

آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري

حوباد حياة

أستاذة مساعدة -أ- وطالبة دكتوراه،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران2، محمد بن أحمد

الملخص:

يعد تحديد المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري من المسائل التي أثارت اهتمام كلا من الفقه، القضاء والتشريع على حد السواء، بحيث تنطلق هذه التساؤلات في مجملها من الحقوق والالتزامات التي يترتبها هذا العقد في ذمة المرسل إليه خاصة وأنه لا يعد طرفا في هذا العقد. على هذا الأساس، انقسم الفقهاء إلى اتجاهين؛ اتجاه ينادي فكرة إدخاله طرفا في العلاقة العقدية التي تجمع كلا من الناقل والشاحن، وبالتالي إقصاء صفة "الغير" عن المرسل إليه، واتجاه ثاني –وهو اتجاه الفقه الحديث- الذي يرى أنّ المرسل إليه يعد من قبيل الغير ما عدا في حالة قبوله البضاعة، أين يصبح طرفا في العقد، وينضم في آخر مرحلة من مراحل عقد النقل البحري، أي في مرحلة التسليم، ليصبح عندئذ طرفا من أطراف هذا العقد.

مقدمة :

لقد كانت مسألة تحديد مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري ولا تزال محل اهتمام كل من الفقه والقضاء والتشريع، حيث قيلت بشأنه عدّة نظريات والتي كانت تهدف كلها إلى محاولة إيجاد أساس قانوني سليم لتحديد هذا المركز.

ولعلّ سبب ذلك هو ما يترتبه عقد النقل البحري من حقوق في ذمة المرسل إليه أو ما يحمله من التزامات، فإذا كان هذا الأخير لم يشارك في إبرام عقد النقل البحري مع الناقل والشاحن، فعلى أي أساس يتمتع بهذه الحقوق ويتحمل الالتزامات؟، ونتيجة لذلك انقسم الفقه إلى تقليدي وحديث، حيث حاول الاتجاه الأول البحث عن أساس لمركز المرسل إليه استنادا إلى النظام العقدي من خلال المفاهيم التي لها بالإرادة توصلا إلى إقصاء صفة الغير عن المرسل إليه، وإدخاله طرفا في العلاقة العقدية الأصلية بين الناقل والشاحن، غير أنّ هذا الاتجاه تعرض للعديد من الانتقادات¹، بينما رأى أنصار الفقه الحديث خلاف ذلك، حيث تم التوصل إلى أنّ الأساس السليم الذي يمكن الاعتماد عليه لتحديد مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري هو فكرة "الانضمام" والتي مفادها أنّ المرسل إليه يكون من قبيل الغير لكنه إذا ما قبل البضاعة يصبح طرفا في عقد النقل البحري، والذي ينظم في آخر مرحلة له، وهي مرحلة التسليم، ومن ثمة يتحول العقد من عقد ربط فقط الناقل والشاحن، إلى عقد ثلاثي الأطراف، لكن ليس من البداية

وبناءً على ما تقدم نطرح الإشكال التالي: إذا ما انضم المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، فما هي الحقوق والالتزامات التي يترتبها هذا الأخير في ذمته؟

وسوف تتم الإجابة على هذه الإشكالية من خلال الخطة الموالية:

¹ لقد فشلت النظريات التقليدية في إيجاد أساس قانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري، وذلك بسبب أنّ أصحاب هذا الاتجاه حاولوا تفسير المسألة دون المساس بالمبادئ العامة للقانون المدني وعلى رأسها مبدأ نسبية العقود، غير أنّه نتج عن ذلك إرهاب لقواعد القانون المدني وتنشويه لأحكامه، ومن أهم هذه النظريات نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، نظرية النيابة الناقصة ونظرية الخلف الخاص.

المبحث الأول: حقوق المرسل إليه

تتمثل الحقوق التي يترتبها عقد النقل البحري في ذمة المرسل إليه في الحق في تسلم البضاعة، والحق في الرجوع بدعوى المسؤولية.

المطلب الأول: حق المرسل إليه في تسلم البضاعة

يعتبر تسليم البضاعة للمرسل إليه هو الهدف الأساسي والجوهري للنقل، وهو ما أكدته روني روديير (René RODIERE) بقوله أنّ عقد النقل هو: "التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي والجوهري بتسليم البضاعة للمرسل إليه وهو الذي يضع النّهاية الطبيعية لعقد النقل"².

ويمكن تعريف الالتزام بالتسليم بأنّه التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير³، كما عرفه المشرع الجزائري في المادة 739 فقرة ثانية من القانون البحري الجزائري بأنّه: "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"، وإن كانت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا قد عرفت التسليم قبل أن يتم تقنينه بموجب قانون 05/98 المعدل والمتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري⁴.

وعليه نتوصل من خلال هذه التعريفات إلى أنّ حق المرسل إليه في استلام البضاعة يقابله التزام الناقل بتسليم البضاعة، غير أنّ هذا الحق يثير مجموعة من الإشكالات سوف نعالجها من خلال الفروع الموالية.

² René RODIERE, Droit des transports, recueil SIREY 1955, p.295.

³ AMOR Zahi, Droit des transports, tome I, Offices des publications universitaires, 1992, p. 120.

⁴ الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1369 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25.

الفرع الأول: إجراءات تسليم الضائع

إنّ عملية تسليم البضاعة للمرسل إليه تتطلب المرور عبر مجموعة من الإجراءات سوف يتم دراستها إتباعاً.

أولاً: التزام الناقل بالإخطار عند وصول السفينة

كثيراً ما يكون المرسل إليه على غير علم بالسفينة ولا بالناقل الذي يقوم بنقل البضاعة حتى ميناء التفريغ، ويرجع السبب في ذلك إلى أنّ هناك العديد من الطرق والوسائل التي يمكن من خلالها نقل البضاعة لمحل المرسل إليه كما أنّه من مصلحة الناقل والمرسل إليه أن تتم عملية التسليم في أقرب وقت ممكن، ممّا يضيف على إخطار المرسل إليه بوضع البضاعة تحت تصرفه أهمية كبيرة تحقق بلا شك هدف تسليم البضاعة بالسرعة المطلوبة، غير أنّ الإشكال الذي يطرح في هذا الصدد هو أنّ الإخطار لا ينتج أثره إلا في حالة سند الشحن الاسمي، غير أنّه ليس في كل الأحوال يكون سند الشحن اسماً، فقد يكون لأمر أو لحامله ولهذا لا بد من التمييز بين حالتين، الحالة الأولى وهي التي يكون فيها المرسل إليه معروفاً ومحدد، وهنا لا يطرح أي إشكال حيث يلتزم الناقل البحري بضرورة إخطار المرسل إليه، وهو ما صرحت به محكمة باريس التجارية في حكمها المؤرخ في 25 جانفي 1978⁵.

أمّا عن الحالة الثانية، وهي حالة ما إذا كان المرسل إليه غير معروف وغير محدد، أي الحالة التي يصدر فيها سند الشحن إذنياً أو لحامله، وهنا على الحامل أن يتبع وصول السفينة ويستعلم دائماً عن وصولها، وإمّا يقوم الرّبان بالإخطار عن طريق إجراءات الشهر الجماعية.

والملاحظ أنّ المشرع الجزائري لم ينص على التزام الناقل البحري بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة على الرّغم من أهميته.

⁵ "...في كل مرة مثلما هو ثابت في الدعوى المطروحة إذا كان المرسل إليه معينا بالاسم ومشاراً إليه في سند الشحن، فإنّه لا يمكن والحال هذا تقرير إعفاء الناقل من إرسال إخطار له بوصول السفينة، ووضع البضاعة تحت تصرفه..."، عن عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 179.

ثانيا: تقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة

إذا ما تقدم المرسل إليه أو من ينوب عنه لاستلام البضاعة، فإنّ له حق التحقق من البضاعة وفحصها عن طريق المعاينة، وهو ما نصت عليه المادة 788 من القانون البحري الجزائري⁶، فطبقا لهذه المادة بعد عملية التفريغ تبدأ عملية أخرى تسبق تسلّم المرسل إليه للبضاعة، وهذه العملية هي التحقق من البضاعة سواء من حيث طبيعتها أو كميتها، والأصل أنّ فحص البضاعة والتحقق منها يتم على الرّصيف أو في مخازن الجمارك أو في المخازن العمومية⁷، غير أنه لا يمكن فحص البضاعة والتحقق منها، إلا في حالة الهلاك أو التلف الجزئي، إذ أنّه في حالة الهلاك الكلي لا يكون هناك تسليم للبضاعة أي ينعدم المحل الذي يقع عليه الالتزام بالتسليم، وخلال هذه العملية -أي عملية استلام البضاعة- يمكن الاستعانة بالخبرة وهذا طبقا لنص المادة 789 من القانون البحري الجزائري⁸، والتي تكون إما ودية أو بناء على خبرة قضائية.

الفرع الثاني: إثبات واقعة تسليم البضائع وموانعها

إنّ عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، والذي يتم عادة بتسليم سند الشحن من المرسل إليه إلى الناقل والتأشير عليه بما يفيد التسليم أو تحرير إيصال يفيد ذلك، كما يتم أيضا بموجب إذن التسليم أو أمر للتسليم، ولكن قد يحصل أن تعترض عملية التسليم عوارض من شأنها أن تحول دون تسليم البضائع.

أولا: إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع

إنّ إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع يتم إما بموجب سند الشحن أو بموجب أذن التسليم.

⁶ تنص المادة 788 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل، وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين، يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود".

⁷ بوحدى نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002، ص 88.

⁸ تنص المادة 789 من القانون البحري الجزائري على أنّه: "يستطيع الناقل والمرسل إليه قبل تسليم البضائع، معاينة حالة هذه الأخيرة عن طريق خبراء، على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب".

أ. إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع بموجب سند الشحن:

إنّ إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع بموجب سند الشحن المؤشر عليه بالاستلام أو إيصال يفيد ذلك، وارد بنص المادة 782 من القانون البحري التي تنص على أنّه: "يتعين على الناقل أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناءً على وثيقة نقل صحيحة".

إنّ أهم ما يمكن استخلاصه من نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري أنّه بمجرد تسليم المرسل إليه سند الشحن للناقل، فإنّه يعد قرينة على استلام البضاعة، وعليه متى قام الناقل البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه مقابل استرداده لنسخة من سند الشحن فإنّ كافة النسخ الأخرى تفقد قيمتها، وإذا تقدم شخصاً آخر للمطالبة بالبضاعة بموجب نسخة أخرى من سند الشحن فإنّ ذلك يكون عديم الأثر⁹.

ب. إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع بموجب أدون التسليم: يحدث أحيانا

أن ترسل كمية من البضاعة بموجب سند شحن واحد ويقوم صاحبها ببيعها مجزأة، ولما كان من المتعذر تجزئة سند الشحن، فإنّ هناك من التشريعات من أجازت لكل من له حق في استلام البضاعة بمقتضى سند الشحن، أن يطلب من الناقل إصدار أدون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن¹⁰.

أمّا عن موقف المشرع الجزائري من إذن التسليم، فإنّه لم يتعرض أثناء تنظيمه لأحكام القانون البحري إلى التسليم بموجب إذن التسليم، وإنّما اكتفى بالنص على إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع بموجب سند الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى.

⁹ تنص المادة 786 من قانون البحري الجزائري على ما يلي: "عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها".

¹⁰ عاطف محمد الفقي، القانون التجاري البحري، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 315.

ثانيا: موانع التسليم

الأصل أنّ مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، لكن قد يحصل أن لا تتحقق واقعة التسليم رغم وصول البضائع إلى ميناء التفريغ بسبب يرجع إمّا لإرادة صاحب الحق في تسلم البضاعة، أو لامتناع الناقل عن التسليم، وإمّا لوجود موانع اضطرارية.

أ. الموانع الاضطرارية :

تتعطل عملية النقل نتيجة وجود إضراب في ميناء الوصول أو سوء الأحوال الجوية أو ما ذلك، وفي مثل هذه الحالات تتضمن معظم سندات الشحن شروط تتيح للناقل في حالة الضرورة أن يقوم بتفريغ البضاعة في أحد المخازن في ميناء قريب أو يقوم بنقلها إلى سفينة أخرى لاستكمال عملية النقل بحسب الأحوال، وغالبا ما ترد هذه الشروط في سندات الشحن بالصيغة التالية: " في حالة الحصار، أو الإيقاف، أو الحرب، أو العصيان أو الاضطرابات أو الأوبئة، وكذلك في حالة التجمهر، أو الإضراب، أو المظاهرات، أو عدم وجود معدات بحرية لتفريغ البضاعة أو أي حادث آخر في ميناء الوصول متعلق بسوء الأحوال الجوية، أو تراكم الثلوج، أو فيضانات...إلخ، فإنّه من حق الناقل الامتناع عن الدخول بالسفينة في هذا الميناء وله أن يختار ميناء آخر يقوم بتفريغ البضاعة فيه حتى ولو كان ميناء أجنبيا¹¹.

ب. الموانع الراجعة لإرادة الناقل والمرسل إليه:

نصت المادة 792 من القانون البحري على أنّه: "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة، وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك" بناءً على نص المادة 792 من القانون البحري الجزائري للناقل حق رفض تسليم البضائع للمرسل إليه لغاية استيفاء حقوقه المتمثلة في أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، أو المساهمة في الخسائر المشتركة أو أية مصاريف أخرى مستحقة له، وإلى جانب حق امتناع الناقل في تسليم البضائع للمرسل إليه بسبب عدم وفاءه بما عليه من ديون، فإنّ هناك

¹¹ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 198.

صور أخرى يمنع من خلالها الناقل البحري تسليم البضائع لصاحب الحق فيها، وتتمثل الصورة الأولى في حالة تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، فهنا لا يجوز للناقل تسليم البضائع لأي منهم، بل عليه إيداعها على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين ويخبر بذلك المطالبين بها والشاحن.

أما الصورة الثانية فتتجلى في الحالة التي يجد المرسل إليه نفسه في وضع لا يستطيع معه تقديم سند الشحن للناقل لتسليم البضاعة بموجبه، وهنا يحق للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة،- إلا أنه في الواقع العملي يمكن المرسل إليه تحرير خطاب الضمان.

أما عن الموانع الراجعة لإرادة المرسل إليه، فتتمثل في امتناع المرسل إليه عن استلام البضائع، وذلك عندما يكتشف هذا الأخير عدم مطابقة البضاعة للبيانات الواردة بسند الشحن عند عملية الاستلام.

كما قد يحدث ألا يتقدم أي شخص لاستلامها رغم تعيين ميعاد وصول السفينة أو حصول الإعلان بذلك، إذ في هذه الحالة على الناقل البحري التخلص من تبعة البضائع عن طريق طلب إيداعها في المخازن وذلك بعد إعلام الشاحن والمرسل إليه إذا كان معروفا¹².

كما أنه قد يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة لكنه يأتي متأخرا ، ويكون هذا التأخير بدون مبرر وهي الحالة التي عالجتها المادة 794 من القانون البحري الجزائري، حيث تسمح للناقل بأن يطالب المرسل إليه بتعويض مطابق للخسائر التي لحقت من جراء هذا التأخير¹³.

المطلب الثاني: حق المرسل إليه في الرجوع بدعوى المسؤولية

مهما يكن التفسير الذي يعطي لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري، فلا أحد ينازع في قبول دعواه التي يرفعها في مواجهة الناقل، وهنا نستعرض لصفة المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية من جهة، ولحالات رجوع المرسل إليه على الناقل البحري بدعوى المسؤولية من جهة أخرى.

¹² BOUKHATMI Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'état en droit, Université d'Oran, 2002, p. 163.

¹³ تنص المادة 794 من ق.ب.ج.، على أنه: "يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه".

الفرع الأول: صفة المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية

لإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري الجزائري أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها وقد تكون وثيقة الشحن اسمية أو إذنية أو لحاملها، وهو ما أكدته الغرفة التجارية والبحرية على مستوى المحكمة العليا في القرار المؤرخ في 17 ديسمبر 1996 تحت رقم 145015، والذي قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل والتي كانت ترمي إلى طلب تعويض الخسائر لكونها لم تبرر صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن¹⁴.

غير أنه في كثير من الأحيان نجد أن شركة التأمين تحل محل المرسل إليه في الرجوع بدعوى المسؤولية على أساس أنها هي التي عوضت هذا الأخير عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة، فدعوى شركة التأمين هذه تسمى بدعوى الحلول وهي منصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري الجزائري، والمادة 144 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتضمن قانون التأمينات والمادة 118 من الأمر المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتضمن قانون التأمينات الجديد.

إن أهم ما يمكن استخلاصه من هذه النصوص، هو أن هناك شرطين أساسيين لا بد من احترامهما، حيث يتمثل الشرط الأول في ضرورة تقديم عقد حلول يوم رفع الدعوى وهو عقد موقع عليه من قبل المؤمن له من جهة وشركة التأمين من جهة أخرى، ويوضح قيمة الخسائر التي تم دفعها للمرسل إليه، أما الشرط الثاني فيتمثل في احترام أجل ممارسة هذه الدعوى وهو كأصل عام سنة طبقاً لنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري¹⁵، كما يمكن أن ترفع الدعوى وفقاً لأحكام المادة 744 من القانون البحري الجزائري حتى بعد انقضاء مهلة السنة، وذلك بمهلة ثلاثة أشهر ابتداءً من تاريخ تسديد قيمة الدين.

¹⁴ حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 1999، ص 13.

¹⁵ تنص المادة 743 من ق.ب.ج.، على ما يلي: "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى".

الفرع الثاني: حالات رجوع المرسل إليه على الناقل البحري بدعوى المسؤولية

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع وتسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة، فإذا هلك البضاعة أو أصابها تلف أو تأخر في تسليمها فهنا يعد الناقل مسؤولاً أمام المرسل إليه إذا توفرت هذه الحالات.

أولاً: الهلاك

في حالة الهلاك لابد من التمييز بين حالتين، حالة الهلاك الكلي وحالة الهلاك الجزئي.

فالهلاك الكلي هو عندما يتعذر على الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه من دون إمكان إثبات وجودها في مكان آخر حيث يستطيع المرسل إليه تسلمها، فلا يشترط في هذا الهلاك أن يتحقق فعلاً، أي بدمار الشيء وزواله كاحتراقه، إذ يمكن أن يكون الهلاك حكماً عندما لا تقع أي حادثة من تلك الحوادث وانقضاء المدة المطلوبة على ميعاد التسليم ويستحيل على الناقل إيجاد الشيء لتسليمه إلى المرسل إليه.

أمّا عن الهلاك الجزئي وهما يعرف بالنقصان أي فقدان جزء من البضاعة بشرط ألا يكون بسبب طبيعة الشيء، ويعد الهلاك الجزئي محققاً كما لو سلم الناقل وزناً أو عدد أقل مما جاء في سند الشحن أو على خلاف ما جرى عليه العرف، وإذا ما بحثنا في أحكام القانون البحري الجزائري، لا نجد ما ينص على هذا النوع من الهلاك وإنما نجده استعمل فقط عبارة فقدان أو الأضرار في المادة 743 وكذلك استعمل في المادة 802 عبارة الخسائر والأضرار التي يقصد بها هلاك البضاعة.

ثانياً: التلف

يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدراها، إلا أنّها تالفة أو معيبة، كما لو كانت أجهزة ووصلت محطمة أو فاكهة وتضررت أو زجاج ومرايا ووصلت مهشمة، سواء أن شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكنه لا يسأل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان هذا العيب قد ثبتته الناقل في سند الشحن.

ثالثا: التأخير في تسليم البضائع

التأخير يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي، وقد عالجه المشرع الجزائري في نصوص المواد 771، 775، 805 من القانون البحري الجزائري أنّ أهم ما يمكن استخلاصه من هذه النصوص أنّ المشرع أخضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة للمرسل إليه لقواعد القانون البحري الجزائري مع إمكانية تسليم البضائع في حالتين، إمّا في الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإمّا في الوقت المعقول أو المناسب، وعليه إذا لم يسلم الناقل البحري البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المناسب أو المعقول والذي يخضع تقديره لقاضي الموضوع، يعد مسؤولاً أمام المرسل إليه نتيجة تأخره في التسليم.

المبحث الثاني: التزامات المرسل إليه

رتب القانون البحري الجزائري التزامين أساسيين يقعان على عاتق المرسل إليه اتجاه الناقل وذلك في حالة ما إذا قبل البضاعة وقرر استلامها ويتمثلان هاذين الالتزامين في الإخطار من جهة، والوفاء بأجرة النقل إذا لم يوف بها الشاحن من جهة أخرى.

المطلب الأول: التزام المرسل إليه بالإخطار

إذا تم تنفيذ عقد النقل البحري بدقة ووصلت البضاعة إلى ميناء المرسل إليه دون أضرار أو تلفيات، فإن تسليمها لهذا الأخير بهذه الحالة دون تحفظ منه يضع بالتأكيد نهاية لعقد النقل والالتزامات الناقل الناشئة عنه، أمّا إذا وقع العكس فإنّه يقع على المرسل إليه التزام بإخطار الناقل عن هذه الأضرار¹⁶.

الفرع الأول: مدة الإخطار

إذا ما لحقت بالبضاعة أضرار، فإنّه يجب على صاحب الحق في استلام البضاعة أن يوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ إخطارا مكتوبا بالهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة قبل أو وقت

¹⁶ لقد نص المشرع الجزائري على التزام المرسل إليه بالإخطار وذلك لإبداء تحفظاته بشأن الخسائر اللاحقة بالبضاعة في نص المادة 790 من ق.ب.ج، لكنه لم يستعمل مصطلح إخطار وإنما تبليغ والتي جاء فيها: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك، تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع".

التسليم إذا كانت الأضرار ظاهرة، أو خلال مهلة ثلاثة أيام تسري ابتداءً من تاريخ التسليم إذا كانت الأضرار خفية وهو ما أكدته المادة 790 من القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل لسنة 1924.

وهذا على خلاف اتفاقية هومبورغ وقواعد روتردام، أين جعلت اتفاقية هومبورغ ميعاد إبداء التّحفظات

في أجل لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشرة يوما التالية لتسليم البضاعة¹⁷.

وما يؤخذ على اتفاقية هومبورغ أنّ المدة التي حددتها هذه الأخيرة طويلة نوعا ما مع تطور وسائل الاتصال الموجودة حاليا والسرعة المتطلبة في المجال التجاري البحري، ولهذا جاءت قواعد روتردام معدلة لمدة الإخطار، بحيث أبقت على وجود الإخطار قبل أو وقت التسليم في حالة الضرر الظاهر، غير أنّها جعلت مدة الإخطار في حالة الضرر غير الظاهر في غضون 7 أيام.

وتجدر الإشارة إلى أنّ ميعاد الإخطار يحسب ابتداءً من تاريخ التسليم وليس التفريغ وهو ما أكدته المحكمة العليا في عدة مناسبات¹⁸.

الفرع الثاني: مضمون وأثار الإخطار

لقد نصت المادة 790 من ق.ب.ج.، صراحة على أنّه يجب أن يكون تبليغ المرسل إليه لتحفظاته مكتوبة دون أن يلزم بإخضاعها إلى شكل أو مضمون معين، بل يكفي الإشارة إلى طبيعة وأهمية الأضرار اللاحقة بالبضاعة موضوع التسليم مع الإشارة إلى أنّها سلمت في حالة سيئة، وعليه المشرع لم يشترط شكلا معيناً لهذه الكتابة، المهم أن تكون التّحفظات مكتوبة، كما أنّه ليس لطريقة أو كيفية تبليغها شكلا خاصا، وبالتالي يمكن تبليغها للناقل أو ممثله عن طريق محضر قضائي، أو عن طريق البريد أو الفاكس، فالمهم أن تصل إلى علم الناقل أو ممثله، وقد جرت العادة على تبليغ التحفظات عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالوصول أو الفاكس لأجل حصول التبليغ بسرعة.

¹⁷ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 572.

¹⁸ قرار رقم 121148 بتاريخ 1995/03/14، قضية (الشركة ج.ت.ن.) (كات) ضد (شركة أ.أ. أس تاماريس لابن ألمانيا) المجلة القضائية لسنة 1995، العدد الأول، ص 186.

أمّا عن آثار الإخطار فإنّه متى قام صاحب الحق في البضاعة بتبليغ تحفظاته حول الهلاك أو التلف بالبضاعة إلى الناقل في الأجل القانونية المنصوص عليها في المادة 790 من ق.ب.ج.، فإنّ ذلك يعد حجة على أنّ البضاعة لم تسلم حسب ما هي موصوفة بسند الشحن، غير أنّه إذا لم يقدم المرسل إليه التحفظات إلى الناقل، أو قدم تحفظات غير مستوفاة لشروط المادة 790 من ق.ب.ج.، تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنّه سلم البضائع حسب ما تم تفصيلها بسند الشحن.

وبعد الانتهاء من دراسة التزام المرسل إليه بالإخطار ننتقل الآن لدراسة التزامه بالوفاء بأجرة النقل إذا كانت واجبة الدفع في ميناء التفريغ.

المطلب الثاني: التزام المرسل إليه بالوفاء بأجرة النقل

لقد نص المشرع على هذا الالتزام في المادة 791 من ق.ب.ج.، والتي جاء فيها: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى".

الأصل أنّ الوفاء بأجرة النقل هو الالتزام الأساسي الذي يقع على الشاحن وهو ما يؤكده نص المادة 797 من القانون البحري الجزائري، غير أنّ هذا لا يمنع من إمكانية الوفاء بأجرة النقل في مكان الوصول متى تم الاتفاق على ذلك، وفي هذه الحالة يعتبر المرسل إليه مدنيا بذلك ولكن هذا معلق على شرط قبول هذا الأخير استلام البضائع، وفي هذا الصدد نصت المادة 797 على أنّه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدنيا بذلك إذا قبل باستلام البضائع".

الفرع الأول: أثر الحوادث البحرية على الأجرة

قد تطرأ أثناء الرحلة البحرية حوادث من شأنها أن تؤثر على دين الأجرة فتؤدي إلى انقضاءها أو انتقاصها أو بقائها.

أولاً: هلاك البضاعة

تنص المادة 798 من القانون البحري الجزائري على أنه: "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن".

وعلى هذا إذا هلك البضاعة نتيجة لقوة قاهرة كالغرق أو الحريق انقضى الالتزام بدفع الأجرة، وعلى الرّبان أن يرد الأجرة التي دفعت له مقدماً وهو ما يؤكد نص المادة 801 من القانون البحري الجزائري.

غير أنه وإن كانت هذه هي القاعدة العامة، إلا أنّها لها استثناءات:

تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الرّبان إلقاءها في البحر أو التّضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام المساهمة في الخسائر المشتركة وهو ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة 801 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: نقصان الأجرة

قد يحدث أحيانا أن يتعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر، فإذا كانت السفينة مؤجرة، وكان عقد النقل البحري للذهاب والإياب، فإنّ الشاحن لا تلزمه في هذه الحالة، إلا أجرة الذهاب، وهو ما نصت عليه المادة 799 من القانون البحري الجزائري: "إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه".

وعليه لو كان الناقل قد تسلم الأجرة كاملة فعليه أن يعيد إلى الشاحن نصفها تطبيقاً لحكم المادة 801 والتي تنص على أنه: "إذا لم يستحق أي أجرة للحمولة، وجب إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدماً".

ثالثا: شرط استحقاق الأجرة أيا كانت الحوادث

يقصد بشرط استحقاق الأجرة أيا كانت الحوادث، ذلك الشرط الذي يتم إدراجه في سند الشحن، ويكون مقتضاه استحقاق الناقل لأجرة النقل متى بدأ تنفيذ عقد النقل البحري، وأي كان مصير البضاعة المنقولة بحيث لا تتأثر أجرة النقل بأية حادثة تقع للبضاعة وتؤدي إلى هلاكها هلاكا كلياً أو جزئياً أو إلى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها.

وبعد الانتهاء من تحديد أثر الحوادث البحرية على الأجرة، ننتقل الآن لدراسة ضمانات الوفاء بالأجرة.

الفرع الثاني: ضمانات الوفاء بالأجرة

لا يحتاج الناقل إلى ضمانات خاصة إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع في ميناء القيام إذ يحصل عليها مقدماً، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، فإن القانون قد أعطى الناقل ضمانين للوفاء بالأجرة وهما حق الحبس، وحق الامتياز.

أولاً: الحق في حبس البضاعة

أجاز القانون للناقل أن يمارس حقه في حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي أجرة النقل، حيث يجوز للناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضماناً بذلك وهو ما يؤكد نص المادة 792 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: حق الامتياز

إذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى مكان أمين، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل

وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب ذلك كحصة البضاعة في الخسائر المشتركة، ومصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها وهذا ما يؤكد نص المادة 795 من القانون البحري الجزائري¹⁹.

¹⁹ تنص المادة 795 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع. ويمكن كذلك بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين، إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها".

الخاتمة:

إنّ أهم ما يمكن استخلاصه من هذه الدّراسة هو أنّ عقد النقل البحري تضمن عدّة أحكام تقرّ للمرسل إليه حقوقا وتضع على عاتقه التزامات، حيث أنّه بالرّغم من تعدد الأسس المعتمد عليها على إيجاد مركز قانوني سليم للمرسل إليه في عقد النقل البحري، إلا أنّ نظرية الانضمام بحسب رأينا تعد أنسب أساس قانوني يمكن الاعتماد عليه لتحديد مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري، والتي تحصل المرسل إليه طرفا في عقد النقل البحري بمجرد قبوله البضاعة، لأنّها تبرر حق المرسل إليه في المطالبة بتسليم البضاعة ويرفع دعوى المسؤولية العقدية ضد الناقل، كما أنّه يتحمل التزامات والمنصوص عليها صراحة في القانون البحري الجزائري.

قائمة المراجع

1. الكتب:

أ. باللغة العربية:

- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008.

ب. باللغة الفرنسية:

- René RODIERE, Droit des transports recueil SIREY, 1955.
- AMOR Zaki, Droit des transports, Tome I, Offices des publications Universtaires, 1992.

2. المقالات:

- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 1999.

3. الرسائل والمذكرات:

- BOUKHATMI Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions

internationales, thèse de doctorat d'état en droit, Université d'Oran,
2002.

- بوحدي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية،
مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002.

4. النصوص القانونية:

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1369 الموافق لـ 23 أكتوبر
1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في
1998/06/25.

للإحالة لهذا المقال :

حوباد حياة : " آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري " ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04،
العدد 01، السنة 2017، ص ص (47- 65).