

تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

Delivery of goods in accordance with the contract of carriage by sea



طالبة الدكتوراه / كميلتة أعراب
جامعة مولود معمري تيزي وزو ، الجزائر
kamiliaarab22@gmail.com

تاريخ القبول للنشر: 2018/11/10

تاريخ الاستلام: 2018/09/19



ملخص:

يحتل نقل البضائع عن طريق البحر منذ زمن طويل، وحتى عصرنا الحالي أهمية بالغة باعتباره همزة وصل ووسيلة التقاء واتصال بين الشعوب، لذا أصبح عقد النقل البحري للبضائع من أحد المقومات الاقتصادية للدول البحرية خاصة منها الجزائر. يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزام أساسي على عاتق الناقل وهو تسليم البضائع للمرسل إليه في المكان والزمان المتفق عليهما أو المعقولين، وبهذا ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري. إلا أنه في بعض الحالات لا يتمكن الناقل من تنفيذ عقد النقل البحري نتيجة التأخير في تسليم البضائع في الزمان المتفق عليه أو المعقول لذلك يتم مساءلته في حالة إثبات المرسل إليه أن ضررا أصابه جراء التأخر في تسليم البضائع له. الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري؛ سند الشحن؛ تسليم البضائع؛ الناقل.

Abstract:

The carriage of goods by sea has long been regarded as an important link and means of encounter and communication among peoples. Therefore, the contract for carriage of goods by sea has become one of the economic assets of maritime States, especially Algeria.

The contract for the carriage of goods by sea imposes a fundamental obligation on the carrier to deliver the goods to the consignee at the agreed or the reasonable time and place, thereby ending the implementation of the contract.

In some cases, however, the carrier is unable to implement the contract of carriage by sea as a result of a delay in the delivery of goods at the agreed or reasonable time. Thus, the carrier is held accountable if the consignee proves that s/he has suffered damage due to the delay in the delivery of goods.

Keys words: Contract of carriage by sea, bill of lading, delivery of goods, carrier.

مقدّمة:

يعد النقل البحري للبضائع من أهم موضوعات القانون البحري نظرا لازدهار التجارة الدولية ونمو حركة التبادل التجاري بين مختلف الدول، حيث وجد هذا النقل وسيلته في النقل البحري، وباعتبار الجزائر دولة مطلة على البحر وتعتمد في اقتصادياتها على النقل البحري للبضائع، أولى المشرع الجزائري أهمية قصوى لهذا النوع من النقل إذ وضع له أحكام قانونية في التقنين البحري. يتم النقل البحري بموجب عقد، وهو عقد يلتزم بموجبه الناقل بأن ينقل بضائع لحساب شخص آخر وهو الشاحن مقابل أجر معين، ويترتب عن هذا العقد التزامات عديدة. تتمثل التزامات الناقل وفقا لعقد النقل البحري في استلام البضائع ونقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ثم تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء الوصول. تترتب عن عملية تسليم البضائع فوائد قانونية ذات أهمية كبيرة تتمثل في أن تسليم البضائع تمثل المرحلة الأخيرة في عقد النقل البحري وبتمامه يكون الناقل قد نفذ التزامه الرئيسي المتمثل في نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، فتنتقل بذلك مخاطر هلاك البضاعة أو تلفها إلى المرسل إليه. لذلك نتساءل: هل عملية تسليم البضائع تضع حدا لعقد النقل البحري وفقا للتقنين البحري الجزائري؟

للإجابة عن الإشكالية نتبع في دراستنا هذه المنهج الوصفي والتحليلي في آن واحد لذلك ارتأينا تقسيم بحثنا إلى قسمين، تناولنا فيه تسليم البضائع التزام يقع على الناقل وفقا لعقد النقل البحري (المبحث الأول)، ثم التأخير في تسليم البضائع مسؤولية تقع على الناقل وفقا لعقد النقل البحري (المبحث الثاني)، إذ نهدف من خلال دراستنا هذه إلى إظهار أن تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها يضع حدا لعقد النقل البحري، إذ بانتهاء هذه العملية ينتهي عقد النقل البحري، لكن ليس في كل الحالات ينتهي عقد النقل البحري بانتهاء عملية تسليم البضائع لصاحب الحق فيها فقد يتأخر الناقل عن تسليم هذه البضائع لصاحب الحق فيها مما يعرضه للمساءلة.

المبحث الأول

تسليم البضائع التزام يقع على الناقل وفقا لعقد النقل البحري

يعتبر تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري من الالتزامات الأساسية المفروضة على الناقل البحري، إذ حدد المشرع الجزائري مفهوم تسليم البضائع في التقنين البحري (المطلب الأول)، ويكون تسليم البضائع لصاحب الحق فيها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تسليم البضائع عملية قانونية تنهي عقد النقل البحري

عرّف المشرع الجزائري تسليم البضائع لصاحب الحق فيها واعتبره التزام يقع على عاتق الناقل (الفرع الأول)، كما حدّد زمان ومكان التسليم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يعتبر تسليم البضائع أهم التزامات الناقل، لأنه بالتسليم تنقضي فترة النقل التي يبقى خلالها الناقل ضامنا سلامة البضائع، وبالتسليم يتضح مدى إتمام عملية النقل كما كانت تنتظره الأطراف المعنية، وتمثل واقعة التسليم محورا لسريان جميع الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري⁽¹⁾.

يعتبر تسليم البضائع للمرسل إليه الهدف الأساسي والجوهري للنقل بل هو علة وجود النقل أصلا، فكما يقول الأستاذ "رودير" أن عقد النقل البحري هو التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي والجوهري بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وهو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل البحري، يضيف الأستاذ "ريبر" أنه بوصول البضائع إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضائع للمرسل إليه منفذا بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه⁽²⁾.

عرف المشرع الجزائري تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري في المادة 739 من التقنين البحري التي تنص على ما يلي: «التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن»⁽³⁾.

يفهم من النص أن المعتبر من التسليم من الوجهة القانونية هو التسليم كواقعة قانونية أو تصرف قانوني، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى صاحب الحق باستلامها⁽⁴⁾.

لا يتحقق التسليم الفعلي بوصول البضائع إلى ميناء الوصول وإخطار الناقل المرسل إليه بذلك طالما لم يتسلمها فعلا، ويجب عدم الخلط بين تسليم البضائع كعمل قانوني وأخذ البضائع نتيجة الاستلام كعمل مادي أي بين التسليم القانوني والتسليم المادي، فالتسليم القانوني الذي ينهي عقد النقل البحري يتكون من عدة مراحل الأولى وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه، الثانية تحقق هذا الأخير من البضاعة إذا رغب بذلك أو تمكينه من ذلك، ثم تسليم المرسل إليه سند الشحن إلى الناقل مؤشرا عليه بما يفيد التسليم، بعد ذلك يصار إلى أخذ البضائع ماديا من الناقل ويتحقق التسليم الفعلي وعندها فقط تنتقل المسؤولية عن البضائع إلى المستلم⁽⁵⁾.

تعرضت المحكمة العليا بدورها لتعريف تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري وذلك في قرارها رقم 72391 الصادر بتاريخ 1990/12/30 عن الغرفة التجارية والبحرية كما يلي: «من المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ويحصل القبول من طرفه، ولما ثبت من قضية الحال أن قضاة الاستئناف أخلطوا بين التسليم والتفريغ حيث اعتبروا وصول الباخرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني ومتى كان ذلك استوجب النقص»⁽⁶⁾.

الفرع الثاني: زمان ومكان تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

تنص المادة 782 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة.

وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة»⁽⁷⁾.

يفهم من نص المادة 782 من التقنين البحري الجزائري أنه تحدث لحظة تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها في المكان المتفق عليه.

يمكن أن يقع للناقل حادث فجائي يمنعه من تفرغ البضائع في المكان المتفق عليه وبالتالي تسليمها في ميناء الوصول لصاحب الحق فيها، لذلك وضع المشرع الجزائري حلا لذلك في المادة 781 الفقرة الأولى من التقنين البحري التي تنص على ما يلي: «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»⁽⁸⁾.

لا يقتصر التزام الناقل البحري بالنقل على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا في ميناء التفرغ، وإنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه⁽⁹⁾.
يكتسي ميعاد تسليم البضائع لصاحب الحق فيها أهمية بالغة إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسلم البضائع، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير ومن خلاله يبدأ حساب أجل إبداء التحفظات من صاحب الحق في البضائع وحساب مواعيد انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع⁽¹⁰⁾.

يكون ميعاد تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري في حالتين:

الحالة الأولى: الاتفاق على موعد محدد لتسليم البضائع وفقا لعقد النقل

يكون الاتفاق على موعد محدد لتسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري صريحا أو ضمنيا، ويكون الاتفاق صريحا بذكر ميعاد التسليم في سند الشحن البحري، لكن لا يلزم بالضرورة أن يكون الميعاد المذكورا في سند الشحن البحري إلا إذا احتج به الناقل في مواجهة المرسل إليه أو الغير، ويكون الاتفاق على ميعاد التسليم ضمنيا إذا كانت السفينة تعمل على خط شحن منتظم تحدد له مواعيد إبحار ووصول، ويتحدد بالتالي ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفرغ⁽¹¹⁾.

الحالة الثانية: عدم الاتفاق على موعد محدد لتسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يفترض في هذه الحالة أنه ليس هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع، لذلك على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة⁽¹²⁾.

المطلب الثاني: تسليم البضائع لصاحب الحق فيها وفقا لعقد النقل البحري

يسلم الناقل البحري البضائع لصاحب الحق فيها مقابل سند الشحن (الفرع الأول)، إلا أن هناك حالات يمكن للناقل البحري تسليم البضائع لصاحب الحق فيها مقابل خطاب الضمان شرط استعادة سند الشحن فيما بعد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تسليم البضائع مقابل سند الشحن البحري وفقا لعقد النقل البحري

يلتزم الناقل بتسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري لصاحب الحق فيها مقابل سند الشحن البحري وهو ما نصت عليه المادة 782 من التقنين البحري الجزائري⁽¹³⁾.

فسند الشحن البحري هو الذي يبين من هو صاحب الحق في استلام البضاعة، لذلك لا يسمح الناقل لأي شخص باستلام البضاعة منه إلا إذا قدم سند الشحن بوصفه الحامل الشرعي له ومالك البضاعة، فإن سلم البضاعة دون تلقي سند الشحن تعرض لمطالبة الحامل الشرعي للسند إن هو تقدم لاحقا للمطالبة بتسلم البضاعة حائزا للسند، كما لا تسري قاعدة انتقال المخاطر المصاحبة للتسليم⁽¹⁴⁾. يجب التمييز عند تسليم الناقل البضائع لصاحب الحق فيها بين ما إذا كان سند الشحن اسمي أو لأمر أو لحامله.

فإذا كان سند الشحن باسم شخص معين فإنه يجب على الناقل تسليم البضائع لمن حرر السند باسمه أو لمن انتقل إليه السند بمقتضى إجراءات حوالة الحق، الأمر الذي يتطلب من الناقل التحقق من شخصية من يطالب بالبضائع.

أما إذا كان سند الشحن لأمر، فيجب على الناقل عدم تسليم البضائع إلا للمظهر إليه الأخير وفقا للتظهير الثابت على ظهر السند، وإن كان سند الشحن لحامله وجب على الناقل تسليم البضائع لمن يكون بيده سند الشحن⁽¹⁵⁾.

تنعقد بذلك مسؤولية الناقل البحري الذي يسلم البضائع دون الحصول على سند الشحن، ويلتزم بتعويض المرسل إليه الحقيقي عن الضرر الذي أصابه نتيجة فقدانه لبضائعه⁽¹⁶⁾.

جرت العادة في الموانئ الجزائرية أن يسلم الناقل البضائع لمؤسسة الميناء التي تتواجد على مستوى ميناء الجزائر والتي تلعب دور المرسل إليه، إلا أن المحكمة العليا رفضت ذلك ولم تعتبره تسليمًا قانونيًا للمرسل إليه حيث قضت في قرارها رقم 112383 في قضية شركة كات ضد أوبديار ألمانيا أنه: «من المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل قبول من طرفه.

ولما تبين في قضية الحال أن قضاة المجلس أخلطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عمليات التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيًا، فإنهم بذلك خرخوا القانون وعرضوا قضاءهم للنقض»⁽¹⁷⁾.

الفرع الثاني: تسليم البضائع في حالة غياب سند الشحن مقابل خطاب الضمان البحري

يحدث في بعض الحالات أن تصل البضائع إلى ميناء التفريغ ووجوب تسليمها للمرسل إليه لكن هذا الأخير لا يتوفر على سند الشحن الذي يخوله الحق في استلام البضاعة نتيجة عدم وصول هذا السند إليه، تعد خطابات الضمان الملاحية مقابل استلام البضاعة الأكثر انتشارًا في مجال تنفيذ عقود النقل البحرية، ذلك لأنه يحدث عمليًا أن تصل البضائع المنقولة بحرا إلى ميناء الوصول دون أن تصل مستندات شحنها، ومن بينها سند الشحن والذي لا يستطيع المرسل إليه بدونه استلام البضاعة، وهو الأمر الذي يعرضه لخسائر فادحة نتيجة لتأخر استلامها.

يقوم المرسل إليه لتفادي هذه الخسائر بتقديم خطاب ضمان ملاحي للناقل أو وكيله لتسليمه البضائع قبل وصول مستندات الشحن⁽¹⁸⁾.

يتعهد المرسل إليه بموجب خطاب الضمان عند الوصول أنه صاحب الحق في استلام البضاعة، كما يتعهد بتسليم سند الشحن للناقل فور وصوله إليه مقابل استرداد الخطاب، إذ أنه بالرغم من صدور خطاب الضمان تبقى التزامات الناقل ثابتة فيتحمل بموجبه متسلم البضاعة أية نتائج تؤدي إلى الإضرار بالناقل جراء هذا التسليم غير القانوني متعهدا بتعويض الناقل عما قد يتحمله من مسؤولية مباشرة أو غير مباشرة، فيلتزم بمقتضى ذلك بالقيام بعمل.

يعد الناقل قد خالف القانون نتيجة التسليم دون سند الشحن فيكون حينئذ مسؤولا دون أن يستفيد من حدود المسؤولية المقررة بموجب القانون البحري، بالتالي فإن خطاب الضمان يكرس مخالفة جوهرية لقاعدة أمر، إذ يجد سببه في تصرف مخالف للقانون بغية تغطيته، إلا أن هذا لم يؤثر على صحة خطاب الضمان كحل عملي والمعترف به قضاء وفقها واعتباره شيئا لا بد منه لمعالجة الوضع الذي يكون فيه المرسل إليه والناقل على السواء، لذلك ذهب الفقيه BANNAUD إلى أن خطاب الضمان ليس وسيلة للراحة حجت القانون، وإنما حتمية خلقت وصفا قانونيا أوجدها المتعاملون في مجال النقل البحري لحل وضعية التسليم دون الحصول على سند الشحن بالنظر إلى طبيعته القانونية⁽¹⁹⁾.

يجب التنبيه إلى أنه لا يمكن تصور استعمال خطاب الضمان البحري مقابل استلام البضائع عندما يتم نقل البضائع من خلال سند شحن إلكتروني، إذ في هذه الحالة لن يكون بالإمكان الحديث عن تأخر وصول سند الشحن، أو الحديث عن خسائر أو أضرار يمكن أن تلحق بالمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، ففي هذه الصورة سيتم تبادل المستندات إلكترونيا من خلال شبكات الاتصال الدولية، حيث تظهر وتبادل الرسائل بمجرد إصدارها ومن ثم لن تكون هناك حاجة إلى تتبع ورود مستندات الشحن حيث تبرم وتظهر وتصل إلكترونيا⁽²⁰⁾.

المبحث الثاني

التأخير في تسليم البضائع مسؤولية تقع على الناقل وفقا لعقد النقل البحري

يعتبر التزام الناقل البحري باحترام مواعيد تسليم البضائع للمرسل إليه من الالتزامات الأساسية التي يفرضها عليه عقد النقل البحري، لكن قد يحدث للناقل أن يتأخر في تسليمها للمرسل إليه (المطلب الأول)، مما يؤدي إلى مساءلته إذا أخل بتنفيذ على هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بمتلقي خدمة النقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يكتسي مفهوم التأخير في تسليم البضائع أهمية بالغة، لذا يجب معرفة المقصود بالتأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري (الفرع الأول)، ثم إلى إثبات التأخير في تسليم البضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يضع عقد النقل البحري التزامات تجاه كل من الشاحن والناقل، ومن بين هذه الالتزامات التكفل بالبضائع من ميناء الشحن ونقلها نحو ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه في الوقت المحدد لذلك. لا يقتصر بالتالي التزام الناقل على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ إنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها للمرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه، مع العلم أن لمدة إنجاز النقل البحري أهمية بالغة، ذلك أن البضائع قد تكون معرضة لتقلبات الأسعار هذا ما يؤدي إلى إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير⁽²¹⁾.

يقصد بالتأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري عدم تمكن الناقل من تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت تسليم البضائع⁽²²⁾. نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 775 من التقنين البحري على إلزامية نقل البضاعة في مدة مناسبة دون تحديد مقصودها أو تبيان عناصرها وهذا ما جعل الغموض يكتنف موقف المشرع من مسألة التأخير.

لمحاولة تفسير هذه المادة يرى البعض أن المدة المناسبة هي نفسها المدة المعقولة التي يسلم فيها الناقل الحريص (اليقظ) البضاعة للمرسل إليه، إلا أنه لا يمكن التسليم بهذا الرأي لأنه لو قصد بالمدة المناسبة المدة المعقولة لعبر عن ذلك صراحة كما فعل في نصوص متفرقة من التقنين البحري، كما أن المصطلح الأخير لا يشمل حالة الاتفاق على مدة التسليم ومن ثم يمكن تفسير مصطلح المدة المناسبة بأنها تشمل المدة المتفق عليها والمدة المعقولة معا.

كما يستفاد أيضا من نصوص أخرى حرص المشرع على إلزامية نقل البضائع دون تأخير، فالمادة 771 من التقنين البحري تخول الناقل صلاحية استبدال السفينة المحددة في وثيقة الشحن بسفينة أخرى من نفس الصنف وصالحة للقيام بالنقل شريطة أن لا يؤدي هذا الاستبدال إلى التأخير⁽²³⁾. يمكن من خلال ما ذكرناه تحديد المقصود بالتأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري بأنه مجاوزة الميعاد المتفق عليه أو المعقول، أو بعبارة أخرى عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا لم يوجد اتفاق على وقت لتسليم البضائع⁽²⁴⁾.

الفرع الثاني: إثبات التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يقع عبء إثبات التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري على المرسل إليه لأنه هو الذي يدعي حصوله، ولأن التأخير صورة من صور الضرر التي يسأل عنها الناقل على أن يكون مصحوبا بضرر.

يختلف الإثبات بين ما إذا كان وقت التسليم قد حدد بشكل صريح في سند الشحن، أم أنه لم يحدد صراحة، لذلك نلجأ إلى إثبات التأخير في تسليم البضائع في حالة الاتفاق على ميعاد لتسليم

البضائع (أولاً)، ثم إلى إثبات التأخير في تسليم البضائع في حالة عدم الاتفاق على ميعاد لتسليم البضائع (ثانياً).

أولاً- إثبات التأخير في تسليم البضائع في حالة الاتفاق على ميعاد للتسليم وفقا لعقد النقل البحري:

يمكن للمرسل إليه في هذه الحالة إثبات التأخير في تسليم البضائع بالمقارنة بين الوقت الذي ثبت في سند الشحن وبين وقت التسليم الفعلي والذي يثبت في وصل التسليم صراحة⁽²⁵⁾. يتضح أن إثبات التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري لا يثير أي صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول تسليم يكون بذاته خطأ عقدي، ومن ثم لا يحتاج المدعي بعد ذلك إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة⁽²⁶⁾.

ثانياً- إثبات التأخير في تسليم البضائع في حالة عدم الاتفاق على ميعاد للتسليم وفقا لعقد النقل البحري:

يقع على المرسل إليه في حالة عدم تحديد ميعاد لتسليم البضائع صراحة وفقا لعقد النقل البحري أن يثبت أولاً زمان الوصول المفترض لبضاعة من نفس النوع وبالنسبة لناقل اعتيادي في مثل ظروف الناقل، ويثبت بعد ذلك أن التسليم تم في وقت لاحق لما يفترض أن يجرى فيه⁽²⁷⁾. يكون عبء إثبات التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري في حالة عدم الاتفاق على ميعاد التسليم من طرف المرسل إليه صعباً لأنه مرتبط بشروط النقل وظروفه والتي ليس من السهل بمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علماً، وبذلك يكون لناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة. كما أن هذا الميعاد يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع بحيث تكون له سلطة واسعة في تحديد ما إذا كان الميعاد الذي يستند عليه المدعي من أجل إثبات التأخير هو الميعاد المعقول الذي كان يجب فيه على الناقل العادي أو الحريص أن يسلم فيه البضائع أم أنه ميعاد سابق عن الميعاد المعقول، بحيث لا يعتبر التأخير في التسليم بحد ذاته موجبا للمسؤولية وإنما يعتد بالضرر الناجم عنه، أي بالخسارة الاقتصادية اللاحقة بالضرر، ترتيباً لذلك فإن لم يكن ثمة ضرر فلا دعوى مسؤولية، فعلى المضرور أن يثبت ليس التأخير فقط وإنما الضرر الناتج عنه أيضاً⁽²⁸⁾.

المطلب الثاني: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يسأل الناقل البحري مسؤولية مطلقة عن التأخير في تسليم البضائع لصاحب الحق فيها إذا أثبت هذا الأخير أنه تضرر جراء هذا التأخير (الفرع الأول)، إلا أنه يمكن له تحديد مسؤوليته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية المطلقة للناقل عن التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يلتزم الناقل بالتزام أساسي وفقا لعقد النقل البحري وهو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، ويعتبر هذا الالتزام التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد النقل البحري عند عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو وصلت البضائع متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، فمسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري ويكون فيها الخطأ مفترض وعلى الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن تأخر وصول البضائع أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله وإنما إلى سبب أجنبي لا يد له فيه⁽²⁹⁾، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المادتين 803، و 810 من التقنين البحري.

لا يشكل التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري ضررا بذاته فإنه يفترض أن البضاعة وصلت سليمة وإنما الضرر في النتائج التي ترتبت عليه، وبالتالي فلا يكون سبب لقيام المسؤولية إلا إذا أثبت المرسل إليه أن ضررا لحق به من جراء هذا التأخير، والذي يكون بالضرورة ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا فوت صاحب الحق في البضاعة صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المصنع بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة⁽³⁰⁾.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا حجر الزاوية، إذ أضحى تسليم البضائع من طرف الناقل أو ممثله في الميعاد المعقول للمرسل إليه التزام جوهري نظرا للأهمية التي يكتسبها تسليم البضائع في مواعيدها بالنسبة للتجارة الدولية، فإن تأخير الناقل في تسليمها بدون شك سيعطل تنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع⁽³¹⁾.

الفرع الثاني: المسؤولية المحدودة عن التأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، نص القانون على مبالغ مالية معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وتشكل هذه المبالغ الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري ولا يمكن الحكم عليه بأكثر منها مهما بلغ الضرر الذي أصاب المضرور⁽³²⁾.

تنص المادة 805 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق. وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في

الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري»⁽³³⁾.

يستفاد من هذا النص أن المشرع الجزائري حدد مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في تسليم البضائع بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم البضائع فيه، على أن لا تزيد عن مضمون أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري⁽³⁴⁾.

وضع المشرع الجزائري وحدة حسابية للحد الأقصى عن مسؤولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع في المادة 805 الفقرة الثالثة من التقنين البحري⁽³⁵⁾، ويقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ملي غرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

ولتحديد التعويض من الناحية العملية وعدم تجاوز الحد الأعلى للمسؤولية تتم هذه العمليات الحسابية وتحديدتها من قبل مختصين وهم خبراء محلفين يعهد إليهم تحديد هذه الأضرار وحسابها معتمدين على ما هو محدد طبقا للقانون.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة خاصة وأنه تم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم⁽³⁶⁾.

الخاتمة:

نخلص في الأخير إلى أن عقد النقل البحري للبضائع يضع التزاما أساسيا وجوهريا على عاتق الناقل البحري والمتمثل في تسليم البضائع لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ. تمثل عملية تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري المرحلة الأخيرة التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، ويتم ذلك بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وحراسته المادية، ولكي يتحقق ذلك يجب أن تسلم البضائع في الزمان والمكان المتفق عليهما وفي حالة عدم الاتفاق على زمان معين فتسلم البضائع في المدة المعقولة التي يسلمها فيها ناقل حريص. يجب أن تسلم البضائع لصاحب الحق فيها ويكون ذلك بموجب سند شحن بحري سواء كان اسما أو إذنيا أو لحامله، وفي حالة غياب سند الشحن يتم تسليم البضائع بموجب خطاب الضمان الملاحي على أن يسترد الناقل سند الشحن فيما بعد.

لكن قد لا يتمكن الناقل من تسليم البضائع لصاحب الحق فيها وذلك في حالة التأخير في تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول التي يسلمها فيها الناقل الحريص مما يعرضه للمساءلة عن ذلك لكن بشرط أن يثبت صاحب الحق في البضاعة التأخير في التسليم وكذا الضرر اللاحق به.

من خلال دراستنا هذه يتضح لنا أن المشرع الجزائري لم يحدد بدقة تعريف التزام الناقل بتسليم البضائع تحديداً دقيقاً إذ نص في المادة 739 الفقرة الثانية من التقنين البحري على ما يلي: «التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة النقلة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك»، فيجب عليه إعادة النظر فيه وذلك بتوضيحه للعمل المادي في عملية التسليم.

كما يجب على المشرع الجزائري أن يحدد المدة المعقولة لتسليم البضائع وذلك بوضع معيار يعتمد عليه في تحديده، أو وضع تعريف للمدة المعقولة التي يلتزم خلالها للناقل تسليم البضائع للمرسل إليه وبعد تجاوز هذه المدة ولم يسلم الناقل البضاعة تقع المسؤولية عليه.

كان على المشرع الجزائري في التقنين البحري أن لا يحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إذ هذا النوع من المسؤولية يجعل الناقل غير مبالي في التأخير الذي يقوم به كما لو كانت مسؤوليته مطلقة، لهذا ندعو المشرع الجزائري إلى جعل مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع مسؤولية مطلقة دون تحديدها.

الهوامش:

- (1) محمد هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص 227.
- (2) مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص ص 150، 151.
- (3) انظر المادة 739 من أمر رقم 08-76، مؤرخ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 04-10 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج. ر عدد 46 صادرة في 18 أوت 2010.
- (4) العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 152.
- (5) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2011، ص ص 104، 105.
- (6) قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 30 ديسمبر 1990، ملف رقم 72391، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999.
- (7) انظر المادة 782 من التقنين البحري الجزائري.
- (8) انظر المادة 781 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري.
- (9) محمد هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996، ص 36.
- (10) رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 91.
- (11) محمد هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع... المرجع السابق، ص 38.
- (12) حلوع عبد الرحمن حلو، «التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-»، مجلة المنارة، العدد 8، 2007، ص 125.
- (13) نظر المادة 782 من التقنين البحري الجزائري.

- (14) ليلى قماز إدياز، «خطاب الضمان لغياب سند الشحن آلية عملية ببدائل قانونية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، 2017، ص 10
- (15) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص ص 79، 80.
- (16) ليلى قماز إدياز، المرجع السابق، ص 11.
- (17) قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 01 جانفي 1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، عدد 3، 1994.
- (18) محمد ابراهيم موسى، خطابات الضمان الملاحية -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص ص 88، 89.
- (19) ليلى قماز إدياز، المرجع السابق، ص ص 15، 16.
- (20) محمد ابراهيم موسى، المرجع السابق، ص ص 89، 90.
- (21) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 269.
- (22) حلوع عبد الرحمن حلو، المرجع السابق، ص 107.
- (23) يوسف بسعدي، إشكالات تسليم البضائع في عقد النقل البحري وفقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2017، ص 70.
- (24) محمد أمين شيخي، «مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، 2017، ص 362.
- (25) لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 95.
- (26) محمد عباينة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 104.
- (27) لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 95.
- (28) محمد أمين شيخي، المرجع السابق، ص 372.
- (29) محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص ص 120، 121.
- (30) محمد أمين شيخي، المرجع السابق، ص 370.
- (31) محمد أمين شيخي، المرجع السابق، ص 377.
- (32) محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 136.
- (33) انظر المادة 805 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري.
- (34) شتوان حياة، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن كاستثناء للقاعدة العامة (دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها والقانون البحري الجزائري)»، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، عدد 2، 2015، ص 361.
- (35) انظر المادة 805 الفقرة الثالثة من التقنين البحري الجزائري.
- (36) شاكر عبد الله احسان، رنا فارس جبر، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع»، مجلة جامعة كريت للحقوق، عدد 1، 2016، ص 481.