جامعة عين تموشنت– بلحاج بوشعيب –

كلية الحقوق

قسم الحقوق

إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص: قانون خاص

من إعداد الطالبتين:

-بن دردور سولاف

-بن فضة هاجر

من إشراف الأستاذة:

بورطال أمينة

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة	الجامعة
بوكايس سمية	أستاذة محاضر " ب "	رئيس	عين تموشنت
بورطال أمينة	أستاذة محاضر " أ "	مشرفا	عين تموشنت
عنتر أسماء	أستاذة محاضر " ب "	مناقشا	عين تموشنت

السنة الجامعية:2025/2026

الإهداء

الحمد لله أولًا وآخرًا، على توفيقه وفضله ونعمه التي لا تُعدّ ولا تُحصى،

فبفضله تمّ هذا العمل وأُنجز هذا الجهد.

أهدي ثمرة هذا النجاح إلى والديَّ العزيزين، اللذين كانا سببًا بعد الله في وصولي إلى هذه المرحلة، بما قدّماه لي من حبٍّ ودعمٍ ودعاءٍ لا ينقطع، فجزاهما الله عني خير الجزاء.

إلى إخوتي وأخواتي، الذين كانوا دائمًا مصدر تشجيع وسند في كل خطوة من مشواري الدراسي.

إلى عائلتي الكريمة، التي أحاطتني بالمحبة والثقة والدعوات الصادقة، أهدي هذا

العمل المتواضع تقديرًا ووفاءً لهم.

إلى من علمتني معنى الاجتهاد والصبر، أستاذتي الفاضلة،

شكرًا من القلب على دعمك المستمر.

أسأل الله أن يديم عليكم الصحة والسعادة، وأن يجعل هذا

النجاح بداية لمزيد من التوفيق والنجاحات

سولاف

الإهداء

الحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل، ثم أهدي ثمرة هذا الجهد إلى

أعز الناس على قلبي...

إلى والديَّ الكريمين، اللذين كانا لي خير داعم وخير معين، اللذين غرسا في نفسي

حب النجاح والطموح، فلهما مني كل التقدير والامتنان.

إلى إخوتي وأخواتي، الذين شاركوني لحظات التعب والأمل، وكانوا دائمًا مصدر قوة

وتشجيع.

إلى عائلتي الغالية، التي ساندتني بمحبتها ودعواتها الصادقة، أقدم هذا العمل عربون

شكر ووفاء.

إلى من كانت سندًا لي في مسيرتي الدراسية، أستاذتي المحترمة، أقدم لكِ خالص

شكري وعرفاني.

أسأل الله أن يديم عليكم الصحة والسعادة، وأن يجعل

هذا النجاح بداية لكل خير.

هاجر

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على سيدنا محمد

صلى الله عليه وسلم، أما بعد:

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان إلى كل من ساهم في إنجاز هذه المذكرة من قريب أو بعيد، وأخص بالذكر الأستاذة المشرفة بورطال أمينة الذي تفضلت بالإشراف على هذا العمل، ولم تبخل عليّنا بتوجيهاتها العلمية ونصائحها القيمة، فكانت خير مرشدة طوال فترة إعداد هذه الدراسة.

كما أتوجه بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة المحترمين لقبولهم مناقشة هذه المذكرة، وما سيقدمونه من ملاحظات علمية قيمة تسهم في إثراء هذا العمل وتصويبه.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى جميع أساتذة قسم الحقوق الذين كان لهم الفضل في تكويني العلمي والمعرفي طوال سنوات الدراسة الجامعية.

كما أتوجه بخالص الامتنان إلى عائلتي الكريمة، وعلى رأسهم والداي العزيزان،

لما قدماه لي من دعم وتشجيع وصبر طيلة مشواري الدراسي، وإلى كل الأصدقاء

والزملاء الذين ساندوني وقدموا لي المساعدة المعنوية والعلمية.

وفي الأخير، أسأل الله تعالى أن يجعل هذا العمل خالصًا لوجهه الكريم،

وأن ينفع به كل طالب علم وباحث.

قائمة أهم المحاضرات

ج. ر: جريدة الرسمية

ص: صفحة

ط: طبعة

ج: جزء

ق.ب.ج: قانون بحري جزائري

مقدمة

تعد التجارة الدولية المحرك الأساسي للاقتصاد العالمي، وقد ساهم التطور التكنولوجي والانفتاح الاقتصادي في زيادة حجم المبادلات التجارية بين الدول مما أدى إلى تنامي أهمية وسائل النقل المختلفة، وعلى رأسها النقل البحري للبضائع باعتباره الوسيلة الأكثر استعمالا في نقل السلع عبر العالم، لما يتميز به من قدرة على استيعاب كميات ضخمة من البضائع بتكاليف أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. لذلك أصبح النقل البحري يشكل عصب التجارة الدولية وأداة فعالة لتحقيق التنمية الاقتصادية وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.

ويرتبط النقل البحري للبضائع بعلاقة قانونية تنشأ بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وهو من العقود التجارية ذات الطابع الدولي، يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مقابل أجرة تسمى أجرة النقل[1]. ويعتبر هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من الناقل والشاحن، فإذا أخل أحد الطرفين بالتزاماته قامت مسؤوليته القانونية. وإذا كان الاهتمام الفقهي والتشريعي قد انصب لفترة طويلة على مسؤولية الناقل البحري باعتباره الطرف الأقوى في العلاقة العقدية، فإن الشاحن بدوره يشغل مكانة أساسية في تنفيذ عقد النقل البحري بالنظر إلى الالتزامات المتعددة الملقاة على عاتقه سواء تعلق الأمر بتقديم البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضاعة[2]، أو تسليمها في الميعاد المحدد، أو دفع أجرة النقل[3]، أو احترام الأحكام الخاصة بالبضائع الخطرة الصادرة بموجب مجموعة من الاتفاقيات والنصوص الدولية[4].

ولم يكن تنظيم النقل البحري وليد العصر الحديث، بل مر بعدة مراحل تاريخية حيث كان الناقل البحري يستغل مبدأ سلطان الإرادة ويفرض شروطا تعسفية تعفيه من المسؤولية مما أدى إلى تدخل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لإعادة التوازن العقدي بين الناقل والشاحن، فصدر قانون هاتر الأمريكي سنة 1893 للحد من تعسف الناقلين لحرية التعاقد التي يتمتعون بها وزاولوها بالفعل لصالحهم، هذا القانون الأخير ما يكن الرائد فقط في مجال القانون الدولي المتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر بموجب سندات الشحن وإنما كان الأساس الذي استوحيت منه الكثير من الدول البحرية قوانينها والاتفاقيات الدولية[5]. ثم جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن وجاءت هذه الاتفاقية للحد من الصراع الذي كان قائما و القضاء عليه وإعادة التوازن العقدي لإرضاء طرفي عقد النقل البحري غير أنها تعرضت لانتقادات بسبب ميلها

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 251.
[2] هاني ديويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1993، ص 134.
[3] محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999، ص 361.
[4] زروالي سهام، النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، ع 05، 2017، ص 126
[5] أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، 1979، ص 26.

لصالح الناقل البحري نظرا لاتسام الغموض ببعض قواعدها[1]، وبعد ذلك ظهرت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي حاولت توفير حماية أكبر للشاحنين[2]، ثم اتفاقية روتردام لسنة 2008 التي جاءت لمواكبة التطورات الحديثة في مجال النقل البحري والتجارة الإلكترونية والنقل متعدد الوسائط[3]، رغم أنها لم تدخل حيز النفاذ إلى غاية اليوم، أما المشرع الجزائري فقد استلهم أحكام القانون البحري الجزائري من مختلف الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع[4].

تتجلى أهمية موضوع إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع في المكانة الحيوية التي يحتلها النقل البحري في التجارة الدولية باعتباره الوسيلة الأساسية لنقل البضائع بين الدول، الأمر الذي يجعل من عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية وأكثرها استعمالا، ويعد الشاحن طرفا أساسيا في هذا العقد، إذ تترتب عليه مجموعة من الالتزامات القانونية المتعلقة بتهيئة البضاعة وتسليمها وتقديم البيانات الصحيحة عنها، إضافة إلى الالتزامات المالية المرتبطة بأجرة النقل. كما تبرز أهمية الموضوع في أن الإخلال بهذه الالتزامات قد يؤدي إلى أضرار جسيمة تمس الناقل أو البضاعة أو الغير مما يستوجب تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن وبيان آثارها خاصة في ظل التطور الذي عرفه النقل البحري الحديث وظهور الحاويات والتجارة الإلكترونية وتزايد حجم المبادلات الدولية.

يثير موضوع إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع العديد من الإشكالات القانونية والعملية بالنظر إلى تعدد الالتزامات الواقعة على عاتق الشاحن وتنوع آثارها القانونية، وكذا ارتباطها الوثيق بسلامة عملية النقل البحري واستقرار المعاملات التجارية الدولية، فالشاحن لا يقتصر دوره على مجرد تسليم البضاعة للناقل، بل يلتزم كذلك بتهيئتها وإعدادها بصورة تتلاءم مع طبيعة النقل البحري، إضافة إلى تقديم البيانات الدقيقة المتعلقة بها وتحمل الالتزامات المالية الناشئة عن عقد النقل. ويترتب عن الإخلال بهذه الالتزامات قيام مسؤوليته القانونية وما ينجم عنها من تعويض للأضرار.

---

[1] انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن بموجب المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 07 أفريل 1964، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 29 الصادرة بتاريخ 07 أفريل 1964، غير أنّها لم تصادق على بروتوكولي تعديل هذه الاتفاقية، أولهما بروتوكول سنة 1968 المعروف ببروتوكول فيسبي، وثانيهما بروتوكول سنة 1979، وبالتالي بقيت أحكام اتفاقية بروكسل الأصلية لسنة 1924 هي المعتمدة في مجال النقل البحري للبضائع وسندات الشحن في التشريع الجزائري.

[2] جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدية للنشر، 1995، ص 15.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر (قواعد روتردام)، المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب القرار رقم 122/63 المؤرخ في 11 ديسمبر 2008.

[4] صدر القانون البحري الجزائري من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالمواد من 28 إلى 49 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر، ع 29 لسنة 1977.

نستخلص من هذه الدراسة مجموعة من الفرضيات من بينها الفرضية الأولى التي مفادها أن الشاحن يعد طرفا محوريا في عقد النقل البحري للبضائع، وأن المشرع ألقى على عاتقه مجموعة من الالتزامات القانونية التي تهدف إلى حماية البضاعة وضمان حسن تنفيذ عملية النقل البحري، كما تقوم الدراسة على فرضية ثانية تتمثل في أن إخلال الشاحن بهذه الالتزامات يؤدي إلى قيام مسؤوليته العقدية تجاه الناقل أو الغير متى ترتب عن ذلك ضرر. وتفترض الدراسة كذلك أن المشرع الجزائري قد تأثر إلى حد بعيد بالاتفاقيات الدولية خاصة قواعد بروكسل وهامبورغ وروتردام في تنظيمه لالتزامات الشاحن، غير أن هذا التنظيم لا يزال بحاجة إلى مزيد من التطوير لمواكبة المستجدات الحديثة في مجال النقل البحري.

من الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع مجموعة من الأسباب الذاتية والموضوعية. فمن الناحية الذاتية، يعود الاختيار إلى الرغبة الشخصية في دراسة مواضيع القانون البحري لما يتميز به من طابع دولي وأهمية اقتصادية وقانونية كبيرة، إضافة إلى الاهتمام بالعقود التجارية الدولية وما تثيره من إشكالات قانونية معقدة. أما من الناحية الموضوعية، فتتمثل أسباب اختيار الموضوع في الأهمية المتزايدة للنقل البحري في تنشيط التجارة الدولية، وكثرة النزاعات المرتبطة بمسؤولية الشاحن نتيجة الإخلال بالتزاماته فضلا عن التطورات الحديثة التي عرفها قطاع النقل البحري خاصة مع انتشار نظام الحاويات وظهور اتفاقيات دولية حديثة تسعى إلى توحيد القواعد المنظمة لهذا المجال.

حظي موضوع التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع باهتمام عدد من الباحثين والفقهاء، حيث تناولت العديد من الدراسات الجوانب القانونية المتعلقة بمسؤولية الشاحن والتزاماته تجاه الناقل.

ورغم أهمية هذه الدراسات، إلا أن معظمها ركز على جانب معين من التزامات الشاحن دون معالجة شاملة تجمع بين الالتزامات المتعلقة بالبضاعة والالتزامات المالية والمسؤولية القانونية الناشئة عن الإخلال بها، وهو ما تسعى هذه الدراسة إلى معالجته.

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم لالتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، من خلال بيان مختلف الالتزامات التي تقع على عاتقه سواء تعلق الأمر بتهيئة البضاعة وتغليفها ووضع العلامات عليها، أو تقديم البيانات المتعلقة بها وتسليمها للناقل وفق الشروط القانونية المقررة. كما تهدف الدراسة إلى إبراز الالتزامات المالية للشاحن خاصة ما تعلق بأجرة النقل البحري والضمانات المرتبطة بها.

وتسعى كذلك إلى تحليل مسؤولية الشاحن الناشئة عن الإخلال بالتزاماته القانونية، وبيان الآثار المترتبة عن ذلك في ضوء أحكام القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، لاسيما قواعد بروكسل وهامبورغ وروتردام. كما ترمي هذه الدراسة إلى الوقوف على مدى كفاية التنظيم القانوني الحالي في

حماية أطراف عقد النقل البحري وتحقيق التوازن بين مصالح الشاحن والناقل، مع محاولة تقديم بعض الاقتراحات التي قد تساهم في تطوير المنظومة القانونية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

واجهنا في هذه الدراسات جملة من الصعوبات لعل أبرزها قلة المراجع المتخصصة في موضوع التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع خاصة باللغة العربية، إضافة إلى تشعب موضوع النقل البحري وارتباطه بعدة جوانب قانونية وتقنية وتجارية دولية، كما شكل تعدد الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري مثل قواعد بروكسل وهامبورغ وروتردام صعوبة في محاولة المقارنة بين أحكامها وبيان مدى تأثيرها على التشريع الجزائري.

واعتمدنا في دراستنا على مجموعة من المناهج العلمية القانونية، وذلك قصد الإحاطة بمختلف جوانب التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع. فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال عرض مختلف النصوص القانونية المنظمة لالتزامات الشاحن في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال بيان الالتزامات المتعلقة بتهيئة البضاعة وتغليفها وتسليمها للناقل كما هو وارد في أحكام القانون البحري الجزائري، كما تم اعتماد المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الشاحن وآثار الإخلال بالتزاماته كتحليل الأحكام المتعلقة بتقديم البيانات غير الصحيحة عن البضاعة أو المسؤولية الناتجة عن شحن البضائع الخطرة دون إخطار الناقل بها.

إضافة إلى ذلك، تم توظيف المنهج المقارن من خلال مقارنة موقف المشرع الجزائري بموقف الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري خاصة قواعد بروكسل لسنة 1924، وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2008، وذلك لبيان أوجه التشابه والاختلاف في تنظيم إلتزامات الشاحن ومدى تأثر التشريع الجزائري بهذه الاتفاقي

ومن أجل الإحاطة بمختلف جوانب موضوع التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين:

- **الفصل الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع**
- **الفصل الثاني: مسؤولية الشاحن الناشئة عن الإخلال بالتزاماته**

ومن هنا تبرز الإشكالية الرئيسية للدراسة والمتمثلة في: **إلى أي مدى نجح المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري في تنظيم إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع وتحديد مسؤوليته القانونية الناشئة عن الإخلال بها؟**

الفصل الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

يُعد عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود التجارية التي تقوم عليها حركة المبادلات الاقتصادية الدولية، نظرًا لدوره الحيوي في ربط الأسواق وتسهيل انتقال السلع عبر مختلف الموانئ. ويتميز هذا العقد بخصوصية قانونية نابعة من طبيعة النشاط البحري وما يرافقه من مخاطر متعددة، الأمر الذي استدعى تدخل المشرّع الوطني والدولي لوضع إطار قانوني دقيق ينظم العلاقة بين أطرافه، وعلى رأسهم الشاحن والناقل.

ويُعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري، إذ لا يقتصر دوره على مجرد تسليم البضاعة للناقل، بل يتعداه إلى تحمل مجموعة من الالتزامات التي تسبق عملية النقل وترافقها وتؤثر فيها، سواء تعلق الأمر بالتزامات مرتبطة بطبيعة البضاعة وإعدادها وتغليفها وتقديم المعلومات المتعلقة بها، أو التزامات مالية تتمثل أساسًا في دفع أجرة النقل وما يتفرع عنها من التزامات إضافية. ويهدف هذا التنظيم القانوني إلى ضمان سلامة عملية النقل وتحقيق التوازن بين حقوق والتزامات كل من الشاحن والناقل.

وقد حرص المشرّع الجزائري من خلال القانون البحري، إلى جانب الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، على تحديد هذه الالتزامات بشكل يحد من النزاعات ويضمن حسن تنفيذ العقد، مع مراعاة التطور الذي عرفه قطاع النقل البحري، لاسيما مع ظهور أنظمة حديثة مثل النقل بالحاويات وتعدد الأطراف المتدخلة في العملية اللوجستية.

وانطلاقًا من هذا الإطار القانوني، تتجلى أهمية دراسة الأساس القانوني لالتزامات الشاحن في فهم مدى التزامه تجاه الناقل، وتحديد نطاق مسؤوليته في حالة الإخلال بهذه الالتزامات، وهو ما ينعكس مباشرة على استقرار المعاملات البحرية وضمان فعالية عقد النقل.

وعليه، سيتم التطرق في هذا الفصل إلى إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع من خلال مبحثين رئيسيين؛ حيث يُخصص المبحث الأول لدراسة الالتزامات المتعلقة بالبضاعة، من حيث إعدادها وتسليمها وتقديم البيانات المتعلقة بها، بينما يتناول المبحث الثاني الالتزامات المالية وإضافية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مع إبراز أهم القواعد المنظمة لأجرة النقل والالتزامات المرتبطة بها.

المبحث الأول: إلتزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة

يلزم الشاحن في عقد النقل البحري بمجموعة من الإلتزامات الأساسية لضمان سلامة نقل البضائع . تبدأ هذه الإلتزامات بتهيئة البضاعة من حيث التغليف المتين و الحزم المحكم، و وضع علامات مميزة لتسهيل تعرف عليها وحمايتها أثناء الرحلة .علاوة على جانب المادي، يلتزم الشاحن بتقديم بيانات صحيحة و دقيقة عن طبيعة البضاعة ووزنها وحجمها وحالتها، ويتحمل مسؤولية أي ضرر ناتج عن عدم صحتها (المطلب أول) .إضافة إلى ذلك، يجب عليه تسليم البضاعة للناقل في امكان و الزمان المتفق عليها، مع الإلتزام بإعلام الناقل بطبيعة البضائع الخطرة وإتخاذ التدابير الوقاية اللازمة لضمان سلامة الرحلة البحرية (المطلب الثاني)

المطلب الأول: إلتزام بتهيئة البضاعة و التعريف بها

يعتبر عقد النقل البحري من العقود التي تكتنفها مخاطر جسيمة نظرا لطبيعة البيئة البحرية وما تفرضه الرحلات الطويلة من تحديات مادية و مناخية .وإنطلاقا من مبدأ الحفاظ على سلامة الشحنة، فإن عملية تسليم البضاعة للناقل لا تعد مجرد إجراء مادي بسيط، بل هي إلتزام جوهري يقع على عاتق الشاحن، يهدف إلى ضمان وصول البضاعة إلى وجهتها النهائية لحالة مطابقة لما كانت عليه قبل الشحن .ولهذا يتجلى الإلتزام الأول و الأساسي في تهيئة البضاعة ووضع علامات عليها (الفرع الأول) وهو مايفرض على الشاحن ضرورة إعدادها و تحزيمها بشكل يتناسب مع طبيعة الرحلة البحرية ومدتها الزمنية، ووضع مجموعة دقيقة و مفصلة من العلامات الفارقة على الطرود أو الحاويات ولا يتوقف الأمر فقط عند التهيئة البضاعة، بل يلتزم الشاحن أيضا بتعريف البضاعة تعريفا دقيقا ووضع بيانات في وثيقة الشحن (الفرع الثاني) و التي تحدد طبيعة البضاعة وتمكن للناقل من التعامل معها .وعليه بناءا على هذا، فإن عملية نقل البضاعة لا يمكن أن تتم بصورة سليمة إلا بعد إستيفاء شروط التهيئة والتعريف، بإعتبارهما أساسا لضمان سلامة البضائع

الفرع الأول: إلتزام بتهيئة البضاعة للناقل

يعد هذا الإلتزام من الأهم الإلتزامات التي تلقى على عاتق الشاحن والذي لم يتم التطرق إليه بنوع من التفصيل في جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، بداية من معاهدة بروكسل[1] وكذلك قواعد هامبورغ[2]، وإنما يتم إستقراء هذا الإلتزام ضمن حالات التي تترتب عليها مسؤولية الشاحن.

إلا أن قواعد روتردام[3] قد تعرضت له في المادة 27 الفصل السابع المعنون بواجبات الشاحن إتجاه الناقل حيث نصت هذه المادة على أنه يجب على الشاحن تسليم البضائع للناقل مهيأ وجاهزة للنقل، مالم يتفق على ذلك في عقد النقل، وتسلم بحالة تكفل تحملها ظروف النقل البحرية، وأيضا تهيئتها بحالة تمنع الإضرار بممتلكات والأشخاص الموجودين على متن السفينة.[4]

وجاءت أيضا الفقرة 03 من نفس المادة عل أنه "..... عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في الحاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتنسيق وربط وتثبيث المحتويات في حاوية أو العربة أو فوقها على نحو الملائم و بعناية، وبحيث لا تسبب أذى لأشخاص أو الممتلكات". ووضحت لنا هذه المادة أنه في حالة نقل بالحاويات [5] يجب على الشاحن أن يعبئ البضاعة في العربة أو الحاوية ويجب تحزيمها وتستيفها وثثبتها بطريقة جيدة لكي لا تلحق الضرر بأشخاص و الممتلكات، وكذلك يجب تنظيف الحاوية أو العربة وتزويدها بوسائل التهوية حسب الحمولة التي يريدها أن تكون في الحاوية.

---

[1] المادة 04 من معاهدة بروكسل، " معاهدة بروكسل لعام 1924 المعروفة بقواعد هاغ" (hagyue hules) هي معاهدة دولية تم توقيعها في 25 أغسطس 1924 لتوحيد سندات الشحن البحري، وتحديد مسؤوليات الناقل البحري و الإلتزامات المترتبة عليه إتجاه الشاحنين، مع وضع قائمة بإعفاءات المسؤولية، مما أرسى أسس التنظيم القانوني للنقل البحري الدولي في ذلك الوقت ."

[2] المادة 12 من قواعد هامبورغ:" هي نظام قانوني دولي موعد تم إعتماده في 31 مارس 1978 تحت رعاية الأمم المتحدة (unicilral) يهدف إلى تحقيق توازن أكبر في عقود النقل البحري بين الناقلين وأصحاب البضائع"

[3] قواعد روتردام (Rotterdam Rules) هي إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعم 2008، وتهدف إلى تحديث و توحيد النظام القانوني للنقل البحري، تغطي النقل "من الباب إلى الباب" وتشمل المراحل البري السابق واللاحقة للرحلة البحرية، بهدف تغزيز كفاءة النقل.

[4] قرارية، قويدر، مسؤولية في العقد البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع، دون سنة، ص81.

[5] الحاوية: هي أداة نقل ذا طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى إستعمالها مرارا وتكرارا وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع من خلال واحدة أو أكثر من وسائل نقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها ،كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة.

– من خلال المواد التي تطرقنا إليهم في إتفاقية روتردام نجد بأن الشاحن ملزم بتغليف البضاعة وتهيئتها و تحزيمها ووضع علامات عليها حتى لا تشكل خطرا على الأشخاص أو البضائع الأخرى.

لهذا سنتطرق في الفرع لتوضيح هذين إلتزامين و هما إلتزام بالتغليف و التحزيم البضاعة و إلتزام بوضع علامة على البضاعة

أولا: إلتزام الشاحن بتغليف و تحزيم البضاعة[1]

إن عملية التغليف البضاعة وتحزيمها هي عملية فنية يقوم بها الشاحن حسب طبيعة البضاعة و هما حماية فعالة للحفاظ على سلامة الأشخاص و الممتلكات المنقولة.

و يجب التغليف البضاعة في "الصناديق" و يتم تغليفها بشكل يناسب طول الرحلة البحرية ،أي لفها بطريقة تحميها من المؤثرات الخارجية [2] كتقلبات المناخية، الرطوبة و حالات الإهتزاز أو التواصف داخل عنابر السفينة، وقد يختلف التغليف من بضاعة إلى أخرى حسب نوعها وطبيعة الرحلة و مدتها، وأيضا هناك بضاعة لا تغلف كالقطع الخشب و المكائن،[3] و التغليف المطلوب هو التغليف الذي يكون حرفيا لكي يقي البضائع من المخاطر النقل، فالتغليف ليس فقط للرحلة البحرية وإنما يسهل و يسرع عمليات المناولة.

كما أن التغليف يتشابه مع تحزيم البضاعة من ناحية الدور الذي يؤذيانه في حفاظ على سلامة البضائع أثناء الرحلة البحرية، حتى لا تثأثر بحركة السفينة و أعمال الشحن والتفريغ.

وأيضا المشرع الجزائري لم يميز بين عملية التغليف و التحزيم لذلك إستعمل نفس EMBALLAGE في المواد (752/أ، 758/ف2، 803)[4] للتحزيم و 953 للتغليف[5].

---

[1] عبد القادر العطير، د.بإسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجار البحرية، دراسة مقارنة، طبعة 01– الإصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 332.

[2] عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم، المرجع نفسه ، ص333.

[3] د. لطيف حبر الكوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، دار الثقافة، الأردن،2003،ص117.

[4] تنص المادة 752/ف.أ:[... إذا كان طبع وختم هذه العمليات واضحاوبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها].

– تنص المادة756 ف 2 ق.ب.ج على: [وإذا تم التسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في الوثيقة الشحن ما يشير إلى أنه غير علم بمحتواها].

– تنص المادة803 على : [ح– أخطاء الشاحن ولا سيما التحزيم أو التكييف أو التعليم البضائع].

[5] سامية عباس، إلتزام الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة للحصول على شهادة ماجستر، فرع العقود و المسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1 ، 2012،ص 23.

– علاوة على ذلك فإن التحزيم هو عملية إحاطة بضاعة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف وقد يكون فوق السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على السطح.

ثانيا: إلتزام بوضع علامات على البضاعة:

يلتزم الشاحن بعد إنهاءه لعملية التغليف و التحزيم البضاعة بالتعليم البضاعة وهي من أهم إلتزامات الواقعة على عاتقه و الهدف من هذا الإلتزام هو التعرف على البضاعة و التحقق من نوعها و هذا ما جاءت به المادة 752 من التقنين البحري من الأمر 76–80 حيث نصت على مايلي: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة مايجب أن تشمل عليه :

أ– علامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضاعة على الحالة المتقدمة فيها كتابة من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان الطبع والختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها...".

ونستخلص من هذه المادة انه يستوجب أن تكون علامات مطبوعة أو موضوعة [أي طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو الصناديق أو أي شيئ أخر ويجب أ، تكون هذه العلامات سهلة قراءة وواضحة.[1]

كما جاءت أيضا المادة755 فقرة ب منٌ . ب. ج على أنه يجوز للناقل أن يرفض التسجيل الشاحن على وثيقة الشحن إذا كان يشك في صحتها و يحق له الرفض في حالة لم تكن البضاعة مدعومة أو مختومة.[2]

وفيما يخص هذا الإلتزام لم يتطرق إليه المشرع الجزائري بشكل خاص، لكن جاء ضمن معاهدة بروكسل عام 1924 في المادة 03 البند " أ " فقد الزمن هذه معاهدة بأن يدون في سند الشحن علامات رئيسية واضحة ولازمة للتحقق من صحة البضائع طبقا لما يقدمه الشاحن كتابة، وهذه المادة تعتبر أكثر دقة وتفصيلا مقارنة بإتفاقية هامبورغ لعام 1978 والتي إكتفت في المادة 15 الفقرة 1 البند " أ " بضرورة ذكر الطبعية العامة للبضائع و العلامات الرئيسية للتعرف عليها فقط ضمت سندا الشحن.[3]

---

[1] عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم، المرجع نفسه ، ص320.

[2] المادة 755 فقرة " ب " من التقنين البحري:: " أ. يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على الوثيقة الشحن والتي تتعلق فيما يلي:

– علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدفوعة أو مختومة بشكل تبقى فيه بصفة عادية حتى نهاية الرحلة ".

[3] وسام نغير، إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق تخصص قانون البحري وميناءي، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2021،ص14.

إن هذه النصوص القانونية التي ذكرناها لم تحدد كيفية تعليم هذه البضاعة من طرف الشاحن وإنما ألزمته فقط بوضع علامات على البضاعة ولكن بشرط أن تكون مدعومة أو مختومة و غير قابلة للمحو و محكمة للوضع ودالة على كل المعلومات حول الوجهة النهائية[1] و بقاء قراءتها ميسورة حتى نهاية الرحلة .

وأيضا تفرض الشركات الملاحية عموما تحمل الطرود على واجهتين على الأقل وإن أمكنت ثلاث، داخل ذي غامق يحتوي على معلومات آتية:

- ميناء الوصول و التفريغ و العبور.
- علامة المرسل إليه أو المرسل.
- الرقم التسلسلي أو رقم الطرد داخل السلسلة.[2]

ويجب أن يعلم كل طرد بطلاء أو حبر زيتي ENCRE GRASSE بحروف صغيرة PETITS وطولها على الأقل 10 سم

وإن الهدف من القراءة الواضحة للكتابة الموضوعة على الطرود هو تسهيل عملية مناولة البضاعة من طرف المسليمن أو أعمال المناولة و هذه الكتابة هي عبارة عن بيانات إلزامية وبيانات إختيارية.

أ- البيانات الضرورية (إلزامية):

- الأبعاد 150 ملم X 100 ملم
- أسماء المرسل و المرسل إليه .
- العنوان الحقيقي لمكان التسليم
- رمزية البلدية ..... إلخ.

ب- البيانات الإختيارية :

- المخزون الذي جاءت منه البضاعة .
- إسم و معلومات خاصة عن الناقل.

---

[1] سامية عباس، المرجع السابق، ص24.

[2] المنصوص عليها في المادة 03 ثالثا (أ) إتفاقية بروكسل

– رقم هاتف المرسل إليه

– تاريخ التسليم .[1]

الفرع الثاني: الإلتزام بتعريف البضاعة

تعرضت لهذا الإلتزام المادة 03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924، إعتبرته من البيانات المعتادة في سند الشحن.[2]

ألزمت على الشاحن أن يمنح بيانا كتابيا متكون من العلامات الرئيسية الت تبرز أساسيات المميزة بالبضاعة عن غيرها من البضاعة المتاحة للتأكد من نوعية البضاعة قبل شحنها فيجب أن تكون هذه المعلومات مطبوعة وظاهرة للعيان على البضائع المتعلقة و غير المتعلقة على الصناديق لكي تسرع وتسهل مهمة القراءة إلى غاية وصول هذه البضاعة إلى وجهتها.[3]

بعد تهيئة البضاعة للنقل يلزم الشاحن بالتعريف بالبضاعة كتابة عن طريق التصريح كتابة في سند الشحن بالبيانات المتعلقة بالبضاعة و كميتها و شكلها وذلك لتسهيل عملية المناولة وتنفيذ عقد النقل البحري.

يتجلى إلتزام الشاحن بالتعريف بالبضاعة كتابة في الإلتزام بالتصريح الكتابي في سند الشحن، وكذلك غلتزامه بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة.[4]

وعلى الشاحن أن يوضح البيانات الفاصلة للبضائع كتابيا عند تسليمها للشاحن وهذا من أجل عدة مقايس تثمثل من حيث نوعها، وزنها وكيفية حزمها وكذلك من حيث العدد الطرود التي تشملها، وحالتها الظاهرة و غير ذلك من البيانات التي يطبقها الناقل أو ينص عليها القانون لتعيين ذاتية البضائع و تقيد هذه البيانات في سند الشحن.[5]

---

[1] سامية، عباس، المرجع السابق، ص 24

[2] معاهدة بروكسل، المادة 03، سنة 1924.

[3] قرارية قويدر، المرجع السابق، ص83.

[4] وسام نغير، المرجع السابق، ص 16.

[5] شريف محمد غنام، إلتزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتر دام لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، 2022، ص602.

وكذلك هذا الإلتزام بالبيانات تعرضت إليه إتفاقية هامبورغ لكن هذه الإتفاقية أضافت سجل النقل الإلكتروني أو أن اغفال أو عدم دقة واحدة أو أكثر من بيانات العقد لا يمس مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.[1]

– يقصد بتعريف الشاحن بالبضاعة وضع مايجب من العلامات و البيانات عليها، كما يلزم عليه تحرير وثائق بشأنها.[2]

– ومن هنا سنتطرق إلى أهم البيانات التي تكون في سند الشحن و الواجب التصريح بها.

الواجهة التي تمثل البضاعة المنقولة هي سند الشحن،بحيث يتداخل فيها و يصبح التصرف في البضائع بسند الشحن بالطريقة الصحيحة بها و هذا من أجل الحفاظ عليها وللتعرف عليها يشترط أن يذكر فيها مايلي:

– إسم المتعاقدين : مجهز السفينة و المستاجر.

– تحديد البضائع نوعها وزنها وحجمها وعلامتها وعدد طرودها.

– إسم السفينة وجنسيتها و حمولتها.

– شروط النقل من أجرة السفينة و محل السفر و المكان المقصود.

– تاريخ تسليم الوثيقة.

– عدد النسخ التي نظمها الربان.

– إمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله.[3]

نص المشرع في القانون البحري الجزائري في المادة 752 من التقنين البحري: يجب أن تتضمن وثيقة الشحن جملة مايجب أن تشمل عليه:

أ– العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة و ختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة وتحزيمها.

ب– كمية و وزن وعدد الطرود وهذا ما يقدم من طرف الشاحن وذلك حسب كل حالة.

---

[1] إتفاقية هامبورغ مادة 17.

[2] بلعيد سارة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة) مذكرة نيل شهادة الماستر في القانون، قانون الأعمال، جامعة البويرة، 2015–2016، ص 15.

[3] لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 106.

ج- الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة.

وكذلك يتضمن سند الشحن

- هوية الأطراف

- عناصر الرحلة

- أجرة الحمولة[1]

و هناك شروط يجب توفرها في سند الشحن و قد تثمثل في مايلي:

- ليتعرف الناقل على طبيعة وقيمة البضاعة يجب على الشاحن البيان قبل الشحن كي يقوم بإجراءات و تدابير لازمة.

- يكون ضمن هذا البيان طبيعة البضاعة و قيمتها مما على الناقل أن يتيح لها المكان الذي يناسبها داخل السفينة و المعاملة التي تستحقها.

- وعلى هذا البيان يكون في مدرج في سند الشحن لكي يحدد طبيعة البضاعة و قيمتها.[2]

المطلب الثاني: إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة ونقلها

يتحمل الشاحن إلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل من الإلتزامات الضرورية في إطار عقود النقل و لهذا على الشاحن مراعاة عدة معايير وتكون دقيقة من الجانب المادي أو الإجراء الشكلي و هذا إهتمت به تشريعات وطنية كي لا يكون هناك أي حظر قد يهدد سلامة البضائع المحملة و إلا قد تقع عليهم عدة مسؤوليات وهذا التدابير لازم لمناولتها و التقليل من الخطر المحتمل.

[1] عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدارسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، المجلد 2، العدد 2، الصادر في 1 مارس 2017، ص 164-168، تم إطلاع بتاريخ 8 ماي 2026 على الساعة، 21:14، متاح على الرابط:
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/6502

[2] وسام نغير، المرجع السابق، ص 19.

الفرع الأول: إلتزام الشاحن المتعلقة بتسليم البضاعة

يعتبر التسليم أهم إلتزام الشاحن يقع على عاتق الشاحن، لأن الإلتزامات الأخرى مساعدة لتنفيد التسليم بإعتباره الهدف النهائي و الأساسي، لهذا سنتطرق في هذا الفرع إلى تعريف التسليم البضاعة وأيضا الوقت و المكان إستلام البضاعة وأيضا إلى إعطاء المعلومات عن البضاعة ورصها داخل السفينة.

1- المقصود بالتسليم:

هو الحصول الناقل أو الشاحن أو المشرف أو غيرهم على البضائع و عليه إن تسليمها هو المقصود بالتسليم[1]. وأيضا هو العمل القانوني الذي يقوم به الشاحن من خلال وضع البضاعة تحت تصرف الناقل، ومن خلاله يصير الناقل مالك للبضاعة وتصبح المسؤولية على عاتق الناقل وليس الشاحن و أي أذى يلحق البضاعة وهي بحيازته توقع المسؤولية عليه، لأن الشاحن قد قام بجميع الإلتزامات الواقعة على عاتقه بأكمل وجه.[2]

2- إلتزام بإحترام أوقات و أماكن تسليم البضاعة للناقل:

إن أول خطوة في بدء تنفيذ عقد النقل هو إلتزام الشاحن تسليم بضاعته إلى الناقل، مع إحترام الأماكن و الأوقات المتفق عليها، لأن الإخلال بالمواعيد يؤدي إلى عرقلة التنفيذ عقد النقل وهذا يؤذي إلى إلحاق بضرر إلى الناقل من جراء تأخر إقلاع السفينة وإعاقة الحركة الملاحية.

يجب على الشاحن وضع البضائع تحت تصرف الربان ليتمكن من شحنها ويكون ذلك في الزمن والمكان المتفق عليه وذلك ما يعرف بشرط تحت الروافع[3]، يجب أن يأخذ الربان البضاعة من تحت الروافع.

ومن خلال هذا إن أمكن التسليم البضاعة يكون في ميناء الشحن و بالضبط يكون تحت الروافع التي ستشحن عليها.[4]

---

[1] لطيف جبر الكوماني، المرجع السابق،ص 207.

[2] وسام نغير، المرجع السابق، ص 23.

[3] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 283.

[4] تحدد الإشارة، أنه يتم شحن البضائع عن طريق رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة بأي وسيلة سواء بواسطة الرافعات السفينة، عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاداة الرصيف، أو بواسطة رفعات الميناء أو رفعات العائمة، أو بواسطة أنابيب و الخراطيم إذا كانت طبيعة البضاعة مواد سائلة كالنفط، أو عن طريق الصب عند شحن الحبوب، أو الدحرجة بالنسبة للشاحن المركبات، وكثير من الأحيان لا تستطيع السفينة بمحادة الرصيف لأسباب ما، فترسوا بمكان

وقد يتجلى إلتزام الشاحن من خلال إحضاره للبضاعة ووضعها تحت تصرف الناقل ويجب أن تكون في الميعاد والمكان المتفق عليه في عقد الناقل البحري، وفي حالة عدم تحديد الوقت و المكان التسليم في الاتفاق، يتم اللجوء إلى العرف السائد في الميناء الشاحن و هذا ما جاءت به المادة 772 من التقنين البحري : " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة يمنح تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها ".

و نستخلص من نص هذه المادة أنه يجب على الشاحن بإحضار البضاعة المتفق عليها في العقد إلى مكان التسليم في موعد المحذذ بدقة، حيث أي تأخير في هذه الخطوة يترتب عليه أضرار مادية يتحملها الناقل، وتبدأ عملية التسليم الفعلي بقيام الشاحن بتعبئة " إقرار الشحن " و هو مستند يتضمن كافة التفاصيل البضاعة (نوعها، كميتها، وزنها، وذاتيتها) وبناءا على هذا الإقرار، يمنح الناقل أو من ينوب عنه " إذن الشحن " للشاحن، وبموجب هذا الإذن يتم إيصال هذه البضاعة إلى الرصيف الميناء أو السفينة وفي وقت يسبق موعد الإقلاع المحدد، فعند إتمام التسليم يحصل الشاحن على " الإيصال المؤقت " يثبت إستلام الناقل للبضاعة، و من المهم ملاحظة أن هذا الإيصال هو مستند إجرائي يثبث واقعة التسليم المادي، و لا يغني عن " السند الشحن " الرسمي ولا يختلط به.[1]

يجب على الشاحن تقديم بيانات صحيحة عند تسليم البضاعة للناقل، ويتحمل الشاحن مسؤولية قانونية الكاملة عن دقة وصحة البيانات المتعلقة بالبضاعة التي يقدمها للشاحن وقت التسليم، لقد بينها في " سند الشحن " و في حال ترتب على عدم صحة هذه البيانات أي ضرر، يلتزم الشاحن بتعويض الناقل عن تلك الأضرار و لا يسقط حق الناقل في مطالبة الشاحن بهذا التعويض حتى لو تنازل عن " السند الشحن " للغير، كما أ، مطالبة الناقل بالتعويض لا تعفيه من مسؤولياته و إلتزاماته قانونية ناتجة عن عقد النقل إتجاه أي طرف آخر غير الشاحن، فإذا ثبث أن الشاحن قد تعمد في ذكر معلومات غير حقيقية في سند الشحن حول طبيعة

ماداخل المرفأ، في هذه الحالة يتم الإستعانة بالمواعين و الصناديق، مريم كريد، الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مجلة التشريع و الاقتصاد، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، المجلد 7، العدد 2، الصادر في 2018/12/26، ص 348-349، الإطلاع بتاريخ: 2026/05/6 على الساعة 12 ، متاح على الرابط:

https://w.w.w.asjp.cerist:DZ/en/areticle/70984.

[1] د. طالب حسن موسى، قانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2004، ص 126.

البضاعة أو قيمتها المادية، فإن الشاحن يعفى تماما من مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها ولكن شرط أن يثبت عدم صحة بيانات التي قدمها الشاحن.[1]

و الجدير بالذكر أن على الرغم من المحورية التي يمثلها إلتزام الشاحن بوضع البضائع تحت تصرف الناقل كخطوة أساسية لتنفيد العقد النقل البحري، إلا أننا نجد كلا من معاهدة بروكسل و قواعد هامبورغ قد اغفلتا عن تنظيمها بشكل مفصل و مباشر، وبدلا من ذلك، يستخلص هذا الإلتزام ضمنا عبر مفهوم المخالفة، وذلك بإستناد إلى النصوص المتعلقة بالمسؤولية الناقل، أو من خلال إستغلال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، والتي تختلف بدورها عن معاهد الأخرى.[2]

وعلى نهج المعاهدات الدولية السابقة، أكدت قواعد روتردام صراحت على هذا الإلتزام في المادة 27 منها، حيث أوجبت على الشاحن تسليم البضاعة للناقل بما يتوافق تماما مع الأوصاف و المواصفات المتفق عليها بين الطراف النتعاقدة و هو ذات التوجه الذي تبناه التقنين البحري في المادة 772 و التي نصت بوضوح على مسؤولية الشاحن في وضح البضاعة تحت تصرف الناقل، مع التقيد التام بالزمان و المكان المحددين في عقد النقل.[3]

وتجدر الإشارة أن مضمون هذا الإلتزام يتمحور في مرحلتين:

المرحلة الأولى: وتتمثل في أن يلتزم الشاحن بنقل البضاعة و وضعها على الرصيف في نقطة قريبة جدا من السفينة تحت رافعتها بحيث يسهل إلتقاطها، و تقع المسؤولية في هذه المرحلة على عاتق الشاحن، أما المرحلة الثانية: و تثمثل في أخذ الروافع السفينة للبضاعة ونقلها إلى العنابر و تأمين وضعها (تستيفها) بشكل سليم داخل السفينة، ففي هذه المرحلة تبدأ مهمة الناقل وتقع مسؤولية على عاتقه.[4]

[1] د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، سنة 2000، ص 318.

[2] شيهاب عينوبة، إلتزامات الشاحن على ضوء معاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستر في قانون الخاص، كلية الحقوق جامعة وهران، 2013، ص 34.

[3] شيهاب عينونة، المرجع نفسه، ص 35.

[4] وسام نغير، مرجع سابق، ص 26.

3- إلتزام الشاحن بإعطاء معلومات عن البضاعة و رصها داخل السفينة:

تعرف عملية رص البضائع في السفينة على أنها عملية يتم توزيعاه في العنابر السفينة أو سطحها متى كان ذلك جائزا بترتيب معين و بطريقة فنية لكي تضمن توازن السفينة وتجنبها للمخاطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، كما تضمن سلامة البضاعة المنقولة و عدم تعرضها للتلف و الخسارة.

ويقصد أيضا بعملية الرص البضائع على أنها عملية فنية يتم فيها ترتيب البضائع وتستيفها وتوزيعها على مختلف الأماكن المخصصة لإستقبالها داخل عنابر السفينة بطريقة نظامية، لمنعها من تصادم ببعضها البعض.[1]

بعد إنتهاء الشاحن من تسليم البضاعة، يلتزم بإعطاء تعليمات لازمة وخاصة بالشحن البضاعة لكي يستطيع الناقل من إتخاذ التدابير اللازمة لتلقي البضاعة حسب طبيعتها.[2]

وتختلف هذه التعليمات أو المعلومات بإختلاف نوع البضاعة و طبيعتها حيث نصت المادة 773 من ق. ب. ج على أن: " ....وإذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إن أمكن..." حيث وضحت لنا هذه المادة أنه يتوجب على الشاحن تزويد الناقل بكافة المعلومات و التعليمات الضرورية المتعلقة بالبضاعة و يلتزم أيضا بوضع علامات عليها واضحة ومكتوبة، وتبيان تعليمات خاصة بشحنها إذا كانت البضاعة متاحة لذلك.

وهذا ما يتماشى مع الحكم الذي أقره المشرع الدولي في إتفاقية روتردام (المادة 1/ 29) والتي ألزمت الشاحن بتزويد الناقل بمعلومات و التي تنص على مايلي:

1- تزويد الشاحن الناقل في الوقت المناسب فيما يخص البضائع من معلومات و تعليمات و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصادر آخرى وهي في حدود المعقول ،ضرورية:

أ- لمناولة البضائع و نقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك إحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ

---

[1] مريم كريد، الإلتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة افخوة منتوري، قسنطينة، المجلد أ، العدد 50، الصادر في سبتمبر 2018، ص 353، تم الإطلاع بتاريخ 8 مارس 2026 على الساعة 20:01 متاح على الرابط:httpsMLLscholar.googl.com .

[2] وسام نغير، المرجع السابق، ص 27.

ب- ولإمتثال الناقل ما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو إشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتزم، شريطة أن يبلغ الشاحن في الوقت المناسب بما يلزم من معلومات و تعليمات و مستندات.

كما تبنت نقس الإتفاقية " روتردام " نظاما قانونيا يمنح الشاحن بصفة أصلية صفة " الطرف المسيطر"[1] وهو صاحب الحق الأول في توجيه الناقلوإدارة مسار البضاعة، مالم يتم تنازل عن هذا الحق أو تعين شخص آخر لينوب عنه في ممارسة هذه الصلاحيات، فيقوم الناقل وفق لهذه الإتفاقية بإعطاء تعليمات وفقا لمواد 50 و55 منها.

كما تنص المادة 744 فقرة 2 من ق.ب.ج،[2] بإلزام الناقل بإخطار الشاحن في حال رغبته في تحميل البضائع على سطح السفينة ماعدا في حالة إذا كان هناك إتفاق مسبق بينهما بهذا الشأن، علما بأن مخالفة التعليمات الشاحن تضع الناقل تحت طائلة المسؤولية القانونية.

وعلى الرغم من القوانين البحرية والمعاهدات الدولية إلا أننا نجد أنهم لم يتطرقوا إلى ضرورة إلتزام الشاحن بتوفير الحرارة الملائمة للبضائع، لأن هناك بعض البضائع تفرض طبيعتها، يتم وضعها في درجة حرارة معينة أثناء شحنها على ظهر السفينة، وفي هذه الحالة يجب على الشاحن مراعاة الشروط التي يتم إدراجها في سند الشحن و هذه الشروط هي " كيفية رص هذه البضاعة، ترتيبها مع مراعاة هذه الشروط الشاحن هو الذي يتحمل الأضرار التي لحقت بالبضاعة و الناقل يعفى تماما من المسؤولية ،[3] وأيضا يعفى من أضرار التي تلحق بالحيونات لأن تختلف طبيعة نقلها بالنسبة للبضائع، لأن الحيونات بطبيعتها تحتاج إلى عناية خاصة لأنها تتحرك، فالشاحن هو ملزم بالعناية بها لتجنب المخاطر نقلها، لذلك ناقل لا يتحمل مسؤولية أضرار التي تلحقها، وكذلك تقع المسؤولية على الشاحن في حالة عدم تقديم الناقل المعلومات حول شحن البضاعة التي تتواجد داخل الحاوية،[4] فإن الناقل لا يقوم بتغيير ترتيب البضاعة داخل الحاويات إعتبارا منه بان بيانات تم تقييد في سند الشحن[5] وهو على إطلاع بها.

---

[1] الطرف المسيطر: يعني الشخص الذي يحق له ممارسة حق السيطرة.

[2] أنظر إلى المادة 774 فقرة 2 من قانون البحري الجزائري.

[3] شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 32.

[4] وسام نغير، المرجع السابق، ص 29.

[5] أنظر المواد:

- المادة 03 من معاهدة بروكسل
- المادة 15 من إتفاقية هامبورغ
- المادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام

الفرع الثاني: إلتزام بالشحن والتفريغ وإخطار عن بضائع خطرة[1]

لا يبرم عقد الشحن والتفريغ إلا إذا كان هناك عقد نقل بحري فمن خلاله تمر البضائع بعدة مراحل، حيث يتلقى الناقل البضاعة من الشاحن فتشحن على متن السفينة في ميناء الشحن وتنقل إلى ميناء الوصول.

أولا: إلتزام بالشحن والتفريغ

عملية الشحن و التفريغ تعتبر من المراحل الأساسية التي تكون أثناء عملية نقل البضاعة مهما كان نوعها أو حجمها و لديها مراحل و متطلبات أساسية وجب إتباعها و هذا ما سنتطرق إليه

1- المقصود بالشحن والتفريغ

يقصد بالشحن تحميل البضائع من رصيف الميناء إلى متن السفينة، أما التفريغ نقصد به إخراج البضائع من السفينة وتكون هذه العمليات بحسب طبيعة البضائع وهذا بإستعمال الروافع، وهذه العملية تتم من طرف الشاحن هو من يتولاها و المرسل إليه هو من يقوم بتفريغ البضائع، وهذه القاعدة ليس لها علاقة بالنظام العام لذلك يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضاعة تحت الروافع وفي هذه الحالة يقوم الشاحن بوضع البضاعة على الرصيف بالقرب من السفينة و تحت روافعها، ويقوم الناقل بشحنها إلى ظهر السفينة وهذا واجب عليه.

كما يستطيع تولي عملية الشحن والتفريغ على عاتق مقاول الشحن والتفريغ ليس بالضرورة أن يكون على عاتق الشاحن أو الناقل فيستطيع مقاول إستحقاق الشاحن أو الناقل.

وحتى لا تستغرق السفينة وقت كبير الإنتظار الإنتهاء من عمليات الشحن و التفريغ يستطيع أن يتولى الربان التعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ بصفة وكيلا عن الشاحن الذي يتحمل عديد من المخاطر التي تكون بسب هذه العملية.[2]

---

[1] تعريف البضائع الخطرة: هي مواد أو منتجات ذات خصائص كيميائية أو فيزيائية أو إشعاعية، تشكل خطرا على الصحة، السلامة، الممتلكات، أو البيئة أثناء نقلها أو تخزينها و تصنف بناءا على تركيبها إلى 9 فئات دولية تشمل المتفجرات، الغازات، السوائل، و المواد الصلبة القابلة للإشتعال ومواد المشعة.

[2] الدكتور وهيب الأسر، القانون البحري السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص 183.

2- عملية الشحن

الشحن هو عملية مادية تعني وضع البضاعة على ظهر السفينة بعد تسليمها من الناقل أو ممثله القانوني (مقاول الشحن والتفريغ) وهذا يكون من أجل التكفل بها ونقلها بعناية تامة، وكذلك كلما زادت حمولة السفينة تضاعف وزنها، وهنا تكون عملية الشحن البحري تتميز بضخامة حجم الوسائط النقل المستخدمة من بواخر وسفن هذا ما يعكس الإمكانيات الضخمة في تحميل مختلف الأوزان والأحجام، كما أن تطور صناعة السفن والمنشآت المينائية أدت إلى ظهور صور مختلفة لعمليات الشحن حجم ونوع البضاعة.

وأدى ذلك إلى ظهور شركات دولية خاصة بعتاد متطور وعملاق للشحن وتفريغ البضائع تعمل بقدرة وكفاءة عاليين، حيث سابقا كانت هذه العمليات التي تثمثل في الشحن و التفريغ تتطلب جهدا ووقتا طويلين يؤدي إلى بقاء السفن مدة طويلة في الموانئ حيث تكلف أصحابها نفقات باهضة وغالية الثمن وخسائر جسيمة، أما في وقتنا هذا أصبح الأمر عكس تماما مع ظهور هذا النوع من الشركات وبما وفرته من كفاءة وجودة عاليين للجانب البشري والمادي أصبحة عمليتي الشحن والتفريغ في وقت أقصر من قبل، مما قلل من ظاهرة السفن الراسية في الموانئ لعدة أيام.

وتمر عملية الشحن عبر عدة مراحل وهي:

1- مرحلة تحضير البضاعة.

2- مرحلة نقل البضاعة و المستودعات إلى ميناء الشحن.

3- مرحلة إتمام المعاملات القانونية والجمركية.

4- مرحلة تحميل الشحنة على ظهر السفينة.

والبضاعة قبل نقلها يجب أن تحضر وبعدها نقلها وتجميعها في مستودعات وتغلف وتنقل لميناء الشحن، وكما يوجد نظام هو معمول به حاليا سمي بنظام الحاويات حيث تجمع البضائع في حاويات حماية لها من التلف والهلاك والإنزلاق.

فسمي هذا النظام بمصدر حماية وأمان للمصدر رغم أنه أكثر تكلفة وأكثر سرعة.

وبعد ذلك تأتي مرحلة التخليص الجمركي في ميناء الشحن وهذا حسب نوع البضاعة وماتطلبه السلطات الجمارك من مراقبة حيث يقدم الشاحن قبل شحن البضاعة

1- بيان الشحن مستوفي للشروط القانونية التي يتطلبها القانون البحري الجزائري.

2- إذن بالشحن لوضع البضاعة على ظهر السفينة.

3- إيصال مؤقت بالبضاعة المشحونة، وتجمع هذه الأوراق في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح، حيث يستبدل سند الشحن بالإيصال المؤقت.

وبعد هذا تاتي مرحلة شحن البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة بواسطة معدات خاصة حسب نوع البضاعة وطريقة تغليفها وحساسيتها، وقد يقوم بها المقاول الشحن والتفريغ بواسطة عماله ومعداته.[1]

3- عملية التفريغ

عملية فك البضاعة تعتبر عملية مادية من طرف الناقل أو مقاول التفريغ والشحن، بمجرد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، فهي تسبق عملية التفريغ، حيث يتم تفكيك البضاعة، وإخراجها من عنابر السفينة وتعتبر عملية فك البضائع للتفريغ والثانية تتم في ميناء الشحن أو التحميل كما أن الغاية من فك البضائع ليس الحفاظ على توازن السفينة كما هو في عملية الرص و التستيف بل الحفاظ على سلامة السفينة حيث هذه العملية تتطلب خريطة لشحن البضاعة داخل عنابر السفينة بطريقة متوازنة ودقيقة حفاظا على توازنها وسلامة بضائعها. على عكس عملية التفريغ تكون بدون تخطيط وبشكل عادي بل يراعي هذه العملية الحفاظ على سلامة البضاعة و السفينة وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري[2]، و المادة 03، من معاهدة بروكسل لعام 1924، [3] على أن الإلتزام يقع على عاتق الناقل أو من يمثله.

ويعتبر هذا الإلتزام مادي يقع على عاتق الناقل أو مقاول الشحن والتفريغ إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية بواسطة معداته و عماله أي لحساب من يقع عليه الإلتزام بالتفريغ و هذا لا يضع من الاتفاق على تحميل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ، وإذا كان الإلتزام يقع على عاتق الناقل فلا يمكن له وضع شروط نخالف هذا الإلتزام خاصة منها شروط تحديد أو الإعفاء من المسؤولية.

---

[1] مريم كريد، المرجع السابق، ص 395

[2] تنص المادة 780 من القانون البحري الجزائري " على أن الناقل ملتزم بتفريغ البضائع بنفس العناية المطبقة عند التحميل فور وصول السفينة لميناء الواجهة، مع مرعاة الأعراف المحلية للميناء ويعتبر هذا إلتزاما جوهريا يقع على عاتق الناقل ويكون أي شرط يعفي الناقل من التفريغ باطلا ".

[3] معاهدة بروكسل، مادة 03.

ويتم إثبات عملية التفريغ بكل الطرق لأنها عملية مادية محصنة فهي بذلك تختلف عن عملية التسليم، الذي يعد عملية قانونية بمقتضاها وضع البضائع تخت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن الفعلي.

وقد يكون التفريغ تلقائيا وذلك بإدراج شرط في سند الشحن وهو شرط التفريغ التلقائي ويكون في حالة تأخر المرسل إليه بإستلام البضاعة، فيقوم مقاول الشحن والتفريغ لحساب المرسل إليه وعلى نفقته ومسؤولية لتفريغ البضاعة[1].

4- الإلتزام بالتعبئة و التغليف:

طبقا للوائح الدولية المنظمة لعملية نقل البضائع الخطرة [2] يجب على الشاحن أن يلزم بعدة شروط ومنها التغليف، والتحزيم حتى تكون مناوبة البضاعة الخطرة بطريقة صحيحة لتفادي الأضرار التي تصيب الأشخاص والبضائع والسفينة.

يلزم هذا الإلتزام [3] على الشاحن تعبئة البضاعة الخطرة في عبوات ذات نوعية جيدة ومحكمة الإغلاق بحيث لا يمكن كسرها وقطعها وتسرب المواد أثناء عملية النقل

5- إلتزام بوضع العلامات و الرموز عن البضاعة الخطرة:

ويكون هذا الإلتزام على عاتق الشاحن بوضع العلامات على البضاعة الخطرة عن طريق وصفها وصفا دقيقا، ووضع البطاقات عليها لتعريف بطبيعة الخطر بصورة واضحة ومفصلة، بحيث يلزم لكل بضاعة أن تكون متكونة من أربعة حروف، لكي يتم تبيان نوع البضاعة هل هي سائلة أو صلبة أو غازيةوإذا كانت متفجرة أو مشتعلة.

نص التقنيين البحري على هذا الإلتزام في المواد 753، 778 فقرة 2 التي تقر إلزام الشاحن بوضع بيانات و الرموز على البضاعة وتهيئتها للنقل وفقا للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال.

---

[1] مريم كريد، مرجع سابق، ص 399.

[2] أنظر، اللائحة التنظيمية النموذجية توصيات نقل البضائع الخطرة، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنفتحة السابعة عشر، الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2011، ص 23 -32.

[3] المادة 801-1 من الأمر رقم 76-80 ق. ب. ج.

وهو نفس الحكم إتخذت به قواعد روتردام في المادة 15 فقرة 2 من المادة 27 فقرة 2، وكذلك قواعد هامبورغ في المادة 13 فقرة 1. على غرار إتفاقية بروكسل التي لم تنص على هذا الإلتزام بشكل واضح.[1]

ثانيا: إلتزام الشاحن بالإخطار عن البضعة الخطرة

على الشاحن أن يقوم بتنبيه الناقل عن البضاعة الخطرة عن طريق إتباعه عدة إجراءات قانونية متعلقة بنقلها مع مراعاة القواعد القانونية الدولية التي تخص هذا المجال. وهذا ماسنتطرق إليه.

1- الإجراءات الواجب على الشاحن إتباعها عند نقل المواد الخطرة

البضائع الخطرة، ليست خطيرة بطبيعتها المادية أو الفيزيائية، إنما يمكن أن تشكل خطورة نتيجة الظروف الغير ملائمة التي تحصل عند نقلها، فهذه الظروف يمكن لها أن تؤدي إلى تأخير النقل أو خضوع البضاعة إلى الحجز أو إصدار أوامر قضائية بوضع اليد عليها، فكل هذه المؤشرات تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية، ومن ثم تكون متساوية من حيث الدرجة مع البضائع الخطرة إستنادا إلى طبيعتها وخواصها ولضمان النقل وتسليم هذه البضائع يتوجب على الشاحن إتباع إجراءات التالية:

أ- إلتزام الشاحن بإخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضائع

يلتزم الشاحن بضرورة إخطار الناقل بصفة الخطرة للبضائع في الوقت المناسب قبل تسليمها الناقل، كالبضائع الخطرة القابلة للإشتعال أو المتفجرة، وهذه تتطلب إجراءات من أجل عملية نقلها وتكون لها تدابير إحترازية خاصة، وفي المقابل الناقل يجوز له ان يعلم بالبضائع خطرة قد ثم شحنها دون علمه أن يتخلص منها، ولا يترتب عليه أي إلتزام في مواجهة الشاحن.

ومن خلال مانصت عليه المواد 773-778 من التقنيين البحري وكذلك المادة 13 فقرة 2 و4 من قواعد هامبورغ و المادة 15 و32 فقرة 1 من قواعد روتردام إضافة إلى المادة 4 فقرة 4، والمادة 6 من إتفاقية بروكسل أنه كل من نصوص التقنين البحري و الإتفاقيات الدولية ألحت على واجب الشاحن بالأخطار عن طبيعة المواد الخطرة قبل تسليمها للشاحن.[2]

[1] وسام نغير، المرجع السابق، ص 33.

[2] وسام نغير، مرجع نفسه ، ص 32.

2- القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة السائبة:

يعتبر القانون بمثابة التشريع نفسه والأساسي المنظم لعمليات الشحن بالجملة للبضائع السائبة ويتكون من جزئين:

جزء الأول: يحتوي على مجموعة من القواعد الإلزامية التطبيق على جميع السفن الحاملة للبضائع الخطرة السائبة وذلك ما تم تحديده في إتفاقية سوسلان.

جزء الثاني: جاء عبارة عن توصيات فقط.[1]

3- موقف المشرع الجزائري من نقل البضاعة الخطرة:

أشار المشرع الجزائري لمسألة نقل البضاعة الخطرة من خلال نص المادة 801-1 من التقنيين البحري التي تنص على: " يخضع نقل البضائع الخطرة بحرا للقواعد البحرية المحددة في هذا المجال كما نجد بعض المراسيم.[2] إهتمت هي الأخرى تنظيم عملية نقل هذا النوع من البضاعة.

المبحث الثاني: الإلتزامات المالية والإضافية للشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

يُعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود التجارية ذات الأهمية البالغة في تنشيط المبادلات الدولية، إذ يربط بين عدة أطراف يسعى كل منها إلى تحقيق مصالحه في إطار من التوازن القانوني الذي تنظمه القواعد التشريعية والاتفاقيات الدولية. ويحتل الشاحن مركزًا أساسيًا في هذا العقد، باعتباره الطرف الذي يبادر بإبرامه ويلتزم بجملة من الالتزامات، لعل أبرزها الالتزامات ذات الطابع المالي التي تشكل المقابل الأساسي لقيام الناقل بتنفيذ عملية النقل.

ولا تقتصر التزامات الشاحن على مجرد دفع أجرة النقل، بل تمتد لتشمل مجموعة من الالتزامات الأخرى التي تساهم في ضمان حسن تنفيذ العقد وسلامة عملية الشحن، سواء تعلق الأمر بالالتزامات المرتبطة بتجهيز البضاعة، أو تقديم البيانات والمعلومات اللازمة، أو التعاون مع الناقل أثناء مختلف مراحل النقل. ومن ثم، فإن دراسة هذه الالتزامات تكتسي أهمية بالغة لفهم طبيعة العلاقة القانونية بين الشاحن والناقل، وتحديد مسؤولية كل طرف في حالة الإخلال بها.

---

[1] وسام نغير، مرجع نفسه، ص 35.

[2] مرسوم التنفيذي رقم 03-252.

- - مرسوم التنفيذي رقم 08-327 أكتوبر 2008،يتضمن ربابية السفن التي تحمل على متنها بضاعة خطرة سامة أو ملونة بإخطار عن وقوع أي حادث في البحر ، ج ر، عدد 61 صادر بتاريخ 2 نوفمبر 2008.

وعليه، سيتم التطرق في هذا المبحث إلى الإلتزامات المالية للشاحن وكذا التزاماته المرتبطة باتفاقية النقل البحري، وذلك من خلال تقسيمه إلى مطلبين: يتناول المطلب الأول التزام الشاحن بدفع أجرة النقل وأساسياتها، بينما يُخصص المطلب الثاني لدراسة الالتزامات الإضافية للشاحن التي تساهم في تسهيل عملية الشحن وضمان تنفيذ العقد في أفضل الظروف.

المطلب الأول: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل وأساسياتها

يُعد التزام الشاحن بدفع أجرة النقل من أهم الالتزامات المالية التي يرتبها عقد النقل البحري للبضائع، إذ تمثل هذه الأجرة المقابل الذي يحصل عليه الناقل نظير قيامه بتنفيذ عملية النقل وما يرتبط بها من خدمات. ويكتسي هذا الالتزام طابعًا جوهريًا، حيث لا يمكن تصور قيام عقد النقل دون وجود مقابل مالي، مما يجعله من العناصر الأساسية التي يقوم عليها التوازن العقدي بين طرفي العقد.

وتتحدد أجرة النقل وفقًا لما يتفق عليه الطرفان، وقد تتأثر بعدة عوامل، من بينها طبيعة البضاعة، مسافة النقل، وظروف الرحلة البحرية. كما أن هذه الأجرة لا تبقى ثابتة في جميع الحالات، بل قد تتأثر ببعض الحوادث البحرية التي تعترض تنفيذ العقد، الأمر الذي يطرح إشكالية مدى استحقاقها أو سقوطها، فضلًا عن الضمانات التي تكفل للناقل الحصول عليها.

وعليه، سيتم تناول هذا المطلب من خلال فرعين: يُخصص الأول لبيان مضمون أجرة النقل وأساسياتها، بينما يُعالج الثاني أثر الحوادث البحرية على الأجرة وضمانات الوفاء بها.

الفرع الأول: مضمون أجرة النقل وأساسياتها

تُعرف أجرة النقل البحري بأنها المقابل المالي الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل نظير نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وفقًا للشروط المتفق عليها في عقد النقل أو سند الشحن. وتُعد هذه الأجرة من العناصر الجوهرية في العقد، حيث لا ينعقد بدونه، لما لها من دور في تحقيق التوازن بين التزامات الطرفين.

أولا: تعريف الأجرة

نصّ المشرّع الجزائري في المادة 738 من القانون البحري على التزام الشاحن بدفع أجرة النقل، حيث جاء فيها:

"يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة[1] ".

ويُلاحظ أن التشريعات الوطنية، إلى جانب معظم الاتفاقيات الدولية، لم تتضمن تعريفًا دقيقًا وصريحًا لأجرة النقل البحري، باستثناء بعض الإشارات المحدودة في نصوص خاصة. فقد عرّفت قواعد روتردام هذه الأجرة بأنها المقابل المالي الذي يستحقه الناقل لقاء قيامه بنقل البضائع بموجب عقد النقل، كما تطرقت إلى بعض صورها، مثل الأجرة المدفوعة مسبقًا[2] .

أما على مستوى الفقه القانوني، فقد اتجه إلى وضع تعريف عام للأجرة، باعتبارها كل مبلغ مالي يُدفع مقابل استخدام السفينة في نقل البضائع. كما تُفهم أيضًا على أنها مصطلح شامل يشمل كل المبالغ المالية المستحقة بمناسبة إبرام وتنفيذ عقود النقل البحري. [3]

وبناءً على ذلك، يمكن اعتبار أجرة النقل البحري المقابل الأساسي الذي يلتزم الشاحن بأدائه للناقل، وهي عنصر جوهري في عقد النقل البحري، إذ تُشكّل أساس العلاقة التعاقدية بين الطرفين، وتتحدد قيمتها تبعًا لطبيعة البضاعة، وظروف النقل، وشروط الاتفاق المبرم بينهما.

ثانيا: أساس تحديد الأجرة

يندر أن تثور مشكلة بخصوص أجرة النقل، لأن تحديدها يكون عادة منظما في لوائح الناقل و بنوده.

ينص القانون البحري في المادة 757/1 على أنه تترتب على الشاحن أجرة الشحن الحمولة و التي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.[4]

المحددة على أساس اقتصادي، الذي يستهدف تحقيق أحسن مردود للسفن، ومع ذلك فالناقل عضو في الندوة البحرية و ملزم باحترام التسعيرة المحددة من طرفها، غير أنها لا تكون نافذة في حق الشاحنين إلا إذا أدرجت في تسعيرة الناقل[5].

مبدئيا، يحدد مبلغ أجرة النقل اليوم من دون قيد، من قبل الأطراف، أما عمليا ، فبتسعيرة الناقل

---

[1] المادة 738 من الأمر رقم 76-80 ق.ب.ج .

[2] قواعد روتردام لسنة 2008، المادة 28/1.

[3] مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة، 1992، ص 221.

[4] نفس المعنى ورد في المادة 42 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1070 الصادر في 31/12/1966

[5] مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 225

يتأثر سعر الأجرة القاعدي بتكاليف تكميلية هي:

الرسم الأكثر شهرة المعروف قديما باسم chapeau du capitaine (وهبة الربان) وهي رسم مطبق في كل بحار العالم، ويعتبر أجرا مستحقا للربان مقابل الاعتناء بالبضاعة والمحافظة عليها.

أما في الوقت الحاضر، فالتكاليف الأكثر أهمية هي:

عامل مطابقة أو ضبط الأجرة ، عند ارتفاع أسعار وقود السفينة

عامل ضبط العملة الذي يهدف إلى الأخذ في الحسبان تغيرات الدولار، لأن أجرة النقل تحدد في أغلب الأحيان بالدولار.[1]

يحدد سعر الأجرة حسب قانون العرض والطلب، مادام طلب نقل البضائع بحرا إلى الجزائر كبيرا والعرض مسيطر عليه من طرف سفن أجنبية يرجع إليها تقرير السعر، ذلك لأن للسفن الوطنية مشاركة ضعيفة في تغطية التجارة الخارجية للبلاد، التي لا تتجاوز ثلثي %، مع الملاحظة بأن السعر نحو الجزائر أعلى بـ 25 إلى 40% بالنسبة للبلدان المجاورة.[2]

وقد جرت العادة على تقدير الأجرة، على أساس الحجم أو الطن الحجمي للبضاعة (مبلغ معين عن كل طن متري)،[3] وتحدد على أساس البرميل بالنسبة للسوائل.

" كما تحدد على أساس عدد وحدات البضاعة المشحونة كالسيارات، أو على أساس القيمة، فيما يخص نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية ".[4]

تحسب، في الأصل، على أساس كمية البضاعة الواردة في وثيقة الشحن، بيد أنه في الغالب يشترط تحديدها حسب كمية البضاعة أو وزنها في ميناء التفريغ.

إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب المبلغ أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحمولة.[5]

---

[1] مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع نفسه، ص 225.

[2] عبد العزيز سعد، *قانون النقل البحري في التشريع الجزائري*، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 215.

[3] طن متري يساوي 2.83 م.

[4] مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 226

[5] المادة 657 من القانون البحري الجزائري.

فلا مانع إذا من الاتفاق على أن تكون محددة حسب مقدار البضاعة عند الشحن أو بمقدارها عند الوصول أي في ميناء الوصول، وإن لم يكن بين الطرفين اتفاق خاص، يرجع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن،[1] وإذا لم يوجد عرف، تحدد من قبل المحكمة بما يساوي أجر المثل.[2]

إن العوامل المكونة للأجرة [3] في الغالب معقدة وخاضعة لخصائص الشيء المنقول و قيمته ... الخ

إن تعريفة النقل في الخطوط الملاحية المنتظمة مؤسسة جزئيا على ثم من النقل وعلى القيمة الضريبية للبضاعة.

ثالثا : طرق تسعير الأجرة

تختلف هذه الطرق بحسب تعلقها بخط ملاحي منتظم أو بسفينة جوالة أو بحاوية، ففي النقل عبر الخط الملاحي المنتظم، تضاف إلى الأجرة القاعدية الأعباء الزائدة التقنية المرتبطة بخصائص البضاعة، تدعى أعباء تجارية ظرفية متأتية من وضع السوق العالمي.

أما بخصوص السفن الجوالة، فإن تعريفة أسعار الأجرة تخضع بالخصوص، لقاعدة العرض والطلب، مع بعض المتغيرات المرتبطة بنوع السفينة وحجم البضاعة المزمع نقلها وقرب أو بعد الميناء المسافة واستهلاك الوقود ووتيرة العمليات.

ويلاحظ بأن نسبة سعر الأجرة في الخط الملاحي المنتظم أكثر استقرارا منها في السفن الجوالة،[4] مع العلم أن الحيوانات الحية يتم حسابها بالوحدة.

ويقدر السعر، في الأصل، بالنسبة لأجرة الحاويات، حسب الحجم الداخلي للحاوية، أحيانا حسب الحجم الأدنى 25م وأحيانا حسب الحجم الإجمالي الخارجي للحاوية 33م، غير أن المنافسة أدت إلى الأخذ في الحساب القيمة الضريبية للشيء المنقول قبل اعتماد تعريفة FAK.

---

[1] على جمال الدين عوض، الوجيز في القانون البحري الجزء الأول، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1956، ص 297.

[2] هشام فرعون، *القانون البحري*، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 196.

[3] ركزت قواعد روتردام على باقي الالتزامات و أهملت الالتزام الرئيس له و هو الأجرة، وكان عليها، باعتبارها أحدث اتفاقية، أن تتلاقي النقائص الملاحظة في النصوص الدولية السابقة وتشهر مثلا إلى العناصر المكونة للأجرة ، تمييزا لها عن مختلف الأعباء المالية الأخرى

[4] عبد العزيز سعد، المرجع السابق، ص 214.

يشار في هذا المجال، إلى أن تحديد أجرة النقل في ظل نظام النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على عالم النقل البحري، يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب مع تحديد أجرة النقل للحاويات حسب فئاتها أي فئة عشرين أو أربعين قدما،[1] وكذا حسب حجم و وزن البضاعة في كل منها ونوعها و طول مسافة الرحلة الكلية، التي تقطعها بين المصدر والمستورد، و قد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات و نوع السفن التي تنقلها، ويتقاضى بموجبها مبلغا ثابتا عن كل حاوية، دون النظر إلى محتوياتها ومثل هذه التسعيرة ضارة بالدول النامية لأن صادراتها عادة تكون منخفضة القيمة، و كذا نوع السفن التي تنقلها.[2]

وسواء تعلق الأمر بالأجرة الاتفاقية أو أجرة الحاويات، توجد أعباء تقنية وأعباء تجارية تسمى أعباء إضافية، تطبق على الأجرة القاعدية وتشكل تكاليف زائدة على البضاعة:

1- الأعباء التقنية:

مرتبطة مباشرة بطبيعة البضاعة، وأساسها العناية الخاصة التي تتطلبها البضاعة أو عدم تلاؤمها مع بضاعة أخرى، إذ تتطلب رصا خاصا أو منعا لشحن مواد أخرى؛

تحدد في الغالب من طرف المجهزين أو من المؤسسات المينائية، وتبرر المطالبة بها بالنسبة للمواد الخطرة، باستحالة رص بضائع أخرى مع البضاعة المنقولة، أما من جانب المؤسسة

المينائية، فتبرر بالمناولة أثناء الشحن أو تفريغ البضاعة.

يمكن ذكر بعضا من هذه الأعباء الناجمة:

- عن المواد الخطرة
- عن المواد القابلة للتلف
- عن الوزن الزاج
- عن البضاعة خارج الحجم
- عن استحالة وضع حاوية من فوق

[1] القدم يساوي 30.40 سنتمتر.

[2] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، *المرجع السابق*، ص 266.

– عن أطوال زائدة (طول، عرض، ارتفاع)

2– الأعباء التجارية أو الأعباء الظرفية :

وهي مؤقتة، في أعقاب أحداث اقتصادية مفاجئة (أزمة البترول عام 1973 مثلا)، أو تغير كبير في سعر النقد:

أعباء زائدة نقدية ما بين فترة شحن البضاعة و بين وقت دفع الأجرة المستحقة عند الوصول، يمكن أن تمر فترة قد تزيد عن 30 يوما، وقد تصل الزيادة بنسبة ما بين 4 و 8 % من قيمة الأجرة.

– أعباء زائدة عن المحروقات : من أجل تعويض ارتفاع أسعار الوقود ما بين فترة تحديد الأجرة و بين فترة الدفع.

تجب الإشارة إلى أن سعر الوقود يمثل ما بين 25 إلى 30% من سعر استغلال السفينة وتقدر حسب المسافة المقطوعة من السفينة بعض المجهزين يفصلونها كباقي الأعباء، بينما " fret all" "tout inclus in" آخرون يفضلون دمجها في الأجرة

– أعباء زائدة عن مخاطر الحرب: تفرض عندما يوجد خطر حرب في منطقة معينة أحيانا أثناء التوجه إلى منطقة تتسم بصراعات أو موقع استراتيجي حرج، مع الأخذ في الحسبان، تطور حالة النزاعات الجيوسياسية.

– أعباء زائدة من أجل الازدحام المينائي: يفرضها المجهزون بسبب رسو سفتهم على ي الرصيف لفترات طويلة، بسبب بطء وضعف النشاط المينائي (حالة كولومبيا مثلا).[1] و للإشارة بخصوص هذه المسألة، يتم الوفاء عادة، بأجرة النقل بعملة محل الوفاء، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من تسديد الأجرة بالعملة الأجنبية، غير أنه ليس من حق الأطراف الاتفاق على الوفاء بالذهب، لمخالفة ذلك النظام العام .[2]

رابعا: أنواع الأجرة

ينصب فحوى هذا الفرع على تبيان طريقة دفع الأجرة و محاولة حصر أنواعها.

1– الأجرة مستحقة في كل الأحوال:

[1] عبد العزيز سعد، المرجع السابق، ص 215.

[2] هشام فرعون، المرجع السابق، ص 202.

يجعل شرط الأجرة مكتسبة في كل الأحوال الناقل في مأمن من الأوضاع غير المتوقعة التي قد يواجهها عند تنفيذ العقد، ويحتفظ بالأجرة حتى وإن لم يتمكن من إتمام التزاماته التعاقدية لسبب خارج عن إرادته عن طريق إبرام اتفاقيات مناسبة، وأحسن مثال على ذلك، أنه يمكن النص على شرط الأجرة مكتسبة في كل الأحوال" في عقد النقل البحري.

وهو ما يؤدي إلى القول بأن نظرية المخاطر ليست من النظام العام، و يمكن الأطراف الخروج عنها .[1]

غير أن الشرط المذكور يكون محدود الأثر في الحالات التي يتفق فيها على دفع الأجرة بحسب حالة البضاعة ووزنها أو مقاسها أو كيلها في ميناء التفريغ، وشرط الأجرة المكتسبة ليس عبنا ثقيلا على الشاحن، كما يتوهم البعض، نظرا لما جرى العمل به من قيام الشاحن بالتأمين على دين الأجرة، في حالات هلاك البضاعة أو عدم وصولها، بحيث تتحمل شركات التأمين في النهاية عبء الشرط، مقابل سداد أقساط التأمين التي قدمها الشاحن، و لا يكون ذلك مرهقا للشاحن لأن إيراد الشرط المذكور في وثيقة الشحن يستتبع عادة أن تكون أجرة النقل منخفضة نسبيا.[2]

و يشترط لصحة شرط الأجرة المكتسبة أن لا يكون هلاك البضاعة أو عدم وصولها بسبب خطر الناقل الشخصي أو أخطاء تابعيه، لأنه يكون حينئذ قد أخل بالتزامه، فلا يلزم الشاحن بدفع الأجرة حتى لا تكون مصدر إثراء بغير سبب للناقل.[3]

2- الأجرة مدفوعة مسبقا: تدفع قبل بداية الرحلة.

3- الأجرة مدفوعة جزافيا : مبلغ إجمالي مدفوع جزافيا من أجل كل السفينة أو جزء منها وهو مدفوع، بصرف النظر عن كمية البضاعة المفرغة.

4-.الأجرة الميتة: هي أجرة مدفوعة عن كل مساحة السفينة حتى و لو لم تستعمل سعته كاملة.

5- الأجرة العودة: وهي أجرة مستحقة عند رجوع البضاعة لعدم القيام بإجراءات رفعها عند الوصول ، ففي هذه الحالة تعاد الشحنة و تستحق أجرة الرجوع.

---

[1] عبد العزيز سعد، المرجع السابق، 220.

[2] على حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، دار الحمامي للطباعة، مصر، 1967، ص 355.

[3] على حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر،1978، ص 47

6 – الأجرة النسبية: وهي أجرة مدفوعة عن المسافة المقطوعة، لاستحالة استمرار الرحلة بسبب الكتل الجليدية، مثلا.

7– الأجرة بحسب القيمة: أجرة محسوبة بنسبة معينة، حسب قيمة البضاعة المنقولة.[1]

الفرع الثاني : أثر الحوادث البحرية على أجرة وضمانات الوفاء بها

لا تجري عملية النقل البحري دائمًا في ظروف طبيعية، إذ قد تعترضها العديد من الحوادث البحرية، مثل العواصف أو الغرق أو حالات القوة القاهرة، وهي ظروف تؤثر بشكل مباشر على تنفيذ التزامات أطراف عقد النقل البحري. ويترتب عن ذلك بروز إشكالات قانونية هامة، خاصة فيما يتعلق باستحقاق الناقل لأجرة النقل في حالة عدم إتمام الرحلة كليًا أو جزئيًا، أو عند هلاك البضاعة أو تعرضها للتلف.

كما تثير هذه الحالات مسألة الضمانات القانونية المقررة للناقل لضمان حصوله على أجرته، لا سيما في حال عدم وفاء الشاحن بالتزامه نتيجة وقوع هذه الحوادث. ومن ثم، فإن دراسة آثار الحوادث البحرية لا تقتصر على تحديد مصير أجرة النقل فحسب، بل تمتد أيضًا إلى بحث الآليات القانونية التي كفلها المشرع لحماية حق الناقل وضمان استيفائه.

وعليه، سيتم في هذا الفرع تناول أثر الحوادث البحرية على استحقاق أجرة النقل، ثم بيان أهم الضمانات القانونية التي تكفل الوفاء بها.

أولًا: أثر الحوادث البحرية على الأجرة :

قد يحدث أثناء الرحلة البحرية بعض الحوادث التي قد يطرأ عليها هلاك البضائع أو تلفها أو تعذر وصولها.

أ– هلاك البضاعة:

لا تستحق السفينة أي أجرة عن البضائع التي لم يتم تسليمها إلى المرسل إليه، أو التي لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول.[2]

ومع ذلك، قد تظل الأجرة واجبة في بعض الحالات، مثل:

---

[1] عبد العزيز سعد، المرجع السابق، 216.

[2] عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة البحرية و المعاهدات و البرتوكولات الدولية، دار جامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،2006 ،ص 188.

إذا كان عدم التسليم ناتجًا عن خطأ أو إهمال من الشاحن أو من يمثله.

إذا تم بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب تعرضها تعيبها، أيًّا كان سبب هذا التعيب.

إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.[1]

إذا هلكت البضاعة نتيجة عيب ذاتي فيها.[2]

كما تستحق الأجرة أيضًا عن الحيوانات التي تنفق أثناء النقل، ما لم يكن السبب راجعًا إلى خطأ من الناقل.

ب-تلف البضاعة:

إن الناقل لا يُعفى من استحقاق الأجرة لمجرد حدوث تلف في البضائع أو نقصان في قيمتها أثناء الرحلة. وبالتالي، يبقى ملزمًا بدفع الأجرة كاملة رغم هذا التلف.

أما إذا قدمت براميل أو أوعية تحتوي على سوائل خسرت على الأقل ثلاثة أرباع محتوياتها فيمكن تركها إيفاء لأجرة السفينة، لأنه في هذه الحالة يكون وصول البراميل شبه فارغة.[3]

ج- تعذر وصول البضاعة إلى وجهتها :

إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة بعد انطلاق الرحلة، فلا تُستحق أجرة الذهاب، حتى لو كان الاتفاق يشمل الذهاب والإياب.

أما إذا توقفت السفينة أثناء الرحلة نتيجة أمر صادر من جهة رسمية أو بسبب حادث لا يمكن دفعه، فلا يحق للناقل المطالبة بتعويض أو زيادة في الأجرة، وتظل الشروط المتفق عليها سارية.

وفي حالة توقف السفينة، يجوز للشاحن أن يفرغ بضاعته على نفقته، بشرط أن يعيد السفينة إلى حالتها أو يعوض الناقل.

---

[1] المقصود بالخسائر البحرية المشتركة هو أنه قد تجبر القوة القاهرة ربان السفينة على رمي بعض من البضائع في البحر لأجل إنقاذ السفينة و بقية البضائع الأخرى.

[2] المادة 798 من الأمر 76-80 المتضمن ق.ب.ج.

[3] عدلي أمير خالد ، المرجع السابق،ص188و 189.

كما قد يتفق الأطراف على دفع الأجرة كاملة رغم عدم تنفيذ الرحلة بسبب حوادث طارئة، ويُعرف هذا الشرط بشرط "الأجرة المستحقة"، وهو شرط صحيح حتى ضمن عقود الشحن التي تتضمن إعفاء من المسؤولية.[1]

ثانيا: ضمانات الوفاء بأجرة النقل

يمنح القانون البحري الجزائري للناقل ضمانين أساسيين لضمان استيفاء أجرة النقل، يتمثلان في الحق في الحبس وحق الامتياز[2].

1 -الحق في الحبس:

لم يجز المشرّع الجزائري للناقل حبس البضائع على متن السفينة بسبب عدم دفع أجرة النقل، تفاديًا لتعطيل استغلالها، وما قد يترتب عن ذلك من أضرار.

غير أنه خول له اللجوء إلى القضاء لطلب تعيين أمين تُودع لديه البضائع إلى حين استيفاء مستحقاته.

كما نصّ القانون البحري الجزائري على أنه إذا امتنع صاحب الحق في تسلم البضائع عن دفع أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن عقد النقل،[3] جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص الإذن بإيداع البضائع لدى أمين يُعيَّن لهذا الغرض، مع إمكانية طلب الترخيص ببيعها كليًا أو جزئيًا لاستيفاء المبالغ المستحقة له.

2 -حق الامتياز:

إذا لم يقم المرسل إليه بدفع أجرة النقل رغم إيداع البضائع لدى أمين، جاز للناقل أن يطلب بيعها لاستيفاء مستحقاته.

ويقرّ القانون البحري الجزائري للناقل امتيازًا على البضائع المنقولة، يخوّله استيفاء أجرة النقل وسائر المبالغ المستحقة له بمناسبة تنفيذ عقد النقل.

---

[1] عدلي أمير خالد ، المرجع نفسه ، ص 189.

[2] سعد، عبد العزيز، المرجع السابق، ص 210.

[3] المادة 794 من الأمر 76-80.

ويمتد هذا الامتياز ليشمل، إلى جانب أجرة النقل، المصاريف والتعويضات المرتبطة بعملية النقل، كالتعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ، وكذا حصة البضائع في الخسارة البحرية المشتركة[1].

المطلب الثاني: الإلتزامات الإضافية للشاحن تساعد على إتمام تنفيذ عملية النقل

لا تقتصر التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع على دفع أجرة النقل فحسب، بل تمتد لتشمل مجموعة من الالتزامات الإضافية التي تساهم في ضمان حسن تنفيذ العقد وسير عملية الشحن في ظروف ملائمة. فهذه الالتزامات، وإن كانت تابعة من حيث طبيعتها للالتزام الأصلي المتمثل في دفع الأجرة، إلا أنها تلعب دورًا محوريًا في تسهيل مهمة الناقل وتمكينه من أداء التزاماته بكفاءة وأمان.

وتظهر أهمية هذه الالتزامات بشكل خاص في ظل التطور الذي عرفه النقل البحري، لاسيما مع انتشار نظام الحاويات، الذي يتطلب من الشاحن التقيد بجملة من القواعد المتعلقة بتجهيز البضاعة وتوضيبها داخل الحاويات بطريقة تضمن سلامتها وسلامة باقي الشحنات. كما يلتزم الشاحن، من جهة أخرى، بتقديم المعلومات والبيانات الضرورية المتعلقة بالبضاعة، والتعاون مع الناقل في مختلف مراحل تنفيذ العقد، وهو ما يعكس الطابع التعاوني لعقد النقل البحري.

وعليه، سيتم التطرق في هذا المطلب إلى دراسة الالتزامات الإضافية للشاحن التي تساهم في تسهيل عملية الشحن، وذلك من خلال فرعين: يُخصص الأول لبيان التزام الشاحن في نظام الحاويات، بينما يُعالج الثاني التزامه بالإعلام والتعاون مع الناقل.

الفرع الأول: التزام الشاحن في نقل الحاويات

يقوم الناقل في النقل بالحاويات بنقل الحاويات من مخازن الشحن إلى ميناء الوصول، وحيت أن قواعد روتردام أجازت الاتفاق على تولي الشاحن بعض التزامات الناقل فإنه يتقرر على عاتقه التزامات في النقل بالحاويات في ميناء القيام (أولا)، والتزامات خاصة بالنقل بالحاويات في ميناء الوصول (ثانيا).

أولا : التزامات الشاحن في ميناء القيام عند النقل بالحاويات.

يلتزم الناقل باتخاذ جملة من الإجراءات المتعلقة بتهيئة الحاويات لعملية النقل، حيث يقوم أولًا باختيار الحاويات الملائمة وفقًا لنوعية البضاعة وطبيعتها، ثم يتولى تحميل البضاعة داخلها مع تدوين البيانات

[1] المادة 818 من القانون البحري الجزائري

الخاصة بها. وبعد ذلك، يتم شحن الحاويات على متن السفينة والعمل على رصّها بطريقة تضمن سلامتها أثناء الرحلة.

1- إختيار الشاحن الحاوية المناسبة:

الحاوية أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى إستعمالها مرارا وتكرارا، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال رحلة واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها، كما يتناسب تصميمها مع معدات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ. [1]

وتتخذ هذه الحاويات عدة أشكال ونماذج تشترك كلها في شكل مستطيل، وغلاف خارجي مصنوع من مواد مختلفة باختلاف الغرض الذي تستخدم فيه، كما توجد حاويات حسب المواد المصنوعة منها ومميزاتها مثل حاويات الفولاذ، حاويات الألمنيوم، ويجب أن تكون الحاوية حسب الطبيعة الخاصة للمواد التي تنقل فيها، ومميزاتها مثل حاويات البضائع العامة، حاويات مواد الصلب الجافة، حاويات السوائل والغازات، وحاويات الحمولات القابلة للتلف. [2]

ومنه فعملية إختيار الحاوية المناسبة هو إجراء ضروري، وقد يشكل سوء الإختيار خطرا يتحمله 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 الرحلة البحرية مثل المواد الغذائية، في حين يستعمل حاوية قياسية وعيارية متوفرة على أجهزة تهوية لبعض البضائع[3].

---

[1] راضية مصداع، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجيستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 13، العدد 03، ص 873، الصادر في 31 ديسمبر 2020، تم الإطلاع بتاريخ 5 ماي 2026 على الساعة: 10:20، متاح على الرابط:
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/140446

[2] شيهاب عينونة، مرجع سابق، ص 102.

[3] شيهاب عينونة، مرجع نفسه ، ص 102.

وذلك لأن إختيار الشاحن للحاوية المناسبة يوفر له درجة عالية من السلامة للبضائع المشحونة داخلها بسبب طبيعتها الصلبة الذي تتم فيه عملية الشحن، كما يلتزم الشاحن بإختيار الحاوية المناسبة حسب نوعية وطبيعة البضاعة لأن هناك أنواع مختلفة من الحاويات تتأقلم مع مختلف أنواع البضائع. [1]

2- عملية تعبئة الحاوية

يُقصد بتعبئة الحاوية وضع البضائع أو شحنها داخلها، وتكتسي هذه العملية أهمية خاصة ترتبط أساسًا بالشخص القائم بها وبكيفية تنفيذها. ولتحقيق الغاية المرجوة من التعبئة، لا بد من رصّ البضائع داخل الحاوية قبل انطلاق السفينة في رحلتها البحرية، إذ تُعدّ عمليتا التعبئة والرصّ متلازمتين، ولا تكتمل إحداهما دو الأخرى. [2]

وقبل الشروع في عملية الرصّ والتستيف، يتعين على الشاحن التأكد من تغليف البضائع وتكييفها بشكل مناسب، حتى لا تتعرض للتلف أثناء النقل البحري، خاصة وأن هذا النوع من النقل يتم في بيئة تتسم بالمخاطر. غير أن توفر الحاوية على وسائل الحماية لا يعفي الشاحن من الالتزام بتغليف البضائع بعناية كافية تضمن سلامتها[3].

ومهما يكن الطرف المسؤول عن تعبئة الحاوية، فإن الواقع العملي يُظهر أن هذه المهمة غالبًا ما تُسند إلى شركات متخصصة، نظرًا لما تتطلبه بعض البضائع، كالأثاث والزجاج، من وسائل خاصة وعمال ذوي خبرة، فضلًا عن الدقة اللازمة في التعامل معها، وهو ما لا يتوافر إلا لدى المهنيين المختصين في هذا المجال. [4]

---

[1] فريدة بن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 9، العدد4، الصادر في 15 ديسمبر 2016، ص 354، تم الإطلاع بتاريخ 4-05-2026 على الساعة 11:16، متاح على الرابط:https://www.asjp.cerist.dz/en/article/44367

[2] شيهاب عينونة، مرجع سابق ، ص 103

[3] شيهاب عينونة، مرجع نفسه ، ص 108.

[4] شيهاب عينونة، المرجع نفسه ، ص 108.

3- واجب الشاحن بالإدلاء بالبيانات الخاصة بالبضاعة المجمعة داخل الحاوية

يلتزم الشاحن بالتصريح بالبيانات المتعلقة بالبضائع المجمّعة داخل الحاوية، إضافة إلى وضع العلامات الضرورية عليها، بحيث يجب أن تُثبت هذه العلامات بشكل دائم وفي مكان ظاهر يسهل قراءته، وتشمل على وجه الخصوص:

- هوية مالك الحاوية أو مشغّلها الرئيسي .
- علامات الترقيم والتعريف الخاصة بالحاوية، كما يحددها مالكها أو مشغّلها .
- الوزن الفارغ للحاوية، بما في ذلك التجهيزات المثبتة بها .[1]

ويثير تسلّم الناقل للحاوية عدة إشكالات، خاصة وأن الشاحن يتولى في الغالب عملية تعبئتها بعيدًا عن رقابة الناقل. ومن أجل تمكين هذا الأخير من الوفاء بالتزامه بإصدار سند الشحن، يتعين على الشاحن تزويده بكافة البيانات الدقيقة المتعلقة بالبضائع المشحونة داخل الحاوية. [2]

4- التزام الشاحن بشحن ورص الحاوية

يُقصد بشحن الحاوية رفعها من رصيف الميناء ووضعها على متن السفينة، وهي في الأصل من مهام الناقل داخل ميناء القيام. أما رصّ الحاويات فيتمثل في ترتيبها وتنظيمها وتستيفها على ظهر السفينة وفق أسلوب يضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف، ويحافظ في الوقت ذاته على توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية. وتندرج هذه العملية ضمن الاختصاصات الفنية لربان السفينة، الذي يتولى الإشراف عليها والتأكد من مطابقتها لمتطلبات السلامة. [3]

كأصل عام، تُعدّ عمليتا شحن الحاويات ورصّها من التزامات الناقل في ميناء القيام، غير أنه يجوز الاتفاق في عقد النقل على إسناد هذه المهمة إلى الشاحن. ومهما يكن الطرف الذي يتولى الشحن، سواء كان الناقل أو الشاحن، فإنه غالبًا ما يعهد بتنفيذ هذه العمليات إلى مقاول بحري مختص. [4]

---

[1] صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2012-2013، ص 25.

[2] شيهاب عينونة، مرجع سابق، ص 104.

[3] شهاب عينونة، المرجع نفسه، ص 104-105.

[4] فريدة بن عثمان، مرجع سابق، ص 353.

ثانيا : التزامات الشاحن في ميناء الوصول عند النقل بالحاويات.

عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول يلتزم الشاحن بتفريغ الحاويات، والالتزام بالإخطار عن حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية.

1- التزام الشاحن بتفريغ الحاوية:

يُقصد بعملية التفريغ في النقل البحري إنزال الحاويات من السفينة إلى رصيف الميناء، أو نقلها بواسطة الصنادل إلى الرصيف في حال رسو السفينة بعيدًا عنه. وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول في ظروف سليمة، يكون أول التزام يقع على عاتق الناقل هو فتح الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيدًا لتفريغها، ما لم يوجد اتفاق يقضي بإسناد هذه المهمة إلى الشاحن. [1]

فإذا كانت عملية التفريغ من اختصاص الناقل، فإنه يتولى إنزال البضائع وتسليمها إلى صاحبها بعد إتمام تنفيذ التزامه بالنقل. أما إذا أُسندت هذه العملية إلى الشاحن، فيلتزم الربان بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة، حتى يتمكن من استلام البضاعة في الوقت المناسب.

ومع ذلك، ولتفادي امتناع الشاحن أو تأخره في القيام بعملية التفريغ، قد يتضمن سند الشحن شرطًا يخول للربان تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة ومسؤولية الشاحن، وهو ما يُعرف بالتفريغ التلقائي. [2]

2- الالتزام بالإخطار عن حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية:

إذا لحق بالبضائع ضرر بعد تسليمها إلى المرسل إليه، فقد ينشأ ما يُعرف بالضرر المحتمل، والذي يتجلى عمليًا عند ملاحظة الحاوية أثناء التفريغ وقد فُكّ أو كُسر ختمها. وفي مثل هذه الحالة، تبرز مصلحة المرسل إليه في المبادرة إلى توجيه إخطار فوري إلى الناقل ضمن الآجال القانونية المحددة. [3]

وإذا أهمل المرسل إليه أو وكيله توجيه هذا الإخطار، أو تأخر في القيام به، يُفترض أن البضاعة قد سُلّمت بالحالة التي وصلت بها إلى ميناء الوصول، وأن محتويات الحاوية مطابقة لما هو مبيّن في سند الشحن. غير أن هذه القرينة ليست قاطعة، بل تُعد قرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بجميع وسائل الإثبات.

---

[1] شيهاب عينونة، مرجع سابق، ص 107

[2] فريدة بن عثمان، مرجع سابق، ص 323.

[3] شيهاب عينونة، مرجع سابق، ص 108

أما من حيث شكل الإخطار المتعلق بهلاك أو تلف البضائع المنقولة داخل الحاويات، وبالنظر إلى عدم وجود تنظيم خاص له في المعاهدات الدولية للنقل البحري أو في القانون البحري الجزائري، فإنه يُرجع في هذا الشأن إلى القواعد العامة المنظمة للإخطار في النقل البحري التقليدي، كما وردت في الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري. [1]

الفرع الثاني: إلتزام بالإعلام و التعاون

إلى جانب الالتزامات التقليدية للشاحن، المتمثلة في تجهيز البضاعة ودفع أجرة النقل، تزيد قواعد روتردام من مسؤوليات الشاحن، حيث يُعتبر ضامنًا لصحة المعلومات المقدمة للناقل. ويلتزم الشاحن بالتعاون مع الناقل لتوفير كافة البيانات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها بشكل صحيح. كما يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أن تكون مسؤولية عمليات تحميل البضائع، مناولتها، استيفائها أو تفريغها، على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه، وفق ما ينص عليه عقد النقل.

أولا: واجب الإعلام

إن واجب الإعلام الملقى على عاتق الشاحن محدد في المواد 29، 30، 31، 32، و55 من اتفاقية روتردام، وهو يختلف عن اتفاقية هومبورغ 1978 التي اقتصرت على نص واحد (المادة 13) فيما يخص البضائع الخطرة.[2] ويُعد الالتزام بالإعلام أمرًا حديثًا، إذ تم التنصيص عليه صراحة في هذه الاتفاقية، مع

---

[1] شهاب عينونة، المرجع نفسه، ص 109.

أنظر : المواد 28 و 29 قواعد روتردام

[2] –تنص المادة 13 من معاهدة هامبورغ 1978 على أنه – قواعد خاصة للبضائع الخطرة:

1– على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة.

2– إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي ، كان عليه أن يخطره 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 مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض

3– لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة.

4 في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 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

العلم أن واجب الإعلام وتقديم المعلومات هو في الأساس التزام عقدي منطقي لضمان التنفيذ السليم للعقد، مع الالتزام بمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود:

تتيح هذه المعلومات للناقل مناولة البضائع ونقلها بطريقة مناسبة، ويجب أن تكون دقيقة وحقيقية، وإلا تتحرك المسؤولية تجاه من قدمها على أساس تقديم معلومات خاطئة. ففي حالة قبول الناقل إدراج بيانات البضائع في وثيقة الشحن استنادًا إلى تصريح كتابي للشاحن وإمضائه الوثيقة دون اعتراض أو ملاحظة، يُفترض أن البضائع المستلمة مطابقة لهذه البيانات من حيث الكمية والحالة الظاهرة. وهذه القرينة قوية بحيث إذا أمكن إثبات العكس ضد الشاحن، فإنها تكون قاطعة في مواجهة المرسل إليه الذي يحمل الوثيقة بحسن نية، بينما بيانات الشاحن قد لا تكون دائمًا صحيحة أو كاملة.

وعليه، إذا وضع الناقل ثقته في الشاحن، فإنه يتحمل تبعة التلف أو النقص في البضائع تجاه المرسل إليه، رغم أنه قد لا يكون مسؤولًا فعليًا عن ذلك، حيث قد يكون التلف أو النقص موجودًا قبل استلامه للبضائع. [1]ومن هنا، يمكن للناقل حماية مصالحه ضد هذا الخطر عبر إدراج تحفظات أو ملاحظات في وثيقة الشحن عند إصدارها، إلا أن هذه التحفظات ليست دائمًا فعالة أو مؤثرة، فقد تكون مجرد نصوص نموذجية أو عامة.غالبًا ما تكون هذه التحفظات مطبوعة مسبقًا على الوثائق أو في شكل طابع أو تأشيرة، ومن أشهرها شروط [2] ، والتي استُخدمت بفعالية في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين كوسيلة لتحديد مسؤولية الناقل. [3]

ثانيا : الالتزام بالتعاون

يشكل الالتزام بالتعاون أحد المبادئ الأساسية في عقود النقل البحري، وقد أسسته **المادة 28 من اتفاقية روتردام**، إذ يُلزم الشاحن بالتعاون مع الناقل لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة.[4]

أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5.

[1] بعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه (المادة 802 من القانون البحري الجزائري .).

[2] علي حسن يونس، *المرجع السابق*، ص 110.

[3] عبد العزيز سعد، المرجع السابق، ص 198.

[4] اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع كليًا أو جزئيًا عن طريق البحر (قواعد روتردام) لسنة 2008، المادة 28، المتعلقة بواجب التعاون بين الشاحن والناقل في توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع.

ويقع على الشاحن واجب تقديم البيانات الدقيقة المتعلقة بطبيعة البضائع، والتغليف، والحالة، والخصائص الخاصة (كالبضائع الخطرة)، وذلك لضمان تنفيذ العقد بكفاءة وأمان[1]. ويعد هذا الالتزام متبادلًا بين الطرفين، إذ يتعين على الناقل أيضًا التنسيق مع الشاحن والاستفادة من المعلومات المقدَّمة في حدود قدراته وإمكاناته، بما يتلاءم مع ظروف النقل ومتطلبات التنفيذ.[2]

ويُمارَس الالتزام بالتعاون ضمن حدود المعقول، بمعنى أن يلتزم كل طرف بما هو ممكن وواقعي، مع احترام طبيعة العقد والظروف المحيطة بنقل البضائع[3]. ويهدف هذا المبدأ إلى الحد من مخاطر الهلاك أو التلف أو نقصان البضاعة، كما يعزز الثقة بين الأطراف ويسهل حل النزاعات التي قد تنشأ نتيجة المعلومات غير الكافية أو المضلِّلة.[4]

[1] انظر: عبد العزيز سعد، *المرجع السابق*، ص 312.

[2] أحمد منصور، *الالتزامات التعاقدية في عقود النقل البحري*، مجلة القانون البحري، العدد 15، 2019، ص 45–46.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع كليًا أو جزئيًا عن طريق البحر (قواعد روتردام) لسنة 2008 – نصوص تفسيرية، الفصول التمهيدية، ص. 82–83.

[4] علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 98.

خاتمة الفصل الأول

في ختام هذا الفصل، يتضح أن التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع تستند إلى إطار قانوني متكامل يجمع بين التشريع الوطني، وعلى رأسه القانون البحري الجزائري، وبين القواعد والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري. وقد أبان هذا الإطار عن حرص المشرّع على تحقيق التوازن بين أطراف العقد، من خلال تحديد التزامات الشاحن بدقة، سواء تلك المتعلقة بالبضاعة أو المرتبطة بالجوانب المالية للعقد.

كما تبين أن التزامات الشاحن لا تقتصر على مجرد تسليم البضاعة أو دفع الأجرة، بل تمتد لتشمل واجبات متعددة تسبق عملية النقل وتواكبها، مثل تقديم المعلومات الصحيحة عن البضاعة، والالتزام بإعدادها وتغليفها بالشكل المناسب، إضافة إلى الالتزامات المالية التي تمثل عنصرًا أساسيًا في تنفيذ عقد النقل وضمان استمراريته.

ومن خلال هذا التنظيم القانوني، يتجلى الدور المحوري لالتزامات الشاحن في ضمان سير عملية النقل البحري في ظروف سليمة، والحد من المنازعات التي قد تنشأ بين الأطراف، مما يعكس أهمية هذه الالتزامات في تحقيق الأمن القانوني والاقتصادي في مجال النقل البحري للبضائع.

الفصل الثاني: مسؤولية الشاحن عن الإخلال بالتزاماته

يتسم عقد النقل البحري بتعقيد العلاقات القانونية بين أطرافه، حيث لا تقتصر الالتزامات على الناقل فحسب بل تمتد لتشمل الشاحن باعتباره طرفا أساسيا في تنفيذ عملية النقل، ولئن كان الاهتمام التقليدي قد انصب على مسؤولية الناقل، فإن تطور التجارة البحرية واتساع نطاقها أظهر أهمية تنظيم مسؤولية الشاحن خاصة في ظل ما قد ينجم عن إخلاله بالتزاماته من أضرار تمس البضاعة أو السفينة أو حتى الغير.

وتقوم مسؤولية الشاحن في الأصل على أساس الخطأ الواجب الإثبات وفق القواعد العامة غير أن خصوصية النقل البحري أفرزت حالات تتشدد فيها هذه المسؤولية لتصل إلى حد الضمان خاصة فيما يتعلق بصحة البيانات المقدمة أو طبيعة البضائع المشحونة، كما أن تعدد الأطراف المتدخلة في العملية النقلية يثير إشكالات قانونية تتعلق بنطاق هذه المسؤولية، سواء تجاه الناقل أو الغير أو باقي الشاحنين.

وعليه، سنحاول من خلال هذا الفصل دراسة الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن، ثم بيان نطاقها وآثارها، مع التطرق إلى صورها المختلفة بين المسؤولية القائمة على الخطأ والمسؤولية على أساس الضمان، وكذا مدى إمكانية الإعفاء منها في ظل التشريعات والاتفاقيات الدولية الحديثة.

المبحث الأول: أساس القانوني للمسؤولية الشاحن

يعد تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في القانون البحري من المسائل الجوهرية لضبط التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل، حيث لا تقوم هذه المسؤولية على افتراض الخطأ كما هو الحال بالنسبة للناقل بل تظل محكومة بالقواعد العامة التي تستلزم إثبات التقصير. ويرتكز هذا الأساس بصفة أصلية على فكرة الخطأ الشخصي أو التقصير في تنفيذ الالتزامات المهنية التي يفرضها القانون أو العرف البحري، سواء تعلق الأمر بسلامة البيانات أو جودة التعبئة. ومن هذا المنطلق، سنتناول في **المطلب الأول** دراسة المسؤولية المرتكزة على الخطأ الواجب الإثبات والتي تمثل الأصل العام الذي تضمنته القواعد المدنية والاتفاقيات الدولية، لننتقل بعدها في **المطلب الثاني** إلى تحليل نطاق مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضائع الأخرى أو السفينة نتيجة لإخلاله بالتزاماته، مع تبيان كيفية إثبات هذه المسؤولية والآثار المترتبة عليها في مواجهة الناقل والغير.

المطلب الأول: المسؤولية على الخطأ الواجب الإثبات

في حالة قيام مسؤولية الشاحن بناء على الخطأ الواجب إثباته يطلب من المتضرر إثبات خطأ الشاحن الضرر الناتج والعلاقة السببية بينهما كما هو الحال في القواعد العامة للقانون المدني، وتتسع مسؤولية الشاحن لتشمل مستخدميه أو وكلائه إذا ثبت تورطهم في ارتكاب خطأ يمكن رفع دعوى المسؤولية مباشرة ضد الشاحن في هذه الحالة استنادا إلى مبدأ مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه، وفي حال تحقق هذه المسؤولية يلزم الشاحن بتعويض المتضرر عن كامل الضرر إذ لا يتمتع بحماية تحدد مسؤوليته على خلاف الناقل.

الفرع الأول: الأخطاء المتعلقة بتغليف أو تعليم البضاعة

يتحمل الشاحن المسؤولية الكاملة عن الأضرار الناجمة عن سوء تغليف البضاعة أو انعدامه أو عدم كفاية البيانات والوسم (التعليم) الموضوع عليها؛ ويلتزم بناء على ذلك بتعويض كافة الأضرار المترتبة عن هذا التقصير، ومن الناحية القانونية يعد خطأ الشاحن في التغليف سببا قانونيا يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة، ومع ذلك لا يعفى الناقل تلقائيا بل يقع عليه عبء إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود مباشرة إلى سوء التغليف أو عدم كفايته. وتظل مسؤولية الناقل قائمة ومفترضة ما لم ينجح في إقامة هذا الدليل.

أما من حيث المعيار الضابط لكفاية التغليف، فقد استقر القضاء الفرنسي على أن العبرة في تقدير "عدم كفاية التغليف" تعود إلى الأعراف والعادات التجارية المألوفة بحسب طبيعة كل بضاعة على حدة. ويترك استخلاص كفاية التغليف من عدمه للتقدير الموضوعي لمحكمة الموضوع، التي تملك سلطة كاملة في هذا الشأن دون رقابة عليها من محكمة النقض طالما كان استخلاصها سائغا[1].

أولا: انعدام أو عدم كفاية التغليف

يقصد بانعدام أو قصور تغليف البضاعة عدم وضعها في أكياس أو صناديق أو أدوات تعبئة كافية لتحمل الظروف المعتادة المرتبطة بعمليات النقل البحري حيث نوع التغليف يتباين حسب طبيعة البضاعة وطبيعة الرحلة ومدتها ما يعتبر تغليفا كافيا لبضاعة معينة قد يكون غير مناسب لبضاعة أخرى. يجب أن يتميز التغليف بالصلابة والمتانة للحد من تأثير ضغط البضائع المجاورة أثناء التخزين أو التغيرات الجوية التي قد تصادفها خلال الرحلة[2].

نصت اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة (الفقرة الثانية/بند ن) على إعفاء الناقل من المسؤولية في حال كان الهلاك أو التلف ناشئا عن عدم كفاية التغليف. ويعد هذا الإعفاء تطبيقا لمبدأ مسؤولية الشاحن عن أخطائه، حيث يقع على عاتق الأخير التزام بتقديم البضاعة في حالة تسمح لها بتحمل مخاطر النقل العادية؛ فإذا ما وقع الضرر نتيجة قصور أو انعدام في هذا التغليف، ارتفعت المسؤولية عن كاهل الناقل باعتبار أن الخطأ صادر من الشاحن أو ممثله[3]، ويستند هذا الإعفاء إلى قاعدة رومانية تفيد بأنه لا يحق للمضرور المطالبة بالتعويض إذا كان جزءا من سبب الضرر[4]، وعلى ذات النهج، سار المشرع الجزائري في القانون البحري، حيث نصت المادة 803 (الفقرة ح) على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتجاً عن نقص أو عيب في تغليف البضاعة. وللاستفادة من هذا الإعفاء، يقع على عاتق الناقل عبء إثبات ثلاثة عناصر جوهرية: وقوع الضرر فعلا، وخطأ الشاحن المتمثل في عيب التغليف، وجودة العلاقة السببية التي تؤكد أن هذا العيب هو السبب المباشر للتلف. ويجد هذا المقتضى أساسه في القواعد العامة للمسؤولية

[1] يراجع: سامية عباس، مرجع سابق، ص 70

[2] كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1955، ص 107.

[3] المادة 4 الفقرة 2، البند (ن) من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 أغسطس 1924 (المعروفة بقواعد هيدج).

[4] يراجع: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالنزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ط3،الجزء الأول، دار النهضة العربية، بيروت، 1981، ص 1026و مايليها.

التقصيرية المنصوص عليها في المادة 124 من القانون المدني الجزائري، والتي تربط التعويض بوجود الخطأ والضرر وعلاقة السببية[1].

هناك أنواع معينة من البضائع تنقل دون تغليف بناء على طبيعتها، مثل السيارات والحديد، حيث جرى العرف على ذلك، في هذه الحالات يقع على عاتق الناقل مسؤولية الحفاظ على البضائع غير المغلفة حتى يتم تسليمها للمرسل إليه. وقد أكدت محكمة الاستئناف الكويتية هذا المبدأ حين رفضت دفاع شركة نقل السيارات من ألمانيا التي زعمت أن الأضرار بالسيارات كانت متوقعة بسبب غياب التغليف معتبرة أن هذا العذر غير مقبول لنفي المسؤولية عنها.

ثانيا: عدم كفاية أو جودة العلامات

لكي يتجنب الشاحن الوقوع في خطأ يجب أن تكون العلامات واضحة وملائمة ينبغي أن تطبع العلامات أو توضع بطريقة مرئية على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق التي تحتويها كي تسهل قراءتها حتى نهاية الرحلة[2].

في اتفاقية روتردام، تم النص أيضا، كما في معاهدة بروكسل، على أن قصور أو عيب العلامات يعد من الأسباب المسقطة لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع. إذا لم ينجز الوسم بشكل صحيح أو فشل الشاحن في القيام به نيابة عن الناقل، يصبح الشاحن مسؤولا بشرط أن يثبت الناقل العلاقة السببية بين ضعف أو عيب العلامات والضرر اللاحق بالبضاعة سواء كان ذلك تلفا أو هلاكا أو تأخيرا في التسليم.

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن تجاه الغير

يعد موضوع مسؤولية الشاحن تجاه الغير من أبرز المسائل التي يثيرها عقد النقل البحري بالنظر إلى تعدد الأطراف المتدخلة وتشابك العلاقات القانونية فيما بينها، فالشاحن لا ينفذ التزاماته بنفسه دائما بل يستعين بتابعين ووكلاء، وقد تصدر عنهم أخطاء تلحق ضررا بالغير سواء كانوا أطرافا في عملية النقل أو أجانب عنها. ومن هنا تبرز أهمية تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن سواء عن أفعاله الشخصية أو عن أعمال تابعيه، وهي مسؤولية يغلب عليها الطابع التقصيري في مواجهة الغير لغياب الرابطة العقدية[3].

---

[1] المادة 803 فقرة (ح) من الأمر رقم 76-80. والمادة 124 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، ج ر، ع 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

[2] شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 12.

[3] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 748-749.

ويقصد بالغير كل من لا تربطه علاقة تعاقدية مباشرة بالشاحن، ويشمل ذلك الشاحنين الآخرين، وحامل وثيقة الشحن في بعض الحالات، وكذلك الجهات الإدارية كإدارة الجمارك، فضلا عن الأشخاص الأجانب تماما عن عقد النقل[1].

أولا: مسؤولية الشاحن عن أعماله الشخصية تجاه الغير

تخضع مسؤولية الشاحن عن أفعاله الشخصية تجاه الغير لأحكام المسؤولية التقصيرية باعتبارها الإطار القانوني الذي يحكم التعويض عند انعدام العلاقة التعاقدية[2]. وقد اتفقت الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام 2008 على قصر نطاق تطبيقها على العلاقات الناشئة عن عقد النقل مما يستبعد الغير من الاستفادة من أحكامها.

وسار المشرع الجزائري على هذا النهج، حيث أحال مسؤولية الشاحن تجاه الغير إلى القواعد العامة في القانون المدني خاصة المادة 124 التي تجعل الخطأ أساسا للمسؤولية[3]. وتقوم هذه المسؤولية عند إخلال الشاحن بواجب عدم الإضرار بالغير، كحالة عدم التصريح بطبيعة البضائع الخطرة أو سوء تغليفها، مما يؤدي إلى أضرار مادية أو بشرية[4].

ولقيام هذه المسؤولية، يجب توافر أركانها الثلاثة:

1- **الخطأ:** ويتمثل في انحراف الشاحن عن سلوك الشخص المعتاد.

2- **الضرر:** ويجب أن يكون مباشرا ومحققا.

3- **العلاقة السببية:** التي تربط بين الخطأ والضرر[5].

وتتميز هذه المسؤولية بعدم خضوعها لنظام تحديد المسؤولية أو الإعفاءات المقررة في القانون البحري، بل يلتزم الشاحن بالتعويض الكامل، كما تخضع لآجال التقادم الطويلة في القانون المدني، وهو ما يعزز حماية الغير[6].

---

[1] محمد حسنين، عقد النقل البحري للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003، ص 215.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 322.

[3] المادة 124 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، المعدلة بموجب المادة 2 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة بتاريخ 26 جوان 2005.

[4] Philippe Delebecque, Droit maritime, Dalloz, Paris, 2010, p 412.

[5] سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 56.

[6] عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 189.

ثانيا: مسؤولية الشاحن عن أعمال تابعيه

لا تقتصر مسؤولية الشاحن على أفعاله الشخصية، بل تمتد لتشمل أفعال تابعيه ووكلائه والمتعاقدين معه من الباطن، باعتبارهم يعملون لحسابه[1]. وقد كرست ذلك اتفاقية روتردام، خاصة في مادتها 30، التي تقر مسؤولية الشاحن عن أفعال أو الامتناع الصادر عن الأشخاص الذي يعهد إليهم بتنفيذ التزاماته، ما لم يكن الفاعل هو الناقل أو المنفذ المعين من قبله[2].

كما أقر المشرع الجزائري هذه المسؤولية في المادة 779 من القانون البحري، التي تنص على مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع نتيجة خطئه أو خطأ مندوبيه[3].

ويستند هذا الاتجاه إلى قاعدة فقهية مفادها أن "من يعمل بواسطة غيره يعد كأنه يعمل بنفسه"، مما يجعل التابع مجرد أداة قانونية لتنفيذ التزام الشاحن.

1-مفهوم التابع في قواعد روتردام لسنة 2008

نظمت قواعد روتردام مسؤولية الشاحن عن أفعال الغير بشكل صريح حيث تقضي بأن الشاحن يكون مسؤولا عن كل إخلال بالتزاماته الناشئ عن أفعال أو امتناع أي شخص عهد إليه بأداء هذه الالتزامات، ويشمل ذلك على وجه الخصوص الموظفين، الوكلاء، والمتعاقدين من الباطن[4].

ويتضح من هذا التنظيم أن معيار التبعية لا يقوم على رابطة قانونية محددة بقدر ما يقوم على عنصر إسناد تنفيذ الالتزام، بحيث يعد تابعا كل شخص أو جهة أسند إليها الشاحن القيام بعمل يدخل ضمن نطاق التزاماته التعاقدية[5].

ويمتد هذا المفهوم ليشمل أيضا الشاحن المستندي والطرف المسيطر[6]، متى تولى أي منهما ممارسة حقوق الشاحن أو تنفيذ التزاماته وفق ما تجيزه قواعد روتردام.

---

[1] أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المسؤولية عن فعل الغير في القانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 133.

[2] المادة 30 من اتفاقية روتردام.

[3] المادة 779 من الأمر رقم 76-80.

[4] المادة 30 من اتفاقية روتردام.

[5] هاني دويدار، القانون البحري: النظام القانوني للسفينة والناقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 342.

[6] المادة 01 الفقرة 9 و 10 من قواعد روتردام.

2-مسؤولية الشاحن المستندي

أقرت قواعد روتردام للشاحن المستندي مركزا قانونيا خاصا، إذ حملته بجملة من الالتزامات التي تقع أصلا على عاتق الشاحن، متى قبل ممارسة حقوقه. ومن أهم هذه الالتزامات:

تسليم البضائع في حالة صالحة ومهيأة للشحن؛ التعاون مع الناقل من خلال تقديم المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها؛ توفير البيانات والمستندات الضرورية المتعلقة بالبضائع، سواء لإبرام عقد النقل أو لإصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني؛ تقديم المعلومات الخاصة بالبضائع الخطرة، مع الالتزام بوسمها أو تعليمها وفقا للمتطلبات القانونية[1].

وفي المقابل، يتمتع الشاحن المستندي بنفس الحقوق والدفوع المقررة للشاحن الأصلي، بما يحقق التوازن بين الالتزامات الملقاة على عاتقه والمزايا القانونية التي يكتسبها[2].

يتبين مما سبق ذكره أن مسؤولية الشاحن عن أعمال تابعيه تمثل تطبيقا لمبدأ قانوني عام يهدف إلى ضمان حسن تنفيذ الالتزامات التعاقدية في مجال النقل البحري، وتعزيز حماية الناقل وباقي أطراف العلاقة التعاقدية من خلال توسيع نطاق المسؤولية ليشمل كل من يسهم في تنفيذ التزامات الشاحن.

ثالثا: مسؤولية الشاحن تجاه بعض الأطراف المرتبطة بالنقل

تتجاوز مسؤولية الشاحن نطاق الرابطة العقدية المباشرة التي تجمعه بالناقل لتمتد آثارها إلى أطراف أخرى قد تتضرر من جراء إخلاله بالتزاماته التقنية أو القانونية، فالبضاعة المشحونة هي جزء من حمولة مشتركة تشغل حيزا في سفينة تبحر في بيئة مخاطر متنوعة مما يفرض على الشاحن واجبا قانونيا بالحرص تجاه "الشاحنين الآخرين" الذين يشاركونه الرحلة، وكذا تجاه "الغير الأجنبي" عن عقد النقل الذي قد يتأثر ماديا أو بيئيا بسلامة الشحنة. ومن هنا سنتطرق إلى دراسة هذين الجانبين بدءا بمسؤولية الشاحن عن الأضرار التي قد تلحق ببضائع بقية الشاحنين الموجودة على متن السفينة، وصولا إلى تحديد نطاق مسؤوليته تجاه الغير الأجنبي عن عقد النقل، والذي قد يضار من جراء الطبيعة الخطرة للبضاعة أو العيوب الخفية في تعبئتها.

[1] مصطفي كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 410. وينظر أيضا: المادة 33 من قواعد روتردام 2008.

[2] هاني دويدار، النظام القانوني للسفينة والناقل البحري، المرجع السابق، ص 345.

1-مسؤولية الشاحن تجاه الشاحنين الآخرين:

تثار مسؤولية الشاحن في مواجهة الشاحنين الآخرين عندما تتسبب بضاعته في إلحاق ضرر ببضائعهم، كحالات الحريق أو الانفجار أو العدوى، وفي هذه الحالة يبحث عن خطأ الشاحن أو عيب في البضاعة[1].

وقد أثار القضاء الفرنسي هذه المسألة في قضية سفينة Navir MV Panther، حيث أدى حريق في شاحنة إلى إتلاف عدة شاحنات أخرى، وقد قضت محكمة باريس بعدم قبول الدعوى لتقادمها، وأيدت محكمة الاستئناف هذا الحكم معتبرة أن أجل السنة المنصوص عليه في القانون الفرنسي (المادة 26 من قانون 1966) يسري على جميع الدعاوى ضد الشاحن، بما فيها دعاوى الشاحنين الآخرين[2].

وقد انقسم الفقه حول هذا التوجه بين من يرى خضوع هذه المسؤولية للقانون البحري، ومن يعتبرها مسؤولية تقصيرية تخضع للقانون العام خاصة إذا لم تكن الأضرار مرتبطة مباشرة بالملاحة البحرية[3].

2-مسؤولية الشاحن تجاه الغير الأجنبي عن عقد النقل:

في حالة إلحاق ضرر بأشخاص أجانب عن العلاقة التعاقدية، يطبق القاضي قاعدة قانون مكان وقوع الفعل الضار ما لم توجد اتفاقية دولية خاصة مثل اتفاقيات المسؤولية عن المنتجات[4]. ولا يلجأ لهذه الاتفاقيات إلا عند انعدام العلاقة العقدية بين المسؤول والمضرور.

رابعا: مسؤولية الشاحن تجاه حامل وثيقة الشحن

تنشأ علاقة تعاقدية بين الشاحن وحامل وثيقة الشحن عند انضمام هذا الأخير إلى عقد النقل البحري عن طريق تداوله للوثيقة وقبوله بشروطها، وبموجب هذه العلاقة يحق لحامل الوثيقة الرجوع على الشاحن في حالة عدم صحة البيانات الواردة في الوثيقة تأسيسا على التزام الشاحن بالصدق والدقة في التصريحات المتعلقة بالبضاعة[5].

غير أن المرسل إليه غالبا ما يرجع على الناقل باعتباره المسؤول عن تنفيذ الالتزام الأساسي المتمثل في تسليم البضاعة وفقا لما ورد في وثيقة الشحن، إلا أنه قد يضطر إلى الرجوع على الشاحن في حالات

[1] محمد فؤاد العطار، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 401.

[2] Cour d'appel de Paris, affaire Navir MV Panther, 1998, cité par: Philippe Delebecque, Droit maritime, op.cit, p. 415.

[3] Rodière René, Traité général de droit maritime, Dalloz, Paris, p. 603.

[4] Pierre Mayer, Droit international privé, LGDJ, Paris, 2016, p. 387.

[5] علي جمال الدين عوض، سند الشحن في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 267.

معينة، كإفلاس الناقل أو استحالة تحديد هويته أو تمسكه بحالة إعفاء قانونية من المسؤولية[1]، وفي مثل هذه الفروض، يثبت لحامل وثيقة الشحن حق الرجوع مباشرة على الشاحن، باعتباره المسؤول عن البيانات غير الصحيحة التي أضرت بمصالحه.

وتزداد المسألة تعقيدا عندما يرتبط الشاحن وحامل وثيقة الشحن بعلاقتين تعاقديتين متداخلتين، تتمثلان في عقد النقل من جهة، وعقد البيع من جهة أخرى، وهنا يثور إشكال تحديد مصدر الالتزام محل النزاع، خاصة في حالة عدم مطابقة البضاعة[2]، إذ يتعين التمييز بين ما إذا كان العيب راجعا إلى طبيعة البضاعة ذاتها، فيخضع لعقد البيع، أو إلى عملية النقل البحري، فيخضع لعقد النقل.

فإذا تبين أن عدم المطابقة يرجع إلى عقد البيع، فإن النزاع يخضع للقانون الواجب التطبيق على هذا العقد، وفقا لقواعد تنازع القوانين، لاسيما تلك التي كرستها اتفاقية لاهاي 1955، والتي تقضي بتطبيق القانون الذي اختاره الأطراف، أو في غيابه قانون موطن البائع. كما أنه إذا كان هذا القانون يعود إلى دولة طرف في اتفاقية فيينا 1980[3]، فإن أحكام هذه الأخيرة هي التي تحدد نطاق مسؤولية البائع عن عدم مطابقة البضاعة، والشروط الشكلية والموضوعية للإخطار بالعيب، بدلا من القواعد العامة في القانون الداخلي[4].

أما إذا ثبت أن الضرر ناتج عن عملية النقل البحري، فإن دعوى المسؤولية تقوم في هذه الحالة على أساس عقد النقل، وتخضع بالتبعية لأحكام اتفاقية بروكسل لعام 1924 (قواعد لاهاي) وتعديلاتها، أو القوانين الوطنية ذات الصلة التي استقت أحكامها من هذه الاتفاقية. وتكيف المسؤولية في هذه الحالة على أنها ذات طبيعة تعاقدية، قوامها إخلال الناقل بالتزامه بتحقيق نتيجة، وهي توصيل البضاعة إلى ميناء الوصول بحالتها التي تسلمها بها[5].

وفي جميع الأحوال، سواء تعلقت الدعوى بعقد البيع أو بعقد النقل، فإنها تظل دعوى عقدية، غير أن آثارها تختلف بحسب مصدر الالتزام، لاسيما فيما يتعلق بمدة التقادم، التي قد تمتد في إطار عقد البيع إلى عشر سنوات وفقا للقواعد العامة ، وعليه فإن تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن تجاه حامل وثيقة الشحن

---

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 355.

[2] عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية للنشر والتوزيع، د.س.ن، ص 102

[3] جابر جاد نصار، عقود البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 88.

[4] حسام الدين عبد الغني الصغير، تفسير اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (اتفاقية فيينا 1980)، مطبوعات جامعة حلوان، القاهرة، 2002، ص 134.

[5] محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة في اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 210

يظل رهينا بطبيعة العلاقة القانونية محل النزاع، ومدى ارتباط الضرر بعقد البيع أو بعقد النقل، وهو ما يقتضي تدقيقا قضائيا في الوقائع والالتزامات المتقابلة[1].

خامسا: مسؤولية الشاحن تجاه إدارة الجمارك

يلتزم الشاحن بالتصريح الدقيق بالبضائع لدى إدارة الجمارك سواء بنفسه أو بواسطة وكيل معتمد[2]، ويعد المصرح مسؤولا عن صحة البيانات، وقد يتعرض لعقوبات جزائية في حالة التصريح الكاذب أو غير الصحيح[3].

وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية هذه المسؤولية في قرارها الصادر بتاريخ 2003/01/12، حيث أدانت وكيلا جمركيا بسبب تصريح خاطئ، واعتبرت ذلك مخالفة جمركية تستوجب العقوبة[4].

وتصنف المخالفات الجمركية حسب خطورتها، حيث تشمل:

1- مخالفات من الدرجة الأولى (تصريحات غير صحيحة)

2- مخالفات من الدرجة الثانية (التهرب من الرسوم)

3- مخالفات من الدرجة الرابعة (استعمال وثائق مزورة)[5].

المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة

تقوم مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو السفينة على أساس الخطأ الشخصي أو خطأ تابعيه، وهو ما كرسه المشرع الجزائري صراحة في المادة 779 من القانون البحري التي تنص على أن "الشاحن يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع نتيجة خطئه أو خطأ مندوبيه"[6]. وقد أكدت هذا الحكم كذلك اتفاقية بروكسل حيث نصت المادة 04 الفقرة 03 منها على عدم مسؤولية الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الناقل أو السفينة إلا إذا كان ذلك نتيجة فعل الشاحن أو خطئه أو إهماله أو فعل وكلائه أو مستخدميه[7]، كما جاءت اتفاقيتا هامبورغ وروتردام لتكريس المبدأ نفسه إذ تناولت المادة

---

[1] أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، ط3، الإسكندرية، 2014، ص 412.

[2] المادة 78 من الأمر رقم 79-07 المتضمن قانون الجمارك، المعدلة بموجب القانون رقم 98-10 المؤرخ في 14 يونيو 1998، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة بتاريخ 15 يونيو 1998.

[3] المواد 306، 319، 320، 322 من قانون الجمارك الجزائري .

[4] عباس سامية، المرجع السابق، ص 90

[5] المواد 319، 320، 322 من القانون رقم 98-10 المعدل والمتمم لقانون الجمارك الجزائري.

[6] المادة 779 من الأمر رقم 76-80.

[7] المادة 4 الفقرة 3 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

12 من قواعد هامبورغ والمادة 30 من قواعد روتردام مسؤولية الشاحن في الحالات التي يكون فيها الضرر ناشئا عن إخلاله بالتزاماته[1].

وفي السياق ذاته، أشارت المادة 772 من القانون البحري الجزائري إلى مسؤولية الشاحن في حالة عدم تقديم البضائع في الزمان والمكان المتفق عليهما حيث يلتزم بتعويض الناقل عن الخسائر التي تلحق به بسبب هذا الإخلال على ألا يتجاوز مبلغ التعويض قيمة أجرة الحمولة المتفق عليها[2].

كما تثور مسؤولية الشاحن بصفة خاصة عند شحن البضائع الخطرة، إذ نصت المادة 13 من قواعد هامبورغ على ضرورة قيام الشاحن بإخطار الناقل بطبيعة هذه البضائع الخطرة واتخاذ الاحتياطات اللازمة بشأنها. وأكدت المادة 32 الفقرة (أ) من قواعد روتردام بدورها مسؤولية الشاحن عن الخسارة أو الضرر الناتج عن عدم إعلام الناقل بخطورة البضاعة.

وقد بين المشرع الجزائري، وفقا للمادة 778 من القانون البحري حالتين أساسيتين لمسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة.

الفرع الأول: مسؤولية الشاحن جهل الناقل بخطورة البضاعة

إذا قام الشاحن بشحن بضائع خطرة دون إعلام الناقل بطبيعتها، فإن مسؤوليته تقوم على أساس الإخلال بالتزام جوهري يتمثل في واجب الإعلام والتحذير، وهو التزام سابق على تنفيذ عقد النقل البحري، ويهدف إلى تمكين الناقل من اتخاذ الاحتياطات الفنية اللازمة لضمان سلامة السفينة والبضائع الأخرى وأفراد الطاقم[3]، ويترتب على هذا الإخلال عدة آثار قانونية مهمة، أهمها:

أولا: يحق للناقل التخلص من البضائع الخطرة في أي وقت وأي مكان إذا تبين له أنها تشكل خطرا على السفينة أو حمولتها أو طاقمها دون أن يكون ملزما بتعويض الشاحن عن ذلك باعتبار أن هذا التصرف يعد إجراء مشروعا تبرره حالة الضرورة البحرية ومتطلبات السلامة[4].

---

[1] المادة 12 من اتفاقية هامبورغ؛ والمادة 30 من اتفاقية روتردام. وينظر أيضا: شريف محمد غنام، المرجع سابق، ص 25.

[2] المادة 772 من الأمر رقم 76-80.

[3] وجودي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 252. نقلا عن: ليلي عبدات، عيساوي محمد، حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 59، ع03، 2022، ص 411.

[4] المادة 747 من القانون التجاري الجزائري: "يجوز للناقل في كل وقت وفي كل مكان، تفريغ البضائع الخطرة التي لم يصرح له بطبيعتها أو إتلافها أو إزالة خطورتها بدون أن يستحق الشاحن أي تعويض عن ذلك".

ثانيا: يلتزم الشاحن بتعويض الناقل عن جميع الأضرار والخسائر التي قد تلحق بالسفينة أو بالبضائع الأخرى نتيجة شحن هذه البضائع الخطرة دون إعلام مسبق بطبيعتها، كما تمتد مسؤوليته لتشمل المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب اتخاذ تدابير إزالة الخطر أو الحد من آثاره[1].

ثالثا: تمتد مسؤولية الشاحن كذلك إلى باقي الشاحنين إذا ترتب عن هذه البضائع ضرر ببضائعهم، باعتبار أن إخلال الشاحن بالتزام الإعلام يشكل خطأ عقديًا يرتب مسؤوليته تجاه جميع المتضررين من عملية النقل البحري.

ويلاحظ أن هذه المسؤولية تقوم حتى ولو لم يكن الشاحن سيئ النية، إذ يكفي مجرد عدم الإخطار بطبيعة البضاعة الخطرة لقيام مسؤوليته، وهو ما يعكس تشدد التشريعات البحرية في هذا المجال حماية لسلامة الملاحة البحرية[2].

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن في حالة علم الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة والموافقة على نقلها

أما إذا قام الشاحن بإعلام الناقل مسبقا بطبيعة البضاعة الخطرة ووافق هذا الأخير على شحنها، فإن المسؤولية في هذه الحالة تختلف من حيث نطاقها وآثارها القانونية إذ يصبح الناقل على علم بالخطر المحتمل، ويكون قد قبل تحمله في حدود معينة مقابل أجر إضافي غالبًا ما يفرض نظير العناية الخاصة التي تتطلبها هذه البضائع.

وفي هذه الحالة، يلتزم الشاحن بتقديم بيانات دقيقة وكاملة بشأن طبيعة البضاعة الخطرة وخصائصها ودرجة خطورتها والاحتياطات الواجب اتخاذها أثناء نقلها لأن أي نقص أو خطأ في هذه البيانات قد يؤدي إلى قيام مسؤوليته رغم علم الناقل المسبق بطبيعتها.

كما يترتب على علم الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة وموافقته على شحنها أنه لا يجوز له التخلص منها أو إتلافها إلا إذا أصبحت تشكل خطرا حقيقيا وجسيما على السفينة أو على باقي الحمولة أو على الأشخاص الموجودين على متنها إذ يعد هذا التصرف استثناء تبرره الضرورة البحرية فقط.

غير أنه إذا ترتب عن هذه البضائع خطر استثنائي أثناء الرحلة البحرية استوجب اتخاذ تدابير عاجلة كإلقائها في البحر أو إتلافها حفاظًا على سلامة السفينة، فإن هذه الحالة قد تدخل ضمن نطاق الخسائر

[1] المادة 13 من قواعد هامبورغ 1978.

[2] عطوي نادية، خصوصية المسؤولية المدنية للشاحن في عقود النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 11، العدد 02، 2020، ص 310.

البحرية المشتركة مما يجيز للشاحن المطالبة بالمساهمة في تحمل هذه الخسائر من طرف باقي أصحاب المصالح المرتبطة بالرحلة البحرية، متى توافرت شروطها القانونية.

ويستخلص من ذلك أن علم الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن من المسؤولية إعفاء مطلقا، وإنما يخفف من نطاقها بحيث تبقى مسؤوليته قائمة في حالة تقديم بيانات غير صحيحة أو ناقصة أو في حالة إخلاله بالاحتياطات الواجب اتخاذها بشأن تغليف البضاعة أو وسمها أو التصريح بخصائصها الفنية، وهو ما أكدته كذلك قواعد هامبورغ وروتردام في تنظيمها لمسؤولية الشاحن عن البضائع الخطرة.

المبحث الثاني: مسؤولية على أساس الضمان

إذا كان الأصل في مسؤولية الشاحن قيامها على الخطأ الواجب الإثبات، فإن مقتضيات الثقة الائتمانية في التجارة البحرية استوجبت إقرار نظام قانوني أكثر صرامة يعرف بالمسؤولية على أساس الضمان. وبموجب هذا النظام، يتحول التزام الشاحن من مجرد بذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة خاصة فيما يتعلق بدقة البيانات المسلمة للناقل، وسنحاول من خلال هذا المبحث تسليط الضوء على هذه المسؤولية القانونية، حيث نتناول في **المطلب الأول** مسؤولية الشاحن الناتجة عن عدم صحة المعلومات الواردة في سند الشحن، وسنعالجه في **المطلب الثاني** من خلال دراسة "الإعفاء الاتفاقي"، لبحث مدى مشروعية البنود التي تهدف إلى تخفيف أو استبعاد مسؤولية الشاحن، مع تبيان موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من هذه الشروط ومدى اصطدامها بقواعد النظام العام البحري.

المطلب الأول: مسؤولية الشاحن في حال عدم صحة المعلومات

تنبثق مسؤولية الشاحن في حال عدم صحة المعلومات من التزامه الجوهري بتقديم تصريحات دقيقة وشاملة حول ماهية البضاعة المسلمة للناقل، وهي تصريحات تشكل حجر الزاوية في إعداد سند الشحن وتنظيم عملية الملاحة. إن أي تهاون في هذا الالتزام يرتب مسؤولية الشاحن على أساس "الضمان القانوني" لسلامة المعلومات، وهو ما سنفصله من خلال الفرع الأول الذي يتناول مسؤولية الشاحن عن الأخطاء في التصريحات كالحجم والوزن والعلامات، وتأثيرها على استقرار الرحلة البحرية. كما سنعرج في الفرع الثاني على مسؤولية الشاحن عن العيب الذاتي للبضاعة، وهي الحالة التي تكمن فيها خطورة البضاعة في خصائصها الداخلية التي قد يغفل الشاحن عن التصريح بها، مما يجعله مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن تفاعلاتها أو تلفها الذاتي.

الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن خطأ في التصريحات

يعد التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة من الالتزامات الجوهرية السابقة على تنفيذ عقد النقل البحري والملازمة له، إذ تمكن هذه البيانات الناقل من تحديد شروط النقل الملائمة، واختيار وسيلة الشحن المناسبة، واتخاذ الاحتياطات الفنية اللازمة لحفظ البضاعة وضمان سلامة السفينة والطاقم والبضائع الأخرى.

وقد أولت الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية بروكسل، واتفاقية هامبورغ، واتفاقية روتردام أهمية خاصة لهذا الالتزام، حيث قررت مسؤولية الشاحن عن عدم صحة البيانات المتعلقة بطبيعة البضاعة ووزنها وعددها وكميتها وقيمتها، وجعلته ضامناً لصحتها تجاه الناقل.

وتبرز أهمية هذه البيانات في كونها الأساس الذي يعتمد عليه الناقل في إعداد سند الشحن وتحديد أجرة النقل، إضافة إلى تنظيم عمليات الرص والتخزين والتحميل مما يجعل أي خطأ أو نقص فيها مؤثرا في التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل البحري. وبناء عليه، فإن إخلال الشاحن بهذا الالتزام يرتب مسؤوليته عن تعويض الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق به، سواء تعلقت بالسفينة أو بالبضائع الأخرى أو بالمصاريف الإضافية الناتجة عن هذا الإخلال.

وتتعدد صور عدم صحة البيانات التي يرتب عليها القانون مسؤولية الشاحن، ومن أهمها التصريح بطبيعة غير حقيقية للبضاعة، أو إخفاء خصائصها الخطرة أو القابلة للكسر أو التلف، أو التصريح بوزن أو كمية غير مطابقة للحقيقة، أو تخفيض القيمة الحقيقية للبضاعة بقصد تقليل أجرة النقل، أو الإدلاء ببيانات غير دقيقة بقصد التدليس على السلطات الإدارية كإدارة الجمارك. ويكفي لإقامة مسؤولية الشاحن ثبوت عدم صحة أحد البيانات الجوهرية دون اشتراط عدم صحتها جميعا.

وتتميز هذه المسؤولية بأنها تقوم على أساس الضمان، أي أنها مسؤولية مشددة لا تتطلب إثبات الخطأ، بل يكفي فيها ثبوت عدم صحة البيانات، دون إمكانية التمسك بالسبب الأجنبي للإعفاء، باعتبار أن التزام الشاحن في هذا المجال هو التزام بتحقيق نتيجة يتمثل في ضمان صحة المعلومات التي يقدمها عند إبرام عقد النقل[1].

ولا يقتصر أثر هذا الضمان على العلاقة بين الشاحن والناقل فحسب، بل يمتد إلى الغير الذي تنتقل إليه وثيقة الشحن، سواء بطريق التظهير إذا كانت لأمر أو اسمية، أو بطريق التسليم إذا كانت لحاملها، حيث

[1] المادة 810 من القانون 98-05.

تبقى مسؤولية الشاحن قائمة رغم تداول سند الشحن، باعتبار أن التزامه بضمان صحة البيانات هو التزام شخصي مستقل لا يسقط بتداول السند.

وقد ثار خلاف فقهي حول اشتراط العلاقة السببية بين عدم صحة البيانات والضرر، حيث ذهب كل من بيار بوناسيس وكريستيان سكبال إلى أن الناقل لا يلزم بإثبات وجود علاقة سببية مباشرة بين التصريحات الكاذبة والضرر، تأسيسا على أن التزام الشاحن ضماني مستقل يكفي فيه إثبات عدم صحة البيانات لترتيب المسؤولية دون حاجة لإثبات أثرها في وقوع الضرر.

أما في التشريع الجزائري، فقد تبنى المشرع هذا الاتجاه مع تشديد واضح في مسؤولية الشاحن، حيث نصت المادة 810 من القانون البحري الجزائري على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا تعمد الشاحن الإدلاء ببيانات غير صحيحة بشأن طبيعتها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة لها.

ويعكس هذا التشدد حرص المشرع على ضمان صحة البيانات باعتبارها عنصرا جوهريا في عقد النقل البحري، لما لها من دور في تحديد مخاطر النقل وحساب الأجرة وتوزيع المسؤوليات، فضلا عن حماية سلامة السفينة والبضائع والطاقم.

وفي سياق متصل، يقر القانون حماية للمتعاقد المدلس عليه من خلال منحه الحق في طلب إبطال العقد في حالة التدليس[1]، رغم أن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا له، بينما استقر الفقه على تعريفه بأنه استعمال طرق احتيالية من شأنها إيقاع المتعاقد الآخر في غلط يدفعه إلى التعاقد.

ويختلف التدليس عن الغلط في أن التدليس ينشئ الغلط بفعل متعمد من أحد المتعاقدين، في حين أن الغلط ينشأ تلقائيا دون تدخل خارجي. ويتطلب التدليس توافر ركنين: ركن مادي يتمثل في الوسائل الاحتيالية، وركن معنوي يتمثل في نية التضليل[2].

[1] أنظر في ذلك المادة 86 من أمر رقم 75-58 ، والتي جاء فيها: «يجوز ابطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي لجأ اليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه، من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد، ويعتبر تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملابسة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة.

[2] دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 146.

فالركن المادي يقوم على استعمال وسائل أو حيل من شأنها خداع المتعاقد الآخر، وقد يكون ذلك عن طريق الكذب أو الكتمان، ويعد الكتمان تدليسا متى انصب على واقعة جوهرية كان يجب الإفصاح عنها. ولا يشترط أن تبلغ هذه الوسائل درجة الاحتيال الجنائي، بل يكفي أن تكون مؤثرة في إرادة المتعاقد[1].

أما الركن المعنوي فيتمثل في نية التضليل والخداع، أي أن يكون الغرض من هذه الوسائل دفع المتعاقد الآخر إلى إبرام العقد، فإذا انتفت هذه النية انتفى وصف التدليس ولو ترتب عن التصرف وقوع الغلط.

وفي عقد النقل البحري، يلتزم الشاحن بالإفصاح عن طبيعة البضاعة، بما في ذلك خصائصها الخطرة، ويعد الشاحن ضامنا لصحة هذه البيانات. وعليه، فإن تعمده تحريف التصريح المتعلق بخطورة البضاعة يعد تدليسا يخول الناقل طلب إبطال عقد النقل.

كما يعتبر السكوت المتعمد عن بيان طبيعة البضاعة الخطرة تدليسا متى تعلق الأمر بمعلومة جوهرية واجب الإفصاح عنها، إذ لا يعتد بالسكوت السلبي إذا اقترن بنية الإخفاء، باعتباره وسيلة احتيالية تؤثر في إرادة المتعاقد الآخر وتدفعه إلى التعاقد على أساس غير صحيح.

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن عيب ذاتي للبضاعة

من المهم التمييز بين العيب الذاتي للبضاعة وبين طبيعتها الخاصة؛ فالأولى تعني وجود خلل داخلي في البضاعة نفسها يجعلها قابلة للتلف أو الهلاك بشكل غير عادي مقارنة بغيرها من البضائع، أما الطبيعة الخاصة فتشير إلى كون البضاعة بطبيعتها أكثر عرضة للمخاطر دون أن يكون بها عيب داخلي.

ويقصد بالعيب الذاتي للبضاعة كل سبب نابع من تكوينها الداخلي يؤدي إلى تلفها أو هلاكها، مثل الاشتعال الذاتي أو التخمر. وقد ثار خلاف فقهي حول اعتبار قابلية بعض البضائع للكسر عيبا ذاتيا، حيث ذهب فريق إلى اعتبارها كذلك، بينما رأى آخرون أن الكسر لا يعود إلى طبيعة البضاعة وإنما إلى سوء المناولة أو التغليف أو الإهمال في بيان خصائصها.

وفي هذا السياق، يرى الفقيه ريبير أن العيب الذاتي يمكن أن ينسب إلى خطأ الشاحن، باعتباره المسؤول عن اختيار شحن بضاعة لا تتحمل ظروف النقل مما يجعله مسؤولا عن الأضرار التي قد تلحق بالسفينة أو بالبضاعة حتى ولو كان حسن النية ولا يعلم بوجود العيب.

[1] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005،

أولا: مفهوم العيب الذاتي للبضاعة

تعرف القواعد القانونية ذات الطابع اللاتيني والأنجلوساكسوني العيب الذاتي بأنه ليس مجرد تطور طبيعي للضرر الموجود وقت الشحن، بل هو عامل غير ظاهر كامن في البضاعة نفسها يجعلها غير صالحة لتحمل ظروف النقل مقارنة ببضائع مماثلة.

وقد اتفقت معظم التعريفات الفقهية خاصة في ظل اتفاقية بروكسل على أن العيب الذاتي هو الميل الطبيعي للبضاعة نحو التلف، حيث يراه الفقيه Philippe Delebecque عيبا يعكس استعدادا داخليا للتدهور، بينما يعرفه الدكتور كمال حمدي بأنه خلل داخلي يؤدي إلى الهلاك أو التلف دون تدخل خارجي، مثل التخمر أو الاشتعال التلقائي[1].

أما القضاء الفرنسي فيعتبره ضررا ناشئا عن طبيعة البضاعة أو حالتها قبل الشحن يجعلها غير قادرة على تحمل مخاطر الرحلة البحرية دون تدخل من الناقل[2]، ومن أمثلة ذلك تلف الموز بسبب النضج الزائد، أو فساد الحبوب نتيجة ارتفاع نسبة الرطوبة.

غير أن مجرد قابلية البضاعة للكسر لا يعد عيبا ذاتيا، إذ قد يكون السبب سوء التغليف أو المناولة، وهو ما يترتب عليه مسؤولية الشاحن في بعض الحالات. بينما يعفى الناقل إذا لم يكن على علم بخلل التغليف.

ويرى الفقيه René Rodière أن العيب الذاتي والعيب الخفي مفهومان مترادفان يؤديان إلى نفس المعنى القانوني.

أما الطبيعة الخاصة للبضاعة فهي صفة ملازمة لها دون وجود عيب، ويظهر أثرها خصوصا في حالات استحالة الطريق أو ظروف النقل غير العادية.

ثانيا: إثبات العيب الذاتي للبضاعة

يتجلى إثبات العيب الذاتي أساسا من خلال التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن.

---

[1] كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 193.

[2] أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 128.

أ- دور التحفظات في الإثبات

التحفظات هي ملاحظات يثبتها الناقل في سند الشحن عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو عند تعذر التحقق من البضاعة، سواء تعلق الأمر بالوزن أو العدد أو العلامات، وقد نظمت اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ هذه المسألة، كما أخذ بها القانون البحري الجزائري الذي أجاز للناقل إدراج تحفظات عند وجود شكوك جدية.

ويشترط أن تكون هذه التحفظات دقيقة ومحددة وليست عامة أو شكلية لأن التحفظات المؤثرة وحدها ترتب آثارا قانونية مهمة أهمها قلب عبء الإثبات لصالح الناقل بحيث يصبح الشاحن ملزما بإثبات سلامة البضاعة[1].

أما التحفظات العامة أو النموذجية، مثل عبارة "الوزن غير معروف"، فلا تنتج أي أثر قانوني ولا تنفي قرينة استلام البضاعة سليمة.

وفي مجال النقل بالحاويات، يثور الإشكال خصوصا في نظام FCL حيث يصعب على الناقل التحقق من المحتوى، إلا أن القضاء الفرنسي يميل إلى رفض التحفظات العامة، معتبرا أن الناقل قادر على التحقق ولو بفتح الحاويات، وأن الاعتبارات الاقتصادية لا تبرر إعفاءه من ذلك.

ب- غياب التحفظات وأثره

يرى الفقيه ريبير، أن إصدار سند شحن نظيف يجعل إثبات العيب الذاتي أكثر صعوبة على الناقل، لكنه لا يمنعه، لأن هذا العيب يعد واقعة مادية يمكن إثباتها بجميع الوسائل، وقد أكد القضاء الفرنسي هذا الاتجاه، حيث قضت محكمة النقض بأن غياب التحفظات لا يحول دون تمسك الناقل بأحد أسباب الإعفاء، بما فيها العيب الذاتي للبضاعة ، في المقابل اتجه القانون البحري الفرنسي إلى موقف أكثر تشددا إذ ربط إمكانية استفادة الناقل من الإعفاء بمدى التزامه بإدراج التحفظات عند علمه بالعيب حماية للمرسل إليه حسن النية ومنعا لأي تواطؤ محتمل بين الشاحن والناقل[2].

[1] دالع سعيد، العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق-سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري عن المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص 223.
[2] دالع سعيد، مرجع نفسه، ص 226-227.

المطلب الثاني: إعفاء الشاحن من المسؤولية في النقل البحري

قبل التطرق إلى موقف اتفاقية روتردام من الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية، يجدر التذكير بأن تنظيم المسؤولية في عقد النقل البحري ظل لفترة طويلة مرتبطا بمدى تطبيق مبدأ سلطان الإرادة باعتباره أحد المبادئ الأساسية التي تقوم عليها النظرية العامة للعقد في القانون الخاص، ومؤداه أن للأطراف حرية تنظيم علاقاتهم القانونية وتحديد مضمون التزاماتهم ومسؤولياتهم وفقا لما تقتضيه مصالحهم المشتركة ما دام ذلك لا يخالف النظام العام والآداب العامة.

غير أن تطبيق هذا المبدأ في مجال النقل البحري لم يكن مطلقا نظرا للطبيعة الخاصة التي يتميز بها هذا العقد، إذ غالبا ما كان الناقل البحري يتمتع بمركز اقتصادي أقوى مقارنة بالشاحن، الأمر الذي أدى في ظل المرحلة التقليدية إلى فرض شروط تعاقدية تعفي الناقل من المسؤولية أو تحد منها بصورة واسعة خاصة من خلال الشروط النموذجية التي كانت تدرج في سندات الشحن دون أن يكون للشاحن دور فعلي في مناقشتها أو تعديلها، وهو ما أدى إلى اختلال واضح في التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل البحري.

وأمام هذا الوضع، تدخلت الاتفاقيات الدولية منذ بداية القرن العشرين لإعادة التوازن إلى العلاقة العقدية بين الناقل والشاحن، وذلك من خلال تقييد نطاق تطبيق مبدأ سلطان الإرادة في مجال النقل البحري، حيث جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لتضع حدا لحرية الناقل في إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية، فنصت على بطلان كل شرط من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتج عن خطئه أو إهماله، وهو ما شكل قيدا مهما على الحرية التعاقدية في هذا المجال حماية للطرف الضعيف في العلاقة العقدية[1].

وقد واصلت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 هذا التوجه، حيث ذهبت إلى أبعد من ذلك في تقييد الحرية التعاقدية من خلال توسيع نطاق مسؤولية الناقل وتقليص حالات إعفائه منها مع تعزيز حماية الشاحن بوصفه الطرف الأكثر حاجة إلى الحماية في عقد النقل البحري، الأمر الذي جعل تنظيم المسؤولية في ظل هذه الاتفاقية أقرب إلى القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها[2].

غير أن التطورات التي شهدها قطاع النقل البحري الدولي، خاصة في ظل ظهور الشركات متعددة الجنسيات واتساع نطاق التجارة الدولية وتعقد عمليات النقل البحري، أدت إلى إعادة النظر في الأساس التقليدي لتنظيم

---

[1] بن ددوش نضرة قماري، اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، ع 09، 2016، ص 111-112.

[2] علي إسماعيل حديد، المسؤولية القانونية بشأن منازعات عقد النقل البحري للبضائع، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد 93، 2025، ص 6.

العلاقة بين الناقل والشاحن، حيث لم يعد الشاحن في جميع الحالات يمثل الطرف الضعيف في العلاقة العقدية، بل أصبح في كثير من الأحيان طرفا اقتصاديا قويا يمتلك قدرة تفاوضية معتبرة، خاصة في إطار عقود النقل الكبرى أو ما يعرف بعقود الحجم[1].

وفي هذا السياق، جاءت اتفاقية روتردام لسنة 2008 لتعكس توجها حديثا يقوم على إعادة الاعتبار لمبدأ سلطان الإرادة في عقد النقل البحري، وذلك من خلال منح الأطراف مجالا أوسع لتنظيم مسؤولياتهم تعاقديا، خاصة في إطار عقود الحجم، مع الإبقاء في الوقت ذاته على مجموعة من القواعد الآمرة التي تهدف إلى حماية الحد الأدنى من التوازن العقدي بين أطراف العلاقة التعاقدية وضمان استقرار المعاملات البحرية الدولية[2].

وبذلك يمكن القول إن اتفاقية روتردام لم تتخل عن فكرة حماية الطرف الضعيف في عقد النقل البحري، وإنما أعادت صياغتها في إطار تصور أكثر مرونة يقوم على التوفيق بين متطلبات الحرية التعاقدية وضرورات حماية الاستقرار القانوني في المعاملات البحرية الدولية، وهو ما انعكس بوضوح على تنظيمها لمسؤولية الشاحن وإمكانية الاتفاق على الإعفاء منها في حدود معينة.

وعلى ضوء هذا التطور، يصبح من الضروري دراسة موقف اتفاقية روتردام من الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية باعتباره أحد أبرز مظاهر التحول الذي عرفه تنظيم المسؤولية في عقد النقل البحري الحديث.

الفرع الأول: المرتكزات والمبادئ المستحدثة للإعفاء الاتفاقي للشاحن في اتفاقية روتردام

يمثل الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية أحد أبرز المستجدات التي كرّستها اتفاقية روتردام في إطار سعيها لتحقيق توازن دقيق بين أطراف عقد النقل البحري، فلم يعد الشاحن مقيدا بنظام جامد للمسؤولية بل أتيح له في حدود معينة إمكانية الاتفاق على تعديل نطاق هذه المسؤولية أو الإعفاء منها. ويعكس هذا التوجه إرادة المشرع الدولي في تكريس مبدأ سلطان الإرادة مع مراعاة حماية الطرف الآخر من الشروط التعسفية، كما أن هذا الإقرار لم يكن مطلقا، بل تحكمه مجموعة من الضوابط التي تضمن عدم الإخلال بالتوازن التعاقدي. ومن ثم يتطلب فهم هذا النظام الوقوف أولا عند أساسه القانوني، ثم تحليل المبادئ الجديدة التي تحكم تطبيقه في إطار الاتفاقية.

---

[1] عبد الرحمن زينل الحمادي، عماد الدين عبد الحي، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية – دراسة تحليلية مقارنة، مجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، مج 17، ع 02، 2022، ص 118.

[2] عبد القادر صالح عون الله، تطور التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري وفقا لقواعد روتردام – دراسة مقارنة، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، كلية القانون، جامعة بنغازي، ليبيا، 2024، ص 130.

أولا: تصريح اتفاقية روتردام بالإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية

تميزت اتفاقية روتردام عن الاتفاقيات الدولية السابقة بتنظيمها المتوازن لمسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، حيث لم تقتصر على تحديد حالات مسؤوليته على نحو تقليدي كما كان عليه الحال في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ، وإنما أقرت كذلك إمكانية الاتفاق على تعديل نطاق هذه المسؤولية أو الحد منها أو إعادة توزيعها بين أطراف عقد النقل البحري، وذلك في إطار احترام مبدأ الحرية التعاقدية الذي يشكل أحد الأسس الجوهرية للعلاقات التجارية الدولية الحديثة، خاصة في ظل التطور الكبير الذي عرفته صناعة النقل البحري وتزايد دور الشركات التجارية الكبرى في تنظيم عمليات النقل عبر عقود طويلة الأمد[1].

ويظهر هذا التوجه بوضوح من خلال اعتراف اتفاقية روتردام بإمكانية إدراج شروط تعاقدية خاصة تتعلق بتنظيم المسؤولية، لاسيما في إطار ما يعرف بعقود الحجم، والتي تعد من أبرز المستجدات التي جاءت بها الاتفاقية مقارنة بالاتفاقيات السابقة، إذ سمحت هذه العقود للأطراف بإدراج شروط خاصة تختلف عن القواعد العامة التي قررتها الاتفاقية، بما في ذلك الشروط المتعلقة بمسؤولية الشاحن، وهو ما يشكل خروجا نسبيا عن الطبيعة الآمرة التقليدية لقواعد المسؤولية في النقل البحري[2].

وتكمن أهمية عقود الحجم في كونها تعكس الطبيعة الاقتصادية الحديثة لعقد النقل البحري، حيث يتم الاتفاق فيها على نقل كميات محددة من البضائع خلال فترة زمنية معينة في إطار علاقة تعاقدية مستمرة بين الناقل والشاحن، الأمر الذي يبرر منح أطرافها قدرا أكبر من الحرية في تنظيم التزاماتهم ومسؤولياتهم بما يتلاءم مع طبيعة تعاملاتهم التجارية، وهو ما سمح بإعادة توزيع المخاطر العقدية بين الطرفين على نحو أكثر مرونة مقارنة بالنظام التقليدي الذي كان يركز أساسا على مسؤولية الناقل دون غيره[3].

كما يفهم من هذا الاتجاه أن اتفاقية روتردام لم تعد تتعامل مع الشاحن باعتباره الطرف الضعيف دائما في عقد النقل البحري، كما كان مفترضا في ظل اتفاقية بروكسل، وإنما اعتبرته في كثير من الحالات طرفا تجاريا محترفا يتمتع بقدرة تفاوضية معتبرة تمكنه من المشاركة الفعلية في تحديد شروط العقد، خاصة في إطار العلاقات التعاقدية المستمرة التي تربط بين الناقلين البحريين وكبار المصدرين والمستوردين، وهو ما

---

[1] المادة 80 من اتفاقية روتردام 2008.

[2] عدلي أمير خالد، *مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري: دراسة في اتفاقية روتردام 2008*، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2021 ، ص 115.

[3] عبد الرحمن زينل الحمادي، عماد الدين عبد الحي، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية، المرجع السابق، ص 118.

يبرر تمكينه من الاتفاق مع الناقل على تعديل نطاق مسؤوليته أو الحد منها وفقا لمقتضيات التعامل التجاري الدولي[1].

ويعد هذا التحول تجسيدا واضحا لإعادة الاعتبار لمبدأ سلطان الإرادة في عقد النقل البحري، بعد أن ظل هذا المبدأ مقيدا لفترة طويلة بفعل تدخل الاتفاقيات الدولية السابقة التي هدفت أساسا إلى حماية الشاحن باعتباره الطرف الأضعف في العلاقة العقدية، الأمر الذي أدى إلى إخضاع العديد من قواعد المسؤولية لطابع آمر لا يجوز الاتفاق على مخالفته، خاصة في إطار اتفاقية هامبورغ التي وسعت من نطاق مسؤولية الناقل على حساب حرية الأطراف في تنظيم العلاقة العقدية[2].

غير أن إقرار اتفاقية روتردام لمبدأ الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية لا يعني إطلاق حريته بصورة مطلقة، إذ وضعت الاتفاقية مجموعة من القيود الموضوعية والشكلية التي تهدف إلى منع التعسف في استعمال هذا الحق وضمان عدم الإضرار بالطرف الآخر في العلاقة العقدية، وذلك تحقيقا للتوازن بين مقتضيات الحرية التعاقدية ومتطلبات حماية الاستقرار القانوني في المعاملات البحرية الدولية.

ومن أهم هذه القيود ضرورة احترام الالتزامات الأساسية للشاحن، وعلى رأسها الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة، إذ نصت الاتفاقية على التزام الشاحن بضمان صحة البيانات التي يقدمها للناقل والمتعلقة بوصف البضاعة وطبيعتها وعددها ووزنها وعلاماتها، وهو التزام جوهري لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منه لما يشكله من أهمية أساسية في تنفيذ عقد النقل البحري على الوجه الصحيح باعتبار أن الناقل يعتمد اعتمادا أساسيا على هذه البيانات في تنظيم عملية النقل واتخاذ التدابير الفنية اللازمة لحماية السفينة والبضائع الأخرى.

كما ألزمت الاتفاقية الشاحن بضرورة إعلام الناقل بطبيعة البضائع الخطرة قبل شحنها باعتبار أن الإخلال بهذا الالتزام قد يؤدي إلى تعريض السفينة أو البضائع الأخرى أو الأشخاص للخطر، وهو ما يجعل هذا الالتزام من الالتزامات الجوهرية المرتبطة بالنظام العام الاتفاقي للنقل البحري، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منه لما قد يترتب على مخالفته من آثار خطيرة تمس سلامة الملاحة البحرية[3].

ولا يقتصر تقييد الإعفاء الاتفاقي للشاحن على الالتزامات المتعلقة بالبيانات أو البضائع الخطرة فحسب، وإنما يمتد كذلك إلى ضرورة احترام الحدود التي رسمتها الاتفاقية فيما يتعلق بالشروط التعاقدية المخالفة

[1] حلبوش الزهرة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة للحصول على شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مغنية، تلمسان، الجزائر، 2023، ص 64

[2] اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

[3] المادة 32 من اتفاقية روتردام لسنة 2008.

لأحكامها، حيث اشترطت الاتفاقية أن تكون هذه الشروط واضحة وصريحة وأن يتم الاتفاق عليها بصورة فعلية بين الأطراف، خاصة في إطار عقود الحجم، بما يضمن عدم إدراجها بطريقة خفية أو تعسفية من شأنها الإضرار بأحد أطراف العلاقة العقدية[1].

كما حرصت الاتفاقية على التمييز بين القواعد الآمرة والقواعد المكملة في تنظيم مسؤولية الشاحن، حيث أجازت الاتفاق على مخالفة بعض الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في نطاق محدد، بينما أبقت على بعض الالتزامات الأخرى باعتبارها قواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، خاصة تلك المرتبطة بسلامة الملاحة البحرية وحماية الأشخاص والبضائع والسفينة[2].

ويعد هذا التمييز من أبرز مظاهر المرونة التي جاءت بها اتفاقية روتردام مقارنة بالاتفاقيات السابقة، إذ لم تعتمد الاتفاقية نظاما موحدا جامدا لتنظيم المسؤولية، وإنما تبنت نظاما قانونيا مرنا يسمح للأطراف بإعادة توزيع المخاطر العقدية وفقا لطبيعة العلاقة التجارية التي تربط بينهم مع الإبقاء في الوقت ذاته على الحد الأدنى من الضمانات القانونية التي تكفل تحقيق التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل البحري[3].

وتأسيسا على ما سبق، يمكن القول إن اتفاقية روتردام قد اعترفت صراحة بإمكانية الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية لكنها لم تجعل هذا الإعفاء مطلقا، وإنما قيدته بجملة من الضوابط القانونية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين مقتضيات الحرية التعاقدية ومتطلبات حماية الاستقرار القانوني في المعاملات البحرية الدولية، وهو ما يعكس التوجه الحديث الذي تبنته الاتفاقية في تنظيم مسؤولية أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

ثانيا: المبادئ الجديدة التي جاءت بها اتفاقية روتردام في مجال الإعفاء الاتفاقي للشاحن من المسؤولية

جاءت اتفاقية روتردام لسنة 2008 بمجموعة من المبادئ القانونية الحديثة التي أعادت تنظيم مسؤولية أطراف عقد النقل البحري للبضائع بصورة تتلاءم مع التطورات التي شهدتها التجارة الدولية والنقل البحري المعاصر[4]، حيث لم تعد هذه المسؤولية تقوم على تصور تقليدي يركز أساسا على حماية أحد أطراف العقد

[1] المادة 80 فقرة 2 من اتفاقية روتردام لسنة 2008.

[2] اتفاقية روتردام لسنة 2008 خاصة المواد 79 و80 و82 منها، التي أجازت الاتفاق على مخالفة بعض أحكام الاتفاقية في إطار عقود الحجم مع الإبقاء على القواعد الآمرة المرتبطة بسلامة الملاحة البحرية وحماية الأطراف المرتبطة بعقد النقل، وينظر كذلك: عبد القادر صالح عون الله، المرجع السابق، ص 132 وما بعدها.

[3] عبد القادر صالح عون الله، مرجع نفسه، ص 130.

[4] فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري: عقد النقل البحري، نشر وتوزيع ابن خلدون، الجزائر، 2022، ص 155.

دون الآخر، وإنما أصبحت تقوم على فلسفة قانونية حديثة أساسها تحقيق التوازن العقدي بين أطراف العلاقة التعاقدية، وإعادة توزيع المخاطر المرتبطة بعملية النقل البحري وفقا لطبيعة العلاقة التجارية القائمة بينهم.

ويعد تكريس مبدأ الحرية التعاقدية الموسعة من أبرز المبادئ الجديدة التي جاءت بها اتفاقية روتردام في مجال تنظيم مسؤولية الشاحن، إذ منحت الاتفاقية أطراف عقد النقل البحري مجالا أوسع لتنظيم التزاماتهم ومسؤولياتهم تعاقديا مقارنة بما كان مقررا في الاتفاقيات الدولية السابقة، خاصة في إطار عقود الحجم[1] التي أصبحت تمثل أحد أهم الآليات القانونية الحديثة لتنظيم عمليات النقل البحري التجارية واسعة النطاق.

وتكمن أهمية هذا المبدأ في كونه يعكس التحول الذي طرأ على النظرة التقليدية للشاحن في عقد النقل البحري، حيث لم يعد ينظر إليه باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة العقدية بصورة مطلقة كما كان عليه الحال في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وإنما أصبح ينظر إليه باعتباره طرفا تجاريا محترفا يتمتع بقدرة تفاوضية معتبرة، خاصة في إطار العلاقات التعاقدية المستمرة التي تربطه بالناقلين البحريين، وهو ما يبرر تمكينه من الاتفاق على تعديل نطاق مسؤوليته أو الحد منها وفقا لمقتضيات التعامل التجاري الدولي[2].

كما كرست اتفاقية روتردام مبدأ التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل البحري باعتباره أحد الأسس الحديثة التي يقوم عليها تنظيم المسؤولية العقدية في النقل البحري، حيث لم تعد قواعد المسؤولية الواردة في الاتفاقية تهدف إلى حماية طرف معين على حساب الطرف الآخر، وإنما سعت إلى تحقيق نوع من التوازن بين مصالح الناقل والشاحن بما يضمن استقرار المعاملات البحرية الدولية ويعزز الثقة في نظام النقل البحري العالمي[3].

ويظهر هذا التوجه بوضوح من خلال السماح للأطراف بإعادة تنظيم مسؤولياتهم تعاقديا في إطار عقود الحجم، إذ أجازت الاتفاقية الاتفاق على مخالفة بعض أحكامها المتعلقة بالمسؤولية في نطاق هذه العقود، شريطة احترام الضوابط التي وضعتها الاتفاقية لضمان عدم الإضرار بالتوازن العقدي بين أطراف العلاقة التعاقدية، الأمر الذي يعكس تبني الاتفاقية لنظام قانوني مرن يسمح بإعادة توزيع المخاطر العقدية وفقاً لطبيعة العلاقة التجارية القائمة بين الأطراف[4].

---

[1] فرحة زراوي صالح، المرجع نفسه، ص 155.

[2] جلال وفاء محمدين، دور اتفاقية روتردام في تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 45

[3] انظر المادة 1 من اتفاقية روتردام 2008.

[4] المادة 80 من اتفاقية روتردام 2008، والتي حددت الشروط الخاصة بالخروج عن أحكام الاتفاقية في عقود الحجم.

ومن المبادئ الجديدة التي جاءت بها الاتفاقية كذلك تكريس فكرة توزيع المخاطر العقدية بين أطراف عقد النقل البحري، حيث لم يعد الناقل يتحمل وحده عبء المخاطر المرتبطة بعملية النقل البحري كما كان عليه الحال في ظل النظام التقليدي، وإنما أصبح الشاحن شريكا فعليا في تحمل هذه المخاطر، مع إمكانية الاتفاق على إعادة توزيعها تعاقديا وفقا لمصالح الأطراف وظروف التعاقد[1].

وتتجلى أهمية هذا المبدأ في كونه ينسجم مع الطبيعة الاقتصادية الحديثة لعقد النقل البحري، الذي لم يعد مجرد عقد تقليدي لنقل البضائع من ميناء إلى آخر، وإنما أصبح عقدا مركبا يرتبط بمنظومة لوجستية متكاملة تشمل النقل متعدد الوسائط وسلاسل الإمداد الدولية، الأمر الذي يبرر منح أطرافه قدرا أكبر من الحرية في تنظيم التزاماتهم ومسؤولياتهم بما يتلاءم مع طبيعة هذه العمليات المعقدة[2].

كما كرست اتفاقية روتردام مبدأ التمييز بين القواعد الآمرة والقواعد المكملة في تنظيم مسؤولية الشاحن، وهو من أهم المبادئ الحديثة التي جاءت بها الاتفاقية مقارنة بالاتفاقيات السابقة، حيث أجازت الاتفاق على مخالفة بعض الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في إطار عقود الحجم، بينما أبقت على بعض الالتزامات الأخرى باعتبارها قواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، خاصة تلك المرتبطة بسلامة الملاحة البحرية وحماية السفينة والبضائع والأشخاص[3].

ويعد هذا التمييز من أبرز مظاهر المرونة التشريعية التي جاءت بها اتفاقية روتردام، إذ لم تعتمد الاتفاقية نظاما جامدا لتنظيم المسؤولية العقدية، وإنما تبنت نظاما قانونيا مرنا يسمح للأطراف بإعادة تنظيم التزاماتهم وفقا لمصالحهم الاقتصادية المشتركة، مع الإبقاء في الوقت ذاته على الحد الأدنى من الضمانات القانونية التي تكفل حماية استقرار المعاملات البحرية الدولية.

ومن المبادئ الحديثة التي جاءت بها الاتفاقية كذلك تكريس مبدأ الشفافية العقدية في تنظيم شروط الإعفاء من المسؤولية، حيث اشترطت الاتفاقية ضرورة وضوح الشروط الاتفاقية المتعلقة بتعديل المسؤولية أو الحد منها، وعدم إدراجها بطريقة خفية أو تعسفية قد تؤدي إلى الإضرار بأحد أطراف العلاقة التعاقدية، خاصة في إطار عقود الحجم التي تقوم أساسا على التفاوض المباشر بين الأطراف[4].

---

[1] هاني دويدار، القانون البحري: النظام القانوني للسفينة والناقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 312.

[2] محمد السيد الفقي، الالتزامات المستحدثة للشاحن في اتفاقية روتردام، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، 2014، ص 88.

[3] المادة (80/ الفقرة 5) من اتفاقية روتردام، التي استثنت بعض الالتزامات من حرية التعاقد حفاظا على النظام العام البحري.

[4] مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 256.

كما اشترطت الاتفاقية ضرورة أن يتم الاتفاق على هذه الشروط بصورة صريحة ومسبقة، بما يضمن علم الأطراف بمضمونها وآثارها القانونية قبل إبرام العقد، وهو ما يعكس حرص الاتفاقية على تحقيق التوازن بين مقتضيات الحرية التعاقدية ومتطلبات حماية الاستقرار القانوني في المعاملات البحرية الدولية.

ومن المبادئ الجديدة التي جاءت بها الاتفاقية أيضا الاعتراف بالدور الاقتصادي المتنامي للشاحن في عقد النقل البحري، حيث لم يعد ينظر إليه باعتباره مجرد طرف تابع للناقل، وإنما أصبح طرفا أصيلا في تنظيم العلاقة العقدية يتمتع بحقوق والتزامات متوازنة مع الناقل، وهو ما يبرر تمكينه من الاتفاق على تعديل نطاق مسؤوليته في حدود ما تسمح به الاتفاقية.

كما يظهر هذا الاتجاه من خلال اعتراف الاتفاقية بمسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته العقدية، وهو ما يعكس انتقال تنظيم عقد النقل البحري من نظام تقليدي قائم على حماية طرف دون الآخر إلى نظام حديث يقوم على فكرة المسؤولية المتبادلة بين أطراف العلاقة التعاقدية.

وختاما يمكن القول إن اتفاقية روتردام قد أرست مجموعة من المبادئ القانونية الحديثة التي أسهمت في إعادة تنظيم مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع على أساس التوفيق بين متطلبات الحرية التعاقدية وضرورة تحقيق التوازن العقدي بين أطراف العلاقة التعاقدية، وهو ما جعلها تمثل مرحلة متقدمة في تطور التنظيم القانوني لمسؤولية الشاحن وإمكانية الاتفاق على الإعفاء منها في إطار العلاقات التجارية البحرية الدولية[1].

الفرع الثاني: الضوابط القانونية للإعفاء الشاحن من المسؤولية

الأصل في التشريع البحري الجزائري أن الشاحن لا يسأل عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالناقل أو السفينة إلا إذا كانت ناتجة عن خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه؛ حيث يقع على عاتق الناقل عبء إثبات هذا الخطأ إعمالا لنص المادة 745 من القانون البحري الجزائري، التي كرست نظام المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات، بخلاف نظام المسؤولية المفترضة الذي يخضع له الناقل[2].

[1] تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، الدورة الحادية والأربعون، نيويورك، 2008، الوثيقة رقم (A/63/17)، تم الإطلاع عليه يوم: 22-04-2026، على الساعة 06:32، على الموقع الإلكتروني: https://digitallibrary.un.org/.

[2] المادة 745 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالمواد من 28 إلى 49 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر، ع 29 لسنة 1977.

غير أن هذه الأضرار قد تقع نتيجة ظروف خارجة عن إرادة الشاحن من أجل دفع هذه المسؤولية ونفي قرينة الخطأ يتعين على الشاحن إثبات اتخاذه لكافة التدابير الوقائية اللازمة لاستبعاد الخطأ عنه وعن تابعيه، لاسيما ما يتعلق بالالتزامات الواردة في المادة 744 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بصحة البيانات وتغليف البضاعة[1]، كما يمكن للشاحن التمسك بالأحداث والظروف الأجنبية التي أسهمت في وقوع الضرر مما يؤدي إلى انقطاع الرابطة السببية بين فعله والضرر اللاحق بالناقل[2].

أولا: الحالات المتعددة لإعفاء الشاحن من المسؤولية.

تقوم المسؤولية المدنية للشاحن، سواء كانت عقدية أم تقصيرية، على ضرورة توافر أركانها التقليدية المتمثلة في: الخطأ، الضرر، وعلاقة السببية. وعليه، فإن سبيل الشاحن للتخلص من هذه المسؤولية يكمن في قطع رابطة السببية بين سلوكه والضرر الذي لحق بالناقل؛ وقد قررت القواعد الدولية أحكاماً خاصة لإعفاء الشاحن من مسؤوليته كليا أو جزئيا، وهو ما جسدته المادة (2/30) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر[3].

وبالنظر إلى الأساس القانوني لهذه المسؤولية، نجد أن المشرع الجزائري في المادة 745 من القانون البحري قد استلهم موقف الاتفاقيات الدولية[4]، وتحديدا المادة 04 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل لعام 1924؛ حيث يتقرر بموجبهما مبدأ عام يقضي بعدم مسؤولية الشاحن عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالناقل أو السفينة، أيا كان سببها، ما لم يثبت الناقل أن هذا الضرر ناتج عن خطأ الشاحن أو خطأ وكلاءه أو مستخدميه[5]. ويؤكد هذا التطابق رغبة المشرع في توحيد القواعد الموضوعية التي تحكم مسؤولية أطراف عقد النقل البحري بما يتلاءم مع المعايير الدولية المعمول بها.

ومن حالات إعفاء الشاحن من المسؤولية ما يلي:

1-إعفاء الشاحن من المسؤولية بنفي الخطأ عنه

يستطيع الشاحن أن يدفع عنه المسؤولية المقررة لمصلحة الناقل من خلال نفي الخطأ عن نفسه أو عن تابعيه؛ وهو ما كرسته صراحة المادة 2/30 من قواعد روتردام، التي نصت على إعفاء الشاحن من

---

[1] المادة 744 من الأمر رقم 76-80.

[2] نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2012-2013، ص 80-81.

[3] المادة 30، الفقرة 2 من اتفاقية روتردام.

[4] المادة 745 من الأمر رقم 76-80.

[5] المادة 04 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل.

مسؤوليته، كليا أو جزئيا، إذا أثبت أن سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابهما لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص من الأشخاص المشار إليهم في المادة 34 من ذات القواعد[1].

وبناء على ذلك، يجوز للشاحن أن يتخلص من المسؤولية متى تمكن من نفي أو قطع رابطة السببية بين الخطأ المنسوب إليه والضرر الذي أصاب الناقل، سواء تمثل هذا الضرر في خسارة البضائع أو تلفها أو ما لحق بالسفينة أو التأخير في تسليمها، كما يتعين على الشاحن، بقصد الإعفاء الجزئي من المسؤولية، أن يثبت قيام سبب أجنبي أو عامل آخر ساهم في إحداث الضرر الذي لحق بالبضائع، بحيث يؤدي ذلك إلى توزيع المسؤولية بقدر مساهمة كل سبب في وقوع الضرر[2].

2-إعفاء الشاحن بسبب خطأ الناقل

يستفيد الشاحن من حالة الإعفاء من المسؤولية متى أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ من جانب الناقل، إذ يعد هذا الخطأ سببا أجنبيا يقطع رابطة السببية بين فعل الشاحن والضرر الحاصل، ففي حالة عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية، يعفى الشاحن من دفع أجرة النقل، ويجوز له كذلك طلب فسخ عقد النقل وحرمان الناقل من الأجرة، مع إلزامه بالتعويض عند الاقتضاء، لاسيما إذا لم تصل البضائع إلى ميناء الوصول أو وصلت منقوصة أو تالفة.

كما لا يلتزم الشاحن بدفع الأجرة إذا كان هلاك البضاعة أو عدم وصولها راجعا إلى الخطأ الشخصي للناقل أو إلى أخطاء تابعيه، تفاديًا لقيام حالة إثراء بلا سبب لفائدة الناقل[3].

ومن جهة أخرى، فيما يتعلق بالتزام الشاحن بتقديم التعليمات الخاصة بترتيب البضائع ورصها داخل السفينة، فإن مخالفة الناقل لهذه التعليمات ترتب مسؤوليته، ويستفيد الشاحن تبعا لذلك من الإعفاء، على أساس أن الضرر ما كان ليقع لولا إخلال الناقل بالتعليمات الصادرة عن الشاحن[4].

وأخيرا، تقرر الفقرة الثالثة من المادة 12 من قواعد هامبورغ إعفاء الشاحن من المسؤولية عن البضائع الخطرة، إذا كان الناقل قد تسلمها وهو عالم بطبيعتها الخطرة وقابلا بنقلها، مما يفيد تحمله تبعة المخاطر

---

[1] المادة 34 من اتفاقية روتردام، والتي تنص على: " يكون الشاحن مسؤولا عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية النتيجة الأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولا عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته".

[2] نبات خديجة، المرجع السابق، ص 81.

[3] سامية عباس، المرجع السابق، ص 53.

[4] محمد السيد الفقي، تطور قواعد النقل تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 55. نقلا عن: شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 60.

المرتبطة بها[1]، فمن حيث المبدأ تقرر المادة 127 من القانون المدني الجزائري أن الشخص يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كخطأ الغير، ويعد خطأ الناقل في هذا السياق سببا أجنبيا بالنسبة للشاحن يترتب عليه إعفاؤه من المسؤولية متى ثبتت العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر[2].

ثانيا: إعفاء الشاحن من المسؤولية بتوافر حالات معينة

إلى جانب نفي الخطأ كوسيلة لإعفاء الشاحن من المسؤولية، أقر القانون مجموعة من الأسباب التي يترتب على توافر أي منها انقطاع رابطة السببية، ومن ثم انتفاء المسؤولية. وبناء عليه، يمكن للشاحن أن يتحلل من المسؤولية إذا ثبت تدخل سبب أجنبي خارج عن إرادته يكون من شأنه قطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ويتمثل هذا السبب الأجنبي على وجه الخصوص في حالتي القوة القاهرة وتدخل فعل الغير متى توافرت شروط كل منهما قانونا[3].

1-حالة القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، ويكون مستقلا عن إرادة الشاحن، بحيث لا يكون له أي دخل في حدوثه، ويترتب عليه استحالة تنفيذ التزامه استحالة مطلقة.

ومن تطبيقات ذلك في مجال النقل البحري: العواصف الشديدة غير المألوفة، وهيجان البحر على نحو استثنائي، وكذا أعمال الحرب المفاجئة، والاضطرابات الداخلية كالثورات والفتن، إضافة إلى حالات الحصار البحري التي تحول دون الوصول إلى الميناء أو مغادرته، وهي جميعها تعد من قبيل الأسباب الأجنبية التي تعفي الشاحن من المسؤولية متى ثبتت علاقتها المباشرة باستحالة التنفيذ، ولا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لانتقاء عدم التوقع ، وكذلك الإضراب عن العمل إلا إذا كان عاما يجعل الالتزام مستحيلا وكان فجائيا غير متوقع ولا دخل الإرادة الشاحن فيه [4].

2-حالة تدخل فعل الغير في إحداث الضرر

يعد تدخل فعل الغير من قبيل الأسباب الأجنبية التي قد تعفي الشاحن من المسؤولية، وذلك متى كان هذا التدخل خارجا عن إرادته ولم يكن له أو لتابعيه أي يد في وقوعه، وكان من شأنه أن يحول دون تنفيذ

[1] محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 217
[2] المادة 127 من القانون رقم 05-10 المتضمن القانون المدني الجزائري.
[3] نبات خديجة، المرجع السابق، ص 90.
[4] عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، أحكام وقواعد، المرجع السابق، ص 76

التزاماته على الوجه المطلوب. ويترتب على ذلك انقطاع رابطة السببية بين فعل الشاحن والضرر الحاصل، مما يؤدي إلى انتفاء مسؤوليته.

ومن أبرز صور تدخل فعل الغير: أعمال الحرب والعمليات القتالية والنزاعات المسلحة، وأعمال القرصنة والإرهاب، وكذا الاضطرابات الداخلية مثل الشغب والفتن، إضافة إلى الإجراءات التي تتخذها السلطات العامة، كالحجز الصحي أو القرارات الإدارية التي تعرقل حركة النقل، أو ما يصدر عن الحكومات والهيئات العمومية من تدابير كالتوقيف أو الاحتجاز أو فرض قيود على الملاحة[1].

غير أنه يشترط للاعتداد بهذه الحالات كسبب للإعفاء، ألا يكون تدخل الغير راجعًا إلى خطأ الشاحن أو أحد تابعيه، وألا تكون له صلة مباشرة أو غير مباشرة بهذا الفعل، وذلك انسجاما مع ما ورد في قواعد روتردام، لا سيما فيما يتعلق بالأفعال التي لا تنسب إلى الشاحن أو الأشخاص المرتبطين به[2].

[1] المادة 03/17 من قواعد روتردام والمادة 02/04 من معاهدة بروكسل. وينظر أيضا: المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

[2] نبات خديجة،المرجع السابق، ص 90.

خاتمة الفصل الثاني

يتضح من خلال دراسة مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري أنها مسؤولية متعددة الأبعاد، تتراوح بين الطابع التقليدي القائم على إثبات الخطأ، والطابع المشدد القائم على الضمان، وذلك بحسب طبيعة الالتزام محل الإخلال. فالأصل أن الشاحن لا يسأل إلا بثبوت خطئه، غير أن بعض الالتزامات الجوهرية كضمان صحة البيانات والإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة، تخضع لنظام مسؤولية صارم لا يتطلب إثبات الخطأ.

كما تبين أن نطاق مسؤولية الشاحن لا يقتصر على علاقته بالناقل، بل يمتد ليشمل الغير بما في ذلك الشاحنين الآخرين وحامل وثيقة الشحن والجهات الإدارية، وهو ما يعكس الطابع المركب لعقد النقل البحري مم يؤدي إلى إخلال الشاحن بالتزاماته خاصة المتعلقة بالتغليف أو التصريح أو طبيعة البضاعة، أو إلى ترتيب مسؤوليته عن مختلف الأضرار التي قد تنشأ خلال الرحلة البحرية.

ومن جهة أخرى، أظهرت الدراسة تطورا ملحوظا في تنظيم هذه المسؤولية على المستوى الدولي، خاصة في ظل اتفاقية روتردام التي سعت إلى تحقيق توازن بين مبدأ الحرية التعاقدية ومتطلبات حماية استقرار المعاملات البحرية، من خلال السماح بالإعفاء الاتفاقي في حدود معينة مع الإبقاء على الالتزامات الجوهرية ذات الطابع الآمر.

وبذلك، يمكن القول إن مسؤولية الشاحن أصبحت تشكل ركيزة أساسية في تحقيق التوازن العقدي داخل منظومة النقل البحري، وتسهم بشكل مباشر في ضمان سلامة الملاحة البحرية واستقرار المعاملات التجارية الدولية.

الخاتمة

يعد عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود التجارية لما يؤديه النقل البحري من دور أساسي في نقل السلع والبضائع بين مختلف دول العالم، الأمر الذي جعل المشرع يولي أهمية خاصة لتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عنه خاصة ما تعلق بالتزامات الشاحن باعتباره أحد أهم أطراف هذا العقد.

ومن خلال دراستنا توصلنا إلى مجموعة من النتائج، ومن بينها الشاحن لا يقتصر دوره على مجرد تسليم البضاعة للناقل، بل يلتزم كذلك بمجموعة من الالتزامات القانونية التي تهدف إلى ضمان سلامة عملية النقل البحري وحماية البضاعة والناقل والغير، ومن بينها الالتزام بتهيئة البضاعة وتغليفها وتحزيمها ووضع العلامات والبيانات الصحيحة المتعلقة بها، إضافة إلى الالتزام بالإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة والوفاء بأجرة النقل البحري.

ويترتب على إخلال الشاحن بهذه الالتزامات يؤدي إلى قيام مسؤوليته القانونية متى ترتب عن ذلك ضرر، وهو ما يعكس حرص المشرع على تحقيق التوازن بين أطراف عقد النقل البحري وضمان استقرار المعاملات التجارية البحرية. وقد تبين كذلك أن المشرع الجزائري تأثر بشكل واضح بالاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، خاصة قواعد بروكسل وهامبورغ وروتردام، غير أن بعض الأحكام القانونية لا تزال بحاجة إلى تطوير لمواكبة المستجدات الحديثة التي يشهدها قطاع النقل البحري، لاسيما ما تعلق بالرقمنة والتعامل الإلكتروني وسندات الشحن الإلكترونية.

الشاحن يعد طرفا محوريا في عقد النقل البحري للبضائع، وأن التزاماته لا تقتصر على الجانب المالي فقط، بل تشمل التزامات قانونية ومادية متعددة تهدف إلى ضمان حسن تنفيذ عقد النقل البحري. كما تبين أن إخلال الشاحن بالتزاماته يرتب مسؤوليته القانونية ويلزمه بتعويض الأضرار الناتجة عن ذلك، وأن التشريع الجزائري قد تأثر بالقواعد الدولية المنظمة للنقل البحري غير أن التنظيم القانوني الحالي لا يزال يحتاج إلى مزيد من التحيين لمسايرة التطورات الحديثة في مجال النقل البحري الدولي.

وفي ضوء النتائج المتوصل إليها، يمكن تقديم مجموعة من التوصيات تتمثل أولا في ضرورة مراجعة أحكام القانون البحري الجزائري وتحيين نصوصه بما يتلاءم مع التطورات الحديثة التي يشهدها قطاع النقل البحري الدولي خاصة فيما يتعلق بتنظيم وسائل التعاقد الإلكتروني وسندات الشحن الإلكترونية مع وضع إطار قانوني واضح يحدد حجيتها وآثارها القانونية. كما يوصى بتعزيز الحماية القانونية المتعلقة بالبضائع الخطرة، من خلال فرض التزامات أكثر دقة على الشاحن فيما يخص التصريح بطبيعة هذه البضائع وبياناتها التقنية، وتشديد الجزاءات القانونية في حالة الإخلال بذلك لما قد يترتب عنه من أضرار جسيمة تمس السفينة أو الطاقم أو البيئة البحرية.

ويستوجب الأمر كذلك وضع تنظيم قانوني أكثر دقة لمسؤولية الشاحن عن البيانات والمعلومات المقدمة للناقل، خاصة في ظل الاعتماد المتزايد على الأنظمة الإلكترونية والتبادل الرقمي للبيانات في مجال النقل البحري. كما ينبغي العمل على تعزيز آليات الرقابة البحرية والتفتيش داخل الموانئ، بما يضمن احترام قواعد السلامة البحرية والتقليل من المنازعات المرتبطة بالبضائع المشحونة.

ومن جهة أخرى، يوصى بتكثيف التكوين الأكاديمي والمهني المتخصص في مجال القانون البحري سواء لفائدة القضاة أو المحامين أو العاملين في قطاع النقل البحري بالنظر إلى الطابع التقني والدولي لهذا المجال، إضافة إلى تشجيع البحوث والدراسات القانونية المتخصصة المتعلقة بعقود النقل البحري والمسؤولية الناشئة عنها. كما يستحسن العمل على نشر الاجتهادات القضائية المتعلقة بالمنازعات البحرية وتسهيل الاطلاع عليها، لما لذلك من دور في توحيد التطبيق القضائي وتحقيق الأمن القانوني واستقرار المعاملات التجارية البحرية.

وأخيرا، يوصى بتعزيز التعاون الدولي في المجال البحري، من خلال مواصلة الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الحديثة المتعلقة بالنقل البحري والعمل على تكييف التشريع الوطني مع أحكامها، بما يضمن مسايرة التطورات العالمية وتحقيق فعالية أكبر في تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

وأخيرا، ندعو الجزائر إلى الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر المعروفة باتفاقية روتردام لسنة 2008 لما تتضمنه من أحكام حديثة تواكب التطورات المعاصرة في مجال النقل البحري والتجارة الإلكترونية، بما يساهم في تعزيز فعالية المنظومة القانونية البحرية الجزائرية وتحقيق قدر أكبر من الانسجام مع القواعد الدولية الحديثة المنظمة للنقل البحري للبضائع.

قائمة المراجع

أولًا: الكتب

- أحمد شـــوقي محمد عبد الرحمن، المســـؤولية عن فعل الغير في القانون المدني، دار النهضـــة العربية، القاهرة.
- أحمد محمود حسـني، التعليق على نصـوص اتفاقية هامبورغ الخاصـة بنقل البضـائع بحرًا لسـنة 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.س.ن.
- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1979.
- أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2014.
- حسـام الدين عبد الغني الصـغير، تفسـير اتفاقية الأمم المتحدة بشـأن عقود البيع الدولي للبضـائع (اتفاقية فيينا 1980)، مطبوعات جامعة حلوان، القاهرة، 2002.
- جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل للبضـائع في القانون البحري الجزائري في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995.
- جلال وفاء محمدين، دور اتفاقية روتردام في تحقيق التوازن بين مصـالح الشـاحنين والناقلين، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004.
- وهيب الأسير، القانون البحري: السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.
- دالع ســـعيد، العيب الذاتي للبضـــاعة وعجز الطريق: ســـببان قانونيان لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
- دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

- شـريف محمد غنام، التزامات الشـاحن ومسـؤوليته في قواعد روتردام لنقل البضـائع دوليًا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2022.
- عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، ط3، دار النهضة العربية، بيروت، 1981.
- عبد العزيز سعد، قانون النقل البحري في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2016.
- عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري: قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- عدلي أمير خالد، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري: دراسة في اتفاقية روتردام 2008، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2021.
- علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون البحري، ج1، مكتبة النهضـة المصـرية، القاهرة، 1956.
- علي جمال الدين عوض، سند الشحن في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1967.
- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.
- فرحة زراوي صـالح، الكامل في القانون التجاري: عقد النقل البحري، منشـورات ابن خلدون، الجزائر، 2022.
- كمال حمدي، مسـؤولية الناقل البحري للبضـائع: دراسـة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشـأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- لطيف جبر الكوماني، القانون البحري، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.

· محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة في اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
· محمد حسنين، عقد النقل البحري للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
· محمد فؤاد العطار، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
· محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
· محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
· مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة، 1992.
· مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995.
· مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
· مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
· هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج2، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1993.
· هاني دويدار، القانون البحري: النظام القانوني للسفينة والناقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
· هشام فرعون، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
· وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2011.

المراجع الأجنبية

· Philippe Delebecque, Droit maritime, Dalloz, Paris, 2010.
· Pierre Mayer, Droit international privé, LGDJ, Paris, 2016.
· René Rodière, Traité général de droit maritime, Dalloz, Paris.

ثانيًا: الرسائل والمذكرات الجامعية

- بلعيد سارة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2016.
- حلبوش الزهرة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مغنية، تلمسان، 2023.
- صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.
- سامية عباس، التزام الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012.
- شيهاب عينونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013.
- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2013.
- وسام نغير، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2021.

ثالثًا: المقالات والمجلات العلمية

- أحمد منصور، "الالتزامات التعاقدية في عقود النقل البحري"، مجلة القانون البحري، العدد 15، 2019.
- بن ددوش نضرة قماري، "اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، العدد 09، 2016.
- زروالي سهام، "النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 05، 2017.
- راضية مصداع، "واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، المجلد 13، العدد 03، 2020.

· عبد القادر صـالح عون الله، "تطور التنظيم القانوني لمسـؤولية الناقل البحري وفقًا لقواعد روتردام: دراسـة مقارنة"، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، كلية القانون، جامعة بنغازي، ليبيا، 2024.

· عبد الرحمن زينل الحمادي، وعماد الدين عبد الحي، "الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية: دراسة تحليلية مقارنة"، مجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، المجلد 17، العدد 02، 2022.

· عبد الكريم بوقادة، "القوة الثبوتية لسـند الشـحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسـات والبحوث القانونية، جامعة المسيلة، المجلد 2، العدد 2، 2017.

· عطوي نادية، "خصـوصـية المسـؤولية المدنية للشـاحن في عقود النقل البحري للبضـائع"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 11، العدد 2، 2020.

· علي إسـماعيل حديد، "المسـؤولية القانونية بشـأن منازعات عقد النقل البحري للبضـائع"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد 93، 2025.

· قرارية قويدر، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04.

· فريدة بن عثمان، "النقل البحري بالحاويات"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسـانية، جامعة الجلفة، المجلد 9، العدد 4، 2016.

· محمد السـيد الفقي، "الالتزامات المسـتحدثة للشـاحن في اتفاقية روتردام"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، 2014.

· مريم كريد، "الشـحن البحري للبضـائع والعمليات المرتبطة به طبقًا للتشـريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة التشريع والاقتصاد، المجلد 7، العدد 2، 2018.

· مريم كريد، "الالتزامات المادية لمقاول الشـحن والتفريغ في نقل البضـائع"، مجلة العلوم الإنسـانية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، المجلد (أ)، العدد 50، 2018.

رابعًا: النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية

أ- الأوامر

· الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

· الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977.

· الأمر رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

· الأمر رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 26 جوان 2005.

· القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، الصادرة بتاريخ 28 جوان 1998

ب- المراسيم التنفيذية

· المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 26 أكتوبر 2008، المتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 61، الصادرة بتاريخ 02 نوفمبر 2008.

· المرسوم التنفيذي رقم 03-252

د- الاتفاقيات الدولية

· اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن البحري) قواعد لاهاي(Hague Rules ، المعتمدة بتاريخ 25 أوت 1924.

· اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978) قواعد هامبورغ(Hamburg Rules ، المعتمدة بتاريخ 31 مارس 1978.

· اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليًا أو جزئيًا عن طريق البحر لسنة 2008 (قواعد روتردام Rotterdam Rules)، المعتمدة بتاريخ 11 ديسمبر 2008.

الفهرس

الفهرس

الإهداء ..... ب

الإهداء ..... ج

شكر وعرفان ..... د

مقدمة 6

الفصل الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع 6

المبحث الأول: إلتزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة 9

المطلب الأول: إلتزام بتهيئة البضاعة و التعريف بها 9

الفرع الأول: إلتزام بتهيئة البضاعة للناقل 9

الفرع الثاني: الإلتزام بتعريف البضاعة 14

المطلب الثاني: إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة ونقلها 16

الفرع الأول: إلتزام الشاحن المتعلقة بتسليم البضاعة 17

الفرع الثاني: إلتزام بالشحن والتفريغ وإخطار عن بضائع خطرة 22

المبحث الثاني: الإلتزامات المالية والإضافية للشاحن في عقد النقل البحري للبضائع 27

المطلب الأول: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل وأساسياتها 28

الفرع الأول: مضمون أجرة النقل وأساسياتها 28

الفرع الثاني : أثر الحوادث البحرية على أجرة وضمانات الوفاء بها 35

المطلب الثاني: الإلتزامات الإضافية للشاحن تساعد على إتمام تنفيذ عملية النقل 38

الفرع الأول: التزام الشاحن في نقل الحاويات 38

الفرع الثاني: إلتزام بالإعلام و التعاون 43

خاتمة الفصل الأول 46

الفصل الثاني: مسؤولية الشاحن عن الإخلال بالتزاماته 47

المبحث الأول: أساس القانوني للمسؤولية الشاحن 49

المطلب الأول: المسؤولية على الخطأ الواجب الإثبات 49
الفرع الأول: الأخطاء المتعلقة بتغليف أو تعليم البضاعة 49
الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن تجاه الغير 51
المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة 57
الفرع الأول: مسؤولية الشاحن جهل الناقل بخطورة البضاعة 58
الفرع الثاني:مسؤولية الشاحن في حالة علم الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة والموافقة على نقلها 59
المبحث الثاني: مسؤولية على أساس الضمان 60
المطلب الأول: مسؤولية الشاحن في حال عدم صحة المعلومات 60
الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن خطأ في التصريحات 61
الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن عيب ذاتي للبضاعة 63
المطلب الثاني: إعفاء الشاحن من المسؤولية في النقل البحري 66
الفرع الأول: المرتكزات والمبادئ المستحدثة للإعفاء الاتفاقي للشاحن في اتفاقية روتردام 67
الفرع الثاني: الضوابط القانونية للإعفاء الشاحن من المسؤولية 73
خاتمة الفصل الثاني 78
الخاتمة 79
قائمة المراجع 82
ثانيًا: الرسائل والمذكرات الجامعية 86
ثالثًا: المقالات والمجلات العلمية 86
رابعًا: النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية 87
الفهرس 89

الملخص:

تعد التزامات الشاحن من الركائز الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع لما لها من دور في ضمان سلامة البضاعة وحسن تنفيذ عملية النقل البحري. وتشمل هذه الالتزامات تهيئة البضاعة وتغليفها وتقديم البيانات الصحيحة المتعلقة بها، إضافة إلى الالتزام بالإفصاح عن البضائع الخطرة ودفع أجرة النقل. كما يترتب عن الإخلال بهذه الالتزامات قيام مسؤولية الشاحن القانونية وتعويض الأضرار الناتجة عنها. وقد تأثر المشرع الجزائري بالاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، خاصة قواعد هامبورغ وروتردام. وتبقى الحاجة قائمة إلى تطوير بعض الأحكام القانونية لمواكبة تطورات النقل البحري الحديث.

الكلمات المفتاحية: التزامات الشاحن، النقل البحري، مسؤولية الشاحن، سند الشحن.

Abstract

The shipper’s obligations are considered fundamental in the contract of carriage of goods by sea, as they ensure the safety of goods and the proper execution of maritime transport operations. These obligations include preparing and packaging goods, providing accurate information, declaring dangerous goods, and paying freight charges. Failure to fulfill these obligations may result in the shipper’s legal liability and compensation for damages. Algerian maritime legislation has been influenced by international maritime conventions, particularly the Hamburg and Rotterdam Rules. However, some legal provisions still require modernization to meet recent developments in maritime transport.

Keywords: Shipper’s Obligations, Maritime Transport, Shipper’s Liability, Bill of Lading.