بصورة جيدة

للشروط الضرورية في النقل البحري بحيث يكون الناقل على ذراية بها أكثر من

يجب على الشاحن عند إستعماله لحاوية مبردة التقييد بأن تكون لا أكثر سماكة و لا أكثر علواً عند رصها. (2)

1 / عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،

.43

2-jean – charles Vincent ,op.cit,page 39,40,57.

-102-

2 عملية تعبئة الحاوية:

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها و لهذه العملية أهمية خاصة ترتكز أساساً على الشخص القائم بها و كيفية تنفيذها ، و حتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية و يحين الوقت بالسفينة لبدء رحلتها البحرية ، فإنه يلزم رص البضاعة داخل الحاوية عمليتان ضروريتان لا تكتمل إلا بإجراء الثانية.

أو ممثله هو الذي يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية ، و يحدث عادة أن يتم الإتفاق على إرسال الحاوية إلى الشاحن و تركها لديه فترة زمنية محددة قبل أن يتسلمها منه الناقل معبأة بالبضائع تنفيذاً لعقد النقل البحري المبرم بينهما. (1) أن يقوم الشاحن بعملية الرص و التسنيف ، فيجب أن تكون البضائع مغلفة و مكيفة حتى لا تعاني و تتضرر أثناء عملية النقل البحري التي تجرى في البحر و ما يمتاز به من خطورة على أساس أنه وسط غير طبيعي للإنسان ، و هذا لا يعني أن يقصر في إلزامه بتغليف و تكييف البضائع بعناية تامة حتى و لو كانت الحاوية متوفرة على الحماية و الوقاية للبضائع المتواجدة بداخلها. (2)

أياً كان الطرف المسؤول عن عملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية ، فعملياً عادةً ما تقوم بهذه المهام شركات متخصصة ، نظراً لاسيما الآتات يحتاج عند تعبئتها و رصها داخل الحاوية إلى أدوات خاصة و عمال متخصصين علاوةً على الدقة المطلوبة في التعامل معها ، و هو ما لا يتوفر إلا لذي محترفي هذه العمليات. (3)

3 ذكر البيانات الخاصة بالبضائع:

يثير إستلام الناقل للحاوية مشاكل عديدة لاسيما و أن الشاحن هو الذي يتولى عادة تعبئة الحاوية بعيداً عن رقابة الناقل ، و حتى يفي هذا الأخير بالتزامه المتعلق بإصدار سند الشحن فيقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بالبيانات الخاصة بالبضاعة المجمعة داخل الحاوية.

1 / محمد سيد الفقى، النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، 51 52.

2-jean – charles Vincent ,op.cit,page 39.

3 / محمد الفقى،تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية،بتاريخ 02 03 2009،منشورات الألفية الثالثة،ص127

- 103

و تنبع المشكلة حينئذ عندما يتسلم الناقل الحاوية محصنة بختم الرصاص من قبل الشاحن في الوقت الذي يجب أن يـ الذي يصدره بيانات

و في مثل هذه الحالة تقوم قرينة قانونية تسلم الناقل عدد الطرود أو الكراتين المذكورة في هذا السند ، دون قبول إدعاء الناقل على وجه الإجمال بتسلمه حاوية مختومة بغير علم لمحتواها.

و إذا كان صحيحاً أن الناقل يحتفظ من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة بيانات الشاحن و مطابقتها للبضائع ، إلا أن مهمة الناقل و خصوصاً في مجال النقل بالحاويات بدو صعوبة من الناحية العملية ، فقد لا يوجد لديه الوقت الكافي أو الإمكانيات اللازمة لفحص البضاعة لاسيما و أن عملية الشحن يجب أن تجرى بسـ على رصيف القيام فترة طويلة و حتى لا تتعطل السفينة عن السفر.

و عليه يستعين الناقل بقائمة الشحن التي تسلم إليه لمراجعة و مراقبة الحاويات يستطيع عنذ وقوع أي ضرر الإستناد إلى هذه القائمة لدفع المسؤولية عن نفسه، و يمكن له إدراج تحفظات في سند الشحن بخصوص البضاعة المجمعة داخل الحاوية إذا كانت لديه أسباب معقولة تدعوه للشك أو لم تتوفر له الوسائل الخاصة للتحقق منها.

4 عملية شحن الحاوية:-

يقصد بشحن الحاوية عموماً رفعها من على رصيف الميناء و وضعها على ظهر السفينة ، و هو في الأصل من مهام الناقل داخل ميناء القيام ، و مع ذلك فقد يتضمن عقد النقل إتفاقاً

على قيام الشاحن بهذه العملية ، و أياً كان من يتولى الشحن سواء الناقل أو الشاحن فعادة ما يتعاقد الملتزم منهما مع المقاول البحري لتنفيذ هذه العملية.

يقتصر على القيام برفع البضاعة من الرصيف و وضعها على متن السفينة أياً كانت الوسيلة المستخدمة ، بيد أن تجميع البضائع داخل الحاوية قد يتعدى بهذا الإلتزام مجرد مفهومه التقليدي ، حيث يمكن أن تكون الحاوية من النوعية التي تحتم على الناقل حين شحنها مباشرة بعد العمليات المادية أو تنفيذ تعليمات الشاحن في هذا :_____ توصيل جهاز تبريد الحاوية المبردة بتيار كهربائي على السفينة حينما لا تمتلك الحاوية جهاز تبريد خاص بها. (1)

1 / محمد سيد الفقى، النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، 61 62.

- 104

و حرصاً منه على تفادي وقوع أضرار لبضاعته المحواة ، يجوز للشاحن مراقبة العمليات المتممة لشحن الحاوية على السفينة للتأكد من صحتها ، فإن تعذر عليه ذلك عد الناقل مسؤولاً عن أي ضرر ينجم ع .

5 عملية رص الحاوية:

لا تكتمل عملية شحن الحاوية على الوجه الذي تكون فيه السفينة جاهزة للإبحار ما لم يتم رص هذه الحاوية مع غيرها من الحاويات الأخرى طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها و يقصد بالرص هنا توزيع الحاويات و ترتيبها على متن السفينة بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر و تحفظ للسفينة توازنها.

و بهذا المعنى يختلف رص الحاوية على السفينة عن رص البضاعة داخل الحاوية ، فهذه العملية الأخيرة ترتبط بتعبئة الحاوية و يتولاها عادة القائم بالتعبئة سواء أو إحدى الشركات المتخصصة أو المرسل صاحب البضاعة و هو الغالب.

أما رص الحاوية على السفينة فهو إلتزام يقع من الناحية العملية على عاتق الربان ، بإعتبار أن الأمر يتعلق بسلامة السفينة من حيث ثباتها و توازنها.

و يجب على الربان أن يبذل الهمة الكافية و يتخذ جميع الإحتياطات المعقولة في قيامه برص الحاويات ، و يلتزم بمتابعة الإشراف على الرص طيلة الرحلة البحرية ، و يظل مسؤولاً عنها و لو تولاها تابعون للشاحن.

و يث دائماً سؤال حول ما إذا يلزم الحاوية في عنابر السفينة فقط أم يجوز رصها

إن قاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا تنطبق فحسب على البضائع غير أو المغلفة تغليفاً عادياً بل أيضاً على الحاويات ، و تبرير ذلك ليس مخافة رمي الحاوية في هدف السفينة مما يهددها من خطر ، فهذا أمر ينذر حدوثه عملياً ، و إنما الخوف من سقوطها عرضاً بفعل العواصف و الرياح العاتية.

و قد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لاسيما إذا كانت الحاويات تحمل مواداً سامة و خطيرة ، نه الأضرار بالبيئة البحرية ضرراً بالغاً ، على أن ما يخفف تطبيق الحظر على الحاويات تناقص مخاطر شحنها على السطح إذا كانت مُرخصة بطريقة فنية جيدة و تأخذ مكانها الصحيح على السفينة. (1)

1 / محمد سيد الفقى، النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، 55.

- 105

أما من حيث من عدمها في رص الحاويات على ظهر السفينة يتوقف على ما إذا كانت السفن الناقلة للحاويات هي من الحاملات المجهزة لهذا عادية

يجوز للناقل في سفن الحاويات المخصصة لهذا النقل رصها على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن ، و منه فقد بات من واجب الشاحن الذي لا يريد شحن وية على السطح إبلاغ الناقل بذلك ، و يقع باطلاً كل شرط يحدد من مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني لمسؤولية ، يجوز للناقل التمسك بإحدى حالات الإعفاء من المسؤولية.

أما إذا أراد الناقل رص الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات، فيلزمه لذلك موافقة الشاحن و إلا يكون قد ارتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من ضرر.

و يجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها رص البضائع على سطح السفينة أن يذكر ذلك في سند الشحن ، و ذلك لحماية الغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.

موقف المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع فيما يخص رص الحاويات على ظهر السفينة يشابه رص البضائع على ظهر السفينة ، إذ تعد بمثابة القاعدة مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح

السفينة ، أما إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تاخر في تسليمها.

- مسؤولية الشاحن الناتجة عن الإخلال بواجب عمليات شحن الحاوية:-

من المتفق عليه أن ملائمة الحاوية لطبيعة و خصائص البضاعة المنقولة و قدرتها على حماية تلك البضاعة من المخاطر المرتبطة بظروف الرحلة البحرية ، هو من الأمور المتروكة لتقدير الشاحن الذي يتحمل عواقب قراره في النهاية.

و بالرغم مما تقدم فقد يتولى الشاحن عملية تعبئة البضائع داخل الحاوية و تكون الأضرار اللاحقة بها ناجمة عن خطأ شخصي للناقل أو من أحد تابعيه الذي لم يتحقق مثلاً من سلامة رص الحاوية على السفينة ، و قد يتوافق خطأ الشاحن في تعبئة الحاوية مع خطأ الناقل بما يضطر معه القاضي إلى تقسيم المسؤولية بينهما. (1)

1 / محمد سيد الفقى، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 55 78.

- 106 -

و تفادياً لتبعية الأضرار الناجمة عن الخطأ في تعبئة الحاوية ، يشتمل التأمين الذي يعقده الشاحن على البضاعة مخاطر تعبئتها داخل الحاوية.

كما أن غياب التبريد في الحاوية قبل التسليم مثل التبريد السيء للبضائع و غير مطابق لطبيعتها ، يعفى الناقل من المسؤولية في حالة حدوث أضرار نتيجة لذلك ، تتقرر معه مسؤولية الشاحن القائم بعملية تعبئة و شحن الحاوية. (1)

و بالرجوع لأحكام المعاهدات الدولية و كذا ق. . فلم ينظم أيأ منها مسؤولية الشاحن عند قيامه بعمليات شحن الحاويات ، و تطبيقاً للقواعد العامة الخاصة بمسؤولية الشاحن المقررة بموجب هذه المعاهدات و هذا القانون فإذا ما تولى الشاحن القيام بعملية تحضير الحاوية و شحنها يسأل بطبيعة الحال عن الأضرار الناتجة من هذه العمليات مع ضرورة إثبات خطأ الشاحن أو أحد مستخدميها.

_____:

ميناء الوصول عند النقل بالحاوية

إذا وصلت السفينة بسلام إلى الميناء المقصود ، فإن أول ما يجب عمله هو فك الحاويات و إخراجها من العنابر تمهيداً لتفريغها ، و هذه العملية تقابل عملية رص الحاويات في عنابر السفينة أو على السطح و التي تحصل في ميناء الشحن ، و كذا الإخطار عن حدوث أي هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية.

- يغ الحاوية:

و يقصد بالتفريغ هنا إنزال الحاويات من السفينة على رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه.

يقع أساساً هذا الإلتزام على عاتق الناقل ما لم يتفق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية ، الناقل بالتفريغ فليس ثمة مانع من الإلتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه نفقات التفريغ.

1-jean – charles Vincent ,op.cit,page 39.

407 -

و إذا كان التفريغ

بوصول السفينة حتي يبدأ في تنفيذ مهمته ، و تحسباً لعدم قيام الشاحن بهذا الواجب يحدث أحياناً أن يتضمن سند الشحن شرطاً يتولى الربان تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة الشاحن و مسؤوليته و هو ما يعرف بالتفريغ التلقائي. (1)

- الإلتزام بالإخطار عن حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية:

إذا تسلم الناقل الحاوية بعد تعبئتها مغلقة و غالباً مختومة بالرصاص ، فأمر بديهي أن واة غير ظاهرة غالباً وقت تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول ، فيثور الشك حول ما إذا كان الضرر اللاحق بالبضائع قد حدث أثناء النقل أو طراً بعد تسليمها للمرسل إليه ، فإن إستعمال الحاويات كوسيلة لتغليف البضاعة المنقولة بحراً قد يولد شكلاً جديداً من الضرر يمكن وصفه بالضرر المحتمل.

و يتجسد هذا الضرر من الناحية الواقعية حينما ترى الحاوية أثناء تفريغها من السفينة و قد نزع منها ختم الرصاص أو تم كسره ، ففي مثل هذه الحالات تبدو مصلحة المرسل إليه مؤكدة حتماً في الإسراع بتوجيه الإخطار إلى الناقل .

همل المرسل إليه أو وكيله في توجيه الإخطار المسبب وقت متأخر ، فيفترض أنه قد تم يم الحاوية بحالتها كما سلمت في ميناء القيام و أن فيها مطابقة لبياناتها الواردة في سند الشحن ، لكن هذه القرينة بسيطة بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق.

بتعبير آخر من الجائز إثبات أن الضرر سابق في حدوثه على تفريغ الحاوية من السفينة بمساعدة رأي خبراء مختصين أو عن طريق قسم الجمارك في الميناء.

و لا يجوز للمرسل إليه مباشرة حق الرجوع على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة واة أو نقصها طالما جرى فض أختام الحاوية في غياب أي ممثل للناقل ، كما أن تسلم الحاويات من قبل المرسل إليه أو وكيله دون إبداء أي تحفظات و دون أن يقوم بوزنها للتحقق مما إذا كان وزنها الفعلي عند الوصول يتطابق مع ما هو مدون في سند الشحن يعتبر مسؤولاً عن أي نقص في البضائع المحواة. (2)

4 / محمد سيد الفقى،تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، 99 100.

2 / محمد سيد الفقى،تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات،أشغال الملتقى في المنازعات البحرية،ص135.

- 108

عن هلاك أو تلف البضائع المنقولة داخل الحاويات سكوت أحكام المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري و كذا ق. . هذه عن هلاك أو تلف البضائع المنقولة في ية التي نصت عليها المعاهدات و ق. . .

و في ختام هذا المبحث نستنتج أن الشاحن قد يلتزم بموجب إتفاق في عقد النقل البحري زيادة على الإلتزامات الملقاة على عاتقه أصلاً القيام ببعض الإلتزامات المنوطة للناقل فيتولى جميع العمليات المتعلقة بالشحن و التفريغ سواء كان نقل البضائع في سفن عادية أو تم النقل بالحوايات .

تفرض عليه بعض الإلتزامات لم تكن معروفة فيما سبق و هي وليدة المستجدات التي قررتها قواعد روتردام في توفيره للتعليمات و المستندات مع إمكانية تعديلها ، زيادةً على إحتمال أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه و المستفيد من عقد النقل البحري فيتوجب عليه حينها القيام بتسليم البضائع و ما يلزم من إخطارات عند حدوث هلاك أو تلف بالبضائع ، و تعتبر هذه الإلتزامات مساعدة على إتمام تنفيذ عملية النقل.

م تنفيذ عملية النقل

فرض إلتزامات أخرى على الشاحن غير تلك المألوفة ، و هي ليست نتيجة تجاوزات تعسف الناقلين ، و إنما أوجدتها طبيعة

فهنالك ما تعتبر إلتزامات جديدة تبنتها تتمثل في واجب الشاحن في توفير التعليمات و المستندات ، و الذي تضمنها الفصل السابع بنوع من التفصيل. (1)

يحدث أحياناً يرسل الشاحن بضاعته لنفسه فيكون هو الشخص المرسل إليه، ن ترسل إحدى الشركات التجارية منتجاتها إلى أحد فروعها في الخارج ، و بذلك يلتزم الشاحن بجميع الواجبات المقررة للطرف المرسل إليه في ميناء القيام بجميع الإخطارات عند حدوث هلاك أو تلف بالبضائع أو التأخير.

في توفير التعليمات و المستندات

ت قواعد روتردام دون غيرها من المعاهدات الدولية و كذا القوانين الوطنية
جديدة على عاتق الشاحن فرضتها طبيعة العلاقة
التعاقدية و تسهيل تنفيذ عملية النقل .

فتضمن الفصل السابع هذه الإلتزامات في
ي أليم
المستندات الضرورية لتنفيذ عقد النقل ، و قد ينتج عن هذا الإلتزام توجيه أو تعديل تعليمات
و سمي هذا التصرف بحق السيطرة.

1 29 28.

2 / 109.

- 110

و رغم ذلك أبدى الفريق العامل على هذه القواعد قلقه من هذه الإلتزامات التي إعتبرها
أكثر جسامة مقارنة مع ما هو موجود في النظام الخاص بعملية النقل البحري. (1)

و حسب رأيي فإن قلق الفريق العامل من
الإلتزامات لم تعرف من قبل في مثيلاتها من المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري
يرجع إلى أن هذه
فعالية هذ
الإلتزامات و قدرة الشاحن على تنفيذها ، ما قد ينتج عنه إتهال كاهل الشاحن على حساب
توفير الحماية الكافية للناقل.

المعلومات و التعليمات الواجب توفيرها من قبل الشاحن

يستجيب كلاً من الناقل و الشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات و التعليمات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ، و كذا لمناولة البضائع و نقلها

متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ، و لم تكن تلك المعلومات لتعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر. (2)

و قد نصت على هذا الإلتزام الجديد و المفروض على عاتق الشاحن 29 31

36 55

فمن المنطقي أن يُمكن الشاحن بإعتباره طرف متعاقد جميع المعلومات لعلم الطرف أي الناقل أو ممثله من أجل السماح بتنفيذ واجباته بصورة جيدة ، و حتى يتمكن الناقل من أن يباشر بطريقة عملية المناولة و نقل الحمولة ، و تطبيق تفاصيل العقد ، و تحريك البضائع الخطرة و غيرها ، و يجب أن تمنح كل هذه المعلومات من قبل الشاحن بصورة حريصة ، و إلا ستقوم مسؤولية من أعطاها تحت عنوان التصريح الكاذب. (3)

1-jean – charles Vincent, op.cit, page 62.

2-ibrahima khalil Diallo op.cit,,page 10.

3-jean – charles Vincent,op.cit,page 62.

- 111

28 روتردام في غاية الأهمية على إعتبار أنها تبنت إلتزام الناقل الشاحن بتوفير المعلومات المتعلقة ببعض النقاط و المسائل ، مما يؤدي بالضرورة إلى إشتراك الشاحن في الإلتفاق على بنود العقد ، فعلي سبيل المثال: يحث في مراقبة حالة الحاويات قبل تحميلها و كذا تغيير درجة الحرارة حسب طبيعة المواد.

إستناداً على هذا الواجب يلتزم الشاحن بتزويد الناقل في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات و تعليمات و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر ، و هي في حدود المعقول ضرورية:

- لمناولة البضائع و نقلها بصورة ملائمة ، بما في ذلك الإحتياطات التي يجب أن يتخذها

- و لإمتثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو إشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم ، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات و تعليمات و مستندات. (1)

و الغرض من ضرورة توفير هذه المعلومات من قبل الشاحن هو أن تتم عملية النقل البحري للبضائع في ظروف مناسبة وفقاً لشروط الأمن ، بحيث يكون توفيرها أمر أساسي . (2)

أدركت قواعد روتردام إحتمال وجود إشكال في تنفيذ عملية تسليم البضائع في ميناء الوصول فيتعذر على الناقل الوفاء مثلاً نتيجة تعدد حاملي وثيقة النقل تسليمها بسبب أن الشخص الذي يدعى بأنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته على نحو واف أو لم يسلم المستند الذي يثبت عملية نقل البضائع ، و تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول تحديد مكان المرسل إليه.

لأن المرسل إليه بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب بتسيء الوقت أو الفترة الزمنية و المكان المتفق عليهما في عقد النقل بعد وصولها فيجوز عند تعذر تنفيذ تسليم البضائع أن يبلغ الشاحن بذلك ، و أن يطلب منه تعليمات بشأن تسليمها.

4 28 29.

2-jean – charles Vincent,op.cit,page 63.

- 412

و إذا تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول تحديد مكان الشاحن ، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك و أن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع على إعتبار أن الشاحن المستندي هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجله يتولى جميع الواجبات الملقاة على عاتق الشاحن ، و يكتسب جميع حقوقه دون المساس بما على الشاحن من واجبات و مسؤوليات و ما له من حقوق أو دفوع.

كما يلتزم الشاحن بتزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية و حتى إدخال بعض تعديلات على التعليمات المتعلقة بالبضائع ، بناءً على ممارسة حق السيطرة المخول له حديثاً بموجب قواعد روتردام ، دون أن يمثل هذا الحق تغييراً في عقد النقل.

- صفة الطرف السيطرة:

يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن عند إبرام عقد النقل المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصاً آخر ليكون هو الطرف المسيطر.

و يجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة ، كما يحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر ، و تصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة ، و يصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر. (1)

حق السيطرة ، و الذي يشير هو الآخر لحرية التعاقدية ، لأنه قبل كل شيء يعد تعبير و إفصاح عن الإرادة من جانب واحد ، تقر هذه القواعد بأن الأطراف يستطيعون في العقد إعداد العديد من الأحكام الخاصة بحق بيطرة و الإنقاص أو الإكثار منها ، و تسمح للأطراف بتحديد أو حتى إستبعاد إحالة حق السيطرة (2)، فعلي سبيل المثال حق السيطرة يسمح للشاحن بإعطاء التعليمات و التعديلات للناقل بتغيير الطريق. (3)

1 33 45 46 51.

2-philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle », Annuaire de droit maritime et océanique,centre de droit maritime et océanique,op.cit,page 490.

3-Kamel Khalifa, « L es règles de rotterdam », le phare N° 131,page 10.

- 413 -

- حقوق و واجبات الطرف المسيطر:

- لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر ، و هذا الحق يقتصر مايلي:
- الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل،
- و الحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر ، أو في أي مكان على المسار في حالة
- حق في الإستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر ، بمن فيه الطرف المسيطر.

و يكون حق السيطرة قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل ، و ينقضي بإنقضاء تلك المدة.

و عليه يعد الطرف المسيطر الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل ، و يجب أن تذكر هذه التغييرات المدخلة على عقد النقل في مستند نقل قابل للتداول أو غير قابل للتداول يشترط تسليمه ، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول ، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك ، و في حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو ، يوقع عليها.

بينما تتجسد واجبات الطرف المسيطر في ضرورة توفير جميع المعلومات الضرورية

ما قد يعقل أن يحتاج إليه

لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق

بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد و ليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر

أما إذا تعذر على الناقل ، بعد بذل مجهول ، أن يحدد مكان الطرف المسيطر ، أو على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية ، يقوم الشاحن بتوفيرها ، و إذا تعذر على الناقل ، بعد بذل جهد معقول لتحديد مكان الشاحن ، يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات. (1)

1 51 01 54 .55

- 114

⋮

مسؤولية الشاحن نتيجة الإخلال بهذا الإلتزام

تطرفت قواعد روتردام لمسؤولية الشاحن عند الإخلال بواجب توفير المعلومات و المستندات الضرورية لتنفيذ عقد النقل من أية مسؤولية إذا قام هذا

خير بتسليم لي يط

من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

يؤدي الطرف المسيطر إلى الناقل ما يتكبده هذا الأخير
إضافية معقولة ، و يُ
لحقت به نتيجة ل ه
تنفيذ أي تعليمات ، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولاً عن دفعه من تعويض في حال
حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

رف المسيطر على ضمان

يغطي مقدار ما يتوقع الناقل ، في حدود المعقول ، نشد
أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات ، و يجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عد
تقديم ذلك الضمان ، و هذا الحق يعد خطوة جديدة قررتها قواعد روتردام من أجل حماية
مايته من جهة أخرى.

(1)

ير أغلبية الفريق العامل على هذه أن نظام مسؤولية الشاحن
سيكون بالضرورة مؤسس على مبدأ يقضى بأن كل الأضرار اللاحقة بطبيعة الحمولة يجب
أي يقوم على أساس الخطأ المفترض
خسارة بسبب المناولة أو النقل غير الملائم يجب أن ترفع قواعد مسؤولية الناقل البحري.

يستخلص من النصوص المقررة لمسؤولية الشاحن التي جاءت بها
أن مسؤولية الشاحن جاءت غير محدودة ، بحيث يمكن تصور بداية إعتبار قيام مسؤولية
النظام القانوني لمسؤولية الشاحن مشكوك
فيه و غير مؤكد في إمكانية تحديد الشاحن لمسؤوليته. (2)

1 45 - - 02 47 - - 02 52 03

2-jean – charles Vincent,op.cit,page 64,65.

115 -

و نستنتج من هذا المطلب أن قواعد روتردام أوجبت على الشاحن القيام ببعض
الإلتزامات الجديدة تتجسد في ضرورة توفير المعلوما يظهر من
خلال هذه الإلتزامات أن الشاحن حتى و لو إكتسب بعض الحقوق في إمكانية إدخال بعض
التعديلات في عقد النقل البحري بما سمته حق السيطرة ، الشيء الذي يسمح له في
إلا أنها ستنترتب على عاتقه مسؤولية أثقل مما هي
مقررة في مثيلاتها من المعاهدات و القوانين .

من جهة أخرى لا يمكن إستبعاد إحتمال أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه ، يتعين عليه القيام ببعض الإجراءات القانونية من أجل الحصول على بضاعته و كذا الإخطار أي هلاك أو تلف حتى يضمن التعويض عنه ، لدى إرتأينا ضرورة دراسة هذه الإلتزامات

_____:

إلتزامات الشاحن بإعتباره المرسل إليه

يلتزم الشاحن بالقيام ببعض الإجراءات بإعتباره المرسل إليه بموجب في مختلف الأنظمة القضائية ، لا بد من إتباعها إذا ما أريد له ، و ضرورة إتباع هذه الطرق غاية في الأهمية لدرجة أنه كثيراً ما يؤدي عدم احترام الإجراءات المطلوب إتباعها أو عدم الإلمام بها أو التكاثر و التباطؤ في إتخاذها إلى فقدان الحق بكامله.

و من بين الإجراءات الهامة التي يتعين على الشاحن إتخاذها في مواجهة الناقل ، هو تسلم البضائع في المكان و الزمان المتفق عليه بميناء الوصول ، و كذا عند حصول الهلاك أو التلف للبضائع.

و القاعدة هي أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة ، إلا إذا توفر لديه سبب من الأسباب التي تبيح له دفع المسؤولية عن كاهله و الإعفاء منها. (1)

و قد نظمت معاهدة بروكسل الإخطار بالهلاك أو التلف في 03 06 تضمنت أيضاً بنداً خاصاً بالتقادم عدل ببروتوكولها 1968.

و جاءت هذه المادة مماثلة 19 إتفاقية هومبورغ ، إلا أن هذه الأخيرة أضافت الإخطار في حالة التأخير و غيرت في مدة الإخطار ، كما إستحدثت الإخطار الذي يوجه الناقل أو الناقل الفعلي إلى الشاحن. (1)

ميناء الوصول

تسليم البضائع عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لإلتزاماته و يترتب عليه إنقضاء عقد

فلا تنتقضى و تنتهى مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بتسليمها للمرسل إليه أو نائبه تسليمياً فعلياً بحيث تنتقل إليه حيازتها و يتمكن من فحصها و التحقق من حالتها أو مقدارها ، و لا يغنى عن هذا التسليم وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة ، و لو أخطر المرسل إليه بوصولها ذر بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً. (2)

و من الواضح أن النصوص الدولية من معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ و كذا إتفاقية روتردام لم تعطى أي واحدة منها مفهوماً أ للتسليم.

و قد عرف الأستاذ روديوار التسليم كمايلي: " يعتبر التسليم تصرف ينه الأساسي للناقل بوضع البضائع لحساب المرسل إليه ، و يقبل هذا الأخير المسلمة له بحضوره " و يفهم من هذا التعريف بأن التسليم لا يكتمل إلا بواسطة مساعدة اقل و المرسل إليه ، و منه يتم التسليم من الطرفين: الناقل عندما يلتزم بالتسليم و المرسل إليه بقبوله أخذ البضائع. (3)

1 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 191.

2 / 31.

3-Lekhmissi mammeri, "La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime", DESS, universite de droit d'economie et des sciences d'Aix-marseille, septembre 2001, page 12.

. . . تعريفاً للتسليم ليس بالبعيد عن تعريف الأستاذ روديوار و ذلك في 739 02 بنصها: " التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم سل إليه أو إلى ممثله القانوني ، مع إبداء قبوله بها، ما لم ي على خلاف ذلك في وثيقة الشحن " و يستنتج من هذه المادة بأن التسليم يتم في الوقت الذي يأخذ المرسل إليه البضائع ، على اعتبار أن عقد النقل البحري يبدأ من يوم تحمل الناقل عملية شحن البضائع و ينتهي إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني.

و من الواضح أن هذه المادة لم تحدد بصورة دقيقة الوقت الذي يعتبر فيه قد سلمت للمرسل إليه ، لهذا تطرح أحكام هذه المادة عدة تساؤل من بينها:
القانون للناقل بحق وضع البضائع في المستودع تحت نفقة و مسؤولية المرسل إليه إذا لم يتقدم هذا الأخير من أجل أخذ البضائع؟

لقانون تعويض الناقل عن الخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في إستلام الناقل من قبل المرسل إليه؟

و لماذا سمح القانون للناقل ببيع البضائع إذا لم يقم المرسل إليه بسحبها خلال شهرين من يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ؟

لـة هذه التساؤلات 793 794 795 و هو ما سنتطرق إليه فيما بعد ، إلا أن هذه المواد تطرح بدورها مشكلة أخرى ، تتمثل في الحالات الإستثنائية لرفض المرسل إليه أو عدم حضوره لتسلم البضائع. (1)

تفريغ يعد بمثابة وقت للتسليم ، إلى

غاية تاريخ صدور قرار عن المحكمة العليا الجزائرية 1993/12/20 111518 ، و الذي قررت فيه بأن التسليم يتم في وقت مقبول المرسل إليه للبضائع و ليس من وقت ، من جهة أخرى أن الإخطارات توجه للناقل أو ممثله من وقت التسليم ، و ليس من وقت التفريغ. (2)

. ج . لا ينقضى عقد النقل البحري بتفريغ البضاعة في ميناء الوصول ، فالعبرة بالتسليم و ليس التفريغ ، و كما إستقر عليه في العديد من إجتهادات المحكمة العليا الجزائرية للغت،ب حيث قررت: " ومن المستقر عليه قضاءً إن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ، و يحصل على القبول من طرفه.

1-Nouredine Koudil, « Code maritime :lieu et moment de la livraison en débat »,le phare n°124,page 12.

2-Neffous mohamed mankou,op.cit,page51.

- 118 -

و لما ثبت من قضية الحال أن قضاة الإستئناف اخلطوا بين التسليم و التفريغ حينما إعتبروا أن وصول الباطرة إلى الميناء و تفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني ، و متى .". (1)

ينتج عن التسليم إنتقال عبء تحمل الخسائر و الأخطار إلى المرسل إليه و كذا بداية سريان آجال الإخطارات ، غير أن هذه القاعدة إستثناء إذ يمكن إلى المرسل إليه دون دوث تسليي ل المرسل إليه بالتسليي يتقدم هذا الأخير للتسليم أو رفض أخذ البضائع. (2)

و لا يعتبر تسليم البضاعة إلى مصلحة الجمارك تسليماً فعلياً ، فلا تعد هذه المصلحة نائبة عن المرسل إليه في إستلام البضاعة و إنما تتسلمها بناءً على الحق المخول لها بالقانون إبتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة عليها.

إتفاقية هومبورغ في مادتها 04 02 - -

تسليي ي رد تسليمها للمرسل إليه ، أو بوضعها تحت تصرفه أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، و ذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له. (3)

و تسبق عملية التسليم عملية التحقق من البضاعة و فحصها و التي الرصيف بعد التفريغ ، فتشمل هذه العملية التحقق من ذاتية البضاعة و كميتها عدداً و كلاً حالتها إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف ، و تستهدف هذه العملية أغراضاً ثلاثة:

- 1 .
- 2 معرفة حالتها و إثبات ما بها من تلف.
- 3 على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة.

1 قرار المحكمة العليا للغ . . المجلة القضائية، سنة 1994، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 169.

2-Lekhmissi mammeri,op.cit ,page13.

.32 / 3

فالتحقق من البضاعة حق للمرسل إليه لا يتوقف على مكان التسليم أو طبيعة البضاعة أو الحالة الخارجية للطرود ، فالتحقق يرد على الحالة الداخلية للطرود كما يرد على الحالة الخارجية ، يحصل دون ضرورة شكلية معينة و دون أية مصاريف.

و لكن كيف يمكن للمرسل إليه فحص البضاعة و هو لم يتسلمها بعد طالما أن عملية التحقق من البضاعة و فحصها تسبق عملية التسليم؟

الواقع أن التسليم المقصود و الذي ينهى عقد النقل البحري هو التسليم بالمعنى القانوني و هو يتكون من عدة عمليات:

1 وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه أو بعبارة أخرى التسليم المادي الذي يتم بوضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

2 هي العملية التي يتم بها التسليم القانوني و تكون بعد حصول ذلك التحقق من جانب المرسل إليه حيث يسلم هذا الأخير الناقل سند الشحن مؤشراً عليه بما يفيد التخالص أو أية

و يقوم ا إليه عند وصول البضائع بتسليم سند الشحن إلى شركة الملاحة التي تسلمه في المقابل أمر التسليم " **delivery order** " الذي يقدمه المرسل إليه إلى الربان ليتسلم بضاعته و أمر التسليم الموقع عليه من الناقل أو ممثله يخول المستفيد الربان ، و يتمتع حامل أمر التسليم بكافة الحقوق و الإلتزامات و المزايا التي يتمتع بها حائز سند الشحن بالنسبة للبضاعة ، و قد يكون أمر التسليم إسمياً أو لحامله يتضمن شرط الأذن. (1)

و يثار تساؤل حول ما إذا كان من الممكن أن يكون التفريغ ممزوجاً مع التسليم؟

فالتسليم لا يتم إلا في ميناء المرسل إليه مع الأخذ بعين الإعتبار الظروف الإستثنائية كالحرب و الإضراب أين يتم التسليم في ميناء قريب ، و منه فإن التسليم لا يتم إلا مع نهاية التفريغ ، فلا يمكن أن يحصل التسليم قبل نهاية التفريغ و لكن يمكن أن يكون ملازماً لنهاية التفريغ. (2)

32 33 34 / 1

2-Lekhmissi mammeri,op.cit,page 29.

- 120 -

- الإجراءات الواجب إتباعها لتنفيذ الإلتزام بالتسليم:-

يعد وقت التسليم أحد المواضيع الأكثر إشكالاً في مجال النقل البحري على أساس أن النصوص لم تقم بتوضيح نهايته.

فبالنظر إلى معاهدة بروكسل لم تتناول توضيح تسليم البضائع في الأحكام العامة أساس أنها حددت نطاق مسؤولية الناقل من بداية الشحن إلى غاية التفريغ إتفاقية هومبورغ فحسب الفصل المتعلق بالأحكام العامة يمتد وقت التسليم إلى غاية تنفيذ الناقل لعملية التسليم.

أما عن طرق التسليم التي يقصد بها نهاية تنفيذ هذه العملية ، فهذه الطرق لا تحكمها أية قواعد محددة سواءً على الصعيد الدولي أو الداخلي ، فالأمر يعتبرون أحرار في الإتفاق على كيفية التسليم كشرط التسليم تحت الروافع. (1)

1 :

عند وصول البضائع إلى مقصدها ، يُعلم الناقل أو أحد أعماله المرسل إليه بوصول البضاعة ، حينها يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه أن يقبل تسلّم البضائع في الوقت و المكان المتفق عليه عدم وجود إتفاق من ذلك القبيل في الوقت و المكان اللذين يمكن بصورة معقولة أن يقع التسليم فيهما مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة . (2)

. ج بضرورة قبول المرسل إليه في تسلّم البضائع بحضوره في ميناء الوصول بالوقت المحدد ، و رتب في حقه جزاءً في حالة عدم تقدمه لإستلام البضائع أو رفض إستلامها أو كان غير معروف بقيام الناقل بإيداع هذه البضائع في مستودع أمين على نفقة و مسؤولية المرسل إليه و إلزامه بتعويض الناقل جراء التأخير في إستلام البضائع . (3)

1-Lekhmissi mammeri,op.cit,page 52,66.

2 .43

3 739 02 793 794.

على هذه الـ أنه يجب التوضيح و التدقيق توجيه الناقل للمرسل إليه إشعاراً حتى يسمح له في أخذ الأحكام الخاصة بإستقبال البضائع.

يفرض بأن يكون من له الحق في قبول التسليم على علم بأن "

43

وصلت إلى مقصدها " كما يفهم من الجملة الأو توضيح وقت و مكان التسليم.

و في هذا الخصوص فإن روتردام تعطى طريقتين تتبع في عملية التسليم وفقاً ما ات التسليم متفق عليها في العقد أم لا.

عملياً أوقات و أماكن التسليم لا يكون متفق عليها مبدئياً إلا في وثائق النقل عن العلاقة التعاقدية ، م يحدد العقد وقت و مكان التسليم ، فيج

43

لممارسات المتبعة في المهنة و ظروف النقل طبقاً

منها. (1)

2

عند التسليم يقر المرسل إليه بناءً على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع تعارف عليه في مكان التسليم

و يجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر . (2)

ي . . المرسل إليه تسليم سند الشحن أو أية وثيقة نقل صحيحة إلى الناقل من أجل حصوله على البضائع ، إذ من خلال هذا السند يتبث حق المرسل إليه على هذه البضائع ، مع إبداء المرسل إليه القبول بها. (3)

3 كيفية تنفيذ عملية التسليم:

عرضت قواعد روتردام بأكثر من التفصيل دون غيرها كيفية تنفيذ عملية التسليم حسبما يجوز الحق في البضاعة للغير من عدمه و هي كالتالي:

في هذه الحالة يصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول و بالتالي يجب تسليم البضاعة للمرسل إليه نفسه و لا يجوز له حالة حقه في البضاعة للغير ، إذ توجب

45 يسلم الناقل البضاعة في الزمان و المكان المتفق عليهما أو المكان و الوقت اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيه ن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعى بأنه المرسل إليه هويته بطريقة كافية.

و يجب على الناقل ن يخطر المرسل إليه بوصول البضاعة يتقدم لإستلامها ، لم يكن إسم المرسل إليه و عنوانه إليهما في تفاصيل العقد يتعين على الطرف المسيطر أن يبلغ الناقل بهما قبل أو عند وصول البضاعة

و تضيف الفقرة " " أنه سواء إسم و عنوان المرسل إليه غير معروفين لدى الناقل ، أو أن المرسل إليه لم يتقدم و يطالب بتسلم البضاعة بعد تلقيه إخطار ياً من الحالتين يجب على الناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك لكي يحصل منه على تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

و إذا تعذر على الناقل معرفة مكان الطرف المسيطر فيجب عليه إبلاغ الشاحن بذلك للحصول على تعليمات بشأن تسليم البضاعة ، و إلا فيخطر الشد هذه التعليمات ، و تيراً ذمة الناقل إذا قام بتسليم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي. (1)

- في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه:

في هذه الحالة يصدر مستند نقل غير قابل للتداول فلا يجوز حينها تسليم البضاعة لغير المرسل إليه المدون إسمه في مستند النقل ، و يجب على هذا الشخص إعادة مستند النقل للناقل حتى يُمكنه

على الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه في الزمان و المكان المتفق عليهما أو المتوقع التسليم فيهما بشرط أن يثبت المرسل إليه هويته و يسلم الناقل مستنداً و يجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت المرسل إليه هويته أو إمتنع عن تسليم مستند النقل.

و إذا كان الناقل قد أصدر عدة نسخ أصلية من المستند الغير قابل للتداول يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة فتصبح باقي النسخ عديمة القيمة ، و هذا ما قرره ق . .

.786

إذا لم يتقدم المرسل إليه بعد تلقيه إخطار بوصول البضاعة ليتسلم البضاعة من الناقل ، أو أن الناقل رفض تسليمها لأن المرسل إليه لم يثبت هويته أو لم يسلم مستند النقل ، فيجب على الناقل إبلاغ الشاحن بذلك لتلقي منه التعليمات بشأن تسليم البضاعة على الناقل تحديد مكان الشاحن فيجب عليه إبلاغ الشاحن المستندي للحصول منه على التعليمات.

يبرأ الناقل من الإلتزام بـ ليمنها بناءً على تعليمات الشاحن غير القابل للتداول قد سلم إليه.

- في حال إصدار المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه:

في حال إصدار المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول متضمناً النص بوجود تسليمه من أجل إستيلاء البضاعة يجب على الناقل تسليمه و المكان المتفق عليهما ، أو اللذين يمكن توقع التسليم فيهما للشخص المذكور إسمه في السجل الإلكتروني كمرسل إليه و الذي بحيازته السجل الإلكتروني.

و بعد التسليم يفقد السجل الإلكتروني صلاحيته ، و يجوز للناقل أن يرفض تسليم البضاعة لمن يدعى بأنه المرسل إليه إذا لم يثبت هويته للناقل أو لم يتمكن من إثبات أنه يتمتع بسيطرة حصرية على السجل الإلكتروني ، أما إذا لم يتقدم المرسل إليه بعد تلقيه إخطار بوصول البضاعة لتسلمها أو رفض الناقل تسليمها بناءً على ما سبق ذكره ، يجب مستندي للحصول على تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

يبرأ الناقل من الإلتزام بتسليمه بـ ام بتسليمها بناءً على تعليده و الشاحن المستندي ، حتي و إن لم يتمكن الشخص الذي تسلم إليه البضاعة قادراً على إثبات أنه يتمتع بسيطرة حصرية على السجل . (1)

في هذه الحالة يجوز تظهير مستند النقل للغير أو إحالة الحق في السجل الإلكتروني للغير ، و بالتالي تسلم البضاعة لحائز مستند النقل أو للسجل الإلكتروني المحال له الحق في بشرط أن يثبت هويته للناقل حسب ما تقضيه

50

و إذا لم يتقدم الحائز بعد تلقيه إخطار بوصول البضاعة للمطالبة بإستيلامها في الزمان ن المتفق عليهما ، فيجب على الناقل إبلاغ الطرف المسيطر ليحصل منه على تعليمات بشأن تسليم البضاعة ، و إذا تعذر على الناقل تحديد مكان الطرف المسيطر يتعين به إخطار الشاحن أو الشاحن المستندي بذلك للحصول على تعليمات بشأن تسليم

بيراً الناقل من الإلتزام بتسليم البضاعة إذا قام بتسليمها بناءً على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي حتى و إن لم يكن مستند النقل قابل للتداول قد سلم إليه أو أن الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت أنه هو الحائز ، يجب على الشخص الذي يصدر تعليماته للناقل أن يعوضه عن الخسارة

كما يحق للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات إذا لم يقدم الشخص ما يطلبه الناقل من ضمانات كافية لتعويضه عما قد يسأل عنه إتجاه الحائز نتيجة لهذا التسليم. (1)

. ج . فقد منع على حامل نسخة وثيقة الشحن إمكانية الحصول على البضاعة خارج مكان وصولها ، إلا بعد إرجاع جميع النسخ الأخرى لوثيقة الشحن و الصادرة تأميناً للمطالبات التي يمكن أن يتمسك بها حاملو نسخ وثيقة الشحن المتداولة تجاه الناقل. (2)

إذا تسلم البضائع صاحب الحق فيها أو ممثله ، فإن عقد النقل البحري ينقضي و تنتهي معه مسؤولية الناقل البحري.

و لكن ما هو الأمر إذا لم يحضر صاحب الشأن لتسلم البضائع أو حضر و إمتنع عن تسلمها؟

4 / 1

.783 2

إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلّم البضائع أو حضر و إمتنع عن تسلّمها ، جاز للناقل اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، و يجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها من أجل إستيفاء المبالغ المستحقة ، فإذا لم يتم تسليم البضائع إلى الشاحن و حصل إيداعها ، فإن ذلك الإيداع لا يعنى أن عقد النقل البحري قد إنقضى إذ لا ينقضى العقد إلا بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها. (1)

البضاعة غير مسلمة إذا وصلت لمقصدتها و

إحدى الحالات الآتية:

- يقبل المرسل إليه تسلّمها في الوقت و المكان المتفق عليهما أو المتوقع التسليم فيهما.
 - تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية.
 - أصبح للناقل الحق أو وجب عليه أن يرفض التسليم.
 - لم يسمح للناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضاعة فيه.
 - تعذر للناقل تسليم البضاعة لأسباب أخرى غير ما سبق ذكره.
- و قد أعطت قواعد روتردام للناقل الحق في أن يتخذ على مسؤولية و نفقة أصحاب ما تقتضيه الظروف من إجراءات مناسبة بما فيها تخزين البضاعة في إذا كانت البضاعة داخل حاوية فيجدر بالناقل تفريغها منها و التصرف فيها بنقلها لمكان آخر أو العمل على إتلافها ، و يحق للناقل بيع البضاعة وفقاً للأعراف المتبعة المكان الذي توجد فيه البضاعة.
- و لا يجوز للناقل ممارسة الحقوق السابقة إلا بعد توجيه إخطار بالتدابير التي يعتزم إتخاذها للشخص الذي يتعين إبلاغه بوصول البضاعة أو إلى المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن أن كان معروفاً لدى الناقل. (2)

.35 / 1

.48 2

50 روتردام للناقل الحق في حبس البضاعة لإستيفاء المبالغ المستحقة له ، حيث تنص على أنه: " ليس في هذه الإتفاقية ما يمس بما يكون للناقل أو الطرف المسيطر من حق في الإحتفاظ بالبضاعة بمقتضى عقد النقل أو القانون المطبق ضماناً لسداد المبالغ المستحقة له".

ذا بيعت البضاعة يجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لمصلحة الشخص بعد خصم كافة المصاريف التي تكبدها الناقل أو أي مبالغ أخرى مستحقة له.

و لا يسأل الناقل عما يحدث للبضاعة من تلف أو هلاك أثناء الوقت الذي تبقي فيه غير مسلمة ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم إتخاذ الناقل ما كان يعقل أو كان يجدر به أن يعلم بأن عدم إتخاذ تلك الخطوات سيؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها. (1)

مادته 793 هـ: " إذا لم يتقدم المرسل إليه لإست و رفض إستلامها و إذا كان غير معروف ، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة و تبعة المرسل إليه و يقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه إذا ."

فحسب أحكام هذه المادة إيداع البضائع في مستودع لا يعني بمثابة تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، فيبقى أو من ينوب عنه ، زيادة على أن إيداع البضائع في مستودع يعتبر ضمان لتسديد أجرة النقل إذا كانت مستحقة على المرسل إليه.

و إذا مر على هذا الإيداع مدة شهرين أو لم تدفع المصاريف المستحقة على المرسل إليه ، يمكن للناقل بيع البضائع بموجب حكم قضائي إلا إذا قدمت كفالة كافية من طرف (2) .

:

إجراءات الشاحن في مواجهة الناقل عند حدوث ضرر بالبضائع

معاهدات دولية نظم القوانين

بين المضرورين أو أصحاب الحق في ال
 عينة في سبيل
 ويض من المسؤولية و ذلك بإخطاره في ميناء الوصول عن
 المتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها. (1)

جرائم التي يتعين على الشاحن القيام بها في مواجهة الناقل
 يتعين علينا التعريف بطبيعة هذا الضرر سواءً كان هلاك أو تلف
 أو تأخير في التسليم.

- المقصود بالهلاك و التلف و التأخير:

يكون هلاك البضائع كلياً أو جزئياً ، و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف.

أما تلف البضاعة يعنى وصولها كاملة من حيث مقدارها و لكنها تالفة كأجهزة تحطمت أو مرايا تهشمت ، أو هلك جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي إذ يستوى أن يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها.

لكن ما هو الحكم لو تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي لإستعماله فيما أعد له؟

يذهب رأي إلى في هذه الحالة أن ثمة هلاك كلي للبضاعة ، غير أن هذا الرأي يعاب عليه أساس التفرقة بين الهلاك الكلي و الهلاك الجزئي هو حصول تسليم من عدمه ، فإذا ما إلى المرسل إليه و مهما كان قدر التلف الذي لحق بجزء منها الذي يؤدي إلى عدم صلاحية الجزء الباقي للإستعمال فيما أعد له ، يرقى إلى حصول هلاك كلي. (2)

128 -

الفرض في الهلاك الكلي أن لا يكون ثمة تسليم للبضاعة أو جزء منها ، أما تسليم و لو كان التلف شاملاً للبضاعة كلها فإننا نكون بصدد حالة تلف كلي و ليس هلاك

و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف ، و صورة الهلاك الجزئي أن يصل جانب من البضاعة فقط أي أن يلحق البضاعة نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو العدد ، ___ : أن تكون البضاعة عشرة طرود و لا يسلم منه عند الوصول غير سبعة طرود.

لا يعد نقصاً في البضاعة يسأل عنه الناقل البحري النقص العادي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل و هو ما يعرف بعجز الطريق.

و تحديد وجود و مقدار الهلاك الجزئي يكون بمقارنة ما هو وارد بسند الشد بيانات تتعلق بوزن أو قياس أو حجم أو عدد الط ___ أو مقاس أو حجم أو عدد الطرود التي يسلمها الناقل لصاحب الحق في البضاعة عند

ظاً يتعلق بالبيانات الواردة بالبضائع

يقع على عاتق المدعى بغية إثبات الهلاك الجزئي إثبات حقيقة المقدار المشحون من البضاعة ، ظيفاً أي خالياً من التحفظات ، فيفترض معه أن الناقل قد تسلم البضاعة في حالة جيدة ، و من تم يسأل عن كل ما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف.

أما المقصود بالتأخير فيعنى أن يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه ، أما إذا لم يكن ثمة ميعاد متفق عليه للتسليم ، فإن الناقل يتعين عليه أن يسلم البضائع في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي

أما المقصود بالناقل العادي فهو الناقل المتوسط الحرص أي غير الغافل أو الشديد اليقظة. (1)

فيُفترض في التأخير أن البضاعة وصلت سليمة ، و التأخير على عكس الهلاك أو التلف ليس ضرراً بذاته ، و إنما يكون الضرر في النتائج التي تترتب عليه ، الذي يكون بالضرورة ضرراً إقتصادياً يتمثل في فوات الكسب أو وقوع خسارة ، و هذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا كانت فاكهة و فسدت و يسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلفاً.

- 129 -

و قد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته كما إذا فوت عليه التأخير صفقة مربحة ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات

و إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة ذلك أن مجرد حلول ميعاد التسليم^ه يكون بذاته خطأ عقدي ، و من ثم لا يحتاج المدعى بعد ذلك إلا إثبات الضرر بوجود علاقة سببية بين ا (1) .

- هلاك أو التلف أو التأخير:

نظمت معاهدة بروكسل الإخطار بالهلاك أو التلف في 03 06 تضمنت أيضا بنداً خاصاً بالتقادم عدل ب ها 1968 ، و هذه المادة 19 من إتفاقية هومبورغ ، إلا أن هذه الأخيرة أضافت الإخطار في حالة التأخير و غيرت في فترة الإخطار ، كما إستحدثت الإخطار الذي يوجهه الناقل أو الناقل (2) .

و الحكمة من وراء عمل الإخطار هو إثبات الحالة التي عليها البضاعة في مواجهة الناقل تمهيداً لرفع الدعوى عليه ، أو لتمكينه من مواجهة الموقف إذا كانت لديه أسباب تعفيه من المسؤولية أو لإعطائه الفرصة لمحاولة التوصل إلى حل وصالحة مع الشاحن بتعويضه أو لتقديم المنازعة إلى محكمين يتفق عليهم الأطراف. (3)

1 الإخطار في حالة الهلاك أو التلف:

03 06 من معاهدة بروكسل على أنه: " إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف ، و بماهية هذا اله ل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة و وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في إستلامها إن هذا التسليم يعتبر ، إلى أن يثبت العكس ، قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.

2 / أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 191.

3 / جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 332.

- 130 -

و إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت حصلت معاينة البضاعة من التسليم.

و في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل و السفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.

و مستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة و التحقق من عدد الطرود".

يلاحظ أن البند الثالث الخاص بحالة إجراء المعاينة قد ترجم خطأ و ترجمته الصحيحة هي أنه: " لا تكون هناك حاجة للإخطار الكتابي إذا كانت حالة البضائع وقت تسليمها محلاً لمعاينة مشتركة أو تفتيش".

على أن المقصود بالإخطار أن يحاط الناقل علماً بالعجز أو العوار المدعى به ، و بأن المرسل إليه لا ير و يتمسك بحقوقه الناشئة عنه حتى يتمكن الناقل من إعداد أدلته إستعداداً لدعوى المسؤولية.

و عليه فإن علم الناقل بالعجز عند التسليم لا يعفى المرسل إليه من توجيه الإخطار حتى يفصح عن موقفه في هذا العجز ، كما يشترط يسلم الإخطار للناقل أو وكيله أو يثبت إمتناعه عن إستلامه حتى يحفظ حق المرسل إليه قبل الناقل في حالة التلف أو العجز ، و أعتبر عدم توجيه الإخطار قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن إلا أنه يجوز إثبات عكسها.

و يجب أن يوضح الإخطار الضرر على وجه التحديد بعد إستلام البضاعة و فحصها ، أما الإخطار الذي يرسل قبل إستلام البضاعة و يقتصر على تحفظ المرسل إليه على ما قد يظهر بالبضاعة من عجز أو تلف عند إستلامها فإنه لا يعتد به. (1)

و عليه فإن المرسل إليه ملزماً بأن يوجه الإخطار الكتابي وقت التسليم في الفترة المحددة ، و لا يترتب على عدم توجيه الإخطار سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها ، و إنما كل ما يترتب على ذلك أن تقوم في حق المرسل إليه قرينة بأنه تسلم البضائع بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ، و هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة

لا يسقط حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية إلا بالتقادم معاهدة بروكسل تقديم الإخطار إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ بطبيعة الحال في حالة الهلاك الكلي إذ لا يكون هناك تسليم ما. (1)

بينما **19** من إتفاقية هومبورغ للإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير أنه: " ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، و ذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه ، أعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أ البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت أ تبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت ب سليمة.

- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى بالقدر نفسه أحكام الفقرة 01 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع المرسل إليه.
- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه إنتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.
- في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور ، يجب على كل من الناقل و المرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع و جردها.
- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار 60 يوماً متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

- إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل ، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.

- ما لم يتم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، و ذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً تلى مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً **02** **04** أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل رر يرج أو إه أو مستخدميه أو وكلائه.

- لأغراض هذه المادة ، يعتبر طار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة ع علي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسول عنها ، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل ،
" (1) .

و منه يجب الإخطار في حالتي الهلاك الجزئي و التلف دون الهلاك الكلي ، إذ وفقاً **19** من إتفاقية هومبورغ ، فثمة تسليم و معاينة و فحص و جرد للبضائع ، و كلها أمور تنتفى في حالة الهلاك الكلي .

فالإلتزام بالإخطار عن الهلاك أو التلف يقع على عاتق المرسل إليه ، يقوم به بنفسه نه ، كذلك فإن الإخطار قد يوجه إلى الناقل أو إلى نائبه كالربان أو وكيل ط المسؤول عن السفينة ، على إعتبار أن هذا الأخير يتصرف نيابة عن لناقل و هذا ما أتت به الفقرتين **06** **08** **19**. (2)

أما عن طبيعة الإخطار في إتفاقية هومبورغ فيجب أن يكون كتابياً و مبيناً لطبيعة الهلاك أو التلف ، فأشترطت الكتابة لتقادي النزاع بشأن حصول الإخطار ، و لا يلزم الإخطار في حالة إجراء معاينة مشتركة بين الطرفين وقت تسليم البضائع ، إذ مثل هذه المعاينة تمكنهما من التحقق معاً مما لحق بالبضائع من هلاك أو تلف. (3)

23 عن الهلاك أو التلف

19 إتفاقية هومبورغ ، فنصت على إفتراض أن يكون الناقل لم يثبت العكس ما هو موصوف في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه دوث ه ع ، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع ، قبل وقت التسليم أو عنده ، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً .

غير أن غياب توجيه هذا الإخطار لا يُحدث ضياع حق طالب التعويض

02 23 : " لا يجوز أن يفضي عدم توجيه

الإشعار إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها ، و لا عملياً يوجه إخطار يكون من الصعب إثبات بأن الخسارة حدثت أثناء تواجد البضائع بين أيدي الناقل. (1)

790 منه وقت تقديم الإخطارات من قبل

المرسل إليه ، فيتعين على المرسل إليه أو ممثله في حالة إكتشاف خسائر أو أضرار أن يقوم بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة ، و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن إلى غاية ثبوت العكس. (2) . ب في قراراتها القضائية أن إحتساب آجال الإخطار يبدأ من تاريخ التسليم و ليس يوم التفريغ ، و أبقّت على قيام مسؤولية الناقل حتى و لو كانت عمليات التفريغ من إحتكار مؤسسة الميناء. (3)

و يختلف ميعاد الإخطار حسب ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً أو غير ظاهر.

فتوجب معاهدة بروكسل طبقاً لمادتها **03 06** في حالة الهلاك أو التلف الظاهر

يتم توجيه الإخطار " قبل أو وقت تسليم البضاعة" ، و تغير هذا الميعاد في إتفاقية هومبورغ بموجب **01 19** " في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه". (4)

فقد منحت إتفاقية هومبورغ للمرسل إليه يوم توجيه الإخطار يلى يوم التسليم ، بالإضافة إلى يوم التسليم ذاته ، و بشرط أن يكون ذلك اليوم الذي يلى يوم التسليم يوم فإذا كان يوم عطلة إمتد إلى يوم العمل الذي يليه. (1)

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، فطبقاً لمعاهدة بروكسل يجب أن يحصل الإخطار في مدة ثلاثة أيام من التسليم ، إلا أن 02 19 إتفاقية هومبورغ تطلبت أن يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه. (2)

في حين أن تغييراً بخصوص مدة الإخطار على خلاف المعاهدتين السابقتين ، إذ إشتطرت أن يكون الإخطار قبل وقت التسليم أو عنده ، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً. (3)

و يدخل في حساب المدة المتصلة أيام العطلات التي تتخللها ، إلا إذا كان اليوم الأخير من الميعاد عطلة رسمية فيمتد الميعاد إلى يوم العمل التالي.

19 من قواعد هومبورغ بأن الإعفاء من توجيه الإخطار الكتابي من جانب المرسل إليه قاصر فقط على ما تم التحقق منه من ضرر أثناء المعاينة المشترك فإذا ما ثبت وجود أضرار أخرى بعد عملية المعاينة المشتركة وجب على المرسل إليه ل بشأنها في المواعيد القانونية.

: إذا تمت معاينة مشتركة بين الناقل أو المرسل إليه للهلك أو التلف الظاهر فإن هذه المعاينة لا تغن المرسل إليه من عمل إخطار للناقل خلال 15 يوماً ما أكتشف عند فتح الطرود أو الحاويات هلاكاً أو تلفاً غير ظاهر.

04 19 على الطرفين أن يتبادلا التسهيلات المعقولة لفحص البضائع و الكشف عن الهلا . (4)

135 -

من جهة . . . 790 تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة ، فيبلغ عنها
خلال ثلاثة أيام ع و لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا
كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند إستلامها.

غير ظاهرة لمتسلم البضائع ، فقد منحه المشرع ثلاثة أيام عمل إبتداءً
من إستلام البضاعة ، و إذا كانت مسؤولية الناقل لا تنقضي إلا بتسليمه البضاعة إلى
المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ، فهذا يعني أن عملية تفريغ
و يتحمل بالتد ر و الخسائر التي تلحق بالبضاعة أثناء التفريغ. (1) يق ه

و هذا ما أكدته المحكمة العليا الجزائرية في قرارها المؤرخ في 1997/07/22
برفضها دعوى الطاعنة الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أنها
26 21 1983 و أن تقرير الخبيد
1984/02/21 أي بعد تاريخ إنزالها من الباخرة ، و أن قضاة المجلس خرقوا مقتضيات
790 ب التي تشترط تقديم التحفظات قبل أو في وقت تسليم البضاعة و ليس
في وقت تفريغها " . (2)

و عليه لا يتمكن المرسل إليه من إثارة دعوى المسؤولية
البضائع تم تسليمها متضررة و قد لحقتها خسائر. (3)

و تطبق نفس الأحكام على الإخطار الذي يوجهه الناقل أو الناقل الفعلي إلى الشاحن بشأن
ما يلحقه من خسارة أو ضرر ، فإذا لم يوجه الإخطار خلال 90 يوماً متصلة التالية مباشرة
لوقوع خسارة أو الضرر أو تسليم البضائع أيهما أبعد ، قامت قرينة ظاهرة بسيطة على عدم
أو خسارة يرجع إلى خطأ الشاحن أو الناقل أو الناقل الفعلي إثبات العكس أي
إقامة الدليل على الضرر أو الخسارة. (4)

فيترتب على الإخطار في الميعاد القانوني قيام قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه بأن
الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن ، و يجوز للناقل في هذه الحالة إثبات

3-kamel Khalifa, « Contrat de transport maritime : les obligations contractuelles entre les parties », le phare, n121, page 10.

4 / أحمد محمود حسنى، التعليق على إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 196.

-136-

ما إذا لم يحصل الإخطار في الميعاد القانوني فلا يترتب على ذلك سقوط المسؤولية أو عدم قبولها ، بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن ، و هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة ، كأن يثبت حدوث الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل.

2 الإخطار في حالة التأخير:

يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق. (1).

لم يتطرق كلاً من معاهدة بوركسل . . إلى حالة الإخطار بالتأخير ، إتفاقية هومبورغ التـ 02 05: " يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الإتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة " .

05 19 من إتفاقية هومبورغ على المرسل إليه الإلتزام بعمل الإخطار كتابي للناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع و ذلك خلال 60 يوماً يبدأ سريانها من اليوم التالي لليوم الذي تم فيه تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

فيختلف أثر عدم القيام بالإخطار الكتابي في حالة التأخير عن التسليم في حالة الهلاك أو التلف الذي يعترض البضاعة فعدم قيام المرسل إليه بالإخطار الكتابي ، في الحالة الأخيرة يقيم مجرد قرينة بسيطة على تسلم البضاعة بحالتها المذكورة في سند الشحن، أما في التأخير في التسليم فإن عدم توجيه الإخطار الكتابي في الميعاد يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه في مطالبة الناقل بالتعويض ، و لا يتم مسائلة الناقل.

و في كل الأحوال إذا قام الناقل الفعلي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه فإن أي أخطار كتابي يوجه إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو تم توجيهه إلى الناقل ، كما يكون لأي إخطار كتابي يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي. (2).

و القضاء،الجزء الثاني،منشأة المعارف بالإسكندرية،ص 2581.

2 / جلال وفاء محمدين،المرجع السابق،ص 333 334.

137 -

تم تسرى على الإخطار بالتأخير ما يسرى على الإخطار بالهلاك أو التلف
أحكام، فيجب أن يكون الإخطار مكتوباً مشتملاً على طبيعة الضرر اللاحق بطلب
التعويض. (1)

مسؤولية الشاحن بصورة واضحة في حالة التأخير ،

هذه المسؤولية من جهة عند وجود دليل عن خطأ الشاحن ، و من جهة

لا يدفع أي

23

04

تعويض فيما يتعلق بالتأخير ما لم يوجه إلى الناقل في غضون 21 يوماً متتالية من تسليم

ناجمة عن التأخير. (2)

و تجدر الملاحظة بأن مسألة التأخير في قواعد روتردام تبقى في متناول أطراف

الإتفاقية ، فحسب هذه الإتفاقية لا تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير إلا في حالة مرور الوقت

المتفق عليه ، و بإستقراء تركيب نص **21** فيتضح بأن مسؤولية الناقل عن التأخير

ليست نظامية. (3)

3-philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle », Annuaire de droit maritime et oceanique,op.cit,page 489.

138 -

عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن ، و نستنتج من هذا بأن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل و الشاحن ، و من ثم فهو من قبيل العقود الملزمة للجانبين يرتب إلتزامات على و تقابلها إلتزامات تقع على عاتق الناقل. (1)

و الجدير بالذكر أن عقود النقل البحري لا تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية ، الأمر الذي جعل الناقلين يستغلون الموقف إدراجهم شروط تنفق مع مصالحهم و بوجه خاص الشروط التي تهدف إلى إعفائهم من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها خاصة شرط الإهمال ، حتى سار الفكر حينئذ ينصب على ن تنفيذ عقد النقل البحري ذاته كان رهناً بمشيئة الناقل. (2)

صراع بين مصالح الشاحنين و الناقلين

المسؤولية ، و بغية التوازن في مراكز القوى ، العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر بدايةً من معاهدة بروكسل و بروتوكولاتها المعدلة لها ، و إتفاقية هومبورغ و كدا روتردام الجديدة ، فكان لكل واحدة من ه المعاهدات أثرها الخاص ف قطاع التجارة البحرية.

هذه المعاهدات الدولية و معظم

القوانين الوطنية بما فيها ق. .

منها ما هي أصلية كواجب تسليم البضائع للناقل في حالة جيدة في الوقت و المكان المتفق عليه مع ذكر جميع البيانات الخاصة بالبضائع و قد يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه فيلتزم بتسليم البضائع في الوقت و المكان المحدد مع إبداء قبوله بها مع توجيه الإخطارات عند حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها ، و منها ما فرضت على الشاحن بموجب إتفاق الطرفين أو إقتضتها ضرورة مواكبة التطور

ف نجد أن معاهدة بروكسل لم تتطرق لتعريف الشاحن ، و تم ذكرته لأول مرة في **03 05** بإعتباره ضامناً وقت الشحن قبل الناقل عن صحة البيانات الخاصة بالبضائع و المقدمة من طرفه ، غير أنها أبعدت التصريح الكاذب للشاحن من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

رغم ما حققته هذه المعاهدة في مجال تضيق الهوة بين مصالح الشاحنين و الناقلين ، إلا أنها لم تكسب رضا الجميع خاصة الدول النامية التي رأت أن الحماية التي كرسها معاهدة بروكسل للشاحنين غير كافية و ف الناقلين ، و ذلك من خلال تقريرها العديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية. (1)

هذه المعاهدة عن مجارة التطور الإقتصادي للنقل البحري و إستغلال السفينة ، كما كان ظاهراً في العدد الوفير من الدفوع و الإعفاءات التي يتمكن الناقلون بالإحتماء خلفها من الإفلات من المسؤولية ، و هو أمر ضج منه الشاحنون و كان الإصلاح هو مطلب الدول الشاحنة كلها من الدول النامية. (2)

إتفاقية هومبورغ لتحل محل معاهدة بروكسل ، و أهم ما إستحدثته هذه الإتفاقية هو قيام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير تسليمها على أساس الخطأ المفترض غير أنه يجوز للناقل نفي مسؤوليته إذا أثبت أنه قام هو و تابعوه بإتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

مددت نطاق مسؤولية من التكليف بالبضائع إلى غاية تسليمها و هو نفس ما . . . (3)

رار نظيرتها السابقة ، قامت إتفاقية هومبورغ بتعريف الشاحن تعريفاً شاملاً يعد شاحناً كل شخص أبرم مع الناقل أو أبرم بإسمه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع بإسمه إلى الناقل في

1 / 112.

2 / 10.

3 / 33 مير خالد، المرجع

- 140

12 على مسؤولية الشاحن كقاعدة عامة ، و تضمنت **13** خاصة بالبضائع الخطرة و التي تفرض على الشاحن الإلتزام بإبلاغ الناقل عن طبيعة هذه البضائع مع وضع علامات على هذه البضائع تنفيذ خطورتها ، و نصت **17** الضمانات التي يتكفل بها الشاحن بما فيها واجب صحة البيانات المتعلقة بطبيعة و قيمة نية

غير أن هذه الإتفاقية لم تحظى بإقبال الكثير من الدول للمصادقة عليها كما كان الحال في سابقتها ، و إمتنعت العديد من الدول المتقدمة بإعتبارها دول ناقلة في الإنضمام إليها على أساس أنها لا تضمن لها الحماية الكافية خصوصاً مع إلغائها للحالات الإستثنائية المعفية للمسؤولية ، و حتى غالبية الدول الشاحنة إنتهجت نفس منهج الدول الناقلة نظراً لحاجتها الملحة لسفن هذه الأخيرة في تنفيذ عمليات النقل البحري.

معاهدة جديدة سميت ب " إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً " اعتمادها من قبل الجمعية العامة بتاريخ 11 12 2008، أين تم فتح باب الانضمام إليها أمام جميع الدول. و أهم المستجدات التي وردت في هذه ا هو يعد

(1) .

هذه الإتفاقية مبدأ جديد يتمثل في الحرية التعاقدية الذي تميز ب

و مميز فيها، فعلى سبيل المثال للحرية التعاقدية نص **13** **02**

ل إليه بعمليات الشد أن يتكف

و التفريغ و هي إلتزامات من المف (2) .

تبنت قواعد روتردام نفس المدة القانونية التي تغطيها مسؤولية الناقل في إتفاقية هومبورغ ما عدا إذا ما إتفق الأطراف على خلاف ذلك ، و قررت نفس الحالات الإستثنائية للإعفاء من مسؤولية الناقل المنصوص عليها في معاهدة بروكسل ما عدا الخطأ الملاحي ،

(3) .

2 philippe Delebecque, "La convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer", actes du colloque le contentieux maritime le 02 et 03 mai 2009, ,page 61.

شخص الشاحن فقد أوردت هذه القواعد تعريفه بأنه كل شخص يبرم عقد النقل

صفة الشاحن مثل الشاحن المستندي ، و بخصوص الإلتزامات الملقاة على عاتقه تبنت قواعد روتردام نفس الواجبات المقررة في مثيلاتها من المعاهدات الدولية من إلتزام الشاحن في تسليم البضائع و دفع أجرة النقل مع تدوين البيانات المتعلقة بطبيعة البضائع و قيمتها ، و الإجراءات الواجب إتباعها إذا ما تعلق الأمر ببضائع خطيرة. (1)

و من جانب آخر قررت قواعد روتردام بعض الإلتزامات التي لم تكن معهودة سابقاً

ن بأن يتولى هذا

الأخير أو الشاحن المستندي تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ، على أن يشار هذا الإتفاق في تفاصيل العقد ، و بذلك تعد أول معاهدة دولية خاصة بالنقل البحري تقر بإمكانية تكليف الشاحن في القيام ببعض واجبات الناقل .

و هذا الإتفاق غير مطلق فلا يجوز تكليف الشاحن بالحقوق و الإلتزامات المقررة في

14 -- -- - **30 33** الخاصة بواجب الناقل في جعل السفينة

قابلة للإبحار ، و واجب تزويدها بالمعدات و الطاقم على طول الرحلة البحرية ، إذ أن هذه الإلتزامات تعتبر أساسية و هي مفروضة أصلاً على عاتق الناقل. (2)

و مراعاةً منها في مواكبة التطور الإقتصادي تبنت قواعد روتردام إلتزام جديد في حق النقل بتمثل في واجب تزويد الناقل في الوقت المناسب بما يخض البضائع من معلومات و تعليمات و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر ، مع إمكانية الشاحن بتعديلها وفقاً لعقد النقل البحري أو ما يسمى بحق السيطرة.

و من وجهة نظرنا يظهر من خلال هذه الإلتزامات أن الشاحن حتى و لو إكتسب

بعض الحقوق في إمكانية إدخال بعض التعديلات في عقد النقل البحري ما يسمح له في المشاركة بالإتفاق على بنود العقد ، إلا أنها ولى حماية أكثر للناقل.

الرجوع إلى الشاحن لأخذ التعليمات عند عدم معرفة المرسل

إليه دون أن يكلف الناقل في أخذ جميع التدابير اللازمة للتحقق من مكان المرسل إليه ،

و هذا ما سيؤدي إلى عرقلة تنفيذ عملية تسليم البضائع المسؤولية التي
أثقل مما هي مقررة في مثيلاتها من المعاهدات و القوانين .

1 01 08 .

2-philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle », Annuaire de droit maritime et oceanique ,page 492.

- 142 -

أن الحرية التعاقدية ما هي إلا بمثابة زيادة في مسؤولية الشاحن و تخفيض و إنقاص
من مسؤولية الناقل ي القيام بعمليات الشحن و التفريغ .(1)

لهذه ال الجديدة الفضل الكبير في إعادة توحيد قانون النقل
تحديثه عن طريق الوسائل الوطنية و الدولية الحديثة.(2).

أما من حيث وجهة نظرنا ، فنرى بأنه و رغم ما قررته
من أجل مسايرتها للتطور التكنولوجي الحاصل في جميع الميادين، إلا أنها قد تبنت نفس
أحكام مسؤولية الناقل البحري التي تضمنتها معاهدة بروكسل ،
الناقل من مسؤوليته

مسؤوليته ، الشيء الذي سيثقل كاهل مجموعة الشاحني
الإعفاء من المسؤولية المتعددة التي يسهل تحققها أمام خب
المكتسبة و طبيعة عمليات النقل البحري.

و من كل ما سبق يمكن الجزم بأن الصراع بين مجموعة الشاحنين و كذا الناقلين،
سببقي قائماً رغم الجهود الدولية في إبرام العديد من المعاهدات لمحاولة توحيد أحكام قانون

أخيراً نظر إلى مصالحها الخاصة

تحقيق التوازن في مراكز القوى بين مصالح الشاحنين و مصالح الناقلين ،
يزدهر قطاع التجارة البحرية على الصعيد الدولي دون تفرقة ، لم تحظى غالبية
المعاهدات الدولية الة بالنقل البحري للبضائع بتداركه إذ يجب الاعتراف أن الناقل
ليس وحده ذا أهمية في تنفيذ عملية النقل البحري، فكما لا يمكن تصور نقل بضائع بدون
سفن ، فلا يمكن وجود عقد نقل بحري بدون شاحن أو بضائع .

1-philippe Bonnevie,op.cit, page 12.

2-philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle », Annuaire de droit maritime et oceanique ,page 493.

143 -



معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد

1924 25

23 فيفري 1968

21 ديسمبر 1979.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Art. 10. — Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des États contractants.

400 Texte de la Convention de Bruxelles amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979

Pour la commodité de la lecture, ont été regroupées les modifications apportées à la Convention tant par le Protocole de 1979 que par celui de 1968.

La différence entre les deux versions tient uniquement au libellé de l'article 4-5.a.

Les nouveautés introduites par le Protocole de 1968 sont signalées par la mention « *ajouté en 1968* » ou « *modifié en 1968* » et celles introduites par le Protocole de 1979 par la mention « *remplacé en 1979* ».

Article premier. — Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Art. 2. — Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 3. — 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par

le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou de quantités et le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

(alinéa ajouté en 1968) Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré comme avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inopposables si la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(paragraphe modifié en 1968) Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(article ajouté en 1968) 6 bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé « Embarqué » pourvu

que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (§ 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 4. — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (§ 1^{er}). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- d) D'un « acte de Dieu » ;
- e) De faits de guerre ;
- f) Du fait d'ennemis publics ;
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- h) D'une restriction de quarantaine ;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.
- k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) D'une insuffisance d'emballage ;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette

exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun détournement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun détournement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. (article modifié en 1979) « a) À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

alinéa d) (modifié en 1979) « d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

« La valeur en Droit de tirage spécial d'une monnaie nationale d'un État qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage spécial d'une monnaie nationale d'un État non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État.

« Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

« i) En ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10 000 unités monétaires.

« ii) En ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

« L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

« Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie

nationale de l'État dans la mesure du possible la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

« Les États communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire ».

c) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(article ajouté en 1968) Art. 4 bis. — 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 5. — Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6. — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 7. — Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Art. 8. — Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

(article modifié en 1968) Art. 9. — La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

(article modifié en 1968) Art. 10. — Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

a) le connaissement est émis dans un État Contractant ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État Contractant ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque État Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un État Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.

401 Convention de Hambourg

a) Historique

La Conférence des Nations Unies pour le Développement du Commerce et de l'Industrie (CNUDCI) a mis sur pied le projet d'une nouvelle Convention internationale sur le transport de marchandises par mer.

بعض المواد الخاصة بالتزامات و مسؤولية الشاحن
التي تضمنتها إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري
للبيضائع، المسماة قواعد هومبورغ المؤرخة في 31
1978.

1 تعاريف:

أبرم بإسمه عقد، مع

- يقصد بمصطلح " " شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.

٢- يقصد بمصطلح "الناقل" الفعلى كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أى شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ.

٣- يقصد بمصطلح "الشاحن" كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحرى.

٤- يقصد بمصطلح "المرسل إليه" الشخص الذى له الحق في تسلم البضائع.

٥- يشمل مصطلح "البضائع" الحيوانات الحية. وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلفة، تشمل "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.

٦- يقصد بمصطلح "عقد النقل البحرى" عقد يتعهد الناقل بموجبه، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا لأنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحرى، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.

٧- يقصد بمصطلح "سند الشحن" وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الأذن، أو لحاملها.

٨- يشمل مصطلح "كتابة"، فيما يشمل، البرقية والتلكس.

المادة ٢ نطاق التطبيق:

١- تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين.

أ - إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحرى واقعاً في دولة متعاقدة، أو

ب - إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحرى واقعاً في دولة متعاقدة،

ج - إذا كان أحد موائى التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحرى هو الميناء الفعلى للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة،

د - إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى، قد تم في دولة متعاقدة،

هـ- إذا كان منصوصاً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحرى. على أن يخضع العقد لأحكام هذه الإتفاقية أو لقانون أصدرته أى دولة لإنفاذ هذه الأحكام.

٢- تسرى أحكام هذه الإتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلى، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أى شخص آخر من أصحاب الشأن.

٣- لا تسرى أحكام هذه الإتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجارى تسرى أحكام الإتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.

٤- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسرى أحكام هذه الإتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسرى عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة.

المادة ٢ تفسير الإتفاقية:

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الإتفاقية طابعها الدولى، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

الجزء الثالث

مسئولية الشاحن

X المادة ١٢ - قاعدة عامة:

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه، وكذلك لا يسأل أى مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

X المادة ١٣ - قواعد خاصة للبضائع الخطرة:

١- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

٢- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع.

أ- يكون الشاحن مسئولاً تجاه الناقل وتجاه أى ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

ب- ويجوز في أى وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف، دون دفع تعويض.

٣- لا يجوز لأى شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل، البضائع في عهده وهو عالم بصفاتها الخطرة.

٤- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها

التزام بالإشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً
0.

المادة ١٧ - الضمانات من قبل الشاحن :

١- يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاّماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن، وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات، ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحرى تجاه أى شخص آخر غير الشاحن.

٢- كل كتاب ضمان أو إتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث، بما في ذلك أى مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.

٣- يعتبر كتاب الضمان أو الإتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى، بعدم إدراجه التحفظ المذكور في الفقرة ٢ من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أى مرسل إليه، يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفى الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أى تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة.

٤- في حالة الغش المتعمد المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أى مرسل إليه، لأنه قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

بعض المواد الخاصة بالتزامات و مسؤولية الشاحن
اتفاقية الأمم المتحدة
للبنائن عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة بقواعد

الفصل ١ أحكام عامة

المادة ١ التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

١ - "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

٢ - "العقد الكمي" يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معيناً.

٣ - "النقل الملاحى المنتظم" يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة ماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.

٤ - "النقل الملاحى غير المنتظم" يعني أي نقل لا يمثل نقلا ملاحيا منتظما.

٥ - "الناقل" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

٦ - (أ) "الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

(ب) ولا يشمل "الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

٧ - "الطرف المنفذ البحري" يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفرغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٨ - "الشاحن" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

٩ - "الشاحن المستندي" يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠ - "الحائز" يعني:

(أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١ - "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢ - "حق السيطرة" على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل ١٠.

١٣ - "الطرف المسيطر" يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤ - "مستند النقل" يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

١٥ - "مستند النقل القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلا للتداول".

١٦ - "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلا للتداول.

١٧ - "الخطاب الإلكتروني" يعني المعلومات المعدة أو المرسله أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقا.

١٨ - "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

١٩ - "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛

(ب) وفي استخدامه بمقتضىات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠ - "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

٢١ - "إصدار" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢ - "إحالة" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣ - "تفاصيل العقد" تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهيرات).

٢٤ - "البضائع" تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أياً كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥ - "السفينة" تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحراً.

٢٦ - "الحاوية" تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البديلة، أو أي وحدة تعبئة مشاهمة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

- ٢٧ - "العربة" تعني عربة شحن طرفية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.
- ٢٨ - "أجرة النقل" تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.
- ٢٩ - "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقا، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.
- ٣٠ - "المحكمة المختصة" تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

المادة ٢

تفسير هذه الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣

مقتضيات الشكل

توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و (ج) و (د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩، والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٠. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

المادة ٢١

التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٢

حساب التعويض

- ١ - رهنا بأحكام المادة ٥٩، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.
- ٢ - تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.
- ٣ - في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٣

الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها

- ١ - يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.
- ٢ - لا يجوز أن يفضي عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها. بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.
- ٣ - لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية.

- ٤ - لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوماً متتالياً من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.
- ٥ - عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.
- ٦ - في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

الفصل ٦

أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

المادة ٢٤

الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

المادة ٢٥

البضائع المنقولة على سطح السفينة

- ١ - لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:
- (أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو
- (ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو
- (ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

الفصل ٧ واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٧

تسليم البضائع للنقل

- ١ - يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.
- ٢ - يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٣.
- ٣ - عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٨

تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٢٩

واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

- ١ - يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات والتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

(أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢ - ليس في هذه المادة ما يحس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم.

المادة ٣٠

أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١ - يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته. بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢ - باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

٣ - عندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

المادة ٣١

المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

١ - يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.

٢ - يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها. بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٢

قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنهما يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمزم لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٣

تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١ - تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، وتكون له حقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢ - لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفع.

المادة ٣٤

مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولاً عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

المادة ٤٠

التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد

١ - يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢ - دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

٣ - عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة.

٤ - عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

٢' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢' ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

المادة ٤١

المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

١' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

٢' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١' تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

٢' وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات؛

٣' وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

المادة ٤٢

”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“

إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة ”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“ أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

الفصل ٩

تسليم البضائع

المادة ٤٣

✗ واجب قبول تسليم البضائع

عند وصول البضائع إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسليم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٤

✗ واجب الإقرار بتسليم البضائع

يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسليم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسليم.

المادة ٤٥ ✗

تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(د) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٦

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويرفض الناقل التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض

تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف أو لم يسلم المستند، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ج) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

المادة ٤٧

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣:

'١' عند تسليم مستند النقل القابل للتداول وإثبات الحائز هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛
أو

'٢' عند إثبات الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يرفض الناقل تسليم البضائع إذا لم تستوف مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) '١' أو (أ) '٢' من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكورا في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

٢ - دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن الحائز، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو وافي أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ب) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقاً للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يعرض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان وافي في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزاً مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسلم البضائع؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت،

يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع.

المادة ٤٨

بقاء البضائع غير مسلمة

١ - لأغراض هذه المادة، لا تعتبر البضائع قد بقيت غير مسلمة إلا إذا وصلت إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه تسليم البضائع بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(د) لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو

(هـ) تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع.

٢ - دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضائع غير مسلمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضائع، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضائع، بما في ذلك:

(أ) تخزين البضائع في أي مكان مناسب؛

(ب) وفك رزم البضائع إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛

(ج) والعمل على بيع البضائع أو إتلافها وفقاً للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضائع آنذاك.

٣ - لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطاراً معقولاً بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى

الشخص الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضائع إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤ - إذا بيعت البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضائع، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضائع.

٥ - لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها.

المادة ٤٩

الاحتفاظ بالبضائع

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠

حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٠

ممارسة حق السيطرة ونطاقه

١ - لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصور على ما يلي:
(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛

(ب) والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛

(ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.

٢ - يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥١

هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١ - باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛

(ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه التحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛

(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.

٢ - في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، فعليه أن يثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤ - في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

المادة ٥٢

تنفيذ الناقل للتعليمات

١ - رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٠ إذا:

(أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛

(ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقا لأحكامها ممكنا في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛

(ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

٢ - على أي حال، يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

٣ - يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.

٤ - تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، إخلالا بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

المادة ٥٣

✕ اعتبار البضائع مسلمة

تعتبر البضائع التي تسلم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضائع أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٤

✕ إدخال تغييرات على عقد النقل

١ - الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠.

٢ - تذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يوقع عليها وفقا للمادة ٣٨.

المادة ٥٥

✕ تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١ - يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢ - إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقوم الشاحن

الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

- موقع عليها ببروكسل في 1969/11/29
- مصادق عليها بتاريخ 1972/06/07
- منشورة في الجريدة الرسمية بتاريخ 1972/07/04

مستخرج

أمر رقم 72 - 17 مؤرخ في 1972 / 06 / 07
الجريدة الرسمية رقم 53 مؤرخة في 1972/07/04 ص 812

اتفاقات دولية

و 18 جمادى الأولى عام 1390 الموافق 21 يوليو سنة 1970 والمتضمنين تأسيس الحكومة.

– وبعد الاطلاع على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر سنة 1969،

بأمر بمايلي :

المادة الأولى : يصادق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر سنة 1969 ، وتنشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

المادة 2 : ينشر هذا الامر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

وحرر بالجزائر في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق 7 يونيو سنة 1972 .

هواري بومدين

الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

ان الدول الاعضاء في هذه الاتفاقية،

شعورا منها بأخطار التلوث التي يحدثها النقل البحري الدولي للمحروقات المشحونة جزافا ، واقتناعا منها بضرورة ضمان تعويض عادل يمنح للاشخاص الذين يتحملون اضرارا بسبب التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات من السفن ،

ورغبة منها في اتخاذ قواعد واجراءات موحدة في الميدان الدولي لتحديد مسائل المسؤولية ولضمان تعويض عادل في مثل هذه المناسبات ،

تقد تم الاتفاق بينها على مايلي :

المادة الأولى

يكون للعبارة التالية المعاني الموضحة امامها فيما يتعلق بتطبيق هذه الاتفاقية :

امر رقم 72 - 17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق 7 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر سنة 1969

باسم الشعب

ان رئيس الحكومة، رئيس مجلس الوزراء،

– بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية ،

– ويمقتضى الامرين رقم 65 - 182 ورقم 70 - 53 المؤرخين في 11 ربيع الاول عام 1385 الموافق 10 يوليو سنة 1965

أ - ناتج من عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثورة مسلحة أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي محتم لا يمكن قهره ،

ب - أو ناتج بكليته من عمل الغير الذي تصرف أو أهمل التصرف عمدا بقصد أحداث ضرر ،

ج - أو ناتج بكليته من تهاون أو من كل عمل آخر مضر تقوم به حكومة أو كل سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة وذلك أثناء قيامها بهذه المهمة .

3 - إذا أقام المالك الدليل على أن الضرر بالتلوث ناتج بكليته أو في جزء منه أما من عمل الشخص الذي تحمله ، لكونه قد تصرف أو أهمل التصرف بقصد أحداث ضرر وأما من تهاون هذا الشخص، فإنه يعفى من كل أو بعض مسؤوليته نحو هذا الشخص .

4 - لا يمكن تقديم أي طلب للتعويض عن ضرر بالتلوث ضد صاحب السفينة إلا على أساس هذه الاتفاقية ولا يمكن تقديم أي طلب للتعويض عن التلوث المؤسس أو غير المؤسس على هذه الاتفاقية ، ضد القائمين بأعمال صاحب السفينة أو وكلائه .

5 - لا تتضمن هذه الاتفاقية أي حكم ينال من حق رجوع صاحب السفينة على الغير .

المادة 4

إذا وقع تسرب أو لفظ المحروقات على أكثر من سفينة وتنتج عن ذلك ضرر بالتلوث ، فإن أصحاب جميع السفن التي كانت موضوع الخلاف يكونون ، مع الاحتفاظ بمقتضيات المادة 3 ، مسؤولين بالتضامن عن كلية الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصورة معقولة .

المادة 5

1 - يجوز لصاحب كل سفينة أن يحدد مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية بمبلغ إجمالي عن كل حادث ، قدره 2.000 فرنك عن كل برميل من حمولة السفينة ، غير أنه لا يمكن بحال من الأحوال أن يتجاوز هذا المبلغ 210 ملايين فرنك .

2 - إذا كان الحادث مسببا بخطأ شخصي للمالك فإن هذا الأخير لا يمكن له أن يتمسك بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة .

3 - لكي يمكن للمالك أن يستفيد من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجب عليه أن يودع لدى المحكمة التابعة لاية دولة من الدول المتعاقدة التي تدخل فيها دعوى بمقتضى المادة 9 أو لدى كل سلطة مختصة أخرى تابعة لهذه الدولة، مالا يبلغه يساوي مقدار مسؤوليته ويجوز تأسيس هذا المال إما بواسطة ابداع المبلغ وأما بتقديم ضمان مصرفي أو كل ضمان آخر ، يقبله تشريع الدولة المتعاقدة

1 - « السفينة » تعني كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلا محروقات مشحونة جزافا كحمولة .

2 - « الشخص » يعني كل شخص طبيعي أو كل شخص معنوي تابع للقانون العام أو للقانون الخاص وفي ضمنه كل دولة أو اقسامها السياسية .

3 - « المالك » يعني الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة باسمهم أو في عدم التسجيل، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، غير أنه، في حالة السفن التي تملكها دولة وتشغلها شركة مسجلة في هذه الدولة بصفة مستقلة للسفن ، تعني عبارة « المالك » هذه الشركة .

4 - « دولة تسجيل السفينة » تعني ، بالنسبة للسفن المسجلة ، الدولة التي ترفع السفينة رايتها .

5 - « المحروقات » تعني جميع المحروقات الثابتة ولا سيما البترول الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيلة وزيت التشحيم وزيت البلين المنقولة كلها على ظهر السفينة كحمولة أو في عتابر هذه السفينة .

6 - « الضرر الطارئ بسبب التلوث » يعني كل خسارة أو كل ضرر يقع خارج السفينة الناقلة للمحروقات والذي يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات ، وإنما وقع هذا اللفظ أو ذلك التسرب ويتضمن التكاليف للحماية وكل خسارة أو ضرر تسببه هذه التدابير .

7 - « التدابير للحماية » تعني جميع التدابير المعقولة المتخذة من طرف كل شخص ، بعد وقوع حادث ، لمنع حدوث التلوث أو لتخفيفه .

8 - « الحادث » يعني كل حدث أو مجموع الأحداث الصادرة من نفس الأصل والناتج منها التلوث .

9 - « المنظمة » تعني المنظمة القائمة بين الحكومات للتشاور في الملاحة البحرية .

المادة 2

تنطبق فقط هذه الاتفاقية على الأضرار الطارئة بسبب التلوث على تراب دولة متعاقدة وفي ضمن هذا التراب البحر الإقليمي التابع للدولة المذكورة وتنطبق كذلك على التدابير للحماية المخصصة لتجنب أو تقليل هذه الأضرار .

المادة 3

يكون مالِك السفينة، عند وقوع حادث أو، في حالة حريق، يشتمل على سلسلة متوالية من الأحداث ، عند وقوع الحادث الأول ، مسؤولا عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات من سفينة ، على أثر الحادث، إلا في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 2 و 3 من هذه المادة .

ج - يكون المالك غير مسؤول إذا أقام الدليل على أن الضرر بسبب التلوث :

لصاحب السفينة، غير ان هذا التكوين لا يمكن ان ينال في هذه الحالة من الحقوق التي تكون للمصابين بالضرر على صاحب السفينة .

المضادة 6

1 - اذا كان صاحب السفينة قد كون بعد الحادث مالا طبقا للمادة 5، وكان له الحق في تحديد مسؤوليته :

أ - فان ممارسة أى حق على اموال أخرى لصاحب السفينة لاجل التعويض عن الأضرار بالتلوث الناتجة من الحادث لا يمكن القيام بها ،

ب - تأمر المحكمة او كل سلطة مختصة أخرى تابعة للدولة المتعاقدة باطلاق سراح السفينة او بتخليص كل مال آخر يملكه صاحب السفينة ويكون قد تم حجزه على اثر طلب تعويض عن الأضرار بالتلوث التي سببها نفس الحادث وتأمر كذلك بتخليص كل كفالة او ضمان آخر مودع بقصد تجنب مثل هذا الحجز .

2 - لا تطبق الاحكام السابقة الا اذا كان للطالب حق الدخول الى المحكمة التي ترأب المال وكان المال يمكن استعماله فعلا لتغطية طلبه .

المادة 7

1 - يجب على كل صاحب سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتقل أكثر من 2.000 طن من المحروقات المشخونة جزائرا كحمولة ، ان يكتتب في تأمين او في كل ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية او شهادة مسلمة من قبل صندوق دولي للتعويض وبلغ قدرها القدر المحدد بواسطة تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الاولى من المادة 5 ، لتغطية مسؤوليته عن الضرر بالتلوث وذلك طبقا لمقتضيات هذه الاتفاقية .

2 - تسلم عن كل سفينة شهادة تثبت وجود تأمين او ضمان مالي لازال صلاحيته تجارية، طبقا لمقتضيات هذه الاتفاقية وتسلم هذه الشهادة او يُوشر عليها من قبل السلطة المختصة التابعة لدولة التسجيل والتي يجب عليها ان تتأكد من ان السفينة تستجيب لمقتضيات الفقرة الاولى من هذه المادة ويجب ان تكون الشهادة مطابقة للنموذج الملحق بهذه الاتفاقية وان تتضمن المعلومات التالية :

- اسم السفينة وميناء التسجيل،
- اسم ومكان المؤسسة الاصلية لصاحب السفينة،
- نوع الضمان،
- اسم ومكان المؤسسة الاهلية للمؤمن او لكل شخص يقدم الضمان وعند الاقتضاء، اسم المؤسسة التي تم فيها الاكتتاب في الضمان،
- مدة سريان الشهادة، التي لا يمكن ان تتجاوز مدة التأمين او الضمان .

التي يؤمن المال في ترابها وتعتبره المحكمة او كل سلطة مختصة أخرى ضمانا مرضيا .

4 - يتم توزيع المال بين الدائنين بالتعاقب على مبالغ الديون المقبولة .

5 - اذا كان المالك او القائم بعمله او وكيله او كل شخص يقدم التأمين او كل ضمان مالي آخر الى المالك ، قد دفع على اثر الحادث ، قبل توزيع المال ، تعويضا عن الضرر بالتلوث ، فان هذا الشخص يحل محل الشخص المدفوع اليه التعويض ، لنيل الحقوق التي يكون قد نالها هذا الاخير طبقا لهذه الاتفاقية وذلك الى غاية المبلغ الذي دفعه .

6 - يجوز استعمال حق الحلول المنصوص عليه في الفقرة 5 من هذه المادة من طرف كل شخص آخر غير الاشخاص المذكورين في الفقرة اعلاه وذلك فيما يتعلق بكل مبلغ يكون قد دفعه هذا الشخص لتعويض الضرر بالتلوث وبشرط ان يكون مثل هذا الحلول مرخصا به في القانون الوطني المطبق .

7 - اذا اجبت المالك او كل شخص آخر انه قد يلزم بالدفع فيها بعد، لكل او بعض من المبلغ الذي يكون قد استفاد لاجله من الحلول ، بمقتضى الفقرة 5 او الفقرة 6 من هذه المادة وذلك فيما اذا كان التعويض قد دفع قبل التوزيع، فان المحكمة او سلطة مختصة أخرى تابعة للدولة التي تم فيها تكوين المال ، يجوز لها ان تأمر بالاحتفاظ موقتا بمبلغ كاف ليتسنى للمعنى بالامر ان يثبت فيما بعد حقه في المال .

8 - ان المصاريف التحملة الى حد معقول والتضحيات الموافقة عليها طوعا من قبل صاحب السفينة لتجنب او تقليل التلوث ، تخول هذا الاخير حقوقا في المال تساوي حقوق الدائنين الآخرين عندما تكون هذه المصاريف معقولة .

9 - ان الفرتك المشار اليه في هذه المادة هو وحدة مكونة من خمس وستين مليغراما ونصف من الذهب المعايير لتسعائة جزء من الف من الذهب الصافي ويتم تحويل المبلغ المشار اليه في الفقرة الاولى من هذه المادة الى النقد الوطني للدولة التي يجب تكوين المال فيها وينجز هذا التحويل حسب القيمة الرسمية التي يطنها هذا النقد بالنسبة للوحدة المعنية اعلاه، والمعتمدة عند تاريخ تكوين المال .

10 - لتطبيق هذه المادة، تعنى حمولة السفينة، الحمولة الصافية المضاف اليها الحجم المطروح بحساب المكان الذي تشغله المحركات ، من الحمولة القائمة ، لتحديد الحمولة الصافية واذا كان الامر يتعلق بسفينة لا يمكن تقدير حمولتها طبقا للقواعد المستعملة عادة للمعايرة فان الحمولة تعتبر مساوية لاربعين في المائة من الوزن المعبر عنه بالاطنان من 20240 ليبرة للطن من المحروقات التي يمكن للسفينة ان تنقلها .

11 - يجوز للمؤمن او كل شخص آخر يصدر عنه الضمان المالي ان يكون مالا طبقا لهذه المادة ضمن نفس الكيفيات ومع نفس الأثار التي قد تكون ناتجة لو كان مكونا من قبل المالك ويمكن تكوين مثل هذا المال حتى في حالة خطأ شخصي

9 - لا يمكن التصرف في كل مال يؤسس للتأمين أو لكل ضمان مالي آخر، طبقا للفقرة الأولى من هذه المادة إلا لتسديد التعويضات الواجب دفعها بمقتضى هذه الاتفاقية.

10 - لا ترخص دولة متعاقدة لاية سفينة تخضع لمقتضيات هذه المادة وترفع رايثها في الاتجار إذا لم تكن السفينة مزودة بشهادة مسلمة طبقا للفقرة 2 أو للفقرة 12 من هذه المادة.

11 - تسهر كل دولة متعاقدة على ان يبرم وفقا لتشريعها الوطني تأمين أو كل ضمان مالي آخر مطابق لمقتضيات الفقرة الأولى من هذه المادة وذلك لتغطية كل سفينة مهما كان موضع تسجيلها تدخل موانئ هذه الدولة أو تخرج منها أو تصل إلى المنشآت النهائية الواقعة في عرض الساحل من بحرهما الاقليمي أو تغادرها وذلك إذا كانت هذه السفينة تنقل لعل أكثر من 2000 طن من المعروقات المشحونة بغير تنظيم، كحمولة.

12 - إذا كانت كل سفينة تملكها الدولة غير مغطاة بتأمين أو بكل ضمان مالي آخر، فإن مقتضيات هذه المادة لا تكون مطبقة عليها، غير انه يجب ان تكون هذه السفينة مزودة بشهادة مسلمة من قبل السلطات المختصة التابعة لدولة التسجيل وتثبت ان السفينة هي ملك لهذه الدولة وان مسؤوليتها مغطاة في دائرة الحدود المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 3.

تكون هذه الشهادة محررة بقدر الامكان على صورة النموذج المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة.

المادة 8

تنقضي الحقوق في نيل التعويض المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في حالة عدم وجود دعوى مقامة امام القضاء طبقا لمقتضيات هذه الاتفاقية، في طرف الثلاث سنوات الموالية لتاريخ وقوع الضرر. غير انه لا يمكن اقامة دعوى امام القضاء بعد انقضاء اجل ست سنوات تبتدىء من تاريخ وقوع الحادث الذي سبب الضرر. وإذا وقع هذا الحادث في عدة مراحل فإن اجل الست سنوات يبتدىء من تاريخ المرحلة الأولى من هذه المراحل.

المادة 9

1 - إذا كان حادث قد سبب ضررا بالتلوث في تراب دولة أو عدة دول متعاقدة وفي ضمن هذا التراب البحر الاقليمي لهذه الدول وكانت الوسائل للحماية قد اتخذت لمنع حدوث أو لتقليل كل ضرر بالتلوث في التراب المذكور وفي ضمنه البحر الاقليمي، فإن طلب التعويض لا يمكن تقديمه الا امام المحاكم التابعة للدولة أو للدول المتعاقدة المذكورة اعلاه ويجب ان يشعر المدعى عليه في اجل مناسب بادخال مثل هذه الدعاوى.

2 - تسهر كل دولة متعاقدة على ان تختص محاكمها بفضلي دعوى التعويض من هذا النوع.

3 - تحرر الشهادة باللغة او اللغات الرسمية للدولة التي تسلمها وإذا كانت اللغة المستعملة ليست هي اللغة الانكليزية ولا الفرنسية، فإن النص يستوجب ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين.

4 - يجب ان تكون الشهادة موجودة على متن السفينة وان تكون نسخة منها مودعة لدى المصلحة التي تملك دفتر تسجيل السفينة.

5 - لا يمكن ان يكون التأمين أو كل ضمان مالي آخر مستجيبا لمقتضيات هذه المادة إذا كانت آثاره يمكن ان تتوقف لسبب آخر غير انقضاء مدة السريان المبينة في الشهادة، طبقا للفقرة 2 من هذه المادة، أي قبل انقضاء اجل ثلاثة اشهر ابتداء من يوم توجيه الاشعار بالتوقف إلى السلطة المشار إليها في الفقرة 4 من هذه المادة، ماعدا إذا كانت الشهادة قد اعيدت إلى هذه السلطة أو إذا كانت شهادة جديدة ومقبولة قد سلمت قبل انقضاء الاجل المذكور.

تطبق هذه المقتضيات كذلك على كل تعديل يدخل على التأمين أو الضمان المالي وينتج عنه عدم استجابة هذا الضمان لمقتضيات هذه المادة.

6 - تحدد دولة التسجيل شروط تسليم وصلاحيته الشهادة، مع مراعاة مقتضيات هذه المادة.

7 - ان الشهادات المسلمة أو المؤشر عليها تحت مسؤولية دولة متعاقدة، تعترف بها الدول المتعاقدة الاخرى لاجراء كل ما يلزم من هذه الاتفاقية وتعتبرها شهادة لها نفس قيمة الشهادات التي تسلمها أو تؤشر عليها هي نفسها.

إذا رأت دولة متعاقدة ان المؤمن أو الضامن المذكور في الشهادة غير قادر ماليا على مواجهة الالتزامات المفروضة بموجب هذه الاتفاقية، فلها ان تطلب في كل حين من دولة التسجيل تداول الرأي في هذا الموضوع.

8 - يجوز اقامة دعوى مباشرة على المؤمن أو الشخص الذي يصدر عنه الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية الملاك بالنسبة للاضرار الناتجة من التلوث، لتعويض هذه الاضرار ويمكن للمدعى عليه ان يتمسك في مثل هذه الحالة بحدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 3 وذلك سواء وقع أو لم يقع خطأ شخصي للملاك.

وعلاوة على ذلك، يمكن للمدعى عليه ان يتمسك باوجه الدفاع التي يمكن للملاك نفسه ان يتذرع بها الا ما يكون منها منستتجا من افلاس الملاك أو تصفية وضعه.

وقضلا عن ذلك، يمكن للمدعى عليه ان يتمسك بحجة حصول الاضرار بالتلوث المسبب بخطأ متعمد للملاك نفسه ولكنه لا يمكن له ان يتمسك بأي وجه من اوجه اندفاع التي كان يمكن له ان يدعيها في حالة دعوى مقامة عليه من قبل الملاك.

وفي جميع الحالات يمكن للمدعى عليه ان يرغم الملاك على الانضمام إلى الدعوى.

- أ - التوقيع بدون تحفظ فيما يتعلق بالتصديق أو القبول أو المصادقة ،
- ب - التوقيع مع التحفظ بالتصديق أو القبول أو المصادقة المربطة بالتصديق أو القبول أو المصادقة ،
- ج - الانضمام .

المادة 14

- 1 - يتم التصديق أو القبول أو المصادقة أو الانضمام بواسطة ايداع وثيقة محررة طبقا للاصول، لدى الكاتب العام للمنظمة.
- 2 - كل وثيقة للتصديق أو القبول أو المصادقة أو الانضمام مودعة بعد الدخول في حيز التنفيذ لكل تعديل مدخل على هذه الاتفاقية ومعمول به بخصوص جميع الدول المتعاقدة في الاتفاقية أو بعد اتمام جميع الاجراءات المطلوبة لدخول التعديل في حيز التنفيذ بخصوص هذه الدول المتعاقدة، تعتبر منطبقة على الاتفاقية المغيرة بموجب التعديل .

المادة 15

- 1 - تدخل هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ في اليوم التسعين بعد تاريخ توقيعها بدون تحفظ فيما يتعلق بالتصديق أو القبول أو المصادقة أو بعد تاريخ تقديم الوثيقة للتصديق أو القبول أو المصادقة أو للانضمام ، التي تودعها لدى الكاتب العام حكومات ثمانى دول منها خمس تمثل دولا تملك كل واحدة منها مليون برميل على الاقل من الحولة القائمة في سفينة معدة لنقل السوائل .
- 2 - تدخل هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ بالنسبة لكل واحدة من الدول التي تصدقها او تقيدها او تصادق عليها او تنضم اليها فيما بعد ، في اليوم التسعين بعد ايداع الوثيقة المناسبة من قبل كل واحدة من هذه الدول .

المادة 16

- 1 - يجوز الاعلان بانتهاء الاتفاقية من قبل كل دولة آيا كانت من الدول المتعاقدة ، بعد دخولها في حيز التنفيذ بخصوص هذه الدولة .
- 2 - يتم الاعلان بالانتهاء بواسطة ايداع وثيقة لدى الكاتب العام للمنظمة .
- 3 - يسرى الاعلان بالانتهاء عاما بعد تاريخ ايداع الوثيقة لدى الكاتب للمنظمة أو بعد انقضاء كل مدة تتجاوز عاما ويمكن تعيينها في هذه الوثيقة .

المادة 17

- 1 - تقوم منظمة الامم المتحدة اذا كانت تتحمل مسؤولية ادارة اقليم وكذا كل دولة متعاقدة اذا كانت مكلفة بتأمين العلاقات الدولية لاقليم ، باستشارة السلطات المختصة التابعة لهذا الاقليم أو تتخذ كل اجراء مناسب لتمديد هذه الاتفاقية الى هذا الاقليم متى أمكنها ذلك ، وتعلم في كل حين بواسطة

- 3 - بعد ان يتم تكوين المال طبقا لمقتضيات المادة 5، تصبح محاكم الدولة التي تم فيها التكوين هي وحدها المختصة للبت في جميع المسائل المتعلقة بتوزيع وتقسيم المال .

المادة 10

- 1 - يجب الاعتراف في كل دولة متعاقدة بكل حكم تصدره محكمة مختصة بمقتضى المادة 9 ويكون نافذ الاجراء في الدولة الاصلية التي لا يمكن ان يتعرض فيها لاي طعن عاد، ماعدا :
أ - اذا كان هذا الحكم قد تم كسبه بالخداع،
ب - اذا لم يوجه اشعار الى المدعى عليه في الآجال المناسبة لتمكينه من تقديم دفاعه .
- 2 - ان كل حكم يعترف به بمقتضى الفترة الأولى من هذه المادة يصبح نافذ الاجراء في كل دولة متعاقدة بمجرد اتمام الاجراءات المطلوب القيام بها في هذه الدولة ولا يمكن الترخيص بموجب هذه الاجراءات ، في مراجعة موضوع الطلب .

المادة 11

- 1 - لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية والسفن الاخرى التي تملكها أو تستغلها دولة والمخصصة للقيام بخدمة غير تجارية لفائدة هذه الدولة .
- 2 - وفيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة متعاقدة وتستعملها لغايات تجارية ، تصبح كل دولة معرضة لتابعة قضائية أمام المحاكم المشار اليها في المادة 9 اعلاه ويجب على هذه الدولة ان تعدل عن جميع الدفوع التي قد يمكن لها أن تتمسك بها بصفتها دولة ذات سيادة .

المادة 12

- ترجع هذه الاتفاقية على الاتفاقيات الدولية التي تكون سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع أو للتصديق أو للانضمام اليها عند التاريخ الذي تصبح فيه هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها وذلك بقدر ما تكون الاتفاقيات مخالفة لهذا النص ، الا ان هذا الحكم لا يؤثر بالالتزامات التي تكون مفروضة ، بسبب هذه الاتفاقيات على الدول المتعاقدة نحو الدول غير المتعاقدة .

المادة 13

- 1 - تستمر هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها الى غاية 31 ديسمبر سنة 1970 ثم تصبح مفتوحة باستمرار للانضمام اليها .
- 2 - يجوز للدول الاعضاء في منظمة الامم المتحدة أو في أية واحدة من المؤسسات التابعة لهذه المنظمة أو الاعضاء في الوكالة الدولية للطاقة الذرية في الدول المذعنة للنظام الاساسي لمحكمة العدل الدولية ، ان تنضم الى هذه الاتفاقية بواسطة ما يلي :

المادة 21

توضع هذه الاتفاقية في نظير واجد محرر باللغتين الفرنسية والانكليزية ويجرى العمل بكل النصين على السواء وتوضع ترجمتان رسميتان منها الى اللغتين الروسية والاسبانية تودعان مع النظير الاصيل الذي يحمل التوقيعات.

وابتداء لذلك، وقع هذه الاتفاقية الواضعون امضاءاتهم ادناه المرخص لهم بصفة رسمية من قبل حكوماتهم للقيام بهذا التوقيع.

وحرر ببروكسيل في التاسع والعشرين من شهر نوفمبر سنة 1969.

الملحق

شهادة التأمين او كل ضمان مالي آخر يتعلق بالمسؤولية المدنية حول الاضرار الناتجة من التلوث بالحروقات

موضوعة طبقا لاحكام المادة 3 من الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن التعويضات المستحقة عن التلوث بالحروقات .

اسم وعنوان المالك	ميناء التسجيل	الحروف او الرقم المميز	اسم السفينة

يشهد الموقع ادناه ان السفينة المذكورة اعلاه مغطاة بوثيقة تأمين او بكل ضمان مالي آخر تستجيب لاحكام المادة 3 من الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الاضرار المستحقة عن التلوث بالحروقات .

نموذج الضمان

مدة الضمان

اسم وعنوان المؤمن (أو المؤمنين) و (أو الشخص و (أو الاشخاص الذين قدموا ضمانا ماليا .

الاسم :

العنوان :

يسرى العمل بهذه الشهادة الى غاية

هذه الشهادة مسلمة أو مؤشر عليها من قبل حكومة

(الاسم الكامل للدولة)

وحرر بـ في

(المكان) (التاريخ)

(امضاء وصفة الموظف الذي سلم أو أشر على الشهادة)

اعلان مكتوب موجه الى الكاتب العام للمنظمة بان هذا التمديد قد تم تطبيقه .

2 - يصبح تطبيق هذه الاتفاقية ممتدا الى الاقليم المعين في الاعلان، ابتداء من تاريخ استلام هذا الاعلان او ابتداء من كل تاريخ آخر يكون موضعاً فيه .

3 - يجوز لمنظمة الامم المتحدة او لكل دولة من الدول المتعاقدة التي قدمت تصريحا بمقتضى الفقرة الاولى من هذه المادة ان تعلم في كل حين، بعد تاريخ تمديد هذه الاتفاقية الى اقليم وبواسطة اعلان مكتوب وموجه الى الكاتب العام للمنظمة، بان هذه الاتفاقية ينتهي تطبيقها على الاقليم المعين في الاعلان.

4 - ينتهي تطبيق هذه الاتفاقية على الاقليم المعين في الاعلان في ظرف سنة بعد تاريخ استلام هذا الاعلان من قبل الكاتب العام للمنظمة او بعد مدة تتجاوز عاما وتوضح في الاعلان .

المادة 18

I - يجوز للمنظمة ان تدعوا لحضور مؤتمر يهدف الى مراجعة او تعديل هذه الاتفاقية .

2 - تدعو المنظمة لحضور مؤتمر للدول المتعاقدة مخصص لمراجعة او تعديل هذه الاتفاقية، بناء على طلب الثلث على الاقل من الدول المتعاقدة .

المادة 19

1 - تكون هذه الاتفاقية مودعة لدى الكاتب العام للمنظمة

2 - يقوم الكاتب العام للمنظمة بما يلي :

1- احاطة جميع الدول التي توقع الاتفاقية او انضمت اليها، علما بما يلي :

(1) كل توقيع جديد او ايداع وثيقة جديدة والتاريخ الذي حصل فيه هذا التوقيع او تم فيه هذا الايداع،

(2) كل ايداع لوثيقة تتضمن الاعلان بانتهاء هذه الاتفاقية والتاريخ الذي وقع فيه هذا الايداع،

(3) تمديد هذه الاتفاقية الى كل اقليم بمقتضى الفقرة الاولى من المادة 17 وانتهاء هذا التمديد بمقتضى الفقرة 4 من نفس المادة، مع البيان في كل حالة للتاريخ الذي انتهى او سينتهي فيه التمديد المذكور .

ب - توجه نسخ طبق الاصل من هذه الاتفاقية الى جميع الدول الموقعة عليها وجميع الدول المنضمة اليها .

المادة 20

بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، يوجه الكاتب العام للمنظمة نصها الى الكاتب العام للامم المتحدة بقصد تسجيله ونشره طبقا للمادة 102 من ميثاق الامم المتحدة .

الإتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها

- مرسوم الإنضمام مؤرخ في 31 مايو سنة 1988
- غير منشورة في الجريدة الرسمية

مستخرج

مرسوم رقم 88 - 108 مؤرخ في 1988 /05/21
الجريدة الرسمية رقم 22 مؤرخة في 1988/06/01 ص.875

- بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية،
- وبناء على الدستور لاسيما المادة 111 - 17 منه،
- وبعد الاطلاع على الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها،

يرسم ما يلي :

المادة الاولى : تنضم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 15 شوال عام 1408 الموافق 31 مايو سنة 1988.

الشاذلي بن جديد

مرسوم رقم 88 - 108 مؤرخ في 15 شوال عام 1408 الموافق 31 مايو سنة 1988 يتضمن الانضمام الى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها.

إن رئيس الجمهورية،

قرار المحكمة العليا، غ. .

1995/03/14

المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1995.

إن المحكمة العليا

1960 في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر
الأبواب، الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257، وما يليها من قانون
الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عرضة الطعن
بالنقض المودعة يوم: 28 جويلية 1993 .

بعد الإستماع إلى السيدة: مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة
تقريرها المكتوب وإلى السيد: بالبط إسماعيل الخامي العام في تقديم طلباته
الكتابية.

حيث طعنت شركة تأمينات النقل في القرار الصادر في 1989/2/13
القاضي بتأييد الحكم المستأنف، الذي قضى برفض الدعوى وقدم عرضة
مؤرخة في 1993/7/28 بواسطة الأستاذ: بوكاري تعرض فيها لوقائع
الدعوى وإجراءاتها وأثارت وجهها وحيدا للنقض.

حيث بلغت الطعون ضدها بعريضة الطعن إلا أنها رجعت لتغير العنوان.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 1995/1/9 طالبة نقض القرار.

ملف رقم 121148 قرار بتاريخ 1995/03/14

قضوية: (الشركة ج.ت.ن (كات)) ضد: (شركة أ.م.أ.س تاماريس لابن
ألمانيا)

• تعويض الأضرار - نقل البضائع - آجال تبليغ الناقل - مسؤولية الناقل.

المادتان 790 و802 من الأمر 76. 80 المؤرخ في 23/10/1976
المتضمن القانون البحري

من المقرر قانونا أنه إذا لحقت بالبضائع المنقولة خسائر أو أضرار،
فيتعين على المرسل إليه أو من يمثله، القيام بتبليغ الناقل - باعتباره مسؤولا
عنها - كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها.

وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة، فيتم التبليغ عنها خلال
الثلاثة أيام عمل اللاحقة، اعتبارا من تاريخ إستلام البضائع.

ولما ثبت - بمراجعة القرار المتخذ - أن قضية المجلس رفضوا دعوى
الطاعنة في التعويض، على أساس أن التحفظات لم تتم وقت التفريغ،
وأن ليس للناقل أية مسؤولية عنها، فإنهم خالفوا القانون الذي ينص على
إحتساب آجال التحفظات بدءا من تاريخ التسليم وليس التفريغ. وأن
مسؤولية الناقل تبقى قائمة ولو أن عمليات التفريغ من إحتكار مؤسسة
الميناء.

مما يعين التصريح بإبطال القرار المذكور مع الإحالة

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يعين قبوله شكلاً

حيث استندت الطاعنة إلى وجه وحيد لتدعيم طعنها.

الوجه المثار: مأخوذ من مخالفة القانون في أربعة فروع:

الفرع الأول: مخالفة المادتين 773 - 780 من القانون البحري.

مضمونه: ان القرار المنتخذ اعتبر - خطأ - عمليات التفريغ لا تنسب للناقل في حين المادة 780 من القانون البحري تنص على أنه هو الذي يقوم بعمليات التفريغ كما هو منصوص عليه بالمادة 773 من نفس القانون.

الفرع الثاني: مخالفة المادة 873 من القانون البحري والمادة 610 من نفس القانون.

مضمونه: ان قضاة المجلس طبقوا - خطأ - نص المادة 873 من القانون البحري - إذ ان عمليات استلام البضاعة وتحميلها ونقلها منح احتكارها المؤسسة عمومية بدال ريان السفينة. إلا أن المرسل إليه ليست له علاقة قانونية مع هذه المؤسسة.

الفرع الثالث: مخالفة المادتين 739 - 802 من القانون البحري.

مضمونه: ان الناقل مسؤول عن البضاعة منذ التكفل بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه وان استلام البضائع من طرف مؤسسة الأيداع لا يعني إنتهاء مسؤولية الناقل.

الفرع الرابع: مخالفة المادة 790 من القانون البحري.

مضمونه: ان الأجل المنصوص عليها بالمادة 790 من القانون البحري تحسب بداية من تاريخ التسليم وليس من تاريخ التفريغ. لذلك في التحفظات المحررة في 1985/05/27 قد تمت في الأجل لوقوعها قبل التسليم وكذلك محضر المعاينة، فضلاً على الدليل العكسي المتمثل في تقرير الخبرة.

عن الوجه المثار بفروعه الأربعة:

حيث بمرجعة القرار المنتخذ تبين فعلاً بان قضاة المجلس قد أسسوا قضاءهم برفض دعوى الطاعنة في التعويض على أن التحفظات لم تتم وقت التفريغ وفقاً لنص المادة 790 من القانون البحري وان عمليات التفريغ من احتكار مؤسسة الميناء وليس للناقل أية مسؤولية عنها. وأن المادة 802 من نفس القانون لا ينظر إليها إلا بعد احترام المادة 873 من القانون المذكور وبهذا التأسيس فإن قضاة المجلس يكتفون قد خالفوا القانون في نص المادة 790 من القانون البحري الذي ينص على احتساب أجل التحفظات من تاريخ التسليم وليس التفريغ واحتكار مؤسسة الميناء لعمليات التفريغ لا يعني إنتهاء مسؤولية الناقل المنصوص عليها بالمادة 802 و 839 من القانون البحري. وعليه، فإن قضاة المجلس قد خالفوا القانون في نصوص المواد: 790، 780، 802، 839، 873 من القانون البحري وعرضوا قرارهم للنقض.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا: بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وابطال القرار الصادر في 1989/2/13 عن مجلس قضاء الجزائر وإعادة القضية والأطراف إلى الحالة التي كانوا عليها قبل صدوره وللفصل تحيل القضية على نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى وتحميل المطعون ضده المصاريف القضائية.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الخامس عشر من شهر مارس سنة خمسة وتسعون تسعمائة والـف ميلادية من بل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

الرئيس
المستشارة المقررة
المستشار

بوعروج حسان
مستيري فاطمة
فريقع عيسى

وبمساعدة السيد: ماجد نويوات كاتب الضبط الرئيسي.

المؤلفات باللغة العربية:

- / المستشار عز الدين الدناصوري، و المستشار عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية على ضوء الفقه و القضاء، الجزء الثاني، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- / العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2002 للنشر و التوزيع.
- / حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية 1983.
- / عدلي أمير خالد، أحكام المسؤولية، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- / ، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- / لطيف جبر كوماني، القانون دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- / مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد و التشريعات و المعاهدات المكملة له، الطبعة الأولى، سنة 1991 تبة غريب.
- / عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، طبعة ماي 1983، الدار الجامعية.
- / عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1999.
- / كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع الثانية، 2003 بالإسكندرية.
- / هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، طبعة 2001، دار الجامعة الجديدة.
- / هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، طبعة 2004، دار الجامعة الجديدة

- / محمد سيد الفقى، تطور قواعد النقل تحت تأثير إستخدام الحاويات الجديدة، الإسكندرية.
- / محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 1985.
- / عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري 2003، دار الجامعة الجديدة.
- / 1999.
- / هشام فرعون، القانون البحري، طبعة سنة 1975 1976 .
- / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، طبعة 1994.
- / مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، طبعة الثالثة، سنة 1989.
- / طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية.
- / عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، دار الفكر الجامعي، طبعة 2008.
- / فاروق محمد ملش، قواعد روتردام أساس مسؤولية الناقل و هل هي خطوة إلى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري.
- / حمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، بالإسكندرية.
- / لتعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، بالإسكندرية.
- / منشأة المعارف بالإسكندرية.
- / 2008
- / بالإسكندرية.
- / محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية.
- / جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة 1997.

- / أكرم ياملكي، الأوراق التجارية و العمليات المصرفية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2008.

- 189

_____:

- / سماعيل فاطمة، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع البحري و الإتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير جامعة وهران، سنة 2010/2009.

- / طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، رسالة ماجستير وهران سنة 2010/2009.

اللقاءات الدولية:

- / دحماني محمد الصغير، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، بتاريخ 02 03 الألفية الثالثة 60.

- / مجبر محمد، إشكالات التفريغ و التسليم في القانون البحري الدولي عن المشاكل المرتبطة بالقانون البحري الجزائري، بتاريخ 22 أبريل 2006 وهران كلية الحقوق، ص 106.

- / محمد الفقى، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، بتاريخ 02 03 2009، منشورات الألفية 121.

- مذكرة توصية من أمانة الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادرة في 11 2009، تعليقات و ملاحظات إيضاحية بشأن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل البحري
- ي عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، WWW.UNICTRAL.COM

المعاهدات و الإتفاقيات الدولية:

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، المؤرخة في 1924 25.

- البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل المؤرخ في 23 فيفري 1968.

- بروتوكول معاهدة بروكسل المؤرخ في 21 ديسمبر 1979.

- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المسماة قواعد هومبورغ المؤرخة في 31
1978.

- 490

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً
2008.

القوانين:

- 05/98 1989/06/25
80/76 .1976/10/23

المراسيم:

- 70 64 1964/03/02
معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام الخاصة بسندات الشحن و المبرمة في 25
1924 . 1964/04/07 29.

- 72/17 1972/06/07
الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الخسائر الناتجة من التلوث بالمحروقات
الموقع عليها ببروكسل في 19/11/1969، جريدة رسمية عدد 53 الصادرة بتاريخ
1972/07/04.

- 10/88 1988/05/31
الإتفاقية الدولية حول الوقاية من التلوث
1973/11/02 و بروتوكولها في 17/02/1978، الصادرة بتاريخ 01/06/1988 22.

المجلات و القرارات القضائية:

- تدي مهام و مسؤوليات عامل الشحن و التفريغ في الموانئ، الإجتهد القضائي
للغرفة التجارية و البحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، سنة 1999
- قرار المحكمة العليا للـ . 1994/09/27 المجلة القضائية، سنة
1994، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 169.
- قرار المحكمة العليا، غ. . 1995/03/14، المجلة القضائية، العدد
1995، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 186.

- قرار المحكمة العليا ، . . .
الديوان الوطني للأشغال التربوية 230.
1997 ، المجلة القضائية ، 1997/07/22

- 191

المؤلفات باللغة الفرنسية:

- herman Lange, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le –manutentionnaire »,le droit maritime français,actes du colloque AFDM-ABDM,18 et 19 octobre 2007 lamy.
- philippe Delebecque, «La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle », Annuaire de droit maritime et oceanique ,tome -xxvi 2008.

المقالات و اللقاءات الدولية:

- boukhatmi Fatima,“ Les règles de Rotterdam,première lecture de la convention”,le phare n°131,page 6.
- belkheir Ikkache, « Transport maritime de marchandises - dangereuses »,le phare n°118,page16 .
- ibrahima khalil Diallo, « Obligations et resposabilite du chargeur dans les regle de rotterdam »,colloque du 21 septembre 2009 à rotterdam,faculté de droit de dakar,porte parole du groupe africain.
- kamel Khalifa, « Contrat de transport maritime : les obligations contractuelles entre les parties », le phare,n121,page 10.
- Kamel Haddoum, «La prise en charge des activités commerciales portuaires en algérie, problemes recurrents du droit maritime

algerien,journée d'étude samedi 22 avril 2006,université d'oran
faculte de droit,page 63.

- Kamel Khalifa, « Les règles de rotterdam »,le phare N° 131,page 5.

-nouredine Koudil, « Code maritime :lieu et moment de la livraison en
débat »,le phare n°124,page 12 .

192 -

- othmane Benfadhel, « Les règles de rotterdam,les pays
chargeurs : ont tout à perdre

et rien à gagner »,le phare n°131

-philippe Bonnevie,"Point de vue des chargeurs européens",le phare
n°131,page 12.

- philippe Delebecque,"La convention sur les contrats internationaux
de marchandises -effectué entièrement ou partiellement par
mer",actes du colloque le contentieux maritime le 02 et 03 mai
2009,les editions Aloufia talita,page 61.

⋮

- boukhatmi Fatima, « Aspects du contrat de transport de
marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions
internationales », universite d'es-senia oran, année universitaire
2002.

- jean – charles Vincent , «Responsabilité et obligations du chargeur
en conteneur », Centre de droit maritime et des transports, année
universitaire 2006-2007.

- Lekhmissi mammeri, "La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime", DESS, universite de droit d'economie et des sciences d'Aix-marseille, septembre 2001.
- Neffous mohamed mankouf, « Le nouveau code maritime algerien », universite de droit d'economie et des sciences , d'aix – marseille, année universitaire 1999/2000.
- pierre –paul Gacon, « les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux regles de la haye-visby », DESS, session 2004.

193 -

WWW.CDMT.DROIT: site de centre de droit maritime et des transports, le 10/01/2010.

- WWW.KGN-LEPHARE.COM: site de revue le phare, le 06/02/2010.

- WWW.UNICTRAL.COM: site de la CNUDCI, le 15/01/2009.

الفهرس

-	-
-	الإهداء
-	-
01.....	-
04.....	- الفصل التمهيدي: الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع
05.....	- : أساس نشأة معاهدة بروكسل و البروتوكولات المعدلة لها
06.....	- : نشأة معاهدة بروكسل
08.....	- مركز الشاحن في معاه
09.....	- : نشأة البروتوكولات المعدلة لمعاهدة بروكسل
10.....	- : البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لسنة 1968

12.....	-	ثانياً: البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لسنة 1979
15.....	-	: تجسيد الإتفاقيات اللاحقة لمعاهدة بروكسل
15.....	-	: إتفاقية هومبورغ
18.....	-	إتفاقية هومبورغ
19.....	-	:
22.....	-	
23.....	-	

28.....	-	: الإلتزامات الأصلية المقررة للشاحن
29.....	-	: إلتزامات الشاحن في ميناء الشحن
29.....	-	: زام بتسليم البضائع للناقل
29.....	-	: كيفية تسليم البضائع للناقل
30.....	-	- تجهيز البضائع
30.....	1	تغليف البضائع
32.....	2	
33.....	-	
37.....	-	: مسؤولية الشاحن عن عدم الإلتزام بالتسليم
37.....	-	- مسؤولية الشاحن عن التأخير في تسليم البضائع
38.....	-	- مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية التغليف
40.....	-	:
41.....	-	: أساسيات أجرة النقل

- 41..... - -
- 43..... تحديد - -
- 44..... قيمة أجرة النقل في الموانئ الجزائرية - -
- 45..... : -
- 46..... أثر الحوادث البحرية على إ - -
- 47..... 1 هلاك البضائع هلاكاً كلياً - -
- 47..... هلاك البضائع هلاكاً كلياً بقوة قاهرة أو بسبب إهمال الناقل - -

- 196 -

- هلاك البضائع هلاكاً كلياً بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب ذاتي
- 48.....
- 48..... 2 هلاك البضائع هلاكاً جزئياً أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها - -
- 49..... 3 وقف السفينة أثناء السفر - -
- 50..... - - شرط إستحقاق أجرة النقل أياً كانت الحوادث
- 51..... - -
- 51..... 1
- 52..... 2 حق الإمتياز المقرر على البضاعة - -
- 53..... 3 تقادم دين أجرة ا - -
- 54..... - : الإلتزامات الخاصة ببيان طبيعة البضائع و قيمتها
- 54..... - : الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع
- 55..... - : البيانات الواجب ذكرها من قبل الشاحن
- 58..... - -

- 63..... - -
- 64..... 1 رأي الفقه في خطابات الضمان
- 66..... 2 موقف المعاهدات الدولية من خطابات الضمان
- 68..... - : مسؤولية الشاحن المترتبة عن عدم الوفاء بهذ
- 68..... - - مسؤولية الشاحن عن تقديم بيانات غير صحيحة
- 71..... - - مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات
- 73..... - : الإلتزام بالإخطار عن طبيعة

197 -

- 74..... : -
- 79..... - : مسؤولية الشاحن عن الإخلال بهذا الإلتزام
- 83..... - : الإلتزامات الإضافية المقررة للشاحن
- 84..... : -
- 84..... - : الإلتزام بأداء عمليات الشحن و التفريغ
- 86..... - : العمليات المتعلقة بالشحن و التفريغ
- 86..... - -
- 88..... - -
- 90..... 1 الرص على ظهر السفينة
- 93..... 2 شحنة السطح من الحاويات
- 94..... - - المناولة المينائية
- 96..... - - التفريغ

97.....	1	شرط التسليم تحت الروافع
97.....	2	التفريغ التلقائي
99.....	-	: مسؤولية الشاحن عن عدم الإلتزام الشحن و التفريغ
100.....	-	: إلتزامات الشاحن في النقل بالحاويات
101.....	-	: إلتزامات الشاحن في ميناء القيام عند النقل بالحاويات
102.....	-	- العمليات الخاصة بتحضير الحاوية للنقل
102.....	1	عملية إختيار الحاوية المناسبة

103.....	2	عملية تعبئة الحاوية
103.....	3	البيانات الخاصة بالبضائع
104.....	4	عملية شحن الحاوية
105.....	5	عملية رص الحاوية
106.....	-	- مسؤولية الشاحن عن الإخلال بواجب عمليات شحن الحاوية
107.....	-	: إلتزامات الشاحن في ميناء الوصول عند النقل بالحاوية
107.....	-	- تفريغ الحاوية
108.....	-	- الإلتزام بالإخطار عن حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية
	-	: إلتزامات أخرى للشاحن تساعد على إتمام تنفيذ
110.....		عملية النقل
110.....	-	: واجب الشاحن في توفير التعليمات و المستندات
	-	: المعلومات و التعليمات الواجب توفيرها من قبل

- 111.....
- 113..... - - صفة الطرف المسيطر
- 114..... - - حقوق و واجبات الطرف المسيطر
- 115..... - : مسؤولية الشاحن نتيجة الإخلال بهذا الإلتزام
- 116..... - : إلتزامات الشاحن بإعتباره المرسل إليه
- 117..... - : واجب تسلم البضائع في ميناء الوصول
- 121..... - - الإجراءات الواجب إتباعها لتنفيذ الإلتزام بالتسليم

199 -

- 121..... 1
- 122..... 2
- 123..... 3 كيفية تنفيذ عملية التسليم
-
- 123.....
- 123..... - في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه
- في حال إصدار المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول
- 124..... يشترط تسليمه
-
- 125.....
- 125..... - -
- : إجراءات الشاحن في مواجهة الناقل عند حدوث

128.....	
128.....	- - المقصود بالهلاك و التلف و التأخير
130.....	- - الإخطار عن حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير
130.....	1 الإخطار في حالة الهلاك أو التلف
137.....	2 الإخطار في حالة التأخير
139.....	-
144.....	-
188	-
195	- الفهرس

المخلص

يعتبر نقل البضائع بصفة خاصة من أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، و يضم عقد النقل البحري للبضائع طرفين هما الناقل و هو الشخص الذي يتعهد بنقل بضاعة للشاحن عن طريق البحر لقاء أجر معلوم، أما الطرف الثاني الشاحن و هو الذي يقدم بضاعته للنقل، و من المعروف أن عقد النقل البحري يرتب التزامات في حق كل طرف، وقد تضمنت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع جملة الالتزامات المنوطة للشاحن و المتمثلة في تسليم البضائع في الزمان و المكان المتفق عليه مع أداء أجرة النقل، و ذكر جميع البيانات المتعلقة بطبيعة و قيمة البضائع و ضرورة تدوينها في سند الشحن، زيادة على واجبه في توفير التعليمات و المستندات و تعاونه مع الناقل في توفير المعلومات الضرورية لتنفيذ النقل البحري، و قد يقوم الشاحن بعمليات الشحن و التفريغ بموجب اتفاق الأطراف، أما إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه فيلتزم بتسلم البضائع في ميناء الوصول مع إبداء الإخطارات عن حدوث هلاك أو تلف البضائع.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل البحري؛ الشاحن؛ الالتزامات؛ المسؤولية؛ البضائع؛ معاهدة بروكسل؛ بروتوكول فيسبي؛ بروتوكول معاهدة بروكسل لسنة 1979؛ إتفاقية هومبورغ؛ قواعد روتردام.