

أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل

درويش مريم (1)

مقدمة :

تعدّ أجرة النقل عنصرا جوهريا و ذا أهمية خاصة في عقد النقل البحري ، فالأجرة هي المقابل المادي الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل نظير التزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن بواسطة السفينة، فهو المقابل لنقل البضائع من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل ، و قد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 738 من القانون البحري الجزائري (2)، و التي تقضي بأنه «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة» .

وعليه فالأصل أن يتولى الشاحن دفع الأجرة المتفق عليها للناقل في ميناء الشحن ، لكن قد يتفقوا على استحقاق الأجرة كلها أو بعضها عند الوصول ، أي في ميناء التفريغ ، فيشترط صراحة في سند الشحن وفاء المرسل إليه بأجرة النقل في ميناء الوصول (3)، و هذا ما أكدته المادة 791 من القانون البحري الجزائري (4).

فبالرغم من أن الوفاء بأجرة النقل هو التزام يقع على عاتق الشاحن إلا أن هذا لا يمنع من إمكانية الوفاء بأجرة النقل في مكان الوصول متى تم الاتفاق على ذلك ، و في هذه الأخيرة يعتبر المرسل إليه مدينا بذلك و لكن هذا معلق على شرط قبول هذا الأخير استلام البضاعة .

يتم تحديد مقدار أجرة النقل و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف ، فقد ترك المشرع الجزائري لطرفي عقد النقل البحري «الشاحن و الناقل» حرية تحديد أجرة النقل و هذا من خلال المادة 797 من القانون البحري الجزائري (5).

إن الالتزام بالوفاء بأجرة النقل يثير العديد من المسائل ، فقد تأثر عدة عوامل على أداء الأجرة كالحوادث البحرية و ذلك نظرا لاعتبار البحر محيطا محفوفًا بالمخاطر ، فقد تؤدي هذه الحوادث لهلاك البضاعة و فقدانها ، كما قد تؤدي إلى تلفها أو إنقاص قيمتها أو كميتها ، فكل هذه الحالات لها أثر في تحديد مدى

1 - طالبة دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 - الأمر رقم 80-76 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 و المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، الجريدة الرسمية عدد 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري .

3 - وهيب الأسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2008 ، ص 186 .

4 - تنص المادة 791 من القانون البحري الجزائري على أنه : «يترب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول و كل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى» .

5 - تنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري على أنه : «ترب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة و التي حدد مقدارها و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف . و في حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول ، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع» .

استحقاق أجرة النقل ، لكن من جهة أخرى يمكن للناقل و الشاحن أن يتفقا بموجب شرط في سند الشحن على أن تكون أجرة النقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النقل البحري ، و هذا ما يؤدي إلى التساؤل عن أثر هذه الحوادث على استحقاق أجرة النقل.

و هذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال الحديث عن حالات عدم استحقاق أجرة النقل في المبحث الأول ثم نحاول البحث عن مدى استحقاق أجرة النقل بحسب الحوادث البحرية في المبحث الثاني.

المبحث الأول : حالات عدم استحقاق أجرة النقل

قد تطرأ في بعض الأحيان أثناء الرحلة البحرية حوادث قد تؤدي إما لهلاك البضاعة أو السفينة أو إلحاق أضرار بأحدهما أو بهما معا ، مما يؤثر على التزامات طرفي عقد النقل البحري و حقوقهما ، و من بينها أجرة النقل التي تعتبر التزاما في ذمة الشاحن أو المرسل إليه و حقا للناقل فتؤدي إلى انقضائها نهائياً أو انتقاصها.

المطلب الأول : هلاك البضاعة كلياً بقوة قاهرة أو بإهمال من الناقل

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 »، و عليه إذا هلك البضاعة بقوة قاهرة كالغرق أو الحريق انقضى الالتزام بدفع الأجرة و على الناقل أن يرد الأجرة التي دفعت له مقدما و هذا ما تؤكدته المادة 1/801 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

وفي هذا الصدد يجب أن نفرق بين هلاك البضاعة نتيجة قوة قاهرة و هلاكها بسبب إهمال الناقل.

الفرع الأول : هلاك البضاعة هلاك كلياً بقوة قاهرة.

تؤدي القوة القاهرة عموماً إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها أو توقفها أثناء الطريق بحيث لا يتمكن الناقل من إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ و تسليمها إلى المرسل إليه ، ففي حالة هلاك البضاعة بقوة قاهرة هلاك كلياً فإن أجرة النقل تسقط بالكامل و لا يجوز للناقل مطالبة الشاحن أو المرسل إليه بأدائها⁽²⁾، إذ أن القواعد العامة تقضي بأن يتحمل كلا الطرفين نتائج القوة القاهرة فتضيع على المرسل إليه بضاعته و تضيع على الناقل أجرته⁽³⁾.

أما إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة يتمثل في هلاكها جزئياً أو في تلفها أو نقص كميتهما أو قيمتهما فإن الشاحن أو من له الحق في تسلم البضاعة لا يبرأ من دفع أجرة النقل و لو تلفت البضائع أو نقصت كميتهما

1 - تنص المادة 1/801 على أنه « إذا لم يستحق أي أجرة للحمولة وجب إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدماً» .

2 - عائشة مغانم ، أجرة الناقل البحري و ضماناتها ، تقرير لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في قانون الأعمال، كلية العلوم القانونية و الاقتصادية و الاجتماعية ، جامعة الحسن الثاني ، عين الشق ، الدار البيضاء ، 1998-1999 ، ص 27 .

3 - يعد هذا الحكم تطبيقاً للقواعد العامة التي تقضي بأنه في العقود التبادلية الملزمة لجانبين إذا حالت القوة القاهرة دون تنفيذ أحد الطرفين لالتزامه بحيث أصبح التنفيذ مستحيلًا انقضى هذا الالتزام و انقضت معه في نفس الوقت كل الالتزامات الأخرى المقابلة له الملقاة على عاتق الطرف الآخر و انفسخ العقد بقوة القانون . انظر : أسيل باقر جاسم ، المرکز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع ط 1 ، دار قنديل للنشر و التوزيع ، عمان ، سنة 2008 ، ص 233 .

أثناء السفر ، و ذلك بصرف النظر عن وقوع الضرر نتيجة قوة قاهرة أو إهمال الناقل أو فعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب في البضاعة ، و الحكمة من ذلك أن الناقل في هذه الحالة قام بتنفيذ التزامه بنقل البضائع و من ثم وجب على الشاحن أو صاحب الحق في تسلمها أن يؤدي أجره النقل (1).

الفرع الثاني : هلاك البضاعة بإهمال من الناقل

لما كان عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين فإن تنفيذ أي من الطرفين لالتزاماته يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر لالتزامه ، ومن هذا المنطلق فإن أجره النقل لا تستحق للناقل إذا هلكت البضاعة بسبب إهماله في تنفيذ ما يفرضه عليه العقد من التزامات و هو ما تؤكدته المادة 800 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على أنه : « لا تستحق أي أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه » (2).

و مع ذلك فإن لهذه القاعدة استثناءات أهمها :

1 - تستحق أجره النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاؤها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة و ذلك مع مراعاة أحكام المساهمة في الخسائر المشتركة (3)، و هذا طبقا لما جاءت به الفقرة الثانية من المادة 801 من القانون البحري الجزائري (4).

أما إذا كان هلاك البضاعة بفعل الشاحن أو بفعل تابعيه أو بسبب عيب ذاتي في البضاعة فلا تأثير لهذا الهلاك على دين الأجره المستحقة للناقل (5)، بحيث يلتزم الشاحن بها كاملة فضلا عن مسؤوليته أيضا عن تعويض الضرر الذي أصاب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة عليها من جراء فعله أو فعل تابعيه أو بسبب عيب في البضاعة ، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 798 من القانون البحري الجزائري

1 - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، بيروت ، سنة 1993 ، ص 229 .

2 -*تنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري على أنه : « يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يل : أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة .

ب - تزويدها بالسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

ج - تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها *تنص المادة 773 من القانون البحري الجزائري على أنه : يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخصص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل، و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن».

*تنص المادة 775 من القانون البحري الجزائري على أنه : « يجب أن البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي.

و لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري ، أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، و لا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك».

3 - الحكمة من هذا الاستثناء هي أن الشاحن يحصل في هذه الحالة على تعويض عن بضاعته الهالكة بقدر قيمتها في ميناء التفريغ ، و بالتالي يعتبر قد تسلمها حكما ، و من ثم يلتزم بأداء أجره النقل . انظر : عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، سنة 2008 ، ص 329 .

4 - تنص المادة 2/801 من القانون البحري الجزائري على أنه : «تدفع للناقل أجره حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة».

5 - عائشة نمغارن ، المرجع السابق ، ص 24 .

السالفة الذكر.

المطلب الثاني : نقصان أجره النقل

قد يحدث أحيانا أن يتعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب قوة القاهرة طرأت بعد السفر ، فإذا كانت السفينة مؤجرة و كان عقد النقل البحري للذهاب والإياب فإن الشاحن لا تلتزمه في هذه الحالة أجره الذهاب⁽¹⁾، و عليه فإن الناقل يستحق في هذه الحالة أجره النقل عن المسافة التي قطعها السفينة ، إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أية فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازها⁽²⁾.

و عليه لو كان الناقل قد تسلم الأجرة كاملة فعليه أن يعيد إلى الشاحن نصفها تطبيقا لحكم المادة 1/801 من القانون البحري الجزائري و التي تقضي بأنه : «إذا لم يستحق أي أجره للحمولة و جب إرجاع أجره الحمولة المدفوعة مقدما» .

المبحث الثاني : مدى استحقاق أجره النقل حسب الحوادث البحرية

يرتبط أداء أجره النقل في الواقع بنجاح تنفيذ عقد النقل و تسليم البضاعة كاملة إلى المرسل إليه، بيد أنه نظرا للحوادث التي قد تعترض الرحلة البحرية و التي تؤدي إلى عدم تمكن الناقل البحري من تنفيذ التزامه بالتسليم فإن تلك الظروف قد ينتج عنها إسقاط أجره النقل أو إنقاصها كما رأينا سابقا ، و في بعض الأحيان تبقى أجره النقل واجبة الأداء بالرغم من عدم إتمام عملية النقل و عدم وصول البضاعة للميناء المتفق عليه ، و ذلك إما في حالتها المشتركة و الإسعاف البحري ، و إما استنادا لشرط استحقاق أجره النقل أيا كانت الحوادث المدرج في سند الشحن و المتفق عليه من قبل طرفي عقد النقل البحري«الشاحن و الناقل» .

المطلب الأول : حالات استحقاق أجره النقل

قد تبقى أجره النقل مستحقة الأداء في بعض الأحيان بالرغم من عدم إتمام عملية النقل و عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالتسليم و ذلك نتيجة لتعرض الرحلة البحرية لحادث ما أدى إلى هلاك البضاعة أو السفينة أو إلحاق أضرار بأحدهما أو بهما معا⁽³⁾، و لكن يبقى حق الناقل البحري في الأجرة مستحقا و قائما بالرغم من ذلك .

الفرع الأول : الخسائر المشتركة

نظام الخسائر المشتركة نظام بحري قديم مؤداه أنه عند تعرض السفينة لأخطار مهلكة تستدعي التضحية بجزء من حمولتها إنقاذا لباقي الشحنة و السفينة نفسها والأشخاص الموجودين على متنها ، فقد

1 - تنص المادة 799 من القانون البحري الجزائري على أنه : «إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة يستحق الناقل أجره الحمولة عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضاعة لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازها » .

2 - يسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، 2011-2012 ، ص 198 .

3 - Pierre Bonassies , Christian Scapel , traité de droit maritime, L.G.D.J , 2006 , p671

يلقى ببعض البضائع في البحر من أجل السلامة العامة.⁽¹⁾

ألزم المشرع الجزائري الشاحن بدفع أجرة نقل البضائع الملقاة في البحر من أجل النجاة العامة⁽²⁾ ، وذلك من باب المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة ، بحيث يدفع الشاحن أجرة نقل البضائع الهالكة في حالة الخسائر المشتركة على أساس المساهمة فيها إلى جانب الناقل لأن هذا الأخير يساهم بدوره في الأجرة المدفوعة بما لحقه من أضرار.⁽³⁾

وعليه يرجع استحقاق أجرة نقل البضائع التي تمّت التّضحية بها ورغم عدم إنجاز عملية النّقل وعدم وصول البضاعة للميناء المتّفق عليه لمساهمة البضائع بحصّة منها في الخسائر المشتركة إلى جانب السّفينة وذلك لتحقيق الصالح العام للرحلة البحرية ، كما أنّ قرار الرّبّان بالتّضحية بالبضائع مستمداً من واجبه المتعلّق بتأمين الرّحلة ، إذ لا ضرر من التّضحية بجزء من البضائع لتفادي تعريض الرّحلة لخطر أكبر ، وغالبا ما يؤمن الشّاحن على بضاعته والناقل على سفينته من الأخطار البحرية ، ممّا يمكنهما من مطالبة شركات التّأمين بالتّعويض عمّا لحقهما من أضرار.

الفرع الثاني : الإسعاف البحري

قد تحتاج السّفينة أحيانا للمساعدة أثناء الرّحلة البحرية بسبب حوادث الملاحة البحرية ممّا يستدعي إسعافها من طرف سفينة أخرى مقابل أجرة تدعى بأجرة الإسعاف⁽⁴⁾ ، لقد أقرّ المشرّع الجزائري عقوبات لكلّ من يمتنع عن إسعاف وإغاثة الغير في البحر⁽⁵⁾ ، كما ألزم المشرّع الشّاحن بدفع أجرة الإسعاف التي يدفعها الناقل مقابل إسعاف سفينته والتي تحمل على متنها بضائع الشّاحن.

تعتبر أجرة الإسعاف مقابلا لإسعاف السّفينة ولا تعتبر مستحقّة الدّفع من طرف الشّاحن باعتباره مساهما في دفعها إلاّ بتوفّر شروط معيّنة ، فإذا لم تتحقّق كافّة شروط الإسعاف البحري لا يستحقّ الشّخص الذي قدّم المساعدة للسّفينة أي أجرة عن ذلك.

يشترط المشرّع الجزائري لتحقّق الإسعاف البحري أن تكون السّفينة المراد إسعافها في حالة خطر⁽⁶⁾ ، دون أن يحدّد ماهية هذا الخطر ، كما يشترط أيضا موافقة ربّان السّفينة المعرّضة للخطر على تقديم المساعدة،

1 - لقد عرّفت المادة 300 من القانون البحري الجزائري الخسائر المشتركة كما يلي : « تعدّ بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الرّبّان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السّفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها».

2 - طبقا للمواد 792 و 2/801 من القانون البحري الجزائري.

3 - عباس مصطفى المصري ، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النّقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، سنة 2002 ، ص 233.

4 - انضمام الجزائر للإتفاقيه المتعلّقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ البحري بموجب المرسوم رقم 64-70 المؤرّخ في 2 مارس 1964 ، والمرسوم 82-340 المؤرّخ في 13 نوفمبر 1982.

5 - المواد ، 484 - 485 - 486 من القانون البحري الجزائري.

6 - تنصّ المادّة 332 من القانون البحري الجزائري على أنّه « يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسّفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو الأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدّمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخليّة بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النّجدة»

حيث لا تستحقّ أيّ أجرة إسعاف عن تقديم المساعدة لسفينة بإمكانها مقاومة الخطر بشكل سريع ومعقول وإسعافها بالرغم من رفضها الصريح.⁽¹⁾

علاوة على ذلك يشترط المشرع الجزائري أن يكون الإسعاف مثمر الأداء⁽²⁾، أي أن تتحقق نتيجة من تقديم المساعدة للسفينة⁽³⁾، إذ أنّ مكافأة الإسعاف لا تستحقّ الدّفع إلا إذا حققت المساعدة المقدمّة من طرف المسعف نتيجة فعلية أمّا إذا كانت تلك المساعدة دون جدوى فلا يستحقّ المسعف أيّ أجرة⁽⁴⁾، وهذا ما أكدته المادة 337 من القانون البحري الجزائري والتي تقضي بأنه « لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى».

تحدّد عناصر أجرة الإسعاف التي يجب على الناقل أداءها بمساهمة الشّاحن بالنظر للنتائج المحقّقة من عملية الإسعاف، وقيمة الأشياء المنقّذة، ومجهودات وجدارة الأشخاص المسعفين، والوقت المبذول في عملية الإسعاف، وكذلك المصاريف المنفقة بما فيها العتاد المستعمل من طرف المنقّذين، والأضرار الناتجة عن هذه العملية، كما يجب مراعاة الخطر الذي تعرّضت له السفينة المسعّفة والسفينة المسعّفة أثناء عملية الإسعاف.⁽⁵⁾

المطلب الثاني: شرط استحقاق أجرة النّقل أيّا كانت الحوادث.

غالبا ما يتفق الناقل والشّاحن بموجب شرط في سند الشّحن على أن تكون أجرة النّقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النّقل البحري وأيّا كان مصير البضاعة المنقولة «fret acquis à tout événement»⁽⁶⁾ بحيث لا تتأثر أجرة النّقل بأيّة حادثة تقع للبضاعة وتؤدّي إلى هلاكها هلاكا كليّا أو جزئيا أوتلها أو نقص كميّتها أو قيمتها.

هذا ما يجسده الشرط الحادي عشر من سندات الشّحن التي تصدرها الهيئة الوطنية الجزائرية للملاحة،

- 1- هذا ما أكدته المادة 338 من القانون البحري الجزائري والتي تنصّ على أنه « ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجبت الحق في المكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الخطر الصّريح والمعقول للسفينة التي أنجبت».
- 2- تنص المادة 336 من القانون البحري الجزائري على أنه: « يترتب على كلّ إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة، وتستحقّ المكافأة لإنقاذ الحمولة ومُن الرحلة».
- 3- بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، سنة 2014، ص 21.
- 4- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، سنة 2011، ص 33.
- 5- تنصّ المادة 345 من القانون البحري الجزائري على أنه: « تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف أخذا كأساس:

- أ- أولا: - النجاح الحاصل.
- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.
- الخطر الذي تعرّضت إليه السفينة المسعّفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.
- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي أنجرت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرّض إليها القائمون بالإنقاذ.
- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ.
- ب- ثانيا: - قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة.
- تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ.

إذ ينص على أن أجرة النقل المدفوعة مقدّما مستحقّة الدّفع حالما يتمّ الشّحن ومهما كانت الظروف⁽¹⁾.

يعدّ هذا الشرط صحيح إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها وذلك لأنّ عقد النقل البحري يتركّب في هذه الحالة من عمليتين قانونيتين ، نقل البضائع والتأمين على الأجرة لدى الشّاحن نظير خفض مقدارها⁽²⁾.

وهذا الشرط لا يسري إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه لأنّ خطأ الناقل يجيز للشّاحن - وفقا للقواعد العامّة - طلب فسخ العقد ، وبالتالي ينهار العقد برمّته بما فيه هذا الشرط فضلا عن حقّه في طلب التعويض ، فإذا بقي الإلتزام بدفع الأجرة فإنّ ذلك يعدّ إثراء للناقل بلا سبب⁽³⁾.

الخاتمة :

يرتبط أداء أجرة النّقل في الواقع بتمام تنفيذ عملية النّقل وتسليم البضاعة كاملة إلى المرسل إليه ، بيد أنّه نظرا للظروف التي يمرّ بها تنفيذ عقد النّقل البحري وتعرّض هذا النّمت من النقل لعدّة حوادث قد تعرقله ، ممّا يؤدّي إلى عدم تمكّن الناقل من تنفيذ التزامه بالتسليم وبالتالي إسقاط دين الجرة بالكامل أو انتقاصه ، بحيث لا تستحقّ أجرة النّقل في حالة هلاك البضاعة هلاكا كليّا نتيجة قوّة قاهرة أو بسبب إهمال الناقل ، كما قد يبقى دين الأجرة مستحقّا وقائما أيا كان الأمر في ذمّة الشّاحن أو المرسل إليه على الرّغم من عدم تسلّم هذا الأخير للبضاعة ، وذلك في حالي الخسائر المشتركة والإسعاف البحري وإمّا استنادا لشرط استحقات الأجرة أيّا كانت الحوادث المدرج في سند الشّحن ، والذي غالبا ما يتّفق عليه طرفي عقد النّقل البحري « الشّاحن والناقل » ، بحيث تكون أجرة النّقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النّقل البحري وأيّا كان مصير البضاعة المنقولة سواء في حالة هلاكها وفقدانها كليّا أو هلاكها هلاكا جزئيا أو تلفها ، أو نقص كميتها أو قيمتها.

1 - سلطنة عائشة ، تنفيذ عقد النّقل البحري ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 2011-2012 ، ص 201.

2 - كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، سنة 1997 ، ص 520.

3 - عاطف محمّد الفقي ، المرجع السابق ، ص 330 وأسيل باقر جاسم ، المرجع السابق ، ص 237.

