

المحور السابع : النقل البحري

يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الاخرى البرية و الجو، فهو يمثل حوالي 85% من حجم الاجمالي للتجارة الخارجية و3/2 من نقل الاوزان عبر العالم، وذلك نظرا لقدرة السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في انتاح السلع، وكذا ما تتميز به من سعة استيعاب كبيرة تمكنها من استقبال البضائع مختلفة الانواع والأحجام والأوزان ونقلها الى موانئ العالم، زيادة على ان تكاليفه اقل و اخص وسائط النقل تكلفة في الشحن.

اولا : عقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من اهم العمليات التي تقوم به السفينة بكونها اداة للملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات اهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يرتب عليه من نقل السلع وتبادلها بين مختلف الجهات، ذلك ان ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل انعدام احدهما يعدم الاخر، / فلا يكون النقل البحري دون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الخارجية دون النقل البحري.

والجزائر كغيرها من الدول بدأت الاهتمام بالجانب البحري وذلك بتعديل احكام القانون البحري بموجب القانون 05-98 وذلك بعد ي عرفتها الجزائر وفتح ا استثمار الخاص الوطني والأجنبي.

1- تعريف عقد النقل البحري للبضائع : اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من اغلب التعاريف تلتقى في جملة خصائصه ومميزاته فقد عرفه الفقه على انه " العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء الى اخر لقاء اجرة يتعهد بها الشاحن " وعرفه المشرع الجزائري في المادة 738 ق بحري بأنه " يتعهد الناقل بموجب عقد لنقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر، ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة المسماة اجرة الحمولة"

ويترتب على عقد النقل البحري للبضائع التزامات على طرفيه تتمثل في:

1- التزامات الشاحن : يترتب على عاتق الشاحن التزامات تتمثل في :

1 - إيصال البضاعة الى الناقل : وذلك في المكان والزمان المتفق عليه وغالبا ما يكون المكان ميناء الشحن، وفي حالة اخلاله بهذا الالتزام وتأخر عن الوقت المتفق عليه استحق الناقل

تعويضاً عن هذا التأخير غير انه يجوز امهال الشاحن مدة اضافية في حال تأخره بحيث لا تتجاوز المدة الاصلية ويستحق عنها الناقل تعويضاً يحدده الاطراف او الاتفاق.

2- دفع اجرة النقل : التزام اساسي يؤديه الشاحن مقابل نقل بضاعة وفي حالة اختلاف في تحديد الاجرة بين طرفي العقد وجب الرجوع الى العرف الساري المفعول في تلك المنطقة عموماً وبقدر اجرة النقل بحسب الوزن او حجم البضاعة او على اساس قيمة البضاعة.

ولقد قضى القانون البحري بالحق للناقل في حجز البضاعة حتى يستوفي حقه في قيمة نقله للبضاعة وذلك اما بطلب من القاضي او بناء على الاتفاق كما يجوز للناقل في حالة التأخير تسديد اجرة النقل فله الحق في تفريغها من السفينة وحجزها، ويرتب له ايضاً امتياز على ثمن البضاعة في مقابل قيمة النقل وغيرها من الحقوق الناتجة عن التأخير.

ب- التزامات الناقل البحري : يقع على عاتق الناقل البحري التزامات متعددة باعتباره المسؤول عن تهيئة وتوفير وسيلة النقل ونقل البضاعة ، وتكمن اجمالاً مختلف الالتزامات فيما يلي:

1- اعداد السفينة : يعتبر الناقل مسؤولاً عن تهيئة السفينة المقررة لنقل البضائع محل الاتفاق ، بحيث تكون صالحة للملاحة البحرية ومجهزة بشكل يتلائم وطبيعة البضاعة المتفق عليها ،

2- رص البضاعة : يكون الناقل ملزم بشكل مباشر او عن طريق من ينوب عنه برص وترتيب البضاعة موضوع الاتفاق بشكل يتلائم وطبيعة البضاعة داخل السفينة بما يحفظها من التلف والهلاك (رص البضاعة : عملية فنية تعني ما يفيد ثبات السفينة والمحافظة على توازنها .

3- الالتزام بتنفيذ عملية النقل : التزام رئيسي ومفاده نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه، وهنا وجب على الناقل ان يعمل على السير وفقاً لما هو متفق عليه في الرحلة وان لا يغير مساره او ينحرف عليه إلا اذا كان ما يبرر ذلك ، كالظروف الطارئة او سوء الاحوال الجوية ، كما يلزم الناقل بالعمل على تهيئة سفينة اخرى في حالة توقف الاولى او تعطلها.

4- التفريغ : يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة من السفينة الى رصيف الميناء ، وكمبدأ عام يقع التزام تفريغ على عاتق الناقل ما لم يتفق الاطراف على خلاف ذلك ، فتفريغ البضاعة يعتبر جزءاً مهماً لعملية النقل ولا يجوز تفريغ البضاعة إلا بترخيص من الجمارك.

5- تسليم البضاعة : هي عملية قانونية تعبر عن المرحلة الاخيرة والنهائية لتنفيذ عقد النقل البحري وتقع مسؤولية التسليم على عاتق الناقل وحده ، فيقوم بوضع البضاعة تحت تصرف الشاحن او المرسل اليه وذلك بتسليمها كاملة غير منقوصة وبالحالة التي شحنت بها .

2- العناصر المكونة لعقد النقل البحري للبضائع : يتكون عقد النقل البحري للبضائع من عدة عناصر تتمثل في :

- عملية النقل تتم بواسطة عقد

- موضوع النقل ومحلله هو البضائع

- يعتبر النقل بحريا اذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع وتمت العملية بحرا

- ايصال البضاعة من مكان الى اخر

3- خصائص عقد النقل البحري للبضائع : يتضمن عقد النقل البحري للبضائع عدة خصائص تتمثل في :

ا- عقد رضائي: يتم بمجرد تطابق ارادة الطرفين الشاحن والناقل

عقد ملزم للجانبين : يرتب التزامات على كلا الطرفين فالناقل ينقل البضاعة بحرا والشاحن يدفع الاجرة

ب- عقد اذعان : الشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل ، وهذا ما يفسره فكرة عدم توازن بين طرفي العقد (الشاحن والناقل) ، فعملية التعاقد تتم في وثيقة نقل البضائع وفق نماذج مطبوعة تعدها شركات الملاحة ، تضع عليه شعار الشركة وبيانات تحديد عناصر العقد ، فليس للشاحن أي سلطة من اجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط بحيث يكون له إلا ان يقبل هذه الشروط كلها او يرفضها كلها وهو بذلك يدعن أي يرضخ لمشيئة الطرف القوي باعتبار ان المسألة تتعلق بخدمة اساسية لا غنى عنها .

ج- عقد تجاري : يعد عقد النقل البحري للبضائع عقدا تجاريا بحسب موضوعه وهذا حسب المادة 02 ق تجاري التي نصت على انه " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع كل مقاوله لاستغلال النقل او الانتقال " فعقد النقل البحري للبضائع يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل اما بالنسبة للشاحن فانه يعتبر له تجاريا اذا قام بهذه العملية في مشروع تجاري ، ويترتب على اعتبار النقل تجارا ذات الاثار المترتبة على العمل التجاري من حيث ضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات.

4- تميز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له

1-4/ تميزه عن عقد ايجار السفينة : اذا كان عقد ايجار السفينة وعقد النقل البحري كلاهما وسيلة لتنفيذ عمليات النقل البحري الا ان كل منهما يخضع الى نظام قانوني مختلف عن الاخر

- ان عقد ايجار السفينة يرد على كل طاقة السفينة او جزء منها ، اما عقد النقل البحري يكون بموجب وثيقة شحن يعتمد على بضاعة لأحد الشاحنين

- المؤجر في عقد ايجار السفينة يضع تحت تصرف المستأجر سفينة ، اما في عقد النقل، فالناقل يلتزم بأداء خدمة محددة للشاحن.

- في عقد الايجار يتعلق بالتزام المؤجر السفينة ببذل عناية ، يكون الناقل ملزما بتحقيق نتيجة.
2-4/ تميزه عن البيوع البحرية : ان موضوع البيوع البحرية يكون موضوعها بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا ، وقد يبدو من الناحية الاقتصادية ان عقد النقل البحري تابع لعقد البيع ولكن الواقع انهما من الناحية القانونية عقدان متميزان ، فتنفيذ عقد النقل البحري على الوجه الاكمل لا يعني ان عقد البيع قد نفذ على ذات الوجه.

- البيوع البحرية هي العقود في الاصل تجارية تتم بالصفة الدولية حيث يكون البيع دوليا.
- اما عقد النقل للبضائع فقد يكون بين دولتين او اكثر وذلك اذا تضمنت نقل البضائع بطريق البحر بين دولتين او اكثر ، او اذا كان طرفي عقد البيع البحري من جنسيات مختلفة.

ثانيا : مسؤولية الناقل البحري

ان اخلال الناقل بالالتزامات المترتبة على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع يرتب عليه مسؤولية في مواجهة الشاحن او المرسل اليه متسلم البضاعة، وأساس قيام مسؤولية الناقل البحري مبنية على التزامه بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه وبالشروط المتعهد به، وإذا اردنا حصر الحالات التي تقوم عليها مسؤولية الناقل البحري يمكن الرجوع الى طبيعة الالتزامات المفروضة عليه في العقد ، ومن ثم فان الاخلال بهذه الالتزامات يرتب مسؤولية على عاتقه والتي تنحصر اجملا فيما يلي :

1- عدم تنفيذ نقل البضاعة : ان امتناع الناقل عن تنفيذ التزامه الاساسي وهو نقل البضاعة بحرا مع الشاحن ومتى اثبت هذا الاخر الامتناع ثبتت المسؤولية للناقل الموجبة للتعويض إلا اذا اثبت ان السبب يعود لشاحن نفسه ، كان يقدم له بضاعة تحتوي على مواد خطرة او لا تتطابق مع المقاييس المعمول بها .

2- هلاك البضاعة : ان الهلاك الذي يمس البضاعة محل عقد النقل سواء كان الهلاك كلي او جزئي يرتب مسؤولية الناقل طيلة الفترة الممتدة من تسلم البضاعة في ميناء الشحن الى غاية نهاية تسليمها في ميناء الوصول، اما العجز الذي يصيب البضاعة وهو ما يعرف بعجز الطريق (كان تكون البضاعة من السوائل وحدث تبخر فهذا النقص لا يتحمل الناقل مسؤوليته)

3- تلف البضاعة : اذا وضاعة الى ميناء التفريغ كاملة من حيث العدد والوزن لكنها معيبة ، فهنا الناقل يسأل مسؤولية المهمل والمقصر في نقل البضاعة ، على ان ه تسقط هذه المسؤولية متى اثبت في سند الشحن ان العيب مذکور.

4- التأخير في اوصول البضاعة الى ميناء التفريغ : اذا تأخر الناقل في اوصول البضاعة الى المكان المتفق عليه وفي الوقت المحدد في العقد قامت المسؤولية تجاه الشاحن او المرسل اليه جراء هذا التماطل وكان ملزما بتحمل تبعاتها في مواجهة الشاحن والمرسل اليها لا اذا اثبت ان التأخير يرجع لسبب اجنبي خارج عن ارادته.

ثالثا : اعفاء الناقل البحري من المسؤولية

ان الالتزام الاساسي للناقل البحري هو نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول وتسليمها الى المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه، ويسال عنها متى ثبت عدم تمكنه تسليم البضاعة كاملة سالمة وفي الميعاد المتفق عليه، هذه المسؤولية ليست مطلقة بل للناقل الحق في دفعها عنه متى اثبت ان هذه المسؤولية ترجع الى حالات لا دخل له فيها ولعل اهمها

1- حالة القوة القاهرة : اذا وقع للبضاعة ضرر لأسباب لا دخل للناقل فيها وذلك بسبب القوة القاهرة والتي تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، كوقوع كارثة بحرية تؤدي الى انحراف البضائع او السفينة ففي هذه الحالات متى ادت الى تلف البضاعة لا يتحمل الناقل مسؤوليتها إلا اذا اتفق على خلاف ذلك.

2- العيب الذاتي للبضاعة : اذا تلفت البضاعة بسبب عيب ذاتي ادى الى هلاكها او تلفها دون ان يكون للناقل دخل في ذلك ، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من قيام مسؤولية ما لحق البضائع من خسائر كونها تضررت نتيجة سبب اجنبي لا دخل للناقل فيه.

3- انحراف الناقل عن خط السير للسفينة بسبب جدي : كإنقاذ سفينة او نجدة اشخاص اخرين ، فان تأخر الوصول في الميعاد المتفق عليه لا يحمل الناقل المسؤولية ذلك متى اثبت ان السبب الجدي في انحرافه هو انقاذ الارواح في سفينة اخرى.

4- العيب الخفي : متى ثبت ان السبب تضرر البضاعة كان سبب خفي اعفى الناقل البحري من مسؤولية ذلك، او كان ايضا العيب الخفي في السفينة ولم يتمكن من اكتشافه بمجرد الفحص العادي، ويستوي الامر الحق بالبضاعة ضرر كلي او جزئي، كما يعفى الناقل من المسؤولية اذا اثبت ان الشاحن قد اهمل تغليفها او ربطها بطريقة تتلائم وطبيعة البضاعة ، بشرط ان لا يكون الناقل مساهما في هذا الامر بناء على الاتفاق .