

التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية في ظل التشريع الجزائري.



طالب الدكتوراه / بارودي مختار.
جامعة تلمسان/ الجزائر.

mokhtarbaroudi@gmail.com



مقدمة:

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع و المنتجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، و الغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر، فيعتبر عقد النقل البحري من أهم عمليات نقل البضائع إذ تقوم به السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ويحتل أهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري فهو يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على النطاق الدولي والداخلي إذ أنه يسهل عملية تبادل السلع والخبرات في جميع أنحاء العالم.

فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام الناقل لسفينة سواء كان مالكا أو مستأجرا لها، ينقل بها البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن. فبمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه (ميناء الوصول) ينتهي التزام الناقل بالنقل، إلا أنه تبدأ التزامات أخرى.

فما هي التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية؟ وكيف نظمها المشرع الجزائري؟. تتجسد أهمية هذه الدراسة في إلقاء الضوء على التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية، مع تحديد موقف المشرع الجزائري.

تم الاعتماد في هذه الدراسة على المنهجين الوصفي والتحليلي، من أجل تحديد مفهوم هذه الالتزامات، ثم تحليل مختلف النصوص القانونية التي جاء بها التشريع الجزائري في هذا المجال.

المبحث الأول: التزام الناقل بتفريغ البضاعة.

لإتمام عملية النقل المتفق عليها وجب على الناقل الالتزام بإبصال البضاعة إلى ميناء الوصول والبدء بعملية تفريغ البضاعة بالطريقة التي اعتمد عليها أثناء شحنها وبنفس العناية و الحيلة وذلك وفقا لشروط معينة.

المطلب الأول: مفهوم الالتزام بتفريغ البضاعة.

يلتزم الناقل بفك البضائع وتفريغ الحمولة بنفس العناية التي قام بها أثناء شحنها عن طريق أشخاص مؤهلون لذلك.

الفرع الأول: فك وتفرغ البضاعة.

يجب على الناقل عند وصول البضائع إلى ميناء الوصول بفك الحاويات وإخراجها من العنابر بالعناية الكاملة وهذا ما نصت عليه المادة 780¹ من ق ب ج، و تعتبر عملية فك الحاويات من العمليات التي يفرضها عقد النقل على الناقل، وبالرغم من أن عملية فك الحاويات في ميناء الوصول تقابل عملية رص و تستيف الحاويات في ميناء القيام، إلا أن تلك العمليات لا علاقة لها بتوازن السفينة بل تتعلق بسلامة البضائع فقط، وهي عملية يقوم بها الربان نيابة عن الناقل. و يلتزم الناقل أيضا بتفريغ الحاويات أي إنزالها من على متن السفينة إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف إذا كانت السفينة رأسية بعيدا عن الرصيف².

و يعتبر التزام الناقل البحري بعملية فك البضاعة من النظام العام، أي أنه لا يجوز الاتفاق على قيام المرسل إليه بهذه العملية، وذلك لأنها الوجه العلمي لعملية رص البضائع، و إن الناقل هو الأقدر على تنفيذها وتأمين سلامتها باعتبار أنه هو الذي قام بعملية الرص وفق خطة الشحن التي أعدها، وأن عملية فك البضائع ترتبط بعد ذلك بأمر متصل لل غاية بالسفينة³.

الفرع الثاني: الأشخاص المؤهلون لعملية التفريغ.

لا زالت تعاني الموانئ الوطنية من العجز في الوسائل و الإمكانيات وهذا هو السبب الرئيسي لانتظار السفن داخل الموانئ أو خارجها دورها من أجل تفريغها أو شحن البضاعة على متنها لفترة طويلة.

حيث تنقسم وسائل الشحن والتفريغ إلى وسائل عمومية ووسائل خاصة وتتمثل في:

- أجهزة شحن وتفريغ البضاعة والمناولة على الأرصفة، وكذلك رفع الصواري و إنزالها الصواري الأصلية، كذلك الرافعات مختلفة.

- وفي حالة عدم توافر الوسائل العمومية غالبا ما يقوم أصحاب البضاعة سواء مرسلها أو المرسل إليه بعملية الشحن والتفريغ بأنفسهم مستعملين في ذلك وسائلهم الخاصة، ولكن بشرط أن لا يسمح بمثل هذا الاستعمال إلا عند عدم توفر الوسائل لدى مؤسسة الميناء التي ترسو فيه السفينة.

و يقصد بالتفريغ تلك العملية المادية التي تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف.

و يلتزم الناقل بالتفريغ ما لم يتفق على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به، و لا يجوز تفريغ أي بضاعة من السفن إلا برخصة من الجمارك، و الجدير بالذكر أنه سواء أقام الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه بالتفريغ فإن أي منهم لا يقوم بعملية التفريغ بواسطة عماله ومعداته حيث جرى العمل على الجهود بهذه المهمة شأنها في ذلك شأن عملية الشحن إلى مقاولي

¹ المادة 780 من أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر.ع 29 لسنة 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010 ج.ر.ع 46 لسنة 2010.

² سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2004، ص 77.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ و النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 2002، ص 33.

الشحن والتفريغ الذين يتولون عملية تفريغ البضاعة لحساب الملتزم بتفريغها، كما إن الالتزام بالتفريغ قد ينفصل عن الالتزام بتحمل نفقاته فقد يتولى الناقل التفريغ.

لا يتحمل الناقل مسؤولية الأضرار الذي تقع بسبب التفريغ عند وصوله إلى نقطة الوصول المتفق عليها إذا ما كان هناك قانون أو اتفاق ينص على تولي شخص آخر غير الناقل القيام بعملية التفريغ، وفي حالة عدم وجود قانون أو اتفاق فالأصل أن يقع التفريغ على عاتق الناقل.

كما أنه يجب على الناقل تحمل مصاريف التفريغ، إلا أن الاتفاق أيضا يجيز تحمل المرسل إليه أو الشاحن نفقات الشحن والتفريغ.

الأصل أن يتم تفريغ البضائع قبل تسلمها وذلك في حالة ما إذا كان التفريغ يقع على عاتق الناقل، إلا أنه قد يحدث أن يتم التفريغ بعد التسليم، وذلك إذا اشترط في العقد تسليم البضائع تحت الروافع، إذ وفقا لهذا الشرط يتم تسليم البضائع على متن السفينة ويلتزم المرسل إليه بعد ذلك بتفريغها.

و عندما يكون التفريغ على عاتق المرسل إليه يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة حتى يتقدم من السفينة وتسليمها. ولكن الحقيقة أن عمليات الشحن والتفريغ وإن كانت تقع على عاتق الناقل فإنه تقوم بها مؤسسات متخصصة، عالجها المشرع الجزائري في الفصل الأول من الباب الخامس تحت عنوان المناولة المينائية و التشوين¹. و عليه فقد نصت المادة 912² من القانون البحري الجزائري على أنه تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها وفكها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها.

المناولة إذن، لا تحتوي فقط على الشحن والتفريغ، وإنما تشمل التكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة أو حتى على السطوح الترابية وفي المغارات وهي في انتظار شحنها أو تفريغها. أما التشوين فيشمل العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه، فعلى خلاف المناولة المينائية يقوم مقال التشوين بالتكفل القانوني للبضاعة، والعمليتان في الحقيقة مكملتان لبعضهما البعض.

و من هذا نستنتج، أن الالتزام بالفك والتفريغ يقع على عاتق الناقل ولا يمكن وضع شرط يخالف هذا الالتزام، وبالتالي فإن الناقل هو من يقوم بالاستعانة بمقاول الشحن والتفريغ، و إذا ما وقعت خسارة ما عليه إلا تعويض أصحاب الحق في البضاعة ثم يرجع على مؤسسة الشحن والتفريغ بموجب عقد المناولة.

إن تنفيذ عقد المناولة المينائية وعقد التشوين يدفع إلى التعرف على التزامات ومسؤوليات المتعاقدين، ففي عقد المناولة المينائية لا بد من تحديد من هم أطراف العقد، هذه الأطراف قد تحددها نوعية الخدمات - فعندما يتعلق الأمر بالعملية المادية المتمثلة في شحن البضاعة، و رصها وفكها وإنزالها، حتميا الطرف المتعاقد مع المقاول المكلف بالمناولة

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2012، ص 146.

² المادة 912 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، ج.ر.ع 47 لسنة 1998 يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري.

المينائية هو الناقل - أما عندما يتعلق الأمر بعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية هنا يمكن لمقاول المناولة المينائية أن يقوم بها إما لحساب الناقل و إما لمن له الحق في البضاعة¹.

فيجب على مقاول المناولة ومقاول التشوين أن يقوموا بهذه العمليتان معتمدان في ذلك على الكفاءة المهنية والتأهيل وهذا طبقا للمادتين 914 و 922 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: شروط تفريغ البضاعة.

إن الحياة العملية تفرض بعض الشروط الخاصة بتفريغ البضاعة من حيث تحديد المسؤولية و انتهائها و الكيفية التي يتم بها التفريغ وهذا لتنظيم قدر الإمكان هذه العملية. فالشروط الخاصة بتفريغ البضاعة تتمثل في الآتي:

الفرع الأول: شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع .

هذا الشرط يقضي بعدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع في ميناء القيام (قبل الشحن) أو بعد وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول.

و يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل البضاعة في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ تسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها.

فإذا كانت البضائع في عهدة الناقل منذ استلامه لها من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ فان مسؤولية الناقل عندها تقوم طوال تلك المدة، ومن ثم يعد هذا الشرط باطلا بحسبان أن يعني الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع وتلفها².

الفرع الثاني: شرط تحمل أصحاب الحق في البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ.

ينطوي هذا الشرط على شقين:

أولهما: جعل مخاطر الشحن والتفريغ، أي ما يلحق بالبضائع من هلاك أو تلف خلال هاتين العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

ثانيهما: جعل مصاريف العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

بالنسبة للشق الأول فان أمر صحته أو بطلانه يتوقف على مدى التزام الناقل بعمليتي الشحن والتفريغ لأن مدى التزامه بهما يقوم مقام مسؤوليته عما يلحق بالبضائع من أضرار خلالهما دون اعتداد بأي شرط مخالف.

أما فيما يخص الشاحن أو المرسل إليه فيما يتحملانه من مصاريف عمليتي الشاحن والتفريغ، فأيا من كان ملتزم بالقيام بالعمليتين المذكورتين فهو صحيح في جميع الأحوال.

فيلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها.

¹ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2002، ص 273.

² إيمان الجميل، سندات الشحن ودوره في النقل البحري، مكتب الجامعي الجديد، سنة 2012، ص 76.

هذا الالتزام يقع على عاتق الناقل إلا إذا وجد اتفاق على غير ذلك، فإذا ما اتفق على عدم قيام الناقل بعملية الشحن والتفريغ أي قيام الشاحن والمرسل إليه بهما فإن هذا الشق من الشرط يكون صحيحا طالما عمليتي الشحن والتفريغ قد استبعدتا من نطاق مسؤولية الناقل البحري أما إذا لم يتضمن سند الشحن مثل هذا التفصيل فإن الشرط في شقه الخاص يجعل مخاطر العمليتين على عاتق الشاحن والمرسل إليه يكون باطلا عديم الآثار.

فيما يخص الشق الثاني من الشرط هو تحمل الشاحن أو المرسل إليه مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ فهو صحيح في جميع الأحوال أي كان الملتزم بالقيام بالعمليتين¹.

الفرع الثالث: شرط الشحن والتفريغ على الصنادل.

يقصد بالشحن والتفريغ على الصنادل أي قوارب التحميل، الحالة التي لا تدخل فيها السفينة إلى الرصيف وإنما تقف على المرفأ لأسباب متعددة كموانع أو سدود طبيعية تمنع السفن من الاقتراب من الرصيف، أو بسبب تكدر السفن في الميناء، مما يجعل عمليتي الشحن والتفريغ في الميناء غير متيسرة إلا بعد فترة طويلة، فيضطر الريان إلى استخدام هذه الوسائل، فيتم شحن البضائع من الرصيف إلى الصنادل التي بدورها تنقلها إلى جانب السفينة، حيث يتم شحنها على السفينة، ونفس الشيء بالنسبة لعملية التفريغ، إذ يتم تفريغ البضائع من السفينة الواقعة في المرفأ إلى صنادل بجوارها ثم تنقل الصنادل الشحنة إلى الرصيف، حيث يتم تفريغها.

الفرع الرابع: شرط التفريغ التفائي.

لقد نصت المادة 793 من ق ب ج على أنه: " إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً". المشرع من خلال هذا النص واجه هذه الحالات بهذا الشكل حتى لا يجعل الناقل ينتظر من أجل تسليم البضاعة مدة طويلة ويعطل السفينة عن نشاطها، إلا أن مسؤولية الناقل البحري في كل الحالات لا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي طبقاً لنص المادة 802 والمادة صريحة في ذلك، ولا يجوز للناقل مخالفة حكمها.

غير أن الواقع في موانئنا الجزائرية بعيد عن احترام هذا الإجراء في أغلب الأحيان، إذ يكتفي الناقل بوضع البضاعة في ميناء التفريغ دون السعي إلى الاتصال بالمرسل إليه، تاركاً الأمر إلى هيئات أخرى لا علاقة للمرسل إليه أو ممثله القانوني بها، وكثيراً ما يلقي الناقل تبعة الخسائر على هذه الهيئات بحجة عدم تسببه فيها شخصياً رغم مسؤوليته القانونية عن البضاعة منذ استلامها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني،

من جهتنا وأمام الغموض في النص القانوني فإننا نرى أن الإيداع يكون بناء على أمر على العريضة لأن هذا الإجراء لا يستغرق وقتاً كبيراً، ثم أن الإيداع سيكون بناء على أمر قضائي فيكون له طابع الرسمية ويكون فاصلاً في الكثير من الإشكالات المتعلقة بمن يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في هذه المرحلة.

أما فيما يخص نهاية مسؤولية الناقل البحري فيجب التفريق بين ثلاث مسائل بالرغم من غياب نص تشريعي فاصل في المسألة.

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 81 و 82.

أولاً: في حالة تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لأجل الاستلام ثم بعد ذلك رفض، نعتقد أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد الإيداع أي من تاريخ الإيداع المادي للبضاعة، وذلك لأن المرسل إليه أو ممثله القانوني هو من تسبب في ذلك وهو يعلم بذلك، ومن ثم لا يجوز أن يتحمل الناقل المسؤولية عن التماطل الحاصل من جانب المرسل إليه أو ممثله القانوني، ومع ذلك فيبقى الناقل مسؤولاً عن البضاعة لا على أساس مسؤوليته وفقاً لأحكام القانون البحري، وإنما وفقاً للقواعد العامة ومقتضاها الالتزام ببذل عناية¹.

ثانياً: في حالة عدم تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لاستلام البضائع في ميناء التفريغ، نعتقد في هذه الحالة أيضاً يجب التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى: عندما يحدد تاريخ وصول السفينة في وثيقة الشحن أو كان المرسل إليه أو ممثله القانوني يعلم به علم يقيني، فإنه يكون ثمة تاريخ محدد يتعين فيه على صاحب الحق في البضاعة الحضور لاستلامها، و من ثم تنتهي مسؤولية الناقل البحري من تاريخ الإيداع، و الذي يتم طبعاً بعد إثبات حالة البضائع وما يكون قد لحقها من تلف أو نقص، وهذا الإجراء في مصلحة الناقل حتى لا يتحمل مسؤولية الأضرار الحاصلة بعد إيداع البضائع.

الحالة الثانية: في حالة عدم تحديد ميعاد الوصول السفينة إلى ميناء التفريغ فإنه يستوجب على الناقل إخطار المرسل إليه أو ممثله القانوني بالميعاد، لأن هذه المسألة تترتب عليها آثار خطيرة، ذلك أنه قد يؤدي الأمر إلى عدم سحب البضائع وعدم دفع الأجرة للناقل وباقي المصاريف التي يكون الناقل قد تحملها في سبيل المحافظة على البضاعة وإيصالها، ومن ثم نرى حتى تنتج الإجراءات التي يتخذها الناقل أثارها القانونية عليه أن يخطر المرسل إليه أو ممثله القانوني رسمياً بتاريخ وصول البضاعة، وهو الأمر الذي لم يفصل فيه المشرع، والذي نعتبره نقص في النصوص القانونية الصادرة، ويخلق صعوبات كبيرة بالنسبة للقضاة أثناء الفصل في النزاع وتقدير التعويض المناسب عن الأضرار الحاصلة، ثم يقوم بعد ذلك بطلب الأمر من القضاء بإيداع البضائع. ويبقى الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة رغم إيداعها وفقاً لأحكام القانون البحري، والسبب في ذلك أن المرسل إليه أو ممثله القانوني لا علم له بتاريخ الوصول وبالتالي لا نحمله مسألة لا دخل له في حدوثها، ثم أن أمين الإيداع لا علاقة له به، بخلاف الحالة الأولى التي تعتبر عدم حضوره نقصاً منه لا يجب أن يتحملة الناقل .

ثالثاً: عندما يكون المرسل إليه أو ممثله القانوني غير معروف لدى الناقل فالمشرع الجزائري في هذه الحالة كما هو الحال في الحالتين السابقتين أورد حكماً عاماً، وهو إيداعها لدى أمين الإيداع، ونعتقد في هذه الحالة، أن الناقل ورغم إيداع البضائع يبقى مسؤولاً عنها مسؤولية طبقاً لأحكام النقل البحري ولا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في حالة تقدم هذا الأخير فيما بعد. أما في حالة عدم تقدمه نهائياً فإن الناقل بناء على موافقة السلطات القضائية المختصة يستطيع أن يبيع هذه البضائع بعد مرور شهرين يبدأ حسابهما من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو إلى غاية بداية الإجراءات المستوجبة للتصرف في البضاعة في حالة عدم الاستلام، في هذه الحالة لا يعود عدم الاستلام إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وإنما يعود إلى الناقل وهذا لا يعد نقصاً من جانبه بل هو يعتبر من حقه

¹ مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، بحث منشور في المجلة القضائية للمحكمة العليا، الجزائر، عدد خاص، سنة 1999، ص 59.

ويكون ذلك في حالة عدم دفع مستحقات النقل وكذلك ما يكون الناقل قد ساهم به في الخسائر المشتركة العمومية بالإضافة إلى أجرة الإسعاف أو تقديمه ضمانات بذلك ففي هذه الحالات فالمرسل إليه هو المقصر والمتسبب في عدم التسليم ومن ثم ترفع عن الناقل أية مسؤولية في هذا الشأن¹.

أمام غياب النصوص التشريعية والأحكام القضائية في الجزائر، نرى و على ضوء ما سبق ذكره أن مسؤولية الناقل تنتهي من التاريخ الذي يودع فيه البضاعة لدى أمين المخازن مع بقاء مسؤوليته عنها وفقا للقواعد العامة وليس وفقا لأحكام المسؤولية المحددة في القانون البحري، فيمكن القول أن القانون البحري الجزائري جاء ناقصا في هذا الأمر ويستوجب على المشرع تدارك ذلك.

المبحث الثاني: التزامات الناقل بتسليم البضاعة.

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن، وبعد تسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد عقد النقل، إذ بتحقيقه ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية للالتزام بالتسليم.

المعتبر في التسليم من الوجهة القانونية هو التسليم لواقعة قانونية أو تصرف قانوني، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى صاحب الحق باستلامها في مكان وزمان محددين².

الفرع الأول: تعريف عملية التسليم .

يرى الأستاذ "روديير" أن عقد النقل هو التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي و الجوهري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، و هو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل³، و أيضا يقول الأستاذ ريبير أنه بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه منفذا بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه⁴.

إذا التسليم هو عملية قانونية تتم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول بحيث يمكن هذا الأخير من استلامها فعلا ومعاينة حالتها. فالمقصود بالتسليم إذا هو التسليم الفعلي الذي يسبق عمليات فحص البضائع ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكتلتها ومقاسها، والالتزام بالتسليم الفعلي قائم على عاتق الناقل حتى ولو قام غيره بالتفريغ⁵، كما عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 2/739 ق. ب. ج بأنه "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم

¹ مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص 63.

² وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، سنة 2011، ص 104.

³ RODIÈR RENE, Traité général de Droit maritime, affrètement et transport, tome 2, les contrats de transport de marchandises, éd. Dalloz, Paris, 1968, p183.

⁴ G. Ripert, Droit maritime, Traité élémentaire de Droit commercial, tome I, 3^e éd., LGDJ, 1954, p 456.

⁵ في قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة البحرية والتجارية، بتاريخ 2007/06/24 الملف رقم 150391، أكدت المحكمة العليا أن عملية تفريغ البضائع تعتبر عملية مادية، في حين أن التسليم القانوني بمعنى المادة 790 من القانون البحري يتمثل في عرض البضائع من الناقل أو مرسله، إلى المرسل إليه أو مرسله، وقبولها من طرف هذا الأخير. القرار منشور بنشرة القضاة العدد الأول سنة 2000.

الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

فالتسليم هو ذلك التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير وليس بمجرد التفريغ أو وضع البضاعة على الرصيف¹، ويندرج ضمن التسليم عمليين أحدهما مادي والآخر قانوني أي رفع البضاعة وقبولها من طرف صاحب الحق فيها. و عليه فإن التسليم غير مرتبط بالتسليم المادي للبضائع فقط وإنما ينتج عن قبول الأطراف المذكورة بالوثائق، فالتسليم يحول المخاطر، أي قبله يكون الناقل مسئولاً عن البضاعة وبعده تتحول وتنتقل المسؤولية إلى صاحب الحق في البضاعة².

الفرع الثاني: إثبات التسليم .

يقر القانون التجاري الجزائري الإثبات بكافة الطرق حيث نصت المادة 30 من ق.ت.ج: "يثبت كل عقد تجاري: بسندات رسمية، بسندات عرفية، بفاتورة مقبولة، بالرسائل، بدفاتر الطرفين، بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

يتضح من نص المادة أن المشرع الجزائري أجاز الإثبات بكافة الوسائل مادام عقد النقل البحري ضمن الأعمال التجارية فيستطيع الناقل إثبات تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بكافة وسائل الإثبات كسند الشحن... إلخ³، و عادة ما يتم التسليم مقابل مخالصة موقعة بإمضاء المرسل إليه، سواء كانت في ورقة مستقلة أو تم إدراج بياناتها على ظهر وثيقة الشحن المقدمة للناقل مقابل استلام البضاعة⁴.

العبرة من المخالصة هي إبراء ذمة الناقل من كل المسؤولية التي تقع على عاتقه، فهي بمثابة دليل على التسليم المادي للبضاعة، غير أنه يمكن دائماً للمرسل إليه إثبات أنه لم يستلم البضاعة من الناقل، إلا أن تسليم أصل وثيقة الشحن يدل على تسليم البضاعة ما لم يثبت العكس⁵.

الفرع الثالث: مكان وميعاد التسليم .

تحدث لحظة التسليم في المكان المتفق عليه هذا يفهم من نص المادتين 780 و 782 من ق.ب.ج على أن هذا المكان هو مكان وصول السفينة وبالتالي هو ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث وأن لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه، وبالتالي لا يتم التسليم، ويمكن القول حينها أن الناقل قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة. لكن المشرع الجزائري

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 16/05/1998 ملف رقم 169663، عدد خاص، الجزائر، سنة 1999، ص 178.

² الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، سنة 2013، ص 55.

³ الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ع 101، الصادرة بتاريخ 1975/12/29، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 02-05، المؤرخ في 2005/02/23.

⁴ علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، سنة 1997، ص 277.

⁵ RODIÈR RENE, Traité général de Droit maritime, op.cit, p193.

بموجب المادة 1/781 من ق. ب. ج أجاز للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها في ميناء الشحن وهذا إذا ما وقع حادث فجائي إذ يتحمل الناقل مصاريف ذلك باستثناء ما إذا كان عدم الإفراغ يعود للقوة القاهرة المادة 2/781 من ق. ب. ج.¹

أما في الموانئ الجزائرية، فقد جرت العادة أن يسلم الناقل البضاعة لمؤسسة ميناء الجزائر التي تتواجد على مستوى الجزائر، والتي تلعب دور ممثل المرسل إليه. و يكون ميعاد التسليم في حالتين:

- حالة اتفاق الأطراف على الميعاد وحالة أخرى لا يتفق فيها الأطراف على ميعاد التسليم، ففي الحالة الأولى يلتزم الناقل بتسليم البضاعة في الموعد المحدد إلى لإرادة الأطراف التي قد تكون صريحة أو ضمنية. فقد يكون الاتفاق صريحا إذا ذكر ميعاد التسليم بسند الشحن، رغم أنه ليس إلزاميا كما قد يكون هذا الاتفاق ضمنيا وذلك ما إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحى منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

- أما في الحالة الثانية وهي عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم فهذا لا يعني هنا أن الناقل مطلق حرية وإنما يظل ملتزما بإنجازه في فترة زمنية معقولة. إذ تجدر الإشارة أن سندات الشحن تحرص على تأكيد أن مواعيد الإبحار والوصول هي مواعيد تقريبية لا يترتب على تجاوزها من طرف الناقل البحري أية مسؤولية.

كما يعتبر الناقل البحري متأخرا في التسليم إذا لم تسلم في الميعاد المتفق عليه، وعند عدم الاتفاق في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة فالضابط هنا مادي، فالعبرة بظروف النقل وليس بظروف الشخصية للناقل.²

المطلب الثاني: أصحاب الحق في تسليم البضائع.

يتم تحديد صاحب الحق في البضاعة، حسب طبيعة سند الشحن فإذا كان اسما وجب على الريان أن يسلم البضاعة إلى المستفيد، أي الشخص الذي ورد اسمه في سند الشحن، أو إلى الشخص الذي حول إليه السند بإتباع إجراءات حوالة الحق، أما إذا كان سند الشحن هو عبارة عن سند لأمر، فيلتزم الريان بتسليم البضاعة لمن صدر السند باسمه.³

¹ تنص المادة 781 من أمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، السابق الذكر على: "إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل. وتكون مصاريف إرسالها ثانية على عاتق الناقل إلا في الحالات التي يكون فيها الامتناع عن إفراغ البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة."

² الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 60 و 61.

³ يوسف حسن يوسف، النقل و الشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، سنة 2013، ص 29.

أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن وتقدم أكثر من شخص لاستلام البضاعة، فهنا يأخذ الريان بمبدأ الأولوية، إذ تسلم البضاعة إلى الشخص الذي تقدم أولا و معه سند الشحن، أما إذا تقدموا جميعهم دفعة واحدة فيؤخذ بتاريخ التظهير الأول لسند الشحن¹.

الفرع الأول: حق المرسل إليه المباشر اتجاه الناقل.

إذا كان مستلم البضائع هو الشاحن نفسه أو وكيله فلا شك أن الأساس القانوني لحقه في استلام البضائع يكمن في عقد النقل البحري على أساس أنه يعتبر طرفا في هذا العقد يتمتع بحقوقه ويتحمل التزاماته. إما إذا كان مستلم البضاعة أو المرسل إليه شخصا آخر خلاف الشاحن فلا شك أنه لا يطالب باستلام البضاعة مستعملا حق الشاحن أو بصفته وكيلًا عن الشاحن، بل يطالب بها بناء على حق مباشر له قبل الناقل، يستطيع بمقتضاه مطالبة بتسليم البضاعة باسمه الخاص رغم ما ينطوي عليه هذا التكييف من استثناء على قاعدة نسبية آثار العقد، حيث يكتسب المرسل إليه لبعض الحقوق ويتحمل ببعض الالتزامات الناشئة عن عقد النقل بالرغم من كونه ليس طرفا فيه أي من الغير، كحقه في المطالبة باستلام البضائع، وحقه في مقاضاة الناقل في حالة هلاكها أو تلفها أو تأخيرها، والتزامه بدفع أجرة النقل إذا كان قد اتفق في عقد النقل على استحقاقها في ميناء الوصول.

و إذا كان الأمر كذلك فإن الخلاف قد ثار بشأن الأساس القانوني لهذا الحق المباشر المرسل إليه قبل الناقل وتعددت الآراء بهذا الخصوص.

فذهب رأي إلى تأسيس حق المرسل إليه في استلام البضائع على نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، ذلك أن عقد النقل البحري يتضمن اشتراط لمصلحة الغير يتعهد بمقتضاه الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه (المستفيد) من عقد النقل، و الذي يكتسب بدوره حقا مباشرا قبل الناقل (المتعهد) يتمثل في مطالبة بتنفيذ تعهده بتسليم البضاعة.

و ذهب رأي ثاني إلى تأسيس حق المرسل إليه في استلام البضائع على عقد النقل ذاته، باعتباره عقدا ثلاثي الأطراف و المرسل إليه هو الطرف الثالث المنظم للشاحن والناقل. كما أن حامل سند الشحن يعد طرفا ذا شأن في عقد النقل باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه و مركز الشاحن، و يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن طيلة فترة عقد النقل البحري.

و ذهب رأي ثالث إلى تأييد حق المرسل إليه في استلام البضائع على فكرة النيابة الناقصة، ذلك أن الشاحن عند تعاقدته مع الناقل يعتبر نائب عن المرسل إليه، الذي تنصرف إليه آثار العقد باعتباره الطرف الأصيل في هذه النيابة، وهي نيابة ناقصة لأن الشاحن يظل طرفا في عقد النقل بحيث يظل ملتزما بدفع أجرة النقل اتجاه الناقل إلى أن يقبل المرسل إليه البضاعة بحيث يعتبر الشاحن كما لو كان كفيلا للمرسل إليه.

إن تأسيس حق المرسل إليه في استلام البضائع يكون بناء على لحيازته لسند الشحن، ويعتبر مالكا للبضاعة أو على الأقل حائزها، إذ يعد سند الشحن ممثلا للبضاعة وأداة حيازتها أو يمثل بالأحرى الحيازة الرمزية للبضائع².

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، سنة 1995، ص 243.

² عاطف محمد لفيقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2007، ص 318 و 319.

الفرع الثاني: تسليم البضاعة لأمين الحمولة.

قد ينبو عن المرسل إليه في تسليم البضاعة وكيل يدعى (أمين الحمولة) أو (وكيل الشحن)، فيتقدم هذا الأمين إلى الريان طالبا منه تسليمه البضائع على أن يتقيد بحقوق موكله والتزاماته. وقد جرت العادة في حال تعدد المرسل إليه وتعلق الأمر بشحنة واحدة كبيرة تعيين أمين الحمولة لتمثيلهم عند استلام البضائع من الريان، ويتولى بعد ذلك توزيعها عليهم ويكون التسليم له تسليما قانونيا مبرئا الذمة الناقل بصفته الأمين حائزا لسندات الشحن ونائبا عن المرسل إليهم.

و يحدث أحيانا أن يتولى أمين السفينة القيام في نفس الوقت بدور وكيل الشحنة أو أمين الحمولة وذلك بموجب نص في سند الشحن. وفي هذه الحالة يتولى تفريغ البضائع من السفينة بصفته ممثلا للناقل. ثم يتولى تسليمها ونقلها إلى مخازن المرسل إليه بصفته ممثلا لهذا الأخير وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات التفريغ والتسليم وانجازها على وجه السرعة¹.

الفرع الثالث: التسليم لمصلحة الجمارك.

لا يعتبر تسليم البضائع إلى مصلحة الجمارك تسليما قانونيا للمرسل إليه أو نائبه تنتهي معه مسؤولية الناقل وينقضي به عقد النقل البحري وذلك لأن مصلحة الجمارك لا تعتبر نائب عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي وفاء الرسوم المستحقة عليها، ويظل الناقل البحري مسئولا عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها².

الخاتمة:

إن تفريغ و تسليم البضاعة كلاهما التزامان يقعان على عاتق الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية، فالتفريغ هو واقعة مادية تتمثل بإنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو شحنها إلى المخازن، أما التسليم فهو تصرف قانوني يتمثل في إعطاء ومنح البضاعة لصاحبها أو من ينوبه، وقد يقتزن الإعلان ببعضهما البعض أي أن يكون التفريغ والتسليم في يوم واحد.

فعند الوصول يجب على الناقل أن يقوم بتفريغ البضاعة بعناية كافية، فهذه العملية تعتبر جزءا من عملية النقل وعليه تسليم البضاعة في الموعد المحدد مقابل سند الشحن بعد أن يتحقق من شخصية المرسل إليه.

لكن كان من المستحب إلزام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ووضعها تحت تصرفه، إذ لا يتصور التسليم إلا إذا تم إخبار المرسل إليه أو ممثله القانوني بوصول البضاعة، فالمرسل إليه أو الشاحن هو الطرف الأولي بالرعاية في العلاقات القائمة فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا باعتباره الطرف الضعيف، كما أن من مصلحة الناقل والمرسل إليه أن تتم عملية التسليم في أقرب وقت ممكن مما يضفي على إخطار المرسل إليه بوضع البضاعة تحت تصرفه أهمية كبيرة. فالتسليم يتيح استخدام اقتصادي أفضل للسفينة و إخلاء لمكانها في الميناء لإتاحة الفرصة لدخول سفن أخرى، ومن ناحية أخرى فإن التسليم يجنب البضاعة احتمالات الإضرار بها خاصة إذا كانت موجودة على الرصيف أو في المخازن.

¹ عاطف محمد لفيقي، المرجع نفسه، ص 314.

² انظر المادة 51 من القانون رقم 04-17 مؤرخ في 19 جمادي الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، ج.ر.ع 11 لسنة 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 07 79 - المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك.

قائمة المراجع:

• الكتب:

1. سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2004.
2. كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ و النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 2002.
3. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2002.
4. إيمان الجميل، سندات الشحن ودوره في النقل البحري، مكتب الجامعي الجديد، سنة 2012.
5. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، سنة 2011.
6. عاطف محمد لفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2007.

• المذكرات:

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، سنة 2012، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.
2. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو.

• الأحكام القضائية:

1. مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، بحث منشور في المجلة القضائية للمحكمة العليا، الجزائر، عدد خاص، سنة 1999.

• النصوص القانونية:

1. القانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 أوت سنة 2010 ج.ر.ع 46 لسنة 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ع 29 لسنة 1977.
2. الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، ج.ر.ع 47 لسنة 1998.
3. القانون رقم 17-04 مؤرخ في 19 جمادي الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، ج.ر.ع 11 لسنة 2017 يعدل ويتم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك.