

مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

The responsibility of the shipping carrier for the delay in the delivery of goods in accordance with Algerian legislation and international conventions



ضامن محمد الأمين،

كلية الحقوق، جامعة تيسمسيلت (الجزائر)،

aminedhamene@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2022/03/15 تاريخ القبول: 2022/05/19 تاريخ النشر: 2022/06/01

ملخص:

يفرض عقد النقل البحري كغيره من العقود مجموعة من الالتزامات على المتعاقدين، بحيث تكون البضاعة المراد تسليمها هي محور التعاقد، لذلك يقع على عاتق الناقل البحري مسؤولية الحفاظ على سلامتها وإيصالها في الوقت المتفق عليه، غير أنه وفي بعض الأحيان يتعذر على الناقل البحري إيصال البضاعة في الوقت المحدد، وهذا ما طرح عدة إشكاليات بخصوص المسؤولية المفروضة على عاتقه في هذه الحالة، مما أدى إلى تباين المواقف بين الاتفاقيات الدولية والتشريع الداخلي.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل البحري، الناقل البحري، مسؤولية، التأخير في التسليم، البضائع، التشريع الجزائري، الاتفاقيات الدولية.

Abstract:

The maritime transport contract, like other contracts, imposes a set of obligations on the contracting parties, so that the goods to be delivered are the focus of the contract. Therefore, it is the responsibility of the sea carrier to maintain their safety and deliver them at the agreed time, but sometimes the sea carrier is unable to deliver the goods in The specified time, and this raised several problems regarding the responsibility imposed on him in this case, which led to a divergence of positions between international agreements and internal legislation.

Key words:

Shipping Contract, sea carrier, responsible, Delay, the goods, Algerian Legislation, international conventions.

مقدمة:

يتميز عقد النقل البحري للبضائع عن باقي العقود نظرا للوسيلة المستعملة في تنفيذه، ألا وهي " السفينة"، هذه الأخيرة كانت ولا زالت محط اهتمام الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، نظرا للمخاطر التي تترصدها أثناء الرحلة البحرية، ومن بين المسائل التي أحاطتها أحكام

الاتفاقيات الدولية بالاهتمام أيضا، كانت مسؤولية الناقل البحري، هذا الأخير الذي يكون في مركز المدين في تنفيذ عقد النقل البحري تجاه المرسل إليه، ومن أجل التوفيق بين مصالح متلقي خدمة النقل والناقل، وضعت الاتفاقيات الدولية أحكاما تنظيمية لضبط مسؤولية الناقل البحري.

من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري هي إيصال البضائع في الوقت المناسب إلى المرسل إليه، من أجل ضمان سلامتها وعدم تعرضها للتلف، لكن وفي بعض الأحيان قد يتأخر الناقل في إيصال البضائع إلى المرسل إليه، مما يؤدي إلى إقامة مسؤوليته عن التأخير، بالرغم من أن البضائع لم تتعرض للهلاك أو التلف.

من خلال هذه الدراسة سنسلط الضوء على أهم الأحكام التي تنظم مسؤولية الناقل البحري في حال التأخير في تسليم البضائع، وذلك على الصعيدين الدولي والوطني.

وعليه فإن الإشكالية المراد معالجتها تتمحور حول ما يلي: **كيف عالجت النصوص القانونية الدولية والوطنية مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع؟.**

اقتضت منا الإجابة عن هذه الإشكالية الاعتماد على المنهج التحليلي، والمنهج الوصفي. أما المنهج التحليلي فقد اعتمدنا عليه من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية ومناقشتها، أما المنهج الوصفي فقد استعنا به من أجل وصف مدى المسؤولية التي يمكن أن يتحملها الناقل البحري في حال إخلاله بالتزامه بإيصال البضائع دون تأخير.

وعليه سنقسم هذه الدراسة إلى مبحثين كما يلي:

المبحث الأول: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في المدة اللازمة.

المطلب الأول: مضمون التزام الناقل بتسليم البضائع في المدة اللازمة.

المطلب الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري من التأخير في نقل البضائع.

المبحث الثاني: التزام الناقل البحري بعدم انحراف السفينة عن خط السير.

المطلب الأول: حالات انحراف السفينة عن خط السير.

المطلب الثاني: أسباب إعفاء الناقل عند انحراف السفينة عن خط السير.

المبحث الأول

التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في المدة اللازمة

لاشك أن جوهر عقد النقل هو تحريك البضائع ونقلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وهو الالتزام الرئيسي للناقل البحري، ولا يكفي لتنفيذ هذا الالتزام مجرد وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، بل ينبغي أن يكون ذلك في الميعاد المتفق عليه في العقد أو في المدة المعقولة في حال عدم وجود هذا الاتفاق.

وعليه، سوف نتناول في المطلب الأول نقل البضائع في المدة اللازمة أما في المطلب الثاني

فنتطرق إلى موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من التأخير في نقل البضائع.

المطلب الأول: مضمون التزام الناقل بتسليم البضائع في المدة اللازمة

عرّف المشرع الجزائري الالتزام بتسليم البضائع طبقا للفقرة الثانية من المادة 739 من القانون البحري حيث جاء فيها ما يلي: " التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

يوجد تأخير في تسليم البضائع عندما لا يصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل،⁽¹⁾ فلمدة إنجاز النقل أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، لذلك يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان و الزمان المحددين قانونا أو اتفاقا، وبدون تأخير، ويعد التأخير في تسليم البضاعة سببا من الأسباب المؤدية إلى تلف البضاعة إذا كان نوع البضاعة يستلزم استهلاكها سريعا، أو كانت بحكم طبيعتها سريعة التلف⁽²⁾. غير أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على التزام الناقل بعدم التأخير، لكنه أشار في المادة 775 من القانون البحري على التزامه بنقل البضاعة في مدة مناسبة "dan un délai convenable" دون أن يوضح لنا المقصود بالمدة المناسبة.

لكن لعله يقصد نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ خلال مدة معينة تجنب البضائع التلف وتجنب الشاحن و المرسل إليه الضرر جراء التأخر في تسليم البضائع، غير أن هناك من يرى أن "المدة المناسبة" هي نفسها "المدة المعقولة" التي يسلم فيها الناقل الحريص (أو اليقظ) البضاعة للمرسل إليه.

ومع ذلك لو كان المشرع يرمي من ذكر "المدة المناسبة" أنها "المدة المعقولة" لذكر هذه الأخيرة بصريح العبارة كما فعل في عدة نصوص متفرقة من القانون البحري، لكنه _ برأينا _ أراد من خلال مصطلح "المدة المناسبة" الجمع بين المدة المتفق عليها و المدة المعقولة، وعليه سنحاول فيما يلي توضيح المقصود لكل من المدة المتفق عليها و المدة المعقولة. أشارت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلى المدة المتفق عليها والمدة المعقولة في نص المادة 05 الفقرة الثانية حيث نصت على أنه: "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة".

يتضح من هذا النص أن معاهدة هامبورغ أخذت بعين الاعتبار الإشكالات التي يلقاها الشاحنون، خاصة ما يتعلق منها بالتأخير في تسليم البضائع⁽³⁾، كما أوردت المادة وجود حالتين لقيام مسؤولية الناقل عن التأخر في تسليم البضائع وهما: حالة اتفاق على وقت، وحالة عدم الاتفاق على وقت.

حالة الاتفاق على وقت محدد: يقصد بالوقت أو الميعاد المحدد الوقت الذي يجب على الناقل البحري أن يسلم فيه البضاعة للمرسل إليه، فإذا تم الاتفاق على وقت محدد للتسليم، فإن الناقل يكون

¹- طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007، ص141.

²- نبات خديجة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، كلية الحقوق، بودواو، 2012-2013، ص50.

³- Haddoum Kamel, La nouvelle convention des nation unies sur le contrat de transport international des marchandises effectue entièrement par mer appelée "règle de rotterdam", revue de cour supreme, 2011, vol 12,p97.

مسؤولا عن كل تأخر بعد الوقت المتفق عليه⁽¹⁾ لأن التزامه في هذه الحالة يعد التزاما بتحقيق نتيجة⁽²⁾. لكن نادرا ما يتفق الناقل مع الشاحن على تحديد وقت لتوصيل البضاعة فيه للمرسل إليه، وهذا لكون الناقل كثيرا ما لا يمكنه احترام الوقت المحدد نظرا لعدة ظروف وأسباب منها ما يتعلق بالسفينة نفسها وقوتها وحالتها، ومنها ما يتعلق بنوع البضاعة المنقولة و ظروف الرحلة البحرية، فيفضل عدم إجهاد نفسه في ظروف قد لا يطبق تجاوزها بسبب تحديد الوقت⁽³⁾.

حالة عدم الاتفاق على وقت محدد: إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة⁽⁴⁾، كما أن عدم الاتفاق على وقت محدد لا يعني أن الناقل البحري أصبح حرا طليقا يمكنه توصيل البضاعة للمرسل إليه في ميناء التفريغ في أي وقت شاء له، وإنما حرصا على مصلحة الشاحن الطرف الضعيف في عقد النقل البحري، يرجع تقدير الوقت المعقول ليس للأطراف أنفسهم وإنما للقاضي الذي يقدر في ذلك ظروف الرحلة وطول المسافة وعدة اعتبارات لها علاقة بالرحلة البحرية بوجه عام، التي بمقتضاها يقدر إذا كان الناقل البحري قد احترام الوقت المعقول أو المناسب أم لم يحترمه.

وحرصا على مصلحة الشاحن من تعسف الناقل، قيدت اتفاقية هامبورغ حرية الناقل البحري في حالة عدم الاتفاق على وقت محدد بتسليم البضائع في المدة المعقولة "Délai Reasonnable"، طبقا لنص المادة 05 الفقرة الثانية من الاتفاقية والتي جاء فيها ما يلي: " يقع التأخير في التسليم ... أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".

تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية هامبورغ أخذت بمعيار الناقل اليقظ في تحديد المدة المعقولة مع مراعاة ظروف الحالة، وهو معيار شخصي مناطه الناقل الحريص، لكن يرى البعض أن المقصود بالناقل اليقظ هو الناقل متوسط الحرص غير الغافل ولا الشديد اليقظة، بينما تبني القانون المصري معيار الناقل العادي، ولا جدال في أن المعيار الأول الأكثر تشددا فيما ينبغي على الناقل الالتزام به، فالحرص أداء يشير إلى ضرورة تحري الناقل كل ما ينبغي عليه القيام به كمتخصص في هذا النطاق وليس مجرد أداء عادي يتصور أن يؤتيه ناقلا معتاد الخبرة⁽⁵⁾.

أما المقصود بظروف الحالة، فهي تلك الظروف المتعلقة بالنقل في حد ذاته والمتمثلة في الشروط العادية والمعتادة للرحلة البحرية مع مراعاة مخاطر الملاحة البحرية، كما يجب مراعاة

1 - خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 66.

2 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2011-2012، ص142.

3 - خليل بوعلام، مرجع سابق، ص66.

4 - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه، 2013، ص63.

5 - فخر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، ص10، www.eastlaw.com

المسافة الموجودة بين ميناء الانطلاق وميناء الوصول، ومحطات رسو السفينة، وكذلك الطبيعة الخاصة للبضاعة، والظروف الخاصة بميناء التفريغ ...، فكل هذه العناصر يجب أن يأخذها القاضي بعين الاعتبار عند تحديده لمفهوم المدة المعقولة¹.

بما أن تحديد المدة المعقولة هو تحديد نسبي يتوقف على معيار شخصي ألا وهو الناقل يقيظ مع مراعاة الظروف المحيطة به، حيث يختلف هذا المعيار من نقل لآخر بحسب طبيعة الناقل والظروف المصاحبة أثناء الرحلة البحرية، فإن طبيعة الالتزام في هذه الحالة يكون التزام ببذل عناية، بخلاف المدة المتفق عليها أين يكون التزام الناقل بتحقيق نتيجة⁽²⁾.

تجدر الإشارة إلى أنه في حال ما إذا تجاوز الناقل المدة المحددة في العقد ودخل في المدة المعقولة في التسليم للبضاعة نظرا لطراً بعض الظروف المفاجئة، كما لو كان الأطراف قد اتفقت على أن يكون التسليم اليوم الأول من الشهر بينما تم التسليم في اليوم الثاني أو اليوم الثالث من نفس الشهر، فهل يعتبر بذلك الناقل قد تأخر في تسليم البضائع للمرسل إليه؟.

اختلف موقف القضاء بهذا الخصوص، حيث تترك السلطة التقديرية في ذلك للقاضي المختص بفصل النزاع، فمثلا حكمت محكمة باريس التجارية في حكم لها بتاريخ 19 يناير 1982 التي اعتبرت فيه أن التأخر بيوم واحد عن الميعاد لا يعتبر تأخراً غير معقول.

وقد حكمت أيضا محكمة Lyon واعتبرت الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة في قضية طالت فيها مدة النقل ستة أشهر بين ميناء بالمكسيك *vara crus Mexique* وميناء الهافر *havre* بفرنسا، لأن المدة غير معقولة.

غير أنه صدرت في هذا الشأن عدة أحكام أخذت بعين الاعتبار ظروف الرحلة وقوة السفينة، حيث في قضية أخرى لم تحمّل محكمة استئناف (أكس) بفرنسا الناقل البحري المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة عن مدة ثلاثة أشهر التي قطعتها السفينة بين ميناء *Milwaukee* بأمريكا إلى ميناء مرسيليا *Marseille* بفرنسا، واعتبرت المدة معقولة نظرا لمرور السفينة بعدد من الموانئ كانت مكتظة بالسفن مما جعل دخولها وخروجها منها يتطلب وقتا طويلا⁽³⁾.

ويمكن الإشارة أيضا، إلى بعض القرارات القضائية أين كان عقد النقل خاضع لاتفاقية بروكسل 1924 التي ألزمت الناقل بتأمين نقل البضائع بطريقة كافية وسليمة *de façon appropriée et soignée*، فمثلا محكمة ليون قضت بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير، في رحلة بحرية استغرقت مدة ستة أشهر من أجل الوصول إلى فيراكروز *vera cruz* (المكسيك) ببضائع مشحونة من المغرب.

الناقل في الأصل ليس مسؤولاً عن المدة، إلا إذا اعتبرت غير معقولة بأن كانت غير عادية و طويلة، مع مراعاة نوع السفينة و قوتها و طبيعة البضاعة و الظروف الجوية المحيطة بالرحلة

¹ - Mohamed Laazizi, Le retard à la livraison et la responsabilité du transporteur international de marchandises par mer, Annuaire de droit maritime et aéro-spacial, tome XII 1993, p 337 .

² - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 143.

³ - خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 68 وما بعدها.

البحرية، وهذه المعقولة يحددها قاضي الموضوع حسب ظروف النقل وطبيعة البضاعة، ذلك لأن ترك الأمور لهوى الناقل يلحق أضراراً جسيمة بمصالح الشاحنين والمرسل إليهم على حد سواء⁽¹⁾.

المطلب الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري من التأخير في نقل البضائع

اختلفت النصوص الدولية في مسألة تحميل الناقل البحري المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع، فاتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها اللاحقة لم تتضمن نصوصاً صريحة في هذا الشأن، بخلاف اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، وروتterdam لسنة 2009، حيث أقرتاً بمسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم (الفرع الأول)، ونظراً لاختلاف وتباين موقف الاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص، اختلفت وتباينت أيضاً التشريعات الوطنية في مدى اعتبار الناقل البحري مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم التأخير في الاتفاقيات الدولية

نتطرق فيما يلي إلى موقف الاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1924، واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، واتفاقية روتردام لسنة 2009.

1- اتفاقية بروكسل:

بالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و بروتوكولي تعديلها 1979/1986 فإنه لم يرد ما يشير إلى مساءلة الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة من جراء التأخير في التسليم وكسبب من أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري، ذلك أن الاتفاقية لا تلزم الناقل بالتسليم، إذ تنتهي مسؤوليته عن البضائع عند تفريغها طبقاً للتعريف الوارد بشأن اتفاقية نقل البضائع في نص الفقرة د من المادة الأولى⁽²⁾، وكل ما ورد في الاتفاقية هو تعبير "الهلاك أو الخسائر pertes" وتعبير "التلف أو الأضرار dommages" وذلك في المادة 3 الفقرة 06 وفي المادة 04 الفقرات: 01، 02، 03، 04 دون أن تكون متبوعة بأية عبارة تفيد أو توحى انطباق هذا الضرر على نصوصها⁽³⁾.

2- اتفاقية هامبورغ 1979:

لم تأت اتفاقية بروكسل والبروتوكولين المعدلين لها 1979/1986 بقواعد صريحة حول التأخير عكس اتفاقية هامبورغ التي تداركت هذا الفراغ القانوني، حيث أقرت بمبدأ مسؤولية الناقل البحري عن التأخير وتولت توضيح ذلك بموجب المادة 5 الفقرة الثانية والتي نصت على ما يلي: " يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".

وبالتالي يكون من السهل على المتضرر طلب التعويض عن التأخير لمجرد أن يتجاوز الناقل الوقت المحدد في تسليم البضاعة المذكور في وثيقة الشحن، في حين يترك الأمر بيد القاضي في تقدير المدة المعقولة في حال عدم اتفاق كل من الشاحن والناقل على مدة محددة في تسليم البضاعة.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص144.

2 - نبات خديجة، مرجع سابق، ص52.

3 - خليل بوعلام، مرجع سابق، ص55 وما بعدها.

لإثبات مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم، فما على المرسل إليه إلا تبليغه بإنذار للتسليم خلال زمن معين وبكيفية معينة، وقد نظمت اتفاقية هامبورغ هذه الحالة بنص المادة 19 في فقرتها الخامسة التي نصت على ما يلي: " لا يستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل في مدى 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه" (1).

3- اتفاقية روتردام

أما بالنسبة لقواعد روتردام فإن الناقل يكون مسؤولا عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا أثبت المطالب أن ذلك التأخير أو الحادث الذي تسبب فيه قد وقع أثناء مسؤولية الناقل وهو ما نصت عليه المادة 17 التي جاء فيها ما يلي: " يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحادث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 04".

حددت المادة 21 من نفس الاتفاقية مفهوم التأخير، ويقصد به عدم تسليم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها، كما نصت أيضا المادة 43 منها إلى المكان و الزمان اللذين يجب تسليم البضاعة فيهما، إذ يجب على المرسل إليه أن يقبل تسليم البضائع في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أوفي الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، إذا لم يوجد اتفاق من ذلك القبيل مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف الحال، ومنه يتبين بمفهوم المخالفة، أن الناقل إذا ما خرج عن احترام الوقت والمكان المتفق عليهما في تسليم البضاعة، يعد متأخرا في تسليمها، ذلك أن تسليمها مرهون بالمكان والزمان المعينين في عقد النقل بموجب مستند نقل أو بموجب سجل نقل الكتروني(2).

لكن الإشكال المطروح في هذا الصدد، هو إغفال اتفاقية روتردام حالة غياب الاتفاق بين الناقل والشاحن عن وقت ومكان تسليم البضائع، وعليه ترجع السلطة التقديرية في هذه الحالة إلى القاضي لتقدير مدى تأخر أو عدم تأخر الناقل في تسليم البضائع.

الفرع الثاني: مفهوم التأخير في النصوص الوطنية

لم ينص المشرع الجزائري في نص المادة 775 من القانون البحري على التزام الناقل بعدم التأخير لكنه نص على وجوب نقل البضائع في مدة مناسبة و التي سبق وأن أشرنا إليها، وبما أن المادة 775 لم تتناول التزام الناقل بعدم التأخير إلا أن هناك نصوص متفرقة من القانون البحري نصت على وجوب نقل البضائع دون تأخير في وإلا ترتبت مسؤولية الناقل عن التأخير، والتي سنوضحها على النحو التالي:

1 - بوحي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، 2001، ص 35.

2 - نبات خديجة، مرجع سابق، ص 51.

نص المشرع الجزائري في المادة 740 من القانون البحري على أنه يفسخ عقد النقل بسبب القوة القاهرة لأنها ستؤخر السفينة من القيام بالنقل في الوقت اللازم، وبالتالي تصبح الرحلة البحرية لا تفيد الشاحن⁽¹⁾

ثم نص في المادة 771 من نفس القانون على حالة التأخر في تسليم البضاعة عند استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، حيث أجاز للناقل الاختيار بين تبديل سفينة بسفينة أخرى ولكن بدون تأخير⁽²⁾.

ونصت أيضا المادة 781 في حال ما إذا تعرضت السفينة خلال الرحلة البحرية لقوة القاهرة أو حادث فجائي⁽³⁾، فلم يتمكن الناقل من إيصال البضائع إلى مكان الوصول في المدة المعقولة، فإنه يمكن للناقل أن يقوم بإنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء التحميل، لكن إذا كان سبب منع السفينة من إيصال البضائع في المدة المعقولة إلى ميناء الوصول هو الحادث الفجائي فإن الناقل هو الذي يتحمل مصاريف إرسالها مرة ثانية، لكن إذا كان سبب المنع يكتسي طابع القوة القاهرة فإن الناقل يعفى من المصاريف.

حتى المادة 802 من نفس القانون التي وسّعت من نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث جعلت مسؤوليته تمتد ابتداء من تكلفه بالبضائع إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، لم تشر إلى التزام الناقل بعدم التأخير.

لكن بقراءة نص المادة 805، نجد أنّ المشرع الجزائري قد نص على جزاء التأخير في تسليم البضائع دون النص على التزام الناقل بعدم التأخير، على عكس المشرع المصري الذي نص صراحة في المادة 2/240 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 على حالة التأخر في تسليم الناقل للبضائع حيث ورد نصها على النحو التالي: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق"⁽⁴⁾.

ومع ذلك حتى وإن لم يذكر المشرع الجزائري التزام الناقل بعدم التأخير فإنه وتطبيقا للقواعد العامة، يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع في الموعد المتفق عليه بالعقد، أو وفقا للأعراف البحرية في حال عدم وجود نص خاص بالعقد، لأن أي تأخير في وصول البضاعة قد ينتج عنه أضرار كبيرة بالنظر إلى طبيعة بعض البضائع⁽⁵⁾ كما لو كانت فاكهة وفسدت، أو أن هذا التأخير قد يلحق خسارة بالشاحن، كأن تكون البضاعة عبارة عن آلات و أدوات كان قد استوردها لمنشأته، وتأخر الناقل في تسليمها مما أدى إلى تعطيل العمل في منشآت الشاحن⁽⁶⁾.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص130.

2 - نبات خديجة، مرجع سابق، ص54.

3 - الحادث الفجائي يجعل من تنفيذ الالتزام ممكن ولكنه عسير، بينما القوة القاهرة تجعل من تنفيذ العقد مستحيلا ، أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008، ص376.

4 - عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، ص64، www.pdfactory.com

5 - وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص213 وما بعدها.

6 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2011، ص131.

تجدر الملاحظة في شأن نطاق مسؤولية الناقل البحري ماديا أن المشرع الجزائري أهمل تنظيم حالة هلاك البضاعة حكما، وذلك إذا لم يحم الناقل بتسليمها خلال ستين يوما التالية للوقت المحدد للتسليم، بخلاف اتفاقية هامبورغ التي نصت على الهلاك الحكمي للبضائع بموجب نص المادة 3/5 " للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقضيه المادة 40 في خلال ستين يوما تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة الثانية من هذه المادة" ، والتي تقابلها المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري التي نصت على أن البضائع التي لم تسلم خلال الستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في المادة 2/240 في حكم الهالكة، بمجرد إخلال الناقل بأي من التزاماته تقوم مسؤوليته ما لم يثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه⁽¹⁾.
الحكمة من اعتبار البضاعة هالكة في حال عدم تسليمها خلال ستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم، هو تمكين المرسل إليه من إقامة دعواه ضد الناقل على هذا الأساس.
نستخلص مما سبق، أن المشرع الجزائري أخذ بمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع طبقا لنص المادة 805 من القانون البحري التي تضمنت جزاء هذا التأخير، لكنه لم يشر في المادة 775 المتعلقة بتنفيذ العقد إلى هذا الالتزام ، ولا في المادة 802 المتعلقة ببدء ونهاية مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني

الالتزام الناقل البحري بعدم انحراف السفينة عن خط السير

بعد أن تصبح السفينة متأهبة للسفر، ولا يتحقق ذلك إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن، واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، لبدء تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁽²⁾. ويجب على الربان أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه أو الذي جرت العادة بإتباعه (المطلب الأول)، لكن قد يحصل و يغير الربان خط السير من أجل إنقاذ أحد الأشخاص أو الأموال مما يعرضه للتأخير عن تسليم البضائع (المطلب الثاني).
المطلب الأول: حالات انحراف السفينة عن خط السير.

الرحلة البحرية محددة بنقطتين وهي ميناء الانطلاق (الشحن) وميناء الوصول (التفريغ)، والطريق هو المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين الميناءين⁽³⁾.
فإذا كانت الطرق البحرية كثيرة ومتنوعة، فإنه يثور تساؤل مؤداه: أيجوز تحديد طريق نموذجي معين، بحيث إذا سلكت السفينة طريقا آخر غيره فإنها تعتبر منحرفة عن الطريق المستقيم للرحلة، مع ما يترتب على ذلك من آثار؟. في الواقع، أن فكرة الطريق البحري واجب الإلتباع،

1 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدثات من أحكام النقص وآراء الفقه، القواعد القانونية الخاصة بالنقل، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري، حالة البيوع البحرية، أحكام دعوى مسؤولية الناقل لبحري، قانون التجارة البحرية الدولية، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري، منشآت المعارف، مصر، 1997، ص79

2 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص129.

3 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص131.

ليست مفهوما مجردا، حيث تدل الممارسات العملية على أن تحديد الطريق يخضع لعدة عوامل يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار، منها ما يتعلق بالطريق ذاته، ومنها ما يتعلق بالظروف التي تطرأ أثناء الرحلة البحرية⁽¹⁾.

فيلتزم الناقل بإتباع خط السير المنصوص عليه في العقد، فإذا لم تحصل الإشارة على ذلك وكانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فإنه يراعى في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فإنه من الواجب على الربان إتباع الخط الأكثر أمنا، كما يجب أن تنتقل البضاعة في المدة المناسبة⁽²⁾.

نص المشرع في المادة 775 من القانون البحري على أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، وبالتالي يتعين على الربان أن يقوم بالرحلة المقررة على خط مستقيم⁽³⁾ ومباشر "la voie plus en droiture" هذه القاعدة وجدت في القرن 18 و خاصة في مجال التأمين البحري، بحيث أن السفينة إذا انحرفت عن خط سيرها اعتبر الناقل قد خرج عن العقد⁽⁴⁾. وأساس ذلك، أن محاولة الناقل إدراج "شرط الانحراف" في سند الشحن بأي صياغة كانت، يعتبر متعارضا مع النظام العام وأحكام اتفاقية بروكسل سنة 1924، ومن ثم يعد ذلك إضرارا بحقوق حامل سند الشحن، فالناقل ليس له قبل السفر أو بعده أن يعلن عن نيته في الانحراف، وإلا كان الانحراف غير معقول⁽⁵⁾.

خلاصة القول أنه يجوز الاتفاق على إتباع طريق معين، وقد يتفق هذا الطريق مع الطريق الجغرافي المباشر، وقد لا يتفق، إلا أنه يجب إتباع الطريق المتفق عليه ولا يعتبر ذلك من قبيل الانحراف⁽⁶⁾، فإذا لم يتفق المتعاقدان على طريق معين، فإنه يتعين على الناقل سلوك الطريق المعتاد وعليه أن يقوم بالعملية بالعناية اللازمة⁷، وفيما يلي نوضح المقصود بالطريق المعين والطريق المعتاد.

أولا: حالة الاتفاق على إتباع طريق معين

قد يتفق أطراف التعاقد على إتباع مسار معين، ومن ثم يلتزم الربان بإتباع هذا المسار ولو لم يكن هو الطريق الأقصر جغرافيا وهو ما يسمى بالاتفاق الصريح، وقد تقوم بعض السفن بأداء خدمات نقل منتظمة، على خطوط سير محددة بين موانئ معينة وفي مواعيد ثابتة تعلن عنها سلفا،

1 - مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، دراسة مقارنة للنظامين اللاتيني و الأنجلوأمريكي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، 1994، ص20.

2 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص62.

3 - طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص227.

4 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص129.

5 - مصطفى البنداري سيد أحمد، مرجع سابق، ص22.

6 - نفس المرجع سابق، ص24.

7 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص129.

ومن ثم فإن قبول الشاحن نقل بضائعه بهذه السفن يفترض علمه وقبوله لشروط التعاقد فيما يتعلق بخط السير واجب الإتباع وهو ما يطلق عليه بالاتفاق الضمني⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص بموجب المادة 775 من القانون البحري على ضرورة اتباع الطريق المتفق عليه، حيث نصت على ما يلي: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي".

ثانيا: حالة عدم الاتفاق على طريق معين

في هذه الحالة نتناول الطريق المعتاد، ثم الطريق المباشر جغرافيا.

1- اتباع الطريق المعتاد:

إن تحديد الطريق البحري يتأثر ببعض العادات الجارية في مجال الملاحة البحرية، وهذه العادات يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار، عند تقرير اختيار الطرق البحرية لتنفيذ الرحلة المزمع القيام بها، والعادات البحرية تنقسم إلى عادات ملاحية، وعادات تجارية.

فالعادات الملاحية تفرض على الربان ظروف يتعين عليه مراعاتها، وعلى ذلك، يتأثر اختيار الربان للطريق البحري بالتيارات البحرية، والرياح، والأمواج، والجبال الثلجية، وبوجه عام فإن الضوابط المناخية كثيرا ما تكون المسؤولة بشكل مباشر عن تحديد خطوط الملاحة الدولية، فالعادات الملاحية تتعلق أساسا بظروف السير في البحار في أوقات معينة وفصول محددة من العام. أما العادات التجارية فهي تهدف بحسب أصل نشأتها إلى اعتبارات ربحية من جراء الانحراف عن الطريق المتبع أو الرسو في بعض الموانئ التي لا تقع على الطريق الجغرافي المباشر.

2 - اتباع الطريق المباشر جغرافيا:

يلتزم الربان بتنفيذ الرحلة البحرية واضعا في اعتباره مصالح أرباب الشأن في الرسالة البحرية، ومن هذا المنطلق فقد ذهب القضاء إلى أنه ما لم يعين مسار محدد للرحلة صراحة، وما لم تجر العادة على سلوك طريق معين، فإنه يجب على الربان أن يسلك الطريق الجغرافي المباشر بين ميناء القيام وميناء الوصول⁽²⁾.

إن القانون الأنجلوسكسوني وخاصة الأمريكي ينص على أن كل تغيير للطريق بأي شكل يحرم الناقل من الاستفادة من الامتيازات التعاقدية.

الجدير بالتوضيح أنه لا بد أن نفرق عمليا بين تغيير الرحلة وتغيير الطريق، فليس هناك تغيير للرحلة عندما السفينة تتحرف عن خط سيرها وإنما هناك تغيير للطريق لأن السفينة لم تغير لا ميناء الشحن ولا ميناء التفريغ، ولكنها ليست الطريق المتفق عليه وليست الطريق المعتاد، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نكون بصدد تغيير للرحلة عندما يغير الناقل مثلا ميناء الانطلاق (الشحن)، أو ميناء الوصول (التفريغ)، ففي هذه الحالة لا يمكن للناقل أن يحتج مثلا بشرط مدرج في وثيقة

1 - مصطفى البنداري سيد أحمد، مرجع سابق، ص21.

2 - مصطفى البنداري سيد أحمد، مرجع سابق، ص27 وما بعدها.

الشحن ولا يمكن أن يستفيد من حالات الإعفاء القانونية من المسؤولية، فالناقل هنا عليه تعويض كامل الضرر الحاصل للبضاعة من اللحظة التي فعلا غيرت السفينة الرحلة البحرية⁽¹⁾.

لكن هناك شروط تسمح بالانحراف، وهو ما يطلق عليها **"بالشرط الحر liberty clause"** هذا الشرط يتنوع حسب وثيقة الشحن، ممكن السماح للسفينة بالتوقف في ميناء غير محدد ولأي سبب من الأسباب أو بتغيير الطريق من أجل إنقاذ شخص أو أموال، وهي حسب رأي الأستاذة **"Martine remond-Gouilloud"** شروط صحيحة، هذه الشروط تعطي الناقل الحق في الانحراف أو تغيير الطريق العادي من أجل الرسو في مناطق محددة (موانئ محددة) مسبقا بين الطرفين، أو تسليم البضائع في ميناء آخر (ميناء الوصول الثاني) هنا الناقل يعتبر نفسه قد سلم البضائع، طبعاً لتجنب تكاليف مالية إضافية، وصحة هذه الاتفاقات هي دائماً مقبولة من طرف القضاء. إذن الاتفاق الحر هو صحيح في الأصل ولكن لا يطبق بصفة آلية ولا بد من توافره على شروط أيضاً، فلا بد أولاً أن يكون المتعاقد على علم بوجود الشرط الحر وأن يقبله، وأن لا يحتج به في مواجهته، كما أنه لا بد على الناقل أن ينفذ الشرط الذي يسمح بالانحراف بطريقة صحيحة، ثانياً وأخيراً لا بد على الناقل أن لا يسيء الاختيار الذي يمنحه له الشرط أي لا يكون هناك غش أو تجاوز أو إفراط في استعمال هذا الشرط.

ويضيف **"العميد Rodiere"** أنه حتى يقيم الانحراف مسؤولية الناقل لا بد من أن يشكل خطأ، وأن يكون هناك ضرر أصاب البضائع وأن يكون الضرر منسوب إلى الخطأ. فالانحراف أو تغيير الطريق الذي لا يسبب تأخير أو سبب تأخير خفيف، فإنه لا يؤثر ولكن إذا سبب ضرر للبضائع، فمسؤولية الناقل تقوم هنا وما على الناقل سوى إثبات أن الضرر هو نتيجة حالة من حالات الإعفاء القانونية (إضراب، غلق الموانئ بالجليد، أو أي فعل لا يرجع سببه إلى الناقل)⁽²⁾.

المطلب الثاني: أسباب إعفاء الناقل عند انحراف السفينة عن خط السير

يلتزم الناقل باتباع خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل، أو الذي جرت عليه العادة باتباعه دون الانحراف عنه، فلا يجوز له بالتالي أن ينحرف عن خط السير المعتاد، إلا إذا كان للانحراف ما يبرره، كما إذا وقع بسبب إنقاذ أو بسبب سوء الأحوال الجوية⁽³⁾، فماذا لو أن الناقل انحرف عن خط السير البحري أثناء قيامه بنقل البضائع؟.

نصت المادة 04 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل سنة 1924، على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، ولم تكثف الاتفاقية بذلك، وإنما قضت بأن أي انحراف في السير لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل، ومن ثم لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك (المادة 4/4)⁽⁴⁾.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 132.

2 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 135.

3- نبات خديجة، مرجع سابق، ص 38.

4 - مصطفى البنداري سيد أحمد، مرجع سابق، ص 83.

وهو ما جاء بذكره المشرع الجزائري في نص المادة 775 الفقرة الثانية من القانون البحري "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"، طبقا لنص المادة لا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، فعملية الإنقاذ في البحر هي التزام قانوني ويرتب مساءلة الربان جنائيا¹

فأصل فكرة الانحراف المعقول "**le déroutement raisonnable**" هو المادة 4 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، فالانحراف أو تغيير الطريق له دور باعتباره حالة من حالات الإعفاء ولكن يشترط أن يكون معقولا، وهو الانحراف القسري وليس الانحراف الطوعي. فالانحراف يكون معقولا وبالتالي مغتفر، عندما تكون هناك أخطار جدية مثلا: حالة وجود موانع من التفريغ في ميناء الوصول (مثل المظاهرات أو الإضرابات)، كإضرابات مؤسسات المناولة أو تعطل آلات المناولة المينائية، أو في حالة ما إذا كان التفريغ مستحيلا في ميناء الوصول نتيجة إضراب عمال التفريغ والتشوين، أو بسبب تعطل الآلات والروافع المينائية⁽²⁾. وفي هذا الشأن، نصت المادة 24 من قواعد روتردام، على أن الانحراف عن المسار لا يحرم الناقل أو الطرف المنقذ البحري من أية وسيلة دفاع، أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى الاتفاقية، إذا ما ثبت أن ذلك الانحراف لم يكن نتيجة إخلاله بواجبه.

والملاحظ أن قواعد روتردام لم تكن بالوضوح الذي كانت عليه اتفاقية بروكسل بشأن الانحراف عن خط السير، حيث سمحت للناقل القيام بذلك في حالتين هما: حالة انحرافه بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، وحالة الانحراف المعقول.

أما اتفاقية هامبورغ، فلا نجدها تتكلم عن الانحراف عن خط السير، غير أننا نجد بأن الناقل لا يسأل، طبقا لنص الفقرة السادسة من المادة 5 منها، إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو تدابير معقولة وهذه التدابير قد تؤدي بالناقل إلى الانحراف عن خط السير، وهو ما يقول به المشرع المصري أيضا بموجب نص المادة 242 من قانون التجارة البحرية، إذ يعتبر الانحراف المبرر والمعقول بسبب إنقاذ الأرواح، أو إنقاذ الأموال، سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع، تلفها أو التأخر في تسليمها⁽³⁾.

خلاصة القول أن، المشرع الجزائري وبموجب نص المادة 775 من القانون البحري قد أقرّ التزام الناقل بالسير في الطريق المتفق عليه أو بالطريق المبلغ وفي حال عدم تحديده فبالطريق العادي، واستثناءا سمح له بالانحراف عن خط السير إذا كان هذا الانحراف مبرر بإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال. وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية عن أي أضرار أو خسائر قد تنجم عن ذلك.

1 - طبقا لنص المادة 334 من القانون البحري الجزائري يتعين على الربان تقديم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر وبوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي. كما تجدر الإشارة إلى أن التزام الربان بإنقاذ الأشخاص الذين يتعرضون لخطر الهلاك في البحر، قد ورد النص عليه في اتفاقية بروكسل لعام 1910 المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين (المادة 11)، أما إنقاذ الأموال فقد ورد النص عليه في المادة 8 من معاهدة بروكسل لعام 1910 المتعلقة بالتصادم البحري.

2 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص133.

3 - نبات خديجة، مرجع سابق، ص39.

خاتمة:

وأخيرا يمكن القول أن عقد النقل البحري هو عقد زمني يربط بين التزامات ثلاثة أطراف هم: الشاحن، الناقل البحري، والمرسل إليه، ومنه فعقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين، فمثلا من بين التزامات الناقل تسليم البضائع إلى المرسل إليه دون تأخير، ويقع على عاتق المرسل إليه بالمقابل تسلم هذه البضائع.

فيما يلي سنبين أهم وأبرز النتائج التي استخلصناها من خلال هذا البحث:

- بما أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 فإنه من المنطقي أن تأتي أحكام القانون البحري لسنة 1976 هي نفسها الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة، وهو ما يبرر لنا عدم النص على التزام الناقل بتسليم البضائع دون تأخير بخلاف اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، ومع ذلك فقد استمد المشرع الجزائري بعض الأحكام من اتفاقية هامبورغ في تعديله للقانون البحري سنة 1998، وهو ما يتضح من خلال تعديل المادة 805 من القانون البحري التي أقرت جزاء التأخر في تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه أو في المدة المعقولة.
- إن نظام المسؤولية في قواعد هامبورغ مؤسس على قرينة الخطأ المفترض، فيمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أنه قد سلك سلوكا حسنا بالمعيار العادي، وله أن يتحمل من المسؤولية بمجرد إثبات أنه وتابعه قد اتخذوا الاحتياطات اللازمة.
- أخذ المشرع الجزائري بفكرة الانحراف المعقول بموجب الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري وحسنا فعل، لأن إنقاذ الأشخاص أو الأموال هو التزام أدبي قبل أن يكون التزام قانوني، غير أن تطور الحياة الاقتصادية وضعف القيم الأخلاقية لدى بعض الربابنة، ومن ثم تحللهم عن القيام بهذا الواجب، قد أدى إلى ضرورة تحول هذا الواجب الأدبي إلى التزام قانوني يعاقب على مخالفته، وعلى ذلك أصبح الناقل معفى من المسؤولية في حال انحراف السفينة على مسارها بقصد إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، لأنه يكون قد نفذ ما التزم به قانونا.
- على ضوء هذه النتائج المستخلصة نقدم بعض الاقتراحات وفق ما يأتي:
- إن نظام المسؤولية الأكثر دقة هو النظام الذي يقيم المسؤولية بقوة القانون وهو الأمر الذي جاءت به اتفاقية بروكسل والذي أخذ به المشرع الجزائري بموجب نص المادة 802 من القانون البحري، حيث أقام مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية المفترضة، وتأسيسا على ذلك يستحسن على المشرع أن يقوم بتعديل نص المادة 802 فيقر من خلالها قيام مسؤولية الناقل في حال التأخير في تسليم البضائع، فتكون صياغتها على النحو التالي: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها دون تأخير إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني،....".
- ولكي تكون النصوص متوافقة ومتناسقة مع بعضها البعض، نقترح أيضا تعديل نص المادة 775 من القانون البحري بإعطاء مصطلح أكثر دقة من مصطلح "المدة المناسبة" وذلك على النحو التالي: "يجب أن تنقل البضائع في المدة المتفق عليها أو في المدة المعقولة المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيها البضائع...".

قائمة المصادر والمراجع

أولا- باللغة العربية:

(أ)- الكتب:

- (01)- طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- (02)- طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- (03)- علي فيلاي، الإلتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008.
- (04)- عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- (05)- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدثات من أحكام النقص وآراء الفقه، القواعد القانونية الخاصة بالنقل، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري، حالة البيوع البحرية، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، قانون التجارة البحرية الدولية، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري، منشآت المعارف، مصر، 1997.
- (06)- وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

(ب)- الأطروحات والمذكرات الجامعية:

الأطروحات:

- (01)- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2012.

المذكرات:

- (01)- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
- (02)- بوحيدي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2001.
- (03)- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق بودواو، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2012/2013.

(ج)- المقالات العلمية:

01)- خليل بوعلام، التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2004.

(د)- النصوص التشريعية:

الاتفاقيات الدولية:

01)- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 معدلة ومتممة ببروتوكلي 1968 و1979.

02) - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 "اتفاقية هامبورغ".

03)- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" لسنة 2008.

القوانين:

01)- الأمر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية العدد 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998 ، وبالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية العدد 46 مؤرخة في 18 يوليو 2010.

المواقع الإلكترونية:

01)- www.eastlaws.com

02)- www.pdfactory.com

ثانيا- باللغة الفرنسية:

Les Articles:

1- Haddoum kamel, la nouvelle convention des nation unies sur le contrat de transport international des marchandises effectue entièrement par mer appelée "règle de roterdam", revue de cour supreme, 2011, vol 12.

2 - Mohamed Laazizi, Le retard à la livraison et la responsabilité du transporteur international de marchandises par mer, Annuaire de droit maritime et aéro-spacial, tome XII 1993, p 337.