



دار المنظومة

DAR ALMANDUMAH

الرواد في قواعد المعلومات العربية

العنوان:	عقد النقل البحري
المصدر:	منشورات مجلة الحقوق - سلسلة المعارف القانونية والقضائية
الناشر:	محمد أوزيان
المؤلف الرئيسي:	فيغو، عبدالسلام أحمد
المجلد/العدد:	الإصدار 39
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2016
الصفحات:	189 - 198
رقم MD:	868685
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo
مواضيع:	المغرب
رابط:	<a href="https://search.mandumah.com/Record/868685">https://search.mandumah.com/Record/868685</a>

© 2018 دار المنظومة. جميع الحقوق محفوظة. هذه المادة متاحة بناء على الإتفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الالكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو دار المنظومة.



# عقد النقل البحري



نظرا لأهمية البيوع البحرية والذي تعتبر من قبل العقود التجارية ومن ثم تخضع في حكمها لنصوص قانون التجارة رأينا أن نلحقها بمؤلفنا الخاص بالعقود التجارية، ومن ثم تخضع في حكمها لنصوص قانون التجارة، وتسمى بالعقود البحرية على أساس أن موضوعها يتمثل في بيع بضائع يتم شحنها على سفينة ليتسنى نقلها بمعرفة الناقل، وعلى ذلك يمكن تعريف البيع البحري بأنه البيع الذي يواجه فيه طرفاه عقد نقل البضاعة بحرا<sup>(192)</sup>.

ويتضح من هذا التعريف انه لا يكفي ان تنقل البضاعة عن طريق البحر حتى يمكن اعتبار البيع المتعلق بها بحريا، وإنما يلزم أن يرتبط عقد بيع هذه البضاعة بعقد نقلها ارتباطا يؤثر على التزامات كل من البائع والمشتري.

والرحلة البحرية قد تكون إما للصيد أو للنزهة أو للعلم أو للتجارة. والذي يهمنا هنا على وجه الخصوص هو القيام بالرحلة للتجارة، أي لنقل البضائع من مكان المكان عبر البحر. فعقد النقل البحري يحتل مكان الصدارة بين موضوعات القانون البحري، فهو موضوع الرحلة البحرية التجارية.

على أن الرحلة البحرية تحتاج إلى ائتمان الدائنين الذين يمدون لها يد العون في الظروف التي تحتاج فيها إلى هذا العون. كذلك تعترضها في خلال الرحلة حوادث كالتصادم، أو تتعرض لخسارات عمومية، أو تحتاج إلى إنقاذ أو مساعدة. وأخيرا فإن عقد التأمين البحري يقوم بدور هام في ضمان تنفيذ الرحلة البحرية.

وقد شهدت البيوع البحرية تطورا بارزا منذ القرن التاسع عشر، بعدما رسخت الأعراف إطارها شيئا فشيئا مع تقدم الزمن. وقد وضعت نماذج متعددة من عقود البيوع البحرية، عنيت بصياغتها جمعيات الموردين، ولكن نماذج العقود هذه لم تكن ثابتة بل متغيرة، مما استدعى السعي الى توحيدها دوليا. وبعد محاولات متعددة استقر الامر

على صياغة نصين اثنين من العقود النموذجية أعدت أولهما جمعية القانون الدولي ما بين سنتي 1928 و1932 وهو المعروف بقواعد فارسوفيا واكسفورد. أما ثانيهما فاتخذت المبادرة في إعداده غرفة التجارة الدولية ومر بمرحلتين: الأولى في سنة 1936 والثانية في سنة 1953. وهذا النص يحدد المصطلحات الرئيسية المستعملة في البيوع الدولية وقد انبثق عنه القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية.

ولكن الرباط التعاقدي يبدأ في الظهور عند الصورة التي يؤجر فيها المالك السفينة عارية إلى شخص آخر هو المجهز الذي يبرم عقود الربان والطاقم ويقوم بتجهيز السفينة ويتولى استغلالها لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين. ويعتبر هذا المستأجر المجهز بمثابة «الناقل» في مواجهة هؤلاء الشاحنين.

وعقود النقل هي على نوعين: عقود نقل تتم بسند إيجار، وأخرى تتم بمقتضى سند الشحن ويجمع هذين النوعين أن المجهز فيهما هو الذي يقوم بإدارة السفينة ملاحيا وتجاريا، ويحتفظ بحيازتها.

وعقد النقل البحري بنوعيه، عقد تجاري بالنسبة إلى الناقل ولو بوشر لمرة واحدة. فالبيوع البحرية هي بيوع تجارية تتناول أموالا منقولة، يتفق بموجبها الطرفان على أن يتم نقل البضاعة المبيعة بحرا من البائع إلى المشتري، فلا بد إذن، لاعتبار البيع بحريا من أن يرد على البضاعة المنقولة بحرا، ومن أن يتلزم كل من عقد النقل وعقد البيع. ولا يكون البيع بحريا إذا لم يتضمن اتفاقا على نقل البضاعة المبيعة بحرا، وهذا الاتفاق هو شرط أساسي لوصف البيع بكونه بحريا وبالتالي لا يعتبر البيع بحريا إذا جرى إبرامه وتنفيذه في بلد المنشأ.

وفي ذلك يختلف النقل البحري عن النقل البري الذي لا يعتبر تجاريا إلا إذا بوشر على وجه المشروع، فالناقل البري لا يعتبر النقل بالنسبة إليه تجاريا إلا إذا كان محترفا. أما النقل البحري فإنه يكفي لتجارته أن يتم مرة واحدة. وعلى ذلك فإذا اتفق مالك سفينة نزهة على نقل بضاعة فإنه يعتبر قد قام بعمل تجاري.

أما بالنسبة إلى الشاحن، فقد يكون العقد بالنسبة إليه تجاري أو مدنيا وفقا لما يستهدف إليه من النقل على النحو الذي تحدده نظرية التبعية في الصفة التجارية او المدنية.

### الفقرة الأولى : تكوين عقد النقل البحري وإثباته

عقد النقل البحري عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بان يقوم بنقل البضاعة لحساب الشاحن من مكان لآخر عن طريق البحر، لقاء اجر محدد.

ويلزم أن يتوفر في عقد النقل البحري الأركان الواجب توافرها في العقود بصفة عامة.

ويجب أن يقوم بالنقل بنفسه لا بواسطة غيره. وهذا هو الفارق بين الناقل وبين الوكيل بالعمولة للنقل. ومع ذلك فإنه لا يشترط أن يكون الناقل هو مالك السفينة، إذ يكفي أن يكون هو المجهز والقائم على مشروع النقل ولو كان مستأجرا للسفينة. ويطلق على النقل في هذه الصورة: المجهز المستأجر *larmateur-affréteur*.

1 - والأصل أن للعقد طرفين: هما الناقل والشاحن. فهما اللذان يبرمان عقد النقل البحري. ومن المتصوران تقتصر آثار العقد عليهما، كما لو كان الشاحن ينقل البضاعة إلى أحد فروعه عبر البحر، أو إلى معرض يقام في بلد أجنبي، بحيث يتسلمها هو أو وكلاؤه في ميناء الوصول. إلا أنه يغلب أن يرسل الشاحن لبضاعة إلى شخص ثالث هو المرسل إليه. ويكون ذلك عادة في صورة البيع البحري الذي يبرم فيه البائع عقد النقل مع الناقل ليتسلمها المرسل إليه (المشتري) في ميناء الوصول. وينبني على ذلك أن يترتب للمرسل إليه - رغم انه ليس طرفا متعاقدا مع الناقل - حق خاص في مواجهة هذا الأخير هو حقه في المطالبة بالبضاعة عند وصولها في الميعاد، ومساءلته عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد.

2 - وعقد النقل ملزم للجانبين، فبمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بنقل البضاعة بحرا، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها. ولذا فعنصر البضاعة والأجرة متقابلان في العقد، أساسيان فيه.

3- وهو عقد رضائي، بمعنى انه ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن، فلا يشترط لانعقاده شكل خاص. إلا انه لا بد من الاتفاق.

ويتولى القاضي مهمة تفسير إرادة المتعاقدين اذا غمضت، وتكملتها بالنصوص المفسرة إذا سكتا عن الإفصاح.

4 - وعقد النقل البحري يعتبر - في إحدى صورتيه على الأقل - من قبيل عقود

الإذعان. ووصف عقد الإذعان يجعل القاضي يفسر العقد على نحو معين ورد تفصيله في القانون المدني، كان يفسر العبارات الغامضة في العقد تفسيراً لا يضر بمصلحة الشاحن (وهو الطرف المدعى). وأهم من ذلك أنه بسبب الإذعان أبرمت معاهدة سندات الشحن في بروكسيل 1924 حماية للشاحنين وتحقيقاً للعدالة في علاقتهم بالناقلين.

### الفقرة الثانية : إثبات عقد النقل البحري

يجب لإثبات عقد النقل البحري، أن يكون مكتوباً، واشتراط الكتابة هو للإثبات وليس لصحة الانعقاد، فعقد النقل البحري هو عقد رضائي، لا يشترط لصحته شكل خاص. ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إثبات عقد النقل البحري بالشهادة أو بالقرائن، وإنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كالإقرار أو اليمين.

وهناك ورقتان أساسيتان هامتان تستخدمان في إثبات عقد النقل:

الأولى: سند الإبحار، وهي الأصل، إذ هي السند المثبت لعقد النقل البحري عند إبرامه. وقد نص الفصل 208 من القانون البحري على ذلك بقوله: «تحرر مشاركة الإبحار أما في رسم موثق وأما في رسم عرفي».

أما الثانية فهي وثيقة أو سند الشحن *connaissance* وهي في الأصل إيصال يعطيه الربان للشاحن دليلاً على استلامه البضاعة تنفيذاً لهذا العقد. وسنستعرض أحكام كل من الورقتين فيما يلي:

### أولاً: سند الإبحار

سند الإبحار ورقة تحرر لإثبات اتفاق الطرفين في عقد النقل الضخم الذي توضع فيه السفينة كلها أو بعضها تحت تصرف الشاحن. وهي تحرر دون التقيد بشكل مسبق. على أن العمل يبرز أنواعاً من سندات الإبحار النموذجية كالسندات الزمنية النموذجية لمؤتمر البلطيق، وسندات البحر الأبيض المتوسط لخامات المعادن، وهناك سندات معروفة لأنواع البضائع المحددة كالخشب أو القمح أو الحبوب.. الخ. واستعمال هذه النماذج لا يعني أن العقد عقد إذعان، وإنما هو مجرد تسهيل التعاقد. وكثيراً ما يعمد المتعاقدان إلى تعديل شروط النموذج بالإضافة أو الحذف على النحو الذي يريانه.

وليس هناك ما يمنع من تحرير العقود ومن ضمنها عقد تأجير السفينة على ورق

من أوراق أحد المتعاقدين سواء في الداخل أو الخارج. ولا تهم جودة الورق أو عدم وجود أثر لطبي العقد أو التوقيع عليه بحبر جاف، فكل ذلك لا يصلح أساسا للطعن باصطناع العقد. كما أن إثبات العقد المذكور والتصديق على الإمضاءات التي بها أمران لم يوجبهما القانون.

ومن ناحية أخرى فبديهي أنه يمكن زيادة هذه البيانات بما يريد الطرفان إثباته من شروط وتفصيلات يتفقان عليها ما دامت لا تخالف النظام العام.

### ثانيا: سند الشحن

سند الشحن هو الورقة التي تكتب عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل، لإثبات واقعة الشحن ذاتها. وتظل وظيفة الشحن قاصرة على أداء هذا الدور إذا كان العقد قد سبق إثباته يسند إبحار. أما في غير هذه الحالة فإن سند الشحن يتجاوز ذلك إلى إثبات العقد نفسه على النحو السابق بيانه، يضاف إلى ذلك دور خاص في تمثيل البضاعة المشحونة، تتميز به ورقة سند الشحن عن ورقة سند الإبحار تميزا واضحا. ذلك أن سند الشحن يمثل حيازة البضاعة التي تم نقلها على السفينة بمقتضاه، ولذا فإن تحويل سند الشحن إلى الغير - بينما البضاعة في الطريق - يتضمن نقل حيازة البضاعة إليه، إذ يحق له استلامها بمقتضى سند الشحن في ميناء الوصول. ويكتسب سند الشحن بذلك كله أهمية كبيرة في إطار النقل البحري. وقد نص الفصل 209 على أن: تذكرة الشحن هي اعتراف خطي بالبضائع التي يتسلمها الربان.

على ان المادة 210 نصت على أنه يجب أن تتضمن تذكرة الشحن البيانات الآتية:

- تعيين البضائع المسلمة إلى الناقل مع الإشارة إلى كميتها وعلامتها الفارقة.
- تاريخ تسليم التذكرة.
- اسم الشاحن وموطنه.
- اسم المجهز أو مؤجر السفينة وموطنه.
- مكان إقلاع السفينة ومكان وصولها.
- أجرة النقل إلا إذا وقعت الإحالة إلى مشارطة الإيجار أو إلى أي اتفاق آخر.
- عدد نظائر تذكرة الشحن التي أنشأها الربان.

كل نظير من تذكرة الشحن لا يتضمن البيانات المشار إليها أعلاه لا يعتبر إلا بداية حجة».

### الفقرة الثالثة : حجية سند الشحن في الإثبات

إذا كان الأصل في سند الشحن انه مجرد إيصال يثبت عملية تسليم البضاعة إلى الربان، وهو ما كان يقتضي أن يكتب في نسخة واحدة، فان أهميته في إثبات عقد النقل البحري ودوره في تمثيل البضاعة موضوع النقل يقتضي كتابة نسختين على الأقل من سند الشحن يحتفظ كل من الناقل والشاحن، باعتبارهما طرفا العقد بنسخة.

أما بالنسبة إلى الغير فالأمر يختلف، والغير هم كل صاحب مصلحة تتعلق بالبضاعة، كالمؤمن عليها، وجميع المالكين لها أثناء النقل. والمالكون يبدءون بالمرسل إليه إذا كان شخصا آخر غير الشاحن.

وإذا انعقد عقد النقل البحري صحيحا كان لا بد من ان يرتب آثاره. هذه الآثار تتمخض عن التزامات في ذمة كل من الطرفين: الشاحن والناقل يقابل بعضها البعض، فالتزامات احدهما هي حقوق الآخر.

### أولا: التزامات الشاحن

الالتزام الأساسي على عاتق الشاحن هو بلا ريب دفع الأجرة. على أن هناك التزاما آخر يعاون به الناقل على القيام بمهمته، وهو الالتزام بالشحن والتفريغ.

والأصل أن الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة عند القيام وانه - أو المرسل إليه - هو الذي يقوم بتفريغها عند الوصول. ولكن يجوز الاتفاق على أن يقوم به الناقل. وحينئذ يقتصر التزام الشاحن على وضع البضاعة تحت تصرف الربان في الزمان والمكان المتفق عليهما، حتى يتمكن الربان من القيام بالشحن في المواعيد المناسبة للسفينة.

ويستفاد هذا الاتفاق من شرط «تحت الروافع». وسواء أكان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو على الناقل، فان الذي يقوم بهذه العمليات هو مقاول الشحن والتفريغ، وانه قد يستعين في ذلك بعمال الموانئ المتخصصين، وبأدوات خاصة كالروافع والصنادل.

ولذلك فكثيرا ما ينص سند الشحن على أن الربان هو الذي يتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ، بصفته وكيلا عن الشاحن الذي يظل هو الملتزم عن عملية الشحن. أما إذا اتفق على أن الشحن والتفريغ يقعان على عاتق الناقل فهو المسؤول عنهما. بل وتعتبر هاتان العمليتان جزءا متمما لعملية النقل تكون معهما كلا تسري عليه أحكام عقد النقل البحري.

ويلاحظ أن الشحن *chargement*، وهو رفع البضاعة من الأرض إلى ظهر السفينة، ويحصل الشحن في الميناء المتفق عليه في عقد النقل. ويكون ميناء الشحن هو ميناء القيام في حالة حصول الشحن عند ابتداء السفر. فإذا حصل الشحن في أثناء السفر فإن ميناء الشحن يكون واحدا أو أكثر من الموانئ التي تعرج عليها السفينة في أثناء الطريق.

ولا يختلط بعملية الرص *arrimage*، وهي ترتيب البضاعة في أماكنها من السفينة، وتلك مهمة الربان ويسأل عنها الناقل. (193).

ويلتزم المسافر بدفع أجرة السفر، ويحصل تعيين الأجرة بمشارطة أو بتذكرة مرور، لأنه متى أوفى الناقل التزامه، ووصل المسافر إلى الجهة المقصودة فإنه يلزم بدفع أجرة السفر كاملة.

وغالبية النصوص التي تعرض للأجرة هي من قبيل النصوص المفسرة التي يجوز الاتفاق على مخالفتها. وهي تمتد في جوهرها على إعتبار عقد النقل من قبيل «الإيجار». كما أنها تستند إلى القواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين.

ويكفي أن نشير هنا أيضا إلى أن التزام المرسل إليه بدفع الأجرة لا يخل بحق الناقل في الرجوع على الشاحن إذا لم يدفعها المرسل إليه أو حامل سند الشحن. ذلك أن الشاحن هو الطرف الملتزم أصلا بدفع الأجرة بناء على العقد المبرم بينه وبين الناقل.

### ثانيا : التزامات الناقل

يلتزم الناقل بنقل المسافر على سفينة معينة إلى الجهة المتفق عليها في تذكرة السفر. ويجب عليه أن يراعي بقدر الإمكان تنفيذ التزامه في الميعاد المتفق عليه أو في

وقت لائق، ويلتزم من أجل ذلك بالأيروسوفي ميناء أو يوقف السفينة في اثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته الخصوصية.

وإذا لم يتم الناقل بتنفيذ النقل أو بتوصيل المسافر إلى المحل المقصود في الميعاد المتفق عليه فإنه يكون قد ارتكب خطأ يستوجب مسؤوليته عن التعويض للمسافر إلا إذا اثبت الناقل أن عدم التنفيذ أو التأخير في التنفيذ راجع إلى السبب الأجنبي تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية التعاقدية.

ويلتزم الناقل بموجب مشاركة السفر بنقل أمتعة المسافرين، وتحدد المشاركة عادة القدر الذي يسمح بنقله مجاناً لكل مسافر.