



## اشكالات تسليم البضائع من حيث المكان والزمان على ضوء احكام القانون البحري الجزائري

طالب الدكتوراه بوقادة عبد الكريم

عضو مخبر القانون البحري والنقل – جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان

البريد الالكتروني: [boukadanazim@gmail.com](mailto:boukadanazim@gmail.com)

### الملخص باللغة العربية:

ان عملية النقل البحري للبضائع ، تقتضي على الناقل انجاز أداءات متعددة في مراحل النقل المختلفة ، حيث يكون الهدف من هاته اللأداءات وهي ايصال البضاعة سليمة ، ومن هنا تتحقق النتيجة بالتسليم ، وبالتالي يجعل من واقعة التسليم تمثل في هذا الشلن مركزا جغرافيا لجميع الاشكالات التي قد تثور حول تنفيذ عقد النقل البحري ، ومن هنا تتأتى لنا اهمية الوقوف على مكان التسليم وزمانه وعلى الاشكالات الناجمة عنهما

الكلمات المفتاحية :

التسليم – المكان – الزمان - سند الشحن – السفينة – اشكالات

### Résumé en français :

Le transport de marchandises par le transporteur exige la réalisation de multiples étapes de transport différent du giro et de la cible de cette opération et ils livrent la marchandise intacte et le résultat de livraison ici donc il est réalité reconnue à cet égard de représenter géographiquement centre à toutes les manigances qui pourraient survenir tout contrat de transport ici est clair pour nous , l'importance d'identifier le lieu de livraison , le temps et les manigances qui en résulte sur elle

Les mots clés : livraison – emplacement – le temps – connaissance – navire – problématique

## المقدمة:

إنّ إنجاز عملية النقل البحري للبضائع، ترتب على الناقل أداءات متعددة في مراحل النقل المختلفة<sup>1</sup> لهذا فإن الهدف من عملية النقل وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه وإيصالها سليمة إلى المكان وفي الزمان المحدد أو المعقول، وهو الهدف الأساسي والجوهري للنقل هو سبب وجود النقل أصلاً<sup>2</sup> وهو ما وضحه الأستاذ "روديير Rodiere" في قوله أن عقد النقل هو التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي والجوهري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وهو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل<sup>3</sup>، وأيضا يقول الأستاذ "ريبر Ripert" أنه بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه منفذا بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه<sup>4</sup>.

ومن ناحية أخرى فإنه العقد المبرم مع الناقل، يفرض عليه تنفيذ لالتزامه والمتمثل في تسليم البضائع المشحونة والتي ينتظر المرسل إليه تسلمها في ميناء التفريغ، كما أنه يفترض أن يتم التسليم لمن يعتبر صاحب الحق في تسلم تلك البضائع، وعليه لا يكون التسليم صحيحا، إذا تم لغير الشخص المذكور بوثيقة الشحن وله الحق في تسلمها بقوة هاته الوثيقة.

وأما عن التسليم باعتباره كواقعة منهيّة لعقد النقل البحري للبضائع، وهو الثابت في المبدأ العام أن التسليم يضع نهاية لعقد النقل وللالتزامات المترتبة على الناقل، فإن الأمر في الواقع العملي ليس بهذه البساطة، ذلك أنه ثمة مشكلات فنية وقانونية تعرض أثناء إجراء عمليات التسليم سيترتب عليهما آثار قانونية مهمة<sup>5</sup> وهذا بانعكاس بعض الشروط

الواردة في سند الشحن، على كيفية تنفيذ الالتزام بتسليم البضائع، نهيك عن تلك الإشكالات التي ستنشأ عن الامتناع عن تسليم أو تسلم البضائع. وعلى ضوء ما تقدم يثار التساؤل حول ما هي الإشكالات الناجمة عن تحديد زمان ومكان تسليم البضائع باعتبارهما التزاما يقع على عاتق الناقل البحري؟ وهو ما سنحاول الإجابة عليه من خلال هذه الدراسة بتبيان فوائده تحديد مكان وزمان التسليم.

### المبحث الاول : مفهوم وظروف الالتزام بالتسليم

مما لا شك فيه أن الغرض من عملية النقل وهي إيصال البضاعة إلى أصحاب الحق عليها، أو بصياغة أخرى أن عقد النقل البحري يتحقق بنقل البضائع من ميناء القيام (ميناء الشحن) إلى ميناء الوصول وتسليمها في الأخير إلى المرسل إليه وفي الميعاد المحدد بين أطراف العقد وعليه وعملا بالقاعدة التي توجب أن يكون التسليم في مكان وزمان محددين أي ظروف محددة، ونتيجة لذلك سنتعرض إلى تعريف الالتزام بالتسليم، وإلى ظروف الالتزام بالتسليم والمتمثلة أساسا في الزمان والمكان.

#### اولا : تعريف الالتزام بالتسليم:

يمكن تعريف الالتزام بالتسليم من الناحية الفقهية بأنه التزام يقع على الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول، ومنه فبالتسليم ينتهي عقد النقل البحري، ومن باب المقارنة فإن التسليم يعتبر عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذ هو مجرد عملية مادية.<sup>6</sup>

في حين ذلك فقد عرفه الأستاذ عمر الزاهي بأنه التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير.<sup>7</sup>

أما من الناحية التشريعية وبالرجوع إلى المشرع الجزائري ومن خلال المادة 2/739 من القانون البحري اعتبرت التسليم تصرف قانوني الذي بموجبه يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وهو بذلك يكون قد ساير المفهوم الفقهي.<sup>8</sup>

أما بخصوص معاهدة بروكسل لسنة 1924<sup>9</sup>، فلم تبدي أي تعريف للالتزام بالتسليم، والأمر نفسه لمعاهدة هامبورج لسنة 1978<sup>10</sup> أما في اجتهاد الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، فقد عرفت التسليم بأنه إجراء قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه ويقبلها هذا الأخير.

في حين أن محكمة النقض الفرنسية، اعتبرت في قرارها الصادر في 1992/11/17 أن التسليم يجسد في عملية تحويل الحيازة من الناقل إلى المرسل إليه.<sup>11</sup>

ثانيا : الإشكالات المترتبة عن تحديد مكان التسليم

أولا: تحديد مكان التسليم

يتحدد مكان تسليم البضائع بميناء التفريغ المتفق عليه<sup>12</sup>. ولقد أوجب نص المشرع الجزائري في المادتين 748 و752 من القانون البحري على ضرورة تدوين البيانات في سند الشحن، خاصة ما تعلق منها بهوية الأطراف والبضاعة الواجب نقلها وكذا العلامات الرئيسية الخاصة بها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها.<sup>13</sup>

وعليه فإن ذكر عبارة "وعناصر الرحلة الواجب إتمامها" من خلال المادة 748 ق.ب.ج، يفهم منها تحديد نقطة البداية والنهاية للرحلة، وبمعنى آخر تعين مكان الشحن ومكان التفريغ، ونظرا لأهمية ذكر ميناء التسليم

(التفريغ) في سند الشحن، إلا أن المشرع الجزائري لم ينص على ذلك بصريح العبارة، وبذلك يكون المشرع استند إلى القاعدة العامة في ترك حرية الاتفاق بين الأطراف على ذكر ميناء التفريغ بسند الشحن، ومن ثم فإن حالة عدم ذكره لا يؤدي إلى بطلان عقد النقل، كون القانون لم يشترط الكتابة لصحة العقد وإنما أوجها للإثبات فقط.<sup>14</sup>

وفي هذه الحالة يجوز للأطراف إثبات الميناء المتفق عليه بكافة طرف الإثبات.

وما تجدر إليه الإشارة أيضا أنه يمكن أن نكون امام حالة ذكر ميناءين للوصول، كما قد يذكر بسند الشحن ميناء واحد للتفريغ لكن ببلوغه لا يتم التسليم إلا بتدخل وسيط أو عدة وسطاء وعليه لا يثار أي إشكال حين وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه وتسليم البضاعة فيه إلى صاحب الحق في تسليمها، وعليه يثار الإشكال إذا كنا أمام ثلاث حالات.

**الحالة الأولى:** عدم ذكر ميناء التفريغ في سند الشحن البحري، وأثر ذلك على تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بالتسليم.

إن سند الشحن البحري هو الصك الذي يصدره الناقل البحري بناء على طلب الشاحن عند شحن البضائع على متن السفينة. وهنا يكمن الدور الجوهري لسند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، وفي إثبات واقعة شحن البضائع على متن السفينة<sup>15</sup>، ويتجاوز دور سند الشحن مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا الصك، وعليه إذا تخلف ذكر بيان ميناء التفريغ في سند الشحن يجوز للأطراف المعنية إقامة الدليل على تعيين الميناء المتفق عليه لتسليم البضائع بكافة طرق الإثبات<sup>16</sup>، وأما

بخصوص المرسل إليه الذي يعتبر "طرف ذو شأن" في عقد النقل حسب تعبير محكمة النقض المصرية.<sup>17</sup>

والذي يعد أجنبيا عن عقد النقل البحري كونه لم يكن طرفا فيه عند إبرامه ما عدا الحالة التي يكون فيها الشاحن هو نفسه المرسل إليه، فإن عقد النقل البحري بالنسبة إليه يعد بمثابة واقعة مادية فيجوز إثبات بياناته بكل طرق الإثبات.

أما بالرجوع إلى القضاء ففي حالة عدم ذكر ميناء التفريغ المتفق عليه يجوز له استنباط ذلك من بعض القرائن وذلك بتفسيره للعقد والبحث عن نية الأطراف وهذا ما ورد في نص المادة 2/111 من القانون المدني الجزائري.<sup>18</sup>

ويمكن استنباط تعيين ميناء التفريغ من إحدى واقعتين أساس الأولى من عمل السفينة في خط سير منتظم والثانية من فتح الاعتماد المستندي.

أ- القرينة المستمدة من عمل السفينة في خط سير منتظم:

إنه بوجود الشركات الملاحية الكبرى التي تتخذ غالبا شكل شركات المساهمة والتي تعمل في خطوط ملاحية منتظمة، سمح بتغيير النشاط الملاحي خلافا لما كان عليه في الماضي الذي كان يقوم على "الصعلكة"، أي الانتقال من ميناء إلى آخر بحثا عن بضائع يمكن نقلها، وهو ما لم يبقى على هذا النظام بتطور التجارة البحرية، ومن ثم قد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 1/775 من القانون البحري على أنه: "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فالطريق العادي".

إذ يتضح من هذه المادة أنه يتبع طريق الملاحاة المتفق عليه والمدون بسند الشحن وفي حالة إغفال ذكره فالبطريق الذي جرت العادة باتباعه.

فإذا كانت البضائع مشحونة على سفينة تعمل في خط شحن منتظم يمكن استنباط قرينة على تعيين ميناء التفريغ بالنقاط التي يتحدد بها الخط الملاحي، إلا أنه يوجد حالتين أساسيتين:

- الحالة الأولى: وهي تحديد خط السير بنقطتين لا تتخللهما موانئ رسو للسفينة ومثال ذلك خط السير المباشر بين مارسيليا ووهران وعليه إذا تم شحن البضائع على متن السفينة في مارسيليا تحدد ميناء التفريغ بوهران.

- الحالة الثانية: إذا كان تحديد خط السير بنقطتين تتخللهما موانئ رسو تجاري للسفينة وهنا يجب أن نميز بين حالتين أيضا.

- إذا كان ميعاد التسليم محددًا بسند الشحن فإن الميناء الذي يصادف رسو السفينة في ذلك الميعاد يعد قرينة على أنه هو ميناء التفريغ المتفق عليه.

- إذا كان ميعاد التسليم غير محدد في سند الشحن فهنا يصعب معرفة ميناء التفريغ، وبالتالي يجب على الخصوم إقامة الدليل على ذلك التعيين.<sup>19</sup>

ب- القرينة المستمدة من فتح الاعتماد المستندي:

بما أن الاعتماد المستندي وسيلة المشتري في تلقي سند الشحن الذي بموجبه يتسلم البضائع من الناقل، فمن هذا المنطلق يعد فتح الاعتماد المستندي في بلد المشتري قرينة على اتجاه نيته إلى تسلم البضائع في هذا

البلد، وعليه إذا قام البائع بإرسال المستندات إلى بنك المشتري يعتبر ذلك قرينة على أن ميناء التسليم يقع في بلد المشتري، وفي حالة تعدد الموانئ فإن فتح الاعتماد المستندي لدى فرع لبنك يقع في إحدى موانئ بلد المشتري يعد قرينة على تعيين ميناء التفريغ بهذا الميناء.<sup>20</sup>

### ج- أعمال الحق في توجيه البضائع:

بموجب ذكر ميناء التفريغ المتفق عليه بسند الشحن، فعلى الناقل أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه والمحدد بسند الشحن، وقد يحدد العقد ميناء الوصول حسب اختيار الشاحن وفي هذه الحالة يجب على الناقل أن يتوجه إلى الميناء الأول وينتظر أوامر الشاحن التي كثيرا ما تصله أثناء الطريق، ويبقى المرسل محتفظا بهذا الحق ما دام يظل حائز التذكرة النقل، فإذا انتقلت التذكرة إلى المرسل إليه أصبح هذا الأخير صاحب الحق في توجيه البضائع، وعليه إن ترتب على أعمال الحق في توجيه البضائع زيادة التزامات الناقل، استحق عن هذه الزيادة أجرا مناسباً، وحتى إن لحقت به بعض الأضرار يتعين على صاحب الحق في التوجيه تعويضه عنها.<sup>21</sup>

وقد أورد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 748 من القانون البحري، ذكر بيان ميناء التفريغ في سند الشحن البحري والتي أدخلها في "عناصر الرحلة الواجب إتمامها"<sup>22</sup>، ومن هنا يكون مقصد البضائع المشحونة على متن السفينة قد تحدد، ومن تم فهل يعني ذلك أنه سقط حق الشاحن في أعمال حقه في توجيه البضائع بتغيير مسارها في مجال النقل البحري؟

إن التزام الناقل باحترام تعليمات الشاحن يكون رهينا بإمكانية تنفيذها، فلا تكليف بمستحيل، إذ أنه ليس في مقدور الشاحن مطالبة الناقل البحري بتغيير مسار الرحلة البحرية ذاتها، ذلك أنه توجد مصالح أخرى لأصحاب البضائع المشحونة على متن ذات السفينة بتلك الرحلة البحرية.

وعليه يمكن تكليف الناقل بتفريغ البضائع في غير الميناء المتفق عليه، ويكون ذلك إما بتكليف الناقل بإعادة البضائع إلى ميناء الشحن، وإما بتكليفه تفريغها في أحد موانئ رسو السفينة، وإما أيضا بتكليف الناقل إرسال البضائع إلى ميناء آخر عقب بلوغها ميناء التفريغ المتفق عليه<sup>23</sup>.

ومن هنا يتضح أنه لا يوجد مساس بمصلحة الشاحنين أو اصحاب الحق في استلام البضائع.

ولكن عقد النقل البحري، يسمح أحيانا للناقل أن يوجه السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه، كأن يتم إدراج في وثيقة الشحن عبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة" وبطبيعة الحال يتحقق هذا الشرط إذا تعذر على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة القاهرة<sup>24</sup>، ومن هنا تعطى حرية التصرف إلى الناقل، بما فيه مصلحة ومنفعة الشاحنين، إذا لم يكن مزودا بتعليمات خاصة لمثل هذه الحالة، إلا أنه غالبا يكون نص العقد يملئ على الريان في هذه الحالة أن يقود السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان.

## الحالة الثانية : تنشأ عن عدم بلوغ السفينة ميناء التفريغ المتفق

عليه

تلقي المادة 770 من القانون البحري الجزائري، التزاما على عاتق الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة البحرية ولتنفيذ العقد المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها.<sup>25</sup>

إلا أنه في حالات لا يمكن للسفينة مواصلة الرحلة البحرية، مثل حدوث عطل بآلات السفينة يعوق ملاحتها، أو في حالة التصادم البحري أو قوة قاهرة، لذلك واجهت المادة 776 من ق.ب.ج هذا الفرض وألزمت الناقل ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى وإيصالها سالمة إلى وجهتها المقصودة.<sup>26</sup>

ولم يميز المشرع بين الأسباب المختلفة التي قد تؤدي إلى توقف السفينة عن مواصلة السفر، بل أكد على وجوب بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى أيا كان سبب التوقف عن مواصلة السفر.

وبعد أن أوجبت المادة 776 التزاما على عاتق الناقل البحري بإعداد سفينة أخرى لاستكمال السفر تضمنت حكما خاصا بالمصروفات الناشئة عن ذلك من جهة ومدى استحقاق أجره النقل من جهة أخرى.

لذلك نص هذه المادة يحيلنا إلى أن نميز بين فرضين:

الفرض الأول : وفيه يكون التوقف عن مواصلة الرحلة إلى غير حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 811 من ق.ب.ج، وتعفى هذه المادة الناقل من المسؤولية إذا كان هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يدلله أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه<sup>27</sup> وعليه إذا كان انقطاع الرحلة

البحرية لا يرجع إلى سبب أجنبي يتحمل الناقل البحري المصروفات الناشئة عن إعداد سفينة أخرى لاستكمال الرحلة.

الفرض الثاني : وهو الذي يعود فيه التوقف عن مواصلة الرحلة إلى سبب أجنبي، وتبعاً يتحمل الشاحن المصروفات الناشئة عن إعداد سفينة أخرى<sup>28</sup>.

وأما بخصوص استحقاق الأجرة فقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 738 على أن الناقل البحري يستحق الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

ولا يثار أي إشكال هنا، لذلك المشرع يتصور حالة عدم وصول البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وبمفهوم مخالفة نص المادة 776 لا يستحق الناقل البحري الأجرة المتفق عليها كاملة وإنما يستحق الأجرة بقدر ما تم تنفيذه من الرحلة.

### المبحث الثاني : الإشكالات المترتبة عن تحديد زمان التسليم

إن تحديد زمان التسليم أو ميعاده ليس من البيانات التي نص المشرع في القانون البحري الجزائري على ضرورة ذكرها في سند الشحن البحري رغم أهميتها، كما أنه أيضاً لم يتناول ميعاد التسليم أثناء تنظيمه لمسؤولية الناقل البحري، وبذلك فقد حد أحد ومعاودة بروكسل في هذا الشأن، في حين ذلك نجد معاهدة همبورج نظمت مسؤولية الناقل، من خلال نص المادة الخامسة الفقرة الثانية<sup>29</sup>.

### أولاً : أسس ومعايير تحديد ميعاد التسليم:

باعتبار عقد النقل البحري للبضائع عقد فوري، أي ينقضي بمجرد تقديم الطرفين أديتهما دون أن يكون لعنصر الزمن أثر في ذلك،

وهو ما يجعل خدمة النقل من الخدمات التي تستهلك بمجرد الحصول عليها ولا تتمثل في سلسلة متابعة من الأداءات. وحتى أن معظم النصوص التشريعية لم تولي الاهتمام الكبير وتركت الحرية لإرادة الأطراف في تحديد زمان التسليم ومن هنا نجد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 775 من القانون البحري على أنه "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق ويتضح من ذلك أن الناقل لا يقتصر التزامه في تغير مكان البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وإنما وحسب المادة أعلاه يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه.<sup>30</sup>

وما تجدر إليه الإشارة أيضا أن التأخير قد لا يؤدي إلى الإضرار بالمرسل إليه، وإنما الضرر يكمن حين حدوث الهلاك أو التلف الذي سيؤدي حتما إلى فوات قيمة البضائع كلها أو بعضها أو إلى النقص من قيمتها، ولذلك يتعين على الطرف المضرور من جراء هذا الضرر الذي لحق به، إقامة الدليل على الضرر الذي لحق به من جراء تأخير الناقل في تسليم البضائع. وعليه إذا أردنا أن نحدد تأخر الناقل في تسليم البضائع يتوجب علينا أن نميز بين حالتين:

#### 1- حالة اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم:

وهو الذي يعتبر فيه الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، والاتفاق على موعد محدد يكون خاضع لإرادة الأطراف والذي قد يكون صريحا أو ضمنيا. ويكون الاتفاق صريحا حين يذكر ميعاد التسليم بسند الشحن البحري، رغم أنه ليس إلزاميا ذكر الميعاد بسند الشحن، كما قد يكون هذا

الاتفاق ضمينا، وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل في خط سير منتظم، حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يتحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

## 2- حالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم:

وهي الحالة الغالبة في العمل، إذ تحرص سندات الشحن على تأكيد أن مواعيد الإبحار والوصول هي مواعيد تقريبية لا يترتب على تجاوزها من طرف الناقل البحري أية مسؤولية، ويظهر ذلك في أن سند الشحن قد يحمل الترخيص للناقل البحري بعدم اتباع الطريق المعتاد للرحلة، أي سند الشحن هنا لا يلزم الناقل باتباع طريق معين.

ومن هذا المنطلق فإن إدراج الناقل في سند الشحن، شرط جواز الانحراف عن الطريق المعتاد، هو لهدف إعفائه من المسؤولية عن الانحراف وبالتالي التأخير، وهو شرط جوازي ولكن بشرط أن يكون هذا التأخير معقولا، وبالتالي تبقى مسألة تحديد ما إذا كان التأخير معقولا أم لا وما إذا كان يترتب مسؤولية الناقل أم لا يخضع للسلطة التقديرية للقاضي.

وحتى اتفاقية بروكسل لعام 1924، وعام 1968 م لا يوجد بها نصوص تتعلق بالتأخير في نقل البضائع، ولا بالضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، وبالتالي تركت الأمر إلى القضاء لمعالجته<sup>31</sup>، وموقف كهذا أمر منطقي، لأن مسألة التأخير ليست على درجة كبيرة من الأهمية، لأن السفن في ذلك الوقت كانت شرعية وبطيئة، وتتعرض لمخاطر البحر التي تضطرها للانحراف والتأخير، مما يصعب معه على الناقل التقيد بوقت محدد لإتمام الرحلة البحرية.<sup>32</sup>

كما أن عدم اتفاق الأطراف على زمان محدد للتسليم لا يعني أن للناقل مطلق الحرية من كل قيد في إنجاز النقل البحري، وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة ومن تم يجب عليه التسليم في مدة معقولة.

ويعتبر الناقل متأخراً في التسليم إذا لم تسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، وعند عدم الاتفاق، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، والضابط هنا مادي فالعبارة بظروف النقل وليس ظروف الناقل الشخصية<sup>33</sup>

أما إثبات التأخير فيتم عن طريق قيام المرسل إليه، بإثبات تاريخ تسليم البضاعة للناقل، وتاريخ وصولها فعلاً إليه، أو إثبات التاريخ الذي اضطر فيه تسلم البضاعة، ومقارنة هذا التاريخ المتفق عليه في سند الشحن، أو التاريخ الذي يقضي به العرف إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق، إلا المرسل إليه لا يجد أي صعوبة في الإثبات ذلك أن التزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد أو المتفق عليه، هو التزام بتحقيق نتيجة ومن هنا فإن إثبات التأخير لا يثير صعوبة في حال وجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة<sup>34</sup> لأن مجرد حلول ذلك الميعاد دون تسليم البضاعة لأصحابها يشكل بداية الخطأ العقدي، وعليه يبقى على المدعي بعد ذلك يسوي إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة<sup>35</sup>

وفي هذا الشأن فقد أقرت معاهدة هامبورج لسنة 1978 هذه الحالة أي إثبات مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بنص المادة 19 في فقرتها الخامسة التي نصت على: "لا يستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم ما

لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل في مدة 60 يوما متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه".

وتبقى من مصلحة الناقل البحري تقديم تاريخ التسليم بالقدر المستطاع، والتي تكون قبل عمليات التفريغ، كون هذه العملية (التفريغ) تقع تحت مسؤولية الناقل طبقا للمادة الثانية من معاهدة بروكسل والمادة 780 من القانون البحري الجزائري<sup>36</sup>، وقد استقر أيضا القضاء الفرنسي على هذا المبدأ من خلال القرار المؤرخ في 85/03/19.

### ثانيا: كالإخطار بوصول السفينة من التزامات الناقل البحري

إن الهدف من عملية النقل البحري وهو تسليم البضاعة لأصحابها، وهو ما تفرز عنه مصلحة للناقل تظهر في الإسراع بتحقيق واقعه التسليم لذلك فإن التراضي في إنجاز عملية الشحن والتفريغ من طرفه من شأنه الإضرار بمصالح مجهزة السفينة نظرا لتعطيل السفينة لأمد طويل في الميناء، ومن جهة أخرى لا يتخلص الناقل من تبعه هلاك البضائع أو تلفها إلا بتسليمها إلى المرسل إليه تسليما فعليا.<sup>37</sup>

ومن هنا يثار التساؤل عما إذا كان الناقل البحري يلتزم بإخطار صاحب الحق في تسليم البضائع بوصولها ميناء التفريغ أم لا؟

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لم يشر إلى فرض مثل هذا الالتزام على عاتق الناقل، وكذا الأمر بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1924، في حين ذلك فقد جعل الاجتهاد القضائي على عاتق الناقل التزاما بإعلام المرسل إليه لكن يبقى هذا الاجتهاد ناقص وأغفل أشكال سند الشحن البحري إذ هذا الاجتهاد لا يمكن أن ينتج أثره إلا في حالة سند الشحن الإسمي ومن هنا

يمكن للناقل القيام بالإخطار للشخص المسمى في سند الشحن، أما إذا كان الناقل أمام سند شحن لأمر أو لحامله، فلن يتمكن من إخطار المرسل إليه. وما تجدر إليه الإشارة في هذا الشأن أنه ورد في الشروط العامة سند الشحن الخاص بـ «SNTN/Cnam» ومن خلال المادة 23 منها، أنه يجب أن تسحب البضاعة خلال أجل 36 ساعة من وصولها دون أن يلزم بإخطار المرسل إليه.<sup>38</sup>

وبما أن سند الشحن البحري يحتوي على الأطراف الثلاثية من الناقل الشاحن والمرسل إليه يبقى هذا الأخير هو من تم التعاقد لأجله لذلك يشار إليه في شقين، الأول يذكر فيه اسم الشخص الذي صدر سند الشحن باسمه أو لأمره، le destinataire، والثاني يذكر فيه الشخص الواجب إبلاغه بوصول السفينة حتى يتمكن من تسلم البضائع «Notify»، وإن لم يكن هو المدون في سند الشحن "المرسل إليه" يذكر في الجزء الثاني من يمثله سواء وكيل الشحن أو وكيل العبور الذي بدوره يتولى استلام البضاعة عن المرسل إليه في ميناء الوصول، وهو ما نجده دائما أنه ليس بالضرورة استلام البضاعة من المرسل إليه، بل نجد من ينوب عنه، والأمر هنا يتوقف على مدى تدخل المرسل إليه في عملية النقل ابتداء، وعلى الشكل الذي يصدره سند الشحن.<sup>39</sup>

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري لم يدخل أي نص يوجب على الناقل البحري بضرورة إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، رغم أهمية هذا الإخطار الذي له دور مهم في تحديد المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، إن كان بسبب تأخر المرسل إليه عن استلام البضاعة أم يعود للناقل، لأنه إذا أخطر المرسل إليه بوصول بميعاد وصول السفينة، تقوم مسؤولية لعدم

تحقيق النتيجة عن عدم حضوره أو تأخره عن استلام البضاعة، وإن كان يرجع إلى الناقل فهناك تنظيمات خاصة تحدد مدة مكوث البضاعة بالرصيف، وهو ما أكدته المادة 927 من القانون البحري الجزائري على أن مكوث البضائع بالموانئ يكون فقط لضرورة استفاء الإجراءات اللازمة حسب التشريع المعمول به، وأن هذا الأجل يحدد وفقا لوضعية كل ميناء، عن طريق التنظيم، وبعد انقضاء الأجل المذكور أعلاه، وبعد توجيه الإعدار لصاحب البضاعة أو وكيله يقع عليه لزاما رفع البضاعة، وفي حالة عدوله أو تماطله يتم تحويل البضاعة وبأمر من السلطة المينائية نحو مناطق الفسحة ومساحات الجمركة المعدة لهذا الغرض والمعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدولة وتكون على نفقة المرسل إليه.<sup>40</sup>

ومن هذا المنطلق يتبين لنا أنه لا يوجد أي التزام يفرضه القانون على الناقل البحري بشأن إبلاغ المرسل إليه بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ويبقى هذا الالتزام ينشأ في حالة تعيين الشخص الواجب إبلاغه في سند الشحن البحري. وهذا بطبيعة الحال إذا كنا أمام سند الشحن إسمي.

لأنه إذا كنا أمام سند شحن قابل للتداول، فهنا لا يمكن إخطار صاحب الحق في البضاعة لأنه سيتغير، وقد يترتب على ذلك تغيير الشخص الواجب إبلاغه والمذكور بسند الشحن، وعليه حتما سيصبح إبلاغ الشخص المعين بسند الشحن بدون جدوى من الناحية العملية.

وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 1988/01/25 إلى أنه متى تم تعيين الشخص الواجب إبلاغه في سند الشحن البحري، يتعين على الناقل إخطاره بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ في

جميع الأحوال سواء تم تحديد ميعاد التسليم في سند الشحن أو لم يحدد، وسواء كانت السفينة تعمل في خط شحن منتظم أو لا.<sup>41</sup>

### الخاتمة:

نخلص في الأخير إلى أن لتحديد زمان ومكان استلام الناقل البحري للبضاعة، أهمية بالغة في عملية النقل البحري، ذلك أن هذا التحديد سيظهر لنا لحظة بدأ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة سواء في التأخير أو الهلاك أو التلف، إلا أنه حقيقة ورغم أهمية هذا التحديد، فإن كثيرا من القوانين البحرية، لم يتبين لنا بشكل واضح متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة، إذ يرجع السبب في ذلك إلى أن معظم القوانين البحرية الحديثة قد أخذت أحكامها من اتفاقية بروكسل سندات الشحن سنة 1924، والتي بدورها حصرت مسؤولية الناقل البحري بالمرحلة البحرية الخالصة، التي تبدأ ببدء عملية الشحن وتنتهي بانتهاء عملية التفريغ، لهذا فإنه يمكن استعمال شرط من الروافع إلى الروافع أو من الحافة إلى الحافة، والذي يقتصر بموجبه نطاق المسؤولية على الرحلة البحرية فقط، والتي تنقضي بين الشحن والتفريغ وهو ما نصت عليه من خلال المادة الأولى فقرة ثمانية، فلا تسوي أحكام المعاهدة على المرحلة السابقة على الشحن ولا على المرحلة اللاحقة على التفريغ، لذلك فإنه من المؤكد أن عملية التفريغ تدخل ضمن عقد النقل البحري والتسليم لا يتم إلى بعد إتمام هذه العملية، وهو ما خالفه المشرع الجزائري طبقا لما ورد في معاهدة بروكسل 1924، رغم انسياقه في أغلب نصوصه مع الأحكام الواردة فيها، إذ أقر أنه لا يمكن تصور التسليم قبل تفريغ البضائع، حيث إذا وجد هذا الشرط فهو باطل، لأنه يعفى الناقل من المسؤولية وهو ما نصت عليه

المادة 812 من القانون البحري الجزائري وعليه فإنّ المشرع الجزائري حدد مسؤولية الناقل منذ استلام البضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، ووضع عملية الشحن والتفريغ على عاتق الناقل، بل أكثر من ذلك يجب على الناقل تسليم البضائع إلى المرسل إليه القانوني، المادة 782.

ضف إلى ذلك لا يتم التسليم، إلا إذا أخطر المرسل إليه أو ممثله القانوني بوصول البضاعة، ولكن رغم أهمية هاته العملية فلا اتفاقية بروكسل ولا القانون الجزائري البحري نص على هذه النقطة، على غرار قواعد هامبورغ 1978 تركت ذلك لإرادة الأطراف.

وعليه فيجب حماية مصلحة المرسل إليه أو الشاحن، باعتباره أنه الطرف الأول بالرعاية في العلاقات القائمة فيما يرتبط بنقل البضائع بحرا، ذلك أنه يعتبر طرف ضعيف، إذا سلمنا أن الاتفاقيات الدولية البحرية ونذكر منها على وجه الخصوص اتفاقية بروكسل سندات الشحن 1924 قد ظهرت أساسا لتحقيق عملية التوازن اللازمة بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، نتيجة لطغيان الفئة الأخيرة على مصالح الفئة الأولى من خلال شروط الإذعان التي تتضمنها سندات الشحن، ومن هنا تظهر فائدة ذكر مكان وزمان التسليم، إذ به يمكن معرفة هل الناقل قد نفذ التزاماته، وبالتسليم ينتهي عقد النقل البحري وتحديد الزمان يتمكن من حساب مدة التقادم في عقد النقل والدعاوى الأخرى ضد الناقل وهذا بمعرفة وقت التسليم (المادة 742-743 من ق.ب.ج).



<sup>1</sup> Philippe DELEBECQUE, les clauses allégation dans les contrats, thèse Aix-en-provence 1981 P4.

<sup>2</sup> كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997، ص 559.

<sup>3</sup> . بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011- 2012 ص 150.

<sup>4</sup> G. Ripert droit maritime, traite élémentaire de droit commerciale, 3<sup>ème</sup> ed, LGPJ, 1954 N1865, p 456.

<sup>5</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 151.

<sup>6</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، طبعة 1993- ص 220.

<sup>7</sup> Amor Zahi – Droit des transports – Tome1- Office des publications Universitaires- Page 120.

<sup>8</sup> نصت المادة 739 ف2 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري، على أن "التسليم هو 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".

<sup>9</sup> اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ سنة 1931 وقد تم تعديلها بموجب بروتوكول فيسي سنة 1978 وقد عدلت مرة ثانية سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964- ج.ر، رقم 28.

<sup>10</sup> اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري سنة 1978، تعرف بقواعد هامبورغ، وقد بلغ عدد الأعضاء فيها 34 دولة، دخلت حيز النفاذ 1992.

<sup>11</sup> الاجتهاد القضائي للعرف التجاري والبحرية، عدد خاص عن قسم الوثائق للمحكمة العليا، طبع بالديوان الوطني للأشغال التربوية- طبعة 1999، ص 21.

<sup>12</sup> وفي إشارة يستحسن البعض استخدام اصطلاح ميناء الوصول بدلا من ميناء التفريغ على اعتبار أن البضائع قد يتم تفريغها خلال السفر، راجع د.مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1990، ص 256.

<sup>13</sup> إذ نصت المادة 748 على أنه "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله ببناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

<sup>14</sup> هاني محمد دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8- لسنة 90، الدار الجامعية الجديدة للنشر والإسكندرية، طبعة 1996 - صفحة 18.

<sup>15</sup> الواقع أن سند الشحن لا يمكن أن يؤدي دوره في إثبات تسلم الناقل للبضائع أو في تمثيل تلك البضائع إلا إذا كانت السفينة التي يتم فيها شحن البضائع معينة.

<sup>16</sup> مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دار نشر الثقافة بالإسكندرية، الطبعة الأولى، سنة 1952، ص 407.

<sup>17</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 20.

<sup>18</sup> نصت المادة 111 من القانون المدني الجزائري على: "إذا كانت عبارة العقد واضحة فلا يجوز الانحراف عنها عن طريق تأويلها للتعرف على إرادة المتعاقدين، أما إذا كان هناك محل لتأويل العقد، فيجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الأشهاد، في ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين، وفقا للعرف الجاري في المعاملات.

<sup>19</sup> من اللافت للنظر في هذا الشأن إلى ما كانت تتضمنه سندات الشحن فيما مضى بتعيين موانئ بديلة للميناء المتفق عليه في السند، وكان ذلك يرتبط بتكليف الناقل التصرف في البضائع في ميناء التفريع لحساب الشاحن، فإن لم يتسن له التصرف فيها أصبح لزاما عليه نقلها إلى أحد الموانئ البديلة المذكورة في سند الشحن، وللإستزادة في الموضوع راجع هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08.

<sup>20</sup> عندما يكون سند الشحن في حوزة المرسل "الشاحن" فإنه من حقه توجيه البضائع حيثما أراد، وبانتقال سند الشحن إلى المرسل إليه يصبح هذا الأخير صاحب هذا الحق، وعليه فإن الحق في توجيه البضائع رهين بحياسة سند الشحن ولا يلتزم الناقل سوى باحترام تعليمات حامل سند الشحن.

<sup>21</sup> مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري، الجزء الثاني، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، 1971، ص 477.

<sup>22</sup> نصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري "بعد استلام البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله ببناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

<sup>23</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 26.



<sup>-24</sup> مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة الإسكندرية، طبعة 1971، صفحة 272 و 273.

<sup>-25</sup> قابلتها المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والتي جاءت أكثر تفصيلا في مسألة ظروف نقل البضاعة والحفاظ عليها طوال الرحلة.

<sup>-26</sup> نصت المادة 776 من القانون البحري الجزائري على أنه "في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر".

<sup>-27</sup> نصت المادة 811 من القانون البحري الجزائري على أنه "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي: أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780- 802- 803- 804 من هذا الكتاب.

ب. تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.

<sup>-28</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 31.

<sup>-29</sup> وهو ما نصت عليه المادة الخامسة الفقرة 2 من معاهدة همبورج لسنة 1978 على أنه "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.

<sup>-30</sup> René Rodière, Traité général de droit maritime, Tome 2, librairie Dallor Paris, 1970, N° 538.

<sup>-31</sup> أبو حلو حلو عبد الرحمن، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، الأردن، المجلد 13، العدد 8، 2007، ص 115.

<sup>-32</sup> G.N. Fayzi chaka F, la responsabilité du transporteur maritime de marchandises selon les règles de la haye de 1928 et de hambourg de 1978 thèse nice. 1999, p 128.

<sup>-33</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة 1998، ص 169.

<sup>-34</sup> أبو حلو حلو عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 125.

<sup>-35</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 477.

<sup>-36</sup> نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على أنه "يعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

إن هذه المادة تناظر أيضا المادة 38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 1966/12/31.



<sup>37</sup> . بوحدى نصيرة، التزام الناقل البحرى بتسليم البضائع فى الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير فرع

العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر، ص. 36.

<sup>38</sup> Article 23 des conditions générales de transport : (les marchandises doivent être enlevées dans les 36 heures de leur arrivée sans qu'il soit nécessaire d'en aviser le réceptionnaire...) anor zahi- droit des transports- Tome1 page 127.

<sup>39</sup> بوحدى نصيرة، المرجع السابق، ص. 37.

<sup>40</sup> Fatima Boukhatni, aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse, op.cit, page 154.

<sup>41</sup> هانى دويدار، المرجع السابق، ص. 43.