

## المطلب الثاني: التزامات الناقل:

تتوزع الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل على مراحل تنفيذ العقد المختلفة: في ميناء الشحن، خلال الرحلة البحرية و في ميناء الوصول.

### الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية في ميناء الشحن.

أ- إعداد سفينة صالحة للملاحة: فتكون وقت الإبحار على درجة من الملائمة و الصلاحية التي تضمن أمان السفينة و الحمولة، و أنها صالحة لمواجهة مخاطر الرحلة. فيجب أن يكون بدن السفينة سليماً، أي قويا يحتمل الملاحة في البحار. أن تكون مزودة بالمعدات و الأجهزة اللازمة... و كذا الوقود الكافي منذ بداية الرحلة على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء ترسو فيه و التموين اللازم، إضافة إلى تجهيزها بشريا بالربان و البحارة-الصلاحية الملاحية- مع تنظيف و ترتيب عنابر السفينة لتكون جاهزة لاستقبال البضاعة بما يتناسب مع نوعيتها ووزنها وحجمها وقيمتها، و كذا حفظها طبقاً للمادة 770 ق.ب.ج-الصلاحية التجارية-و يدخل في معنى الصلاحية،الصلاحية الإدارية، إذ يجب أن تحمل السفينة على متنها الوثائق اللازمة سند الشحن، ترخيص الملاحة، شهادة التسجيل، و غير ذلك من الوثائق التي يتطلبها القانون.

ويلتزم الناقل بموجب المادة 3 من اتفاقية بروكسل و المادة 770 ق.ب.ج بتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً قبل بداية الرحلة البحرية و عند البدء فيها إلا أن هذا الالتزام لا يستمر طوال الرحلة البحرية. تأسيساً على ذلك فإن التزام الناقل هو التزام ببذل العناية اللازمة، و يقع على الناقل البحري عبء إثبات بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ليدحض عن نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة بطريقة مفاجئة. و هذا طبقاً للمادة 1/4 من اتفاقية بروكسل و المادة 803/أ ق.ب.ج .

أما قواعد هامبورغ بموجب المادة 5 تجنبت هذا الأسلوب و اتخذت أسلوب آخر مفاده إنها تبنت مواداً قانونية عامة حول مسؤولية الناقل البحري القائمة على أساس الخطأ المفترض و لا تتضمن بحث مسألة السفينة من حيث صلاحيتها للملاحة فقط. و باعتبار أن المادة (5) فقره (1) و (4) جعلت الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر قد يحصل طالما أن البضاعة في عهده و هذا يتضمن أي ضرر ناجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، ما لم يثبت الناقل أنه و تابعوه أو وكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لتجنب الحادث و نتائجه الضارة. و هذا يعني أن الناقل عليه ضمان صلاحية السفينة للملاحة خلال كل الرحلة. من جهتها جعلت قواعد روتردام التزام الناقل بصلاحية السفينة التزاماً مستمراً يبدأ قبل الرحلة إلى غاية نهايتها، طبقاً للمادة 14

**ب- الشحن:** هو التزام يقع على الناقل بموجب المادة 773 ق.ب.ج. و هو عملية وضع البضاعة على ظهر السفينة و سواء تم ذلك بالرافعات أو الآلات أو الأنايب، حسب طبيعة البضاعة. فالشحن هو عملية مادية يقوم بها الناقل بعد أن يأخذ البضاعة في عهده- على عاتقه- ليبدأ عقد النقل البحري طبقاً للمادة 739 ق.ب.ج. فيكون الشحن تحت مسؤولية الناقل و يتحمل مخاطره، لذلك تعتبر المادة 811 ق.ب.ج، باطلاً كل شرط يؤدي إلى تحديد أو إبعاد مسؤوليته.

ويستعين الناقل عادةً للقيام بعملية الشحن والتفريغ في الموانئ بمقاول الشحن والتفريغ، بإبرام عقد مقولة من الباطن.

وقد كان الناقل البحري بموجب قرار محكمة الإستنناف الإنجليزية في قضية معروفة باسم:

ADLER VS DICKSON (1954)<sup>1</sup>. يدرج في سند الشحن شرطا - المعروف بشرط هيمالايا - مفاده استفادة تابعيه من حدود و حالات إعفائه من المسؤولية. ذلك أن الناقل البحري لا يتعاقد فقط باسمه و لحسابه و إنما باسم و لحساب تابعيه، فتلك التبعية هي التي تجعلهم في نفس مكانة الناقل البحري. لذلك فقد تم تبني بروتوكول لاهاي فيسبي لـ 1968 لشرط هيمالايا بموجب المادة 4 مكرر. بحيث أصبح لتابع الناقل أو وكيله حق تحديد المسؤولية و التمسك بالدفع التي يحق للناقل التمسك بها. شرط ألا يكون التابع أو الوكيل مقاولا مستقلا<sup>2</sup>. فأصبحت الحماية قانونية. من جهتها مدت اتفاقية هامبرج بموجب المادة 7 فقرة 2 نطاق الاستفادة من تحديد المسؤولية و الدفع المخلو للناقل إلى مستخدمه أو وكيله، إذا ثبت أنه كان يتصرف في حدود وظيفته<sup>3</sup>.

و بموجب المادة 10 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج<sup>4</sup>، فإن الناقل الفعلي يستفيد من شرط هيمالايا القانوني، باعتباره يلتزم بذات التزامات الناقل، من بينها الشحن و التفريغ. و مادام أن اتفاقية هامبرج لم تقص المتعاقد المستقل، فإن مقاول الشحن و التفريغ يعتبر ناقلا فعليا بمفهوم المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية هامبرج يستفيد من حماية شرط هيمالايا المقرر بموجب المادة 10.

على مستوى التشريع الداخلي، تدخل المشرع الجزائري ، لوضع حلّ تشريعي للشرط من خلال المادة 916 من القانون البحري، معتبرا أن مقاول الشحن و التفريغ يخضع لذات التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري، و ذلك في حدود المسؤولية العقدية، حيث يتابع طبقا للمادة 915 ق.ب.ج من قبل الناقل البحري الذي طلب خدماته ، و هذا على أساس عقد المناولة المبرم بينهما. فمقاول الشحن و التفريغ تابع للناقل ، يعمل تحت إشرافه و مسؤوليته.

<sup>1</sup>- ADLER VS DICKSON (1954) 2 lioyd's rep.267.(1955) Q.B.158. L'English Court of Appeal, le 29 octobre 1954-l'affaire ADLER VS DICKSON :« dans le cadre d'un Transport de passagers comme dans celui des marchandises, la loi autorise un transporteur, à stipuler une exemption de responsabilité non seulement pour son propre compte mais également pour ceux qu'il a engagé pour exécuter le Contrat. Cette stipulation peut-être expresse comme tacite. »

<sup>2</sup>-المادة 3 من بروتوكول لاهاي فيسبي لـ 1968: " يتم إدخال المادة 4 مكرر الآتية بعد المادة الرابعة و الخمسة من الإتفاقية: "1/ تطبق الدفع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الإتفاقية في جميع الدعاوى ضد الناقل بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة موضوع عقد النقل سواء كانت الدعوى مصدرها المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية.

2/ إذا أقيمت دعوى من هذا القبيل ضد تابع الناقل أو وكيله (ولا يكون التابع أو الوكيل أن يستفيد من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يثيرها بموجب هذه الإتفاقية..."

<sup>3</sup>-المادة 7 فقرة 2 من اتفاقية هامبرج: "2/ إذا أقيمت الدعوى المشار إليها (دعوى المسؤولية) على مستخدم أو وكيل للناقل - يتمتع هذاالمستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، بالحق في الاستفادة من الدفع و حدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل بموجب هذه الإتفاقية."

<sup>4</sup>-المادة 10 من اتفاقية هامبرج: مسؤولية الناقل و الناقل الفعلي: "2/ جميع أحكام هذه الإتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، و تسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 و الفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي."

يطرح التزام الناقل بالشحن مسألة قيامه بالشحن على السطح عوض العنابر المخصصة لحماية البضائع و التقليل من فرص تعرضها للهلاك و التلف. فأضفى ذلك أهمية خاصة على مسؤولية الناقل عن حمولة السطح، تم مواجهتها بموجب الاتفاقيات الدولية، و القانون البحري.

تستبعد اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 من نطاق تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل، أن نقلها يكون على سطح السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة" المادة 1 فقرة "ج" ، دون أن تبيّن الإتفاقية النظام المطبق. فيجوز للناقل وفقا للمعاهدة التمسك بما أدرجه في سند الشحن من شرط التحديد أو الإعفاء من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة. معنى ذلك أنه في حالة توافر الشرطين يكون الشحن قانونيا غير خاضع لاتفاقية بروكسل. في حين يخضع الشحن غير القانوني على السطح -لعدم توافر الشرطين- لاتفاقية بروكسل و نكون أمام خطأ جسيم من الناقل يجعله لا يستفيد من الحدود و الإعفاءات، و ذلك بعد إثبات علاقة السببية بين خطأ الناقل و الضرر<sup>5</sup>. فيكون الضرر ناتجا عن الشحن غير القانوني كسبب وحيد<sup>6</sup>.

إذا تعلق الأمر بترخيص و إذن للناقل بالشحن على السطح دون التأكد من استعمال الناقل للرخصة أم لا، وجب على الناقل إخطار الشاحن بذلك قبل الشحن للتأمين على البضاعة و إلا يكون مخاطرا و ارتكب خطأ جسيما.

في حين نصت قواعد هامبرج، على أن المبدأ هو منع شحن البضائع على السطح إلا في حالات معينة، وهي حالة موافقة الشاحن على ذلك، أو إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح، أو إذا وجد نص قانوني أمر بقرار ذلك المادة 9 م " . و عليه فإن الشحن على السطح بموجب الموافقة المسبقة يجعل الشحن قانونيا يمكن الناقل من الإستفادة من الحدود القانونية للمسؤولية. في حين يحرم منها إذا قام بالشحن على السطح دون موافقة الشاحن.

و هو ما نص عليه المشرع الجزائري المادة 774 من القاب.ج"، إلا أنه يعتقد نظاما قانونيا مختلفا فبعدهما اشترط الإخطار أو الموافقة المسبقة بموجب المادة 774 قاب.ج ، مكن الناقل البحري بموجب المادة 812 قاب.ج من تحديد مسؤوليته.

أما قواعد روتردام فقد اعترفت بالآثار القانونية المترتبة على المنجزات العلمية فأجازت النقل على السطح مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل ومادام السطح مهيأ خصيصا لنقل الحاويات. وهذا ما يتوافر في السفن حاملات الحاويات "المادة 25". فتعتبر قواعد روتردام موافقة الشاحن مفترضة. أما إذا تم الشحن على السطح مخالفة لتعليمات الشاحن التي تقضي بالشحن في العنابر "المادة 5/25 من اتفاقية روتردام فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن هلاك أو تلف للبضاعة أو التأخير في التسليم.

**ج-البرص:** و هو ترتيب البضاعة مع بعضها أو بالنسبة إلى غيرها و تثبيتها بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل و يحافظ على بدن السفينة و توازنها

<sup>5</sup> -CA.ROUEN-28/10/2015.DMF n°778-mars 2016,

<sup>6</sup> -CASS.COM-6 Mars 2019-DMF n°812-Avril2019-P335.

و الرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل و يدخل ضمن اختصاصات الربان ، من خلال ما يسمى بخريطة الشحن، و يعد الخطأ في الرص خطأ تجارياً، بحيث يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة و الناجمة عن عيب الرص.

### الفرع الثاني: التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية

يبدأ الناقل الرحلة البحرية بعد الإنتهاء من عملية الرص، و حينها يلتزم بأن يسلك خط السير المتفق عليه أو المعتاد دون أن ينحرف عنه ، مع المحافظة عل البضاعة

#### أ-خط السير البحري المتبع:

طبقاً للمادة 775 ق.ب.ج يجب على الناقل أن يتبع طريق الملاحة البحرية المتفق عليه في العقد و المدون في سند الشحن أو الطريق المعتاد باتباع الخط الملاحي المنتظم في حالة عدم الاتفاق، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر حتى ولو كان بقصد اختصار زمن الرحلة أو أن يرسو في موانئ غير تلك المتفق عليها. فلا يجوز الانحراف غير المبرر عن خط السير المعتاد، و إلا كان الناقل مسؤولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو ضرر اقتصادي ناتج التأخير بسبب الانحراف غير المبرر، إذ يشترط أن يشكل الانحراف خطأ ينتج عنه ضرر لإثارة مسؤولية الناقل. و هنا تعتبر قواعد روتردام أن الانحراف غير المبرر لا يحرم الناقل من حدود المسؤولية أو حالات الإعفاء، ما لم يثبت صدور خطأ جسيم أو غش من الناقل أو تابعيه طبقاً للمادة 24.

أما إذ كان للانحراف ما يبرره، فلا يسأل الناقل كتقاضي عاصفة أو بسبب تقديم العون لسفينة أخرى معرضة لخطر بحري أو لطاقتها البحري... لذلك نصت المادة 4/4 من اتفاقية بروكسل على أنه لا يعد مخافاً لأحكام الاتفاقية و لعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو في أي انحراف معقول آخر و لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

بالمقابل يمكن الإتفاق بموجب شرط في سند الشحن على تفريغ البضاعة في أي ميناء يجده ملائماً، خاصة في حالة استحالة التفريغ في ميناء الوصول و هو شرط صحيح مادام بقصد تحقيق مصلحة جميع أطراف الرحلة البحرية، فإن استعمل بطريقة تعسفية،-لطول مدة الإنتظار في ميناء الوصول مثلاً- حرم الناقل من الإستفادة منه. كما أن الناقل ملزم بالتفريغ في ميناء آخر، بموجب الشرط، اتقاء للإضرار بصاحب الحق على البضاعة، و إلا عد مرتكباً لخطأ. كما أن الإحتجاج بالشرط في مواجهة المرسل إليه ، يتطلب صدور قبول من طرفه عند التسليم كأقصى حد<sup>7</sup> .

#### ب-تغيير السفينة عند الاقتضاء:المسافنة

الأصل أن يلتزم الناقل بنقل البضاعة على السفينة التي شحنت فيها البضاعة، فلا يجوز تغييرها. إلا أنه إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر لسبب ما، فإن المادة 776 ق.ب.ج تلزم الناقل ببذل العناية الكافية لتأمين سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل النفقات الناشئة عن ذلك:"مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء لغاية وصول البضاعة". وإذا كان تعطّل السفينة عائداً لحالة من حالات إعفائه من المسؤولية كمخاطر البحر،العيب الخفي في السفينة، عدم صلاحيتها للإبحار..... ،

<sup>7</sup> -Cass.Com-15/11/2005-BTL 2005-P786.

فتقع النفقات في هذه الحالة على الشاحن، مع استحقاق الناقل الأجرة المتفق عليها عن كامل الرحلة. طبقاً للمادة 777 ق.ب.ج.

إلى جانب هذه الأحكام القانونية، هناك أحكام اتفاقية من خلالها يحتفظ الناقل بحقه في إمكانية المسافنة، إذا رأى ذلك، من خلال شرط وارد في سند الشحن-liberty clause-يترك للناقل حرية تحريك البضاعة ونقلها من سفينة إلى أخرى، على أن يتم استخدام هذه الإمكانية بشكل ملائم و بحسن نية. و هو شرط يخفف من التزامات الناقل، فيخول له نوعاً من المرونة في تنفيذ التزاماته دون أن تمنح له السلطة التقديرية، فإن تضررت البضاعة بفعل المسافنة المأذون بها بموجب شرط، خضع الناقل للأحكام الأمرة للنقل البحري.

### ج- المحافظة على البضاعة:

يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة للمحافظة على حالة البضاعة كما استلمها من الشاحن طيلة مدة مسؤوليته، فالإلتزام لا يقتصر على الرحلة البحرية.و بالتالي وجب أن تصل البضاعة كاملة و سليمة، بالحالة الموصوفة في سند الشحن. إلا أن العناية لا تعني أن التزامه هو التزام بعناية بل تحقيق نتيجة إذ يكفي إثبات أن الضرر وقع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري.و هنا تختلف تدابير المحافظة على البضاعة تبعاً لطبيعتها، كما يلتزم الناقل باحترام تعليمات الشاحن المنصوص عليها في سند الشحن بشأن درجة تبريد الغرف المبردة و كذا الحاويات المبردة.

### د- احترام ميعاد النقل:

يجب على الناقل أن يُوصل البضاعة في الموعد المحدد في العقد، فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيُفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة، و الظروف المحيطة بالرحلة البحرية وإذا لم يُوصل الناقل البضاعة في الميعاد المحدد، اعتبر مسؤولاً عن الضرر الإقتصادي الذي يلحق صاحب الحق على البضاعة من جراء التأخر في إيصال البضاعة. والضرر الاقتصادي هو ما يلحق المرسل إليه من خسارة مالية رغم تسليمه البضاعة خالية من كل تلف، أو الخسارة التي يتعرض لها على إثر انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق، مقارنة مع سعرها لو سلمت إليه في موعدها، أو الخسارة التي يتعرض لها نتيجة تسلمه البضاعة متأخرة عن موعدها، مما يصعب معه تصريفها أو بيعها .

بالنسبة لاتفاقية بروكسل لـ 1924، فإنها لم تعالج حالة الضرر الناجم عن التأخير وهذا راجع إلى أن السفن آنذاك كانت شراعية وبطيئة، ومعرضة للتأخير، ومن ثم يصعب على الناقل التقيد بوقت محدد لإكمال الرحلة البحرية .

أما اتفاقية هامبورج فقد أوضحت من خلال المادة 5 فقرة 2، الحالة التي يعتبر فيها الناقل متأخراً عن تسليم البضائع، فنصت على أن التأخير في التسليم يقع إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو- في حالة عدم وجود هذا الاتفاق- في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ.

وقد اعتبرت اتفاقية هامبورج البضائع في حكم الهالكة، إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما التالية لانتهاء الوقت المحدد للتسليم<sup>(8)</sup>، أي أن مقاضاة الناقل ستكون على أساس الهلاك الحكمي وليس على أساس التأخير.

من جهته نص المشرع الجزائري بموجب المادة 775 على النقل في مدة مناسبة دون التطرق لحالة الاتفاق على المدة. في حين تنص قواعد روتردام من خلال المادة 21 على التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

### الفرع الثالث: التزامات الناقل في ميناء الوصول

1- **التزام الناقل بالتفريغ:** التفريغ ، هو عملية مادية سابقة للتسليم، بموجبها يلتزم الناقل بفك البضاعة من العنابر أو السطح و إنزالها من السفينة و وضعها على الأسطح الترابية طبقا للمادة 912 ق.ب.ج، مع بذل ذات العناية اللازمة للشحن الواردة في المادة 773 ق.ب.ج ، و هذا بموجب المادة 780 ق.ب.ج. و عليه تتم عملية التفريغ تحت مسؤولية الناقل البحري، و يتحمل بالتالي تبعات الأخطاء التي يرتكبها هو، أو أحد التابعين له إذا استعان بمقاول المناولة المينائية بموجب عقد- المادة 913 ق.ب.ج- فقد أوضحت المحكمة العليا الجزائرية في قراراتها أن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية التفريغ من السفينة من قبل المؤسسة المينائية تكون تحت مسؤولية الناقل البحري، باعتبار أن عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل سواء قام به الناقل بنفسه. أو طرف آخر بموجب عقد. حيث تتدخل المؤسسة المينائية للقيام بالتفريغ على أساس عقد بين الناقل وعامل الشحن والتفريغ<sup>(9)</sup> وليس المرسل إليه. و بالتالي لا توجد علاقة تعاقدية بين المرسل إليه ومقاول الشحن والتفريغ.

### 2- الشروط المتعلقة بالتفريغ:

أ- شرط عدم مسؤولية الناقل البحري قبل و بعد الروافع : أي قبل الشحن و بعد التفريغ، و هو شرط صحيح مادامت مسؤولية الناقل ممتدة من الشحن إلى التفريغ و هو ما أخذت به اتفاقية بروكسل. كم اعتبر المشرع الجزائري بموجب المادة 1/812 شرط التخفيف من مسؤولية الناقل البحري بعد التفريغ- وقبل الشحن – شرطا صحيحا.

أما إذا كانت من الإستلام إلى التسليم للمرسل إليه ، فالشرط باطل.

ب- التسليم تحت الروافع: قد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع ، و للشرط

تفسيران :

---

(8) المادة 5 فقرة 3 من اتفاقية هامبورج.  
(9) من أمثلة هذه القرارات: قرار الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ 1997/07/22، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999، ص 211 "من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، ومن المقرر قانونا أيضا أنه "تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي ... ولما تبين- من قضية الحال- أن قضاة المجلس أخطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية، متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض".

- تسليم تحت الروافع على ظهر السفينة: أي أن يتم تسليم البضاعة على متن السفينة بعد أن تخرجها روافع السفينة من العنابر ، على أن يتولى المرسل إليه تفريغها منها بعد ذلك، فيتم التسليم قبل تفريغ البضاعة هو شرط باطل و هو شرط باطل طبقا لاتفاقية بروكسل و القانون الجزائري، لتغيير الملتمزم و المسؤول عن التفريغ.

- تسليم تحت الروافع ينصرف إلى أن يقوم الناقل البحري بإنزال البضاعة على الرصيف بمحاذاة السفينة ، تحت روافعها كي يتسلمها المرسل إليه، و هو شرط صحيح، يلتزم الناقل بتطبيقه بحسن نية، بمراقبة البضاعة و عدم إهمالها بمجرد وضعها على الرصيف.

فإذا تضمن سند الشحن إشارة ساحة الحاويات<sup>10</sup> « CY » ، كان المقصود منها أن يتم إيداع الحاويات و تخزينها في منطقة ترابية محاذاة للرصيف البحري بعد تفريغها من السفينة. فيكون الهدف من الشرط هو تحديد مكان التسليم، أي المحطة الطرفية التي يتم فيها إيداع الحاويات، و الإيداع حينئذ لا يعد تسليمًا للمرسل إليه إلا إذا أعلم الناقل المرسل إليه مسبقًا بهذا الإيداع و دعاه إلى تسلّم البضاعة.

وقد منعت اتفاقية روتردام الاتفاق على أن يكون التسليم سابقا على التفريغ النهائي من خلال المادة 12 الفقرة 3/ب لتمنع بذلك شرط التسليم تحت الروافع بالمفهوم الذي يقلص من فترة مسؤولية متعهد النقل، و لكنها سمحت بالشرط الذي يفيد تعديل الالتزامات . لذلك سمحت المادة 13 فقرة 2 من اتفاقية روتردام بأن يقوم المرسل إليه بالتفريغ من خلال شرط « FIO » -أو الشاحن بالشحن-، ليؤدي مفهوم المادة 12 فقرة 3 والمادة 13 فقرة 2 إلى أن مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بعد التسليم اللاحق للتفريغ الذي يكون من قبل المرسل إليه.

كما أن الناقل يستطيع إعفاء نفسه من المسؤولية في مواجهة المرسل إليه عندما يظهر مثل هذا الإتفاق في سند الشحن المظهر إلى المرسل إليه. و ذلك بصريح المادة 2/17/ط من قواعد روتردام التي تعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر قد نتج عن أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بناء على اتفاق مع الناقل. و بالتالي يستطيع التنصل من مسؤوليته بإثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة كان بخطأ من الطرف الذي قام فعلا بالشحن أو التفريغ.

إلا أن القضاء الفرنسي يذهب إلى أن شرط FIO, يجب أن يقتصر أثره على نقل عبء نفقات الشحن و التفريغ إلى الشاحن أو المرسل إليه. على أساس أن الأصل في هذه الشروط هو أنها تبين الملتمزم بدفع نفقات الشحن و التفريغ.

**ج-التفريغ التلقائي:** أي قيام الناقل بالتفريغ لحساب المرسل إليه الذي يتحمل مصاريفه و مخاطره، فيتدخل مقاول الشحن و التفريغ لصالح المرسل إليه، بحيث يكون التسليم سابقا للتفريغ ، لذلك فالشرط باطل.

## 2-التزام الناقل البحري بالتسليم.

يقصد بالتسليم قيام الناقل أو ممثله بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق عليها عند الوصول. و يعد التسليم العملية القانونية<sup>(11)</sup> التي ينتهي بها عقد النقل البحري، طبقا للمادة 2/739 ق.ب.ج. و لا يتحقق ذلك إلا بالتسليم

<sup>10</sup>- « CY » : La mention container yard

(11) قرار المحكمة العليا الجزائرية الصادر بتاريخ 1997/06/24 نشرة القضاة عدد 56 لـ 1999: "إن عملية تفريغ البضائع تعتبر عملية مادية، في حين أن التسليم القانوني بمعنى المادة 790 من القانون البحري يتمثل في عرض البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله وفي قبولها من طرف هذا الأخير".

الفعلي للمرسل إليه من خلال وضع البضاعة تحت تصرفه للتحقق من حالتها و التحفظ عليها و كذا استلام سند الشحن و سيطرة المرسل إليه على البضاعة ماديا. فتتغير المراكز القانونية و تصبح البضاعة تحت مسؤولية المرسل إليه. لذلك ذهبت المحكمة العليا الجزائرية الصادر بتاريخ 1993/12/20: إلى أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وليس بتفريغها بالميناء، طبقا للمادة 739 ق.ب.ج ، كما المادة 790 تنص على أن التحفظات-الإخطارات- تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وليس في وقت تفريغها، ونتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤول عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها للمرسل إليه.

ففي إطار النقل البحري، طبقا للمادة 790 ق.ب.ج ، إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة -تلف أو هلاك جزئي-يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، إذا كانت الأضرار ظاهرة . وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع و حينها يكون مفاد الإخطار التعبير عن عدم الرضا ورفض قرينة التسليم المطابق. أما عدم القيام بالإخطار في ميعاده، فيؤدي إلى إلزام المرسل إليه إثبات وقوع الضرر في فترة مسؤولية الناقل.