

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مذكرة بعنوان:

المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المعاهدات
الدولية و القانون الجزائري

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق

تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ:

لريبي مكي

من إعداد الطالب:

- خلف فايزة
- زويري صفية

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتور : عومري عبد الكريم رئيساً

الدكتور : لريبي مكي مشرفاً ومقرراً

الدكتور: عمارة منير عضواً

السنة الجامعية: 2024-2025

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

عنوان المذكرة

المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المعاهدات
الدولية والقانون الجزائري

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ:
لريبي مكي

من إعداد الطالب:
• خلف فايزة
• زويري صفية

أعضاء لجنة المناقشة

رئيساً
مشرفاً ومقرراً
عضواً

الدكتور: عومري عبد الكريم
الدكتور: لريبي مكي
الدكتور: عمارة منير

السنة الجامعية: 2024-2025

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم:

«وَقُلْ اَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ»

صدق الله العظيم

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك ... ولا تطيب
اللحظات إلا بذكرك... ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك ... ولا تطيب الجنة إلا برويتك
"الله جل جلاله"

إلى من بلغ لي الرسالة وأدى الأمانة ... ونصح الأمة ... إلى نبي الرحمة ونور
العالمين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

أهدي نتائج جهدي إلى كل من كلفه الله بالهبة والوقار إلى من علمني العطاء دون
انتظار إلى من أحمل اسمه بكل افتخار "أبي العزيز"

إلى من ربنتي وأنارت دربي وأعانتني بالصلوات والدعوات إلى أغلى إنسانة في
هذا الوجود أُمي الحبيبة أدعو الله أن يحفظهما ويطيل في عمرها.

إلى إخوتي وكل عائلتي.

إلى أصدقائي خلال مسيرتي الدراسية .

إلى كل من ثابر في سبيل العلم وجعله نورا استضاء به

إلى كل من ساعدني في انجاز هذه المذكرة

إلى أستاذي العزيز: لربي مكي

كما اهدي عملي هذا إلى كل اساتذة و عمال جامعة دكتور مولاي طاهر ونخص
بالذكر أساتذة التخصص.

إلى كل من يعرفني ويحبني وإلى كل من نسيهم قلبي ولم ينساهم قلبي

أشكر من ساعدني في هذا العمل ولو بالكلمة الطيبة

شكر وتقدير

قال الله تعالى: «لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ» صدق الله العظيم

أمرنا الله المولى عز وجل أن نشكره على نعمه التي أنعمها علينا ألا وهي نعمة العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا إلى إنجاز هذا العمل.

ان أحق من يستحق الشكر والاحترام والاعتراف بالفضل في عملي هذا بعد الله عز وجل الاستاذ الكريم والمحترم "لريبي مكي " الذي أشرف على هذا العمل وكان موجهها ومصححا ومرشد ناصحا ومعينا مشجعا ومؤطر في مرحلة التخرج له كل الاحترام والتقدير.

كما لا يفوتني التقدم بالشكر والعرفان إلى من قيل فيهم "من علمنا حرفا صرت لها عبدا" كما نتقدم بالشكر والتقدير لجميع الأساتذة الكرام الذين ساهموا دراستنا خلال مدة تربصنا بكل وفائهم وتوجيهاتهم فجزاهم الله خير الجزاء وجعلها الله في ميزان حسناتهم .

والشكر لكل من ساعدني وكان لي داعما وسندا وما أكثرهم

قائمة اهم المختصرات :

ق . ب = قانون بحري

ق . م = قانون مدني

ق . ت = قانون تجاري

ق . إ . م . إ = قانون إجراءات المدنية وإدارية

س : سنة

ص : صفحة

م : مادة

ف : فقرة

د . ط : دون طبعة

ط : طبعة

مقدمة

المقدمة :

عقد النقل البحري للبضائع من أهم موضوعات القانون البحري باعتباره من أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية ، ويعتبر من أهم أعمدة الاقتصاد الوطني لما يوفره من مبادلات تجارية و ارتباطه بالعلاقة الدولية فهو يكتسب مكانته على الصعيد العالمي وهذا لارتباطه بالنقل التجاري الدولي ، حيث وجد هذا التبادل التجاري وسيلته المفضلة في النقل البحري بدلا من الوسائل الأخرى نظرا لتزايد أهميتها في هذا الوقت وذلك لضخامة الشحنات المنقولة بحرا لمسافات بعيدة تعجز الوسائل الأخرى عن نقلها ، وقد اهتم المجتمع الدولي بدوره بالنقل البحري للبضائع مترجما ذلك بعدد الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر ونظمته .

وعقد النقل البحري للبضائع عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل بضاعة من ميناء لأخر مقابل أجرة يلتزم بها الشاحن فيتم نقل البضائع عن طريق سفينة بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجر لها أو مجهز لها بنقل البضائع من ميناء لأخر مقابل أجر معلوم للشاحن ويترتب عن هذا العقد التزامات متبادلة إلا أنه قد يقع صراع بين الناقل والشاحن وهذا ما عرف مند القدم نظرا لعدم التكافؤ الاقتصادي بينهما مما أدى إلى اختلال التوازن بينهما فمن المعلوم أن تميل الكفة إلى الجهة الأقوى اقتصاديا وهم الناقلون الذين استغلوا هذا التفوق إلى إدراج تحفظات في سندات الشحن وتضمنين شروط تعفيهم من المسؤولية مثل شرط الإهمال وما كان على الشاحن إلا الخضوع والإذعان لسند الشحن ولم يقتصر الضرر على الشاحن فقط بل امتد كذلك على شركات التأمين البحري.

وعقد النقل البحري يكون إما مشاركة الإيجار أو بموجب سند الشحن فيتم النقل إذا أراد الشاحن بنقل البضائع على كل السفينة أو جزء منها حيث يحرر الشاحن مع الناقل مشاركة الإيجار وسند الشحن في نفس الوقت ، أما الصورة الثانية فتقع إذا كانت البضاعة لا تأخذ جزء كبير من السفينة حيث يقع عقد على البضاعة نفسها لا على السفينة و هو ما يعرف بالنقل بالسنوات وهو الصورة الحديثة للنقل ، فلا حاجة لتحرير وثيقة تثبت شروط هذا عقد بل يكفي تحرير وثيقة سند الشحن. وعقد النقل البحري لا يكتمل إلا بتدخل طرف ثالث في تنفيذ العقد ، وهو المرسل إليه و تتصرف إليه آثار العقد بالرغم من أنه لم يشارك في إبرام العقد إن الاهتمام بالنقل البحري للبضائع و تنظيمه بقواعد خاصة جعل المنازعات الناشئة عنه تخضع لأحكام خاصة تميزه عن غيرها من المنازعات ، وتعددت أسباب هذه المنازعات من تأخير في التسليم و أضرار اللاحقة بالبضاعة إلى عدم إلزام

بالشروط العقد و قد تنتج أيضا عن عدم وضوح الشروط و حدود المسؤولية مما يؤدي إلى تفسيرات متباينة بين الأطراف ،لذلك إهتم التشريع الوطني و الدولي بتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل البحري عموما ، فنجد معاهدة بروكسل لسنة 1924 متعلقة بسندات الشحن والتي صادقت عليها الجزائر سنة 1964 ، ونجد كذلك معاهدة هامبورغ لسنة 1978 ومشاهدة روتردام. كما يلعب القضاء والتحكيم دورا هاما في التصدي لهذه المنازعات الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع. تتمثل أهمية دراسة الموضوع ما له من دور كبير في تنمية الإقتصاد على الصعيد الوطني و تشجيع المبادلات التجارية بين الدولة و كباقي العقود تنشأ عنه منازعات في مرحلة تنفذه و التي أثارت جدلا كبيرا من حيث تحديد نطاقه ،و مسؤولية أطراف عقد النقل من جهة و الجهات المختصة من جهة أخرى ، فالهدف من الدراسة تسليط الضوء على هذا النوع من العقود التجارية ليتبين أهم جوانبه و أحكامه و لأن هذا الموضوع كان ولا يزال وسيظل محلا دراسة و إهتمام الباحثين.

أما سبب إختيارنا لهذا الموضوع هو موقع الجزائر الإستراتيجي والمطل على البحر الأبيض المتوسط بإعتباره بوابة لدول قارة إفريقيا وكذلك بوابة جنوب قارة أوروبا .

أما السبب الثاني التاريخ العريق للأسطول البحر الجزائري والعسكري .

أما السبب الثالث والذاتي هو ميولنا للقانون البحري بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص.

إن الاشكالات المطروحة حول عقد النقل البحري للبضائع عديدة ومتنوعة وتتمثل في معظمها حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع فمنه نطرح التساؤل التالي:

ما هي المنازعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري للبضائع؟ وما هي أحكام مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن هذا العقد؟ ما هي الجهات المختصة للنظر في هذه المنازعات وطرق تسويتها؟

اعتمدنا في دراستنا إلى المنهج الوصفي لتحديد المفاهيم والخصائص لعقد النقل البحري للبضائع والمنهج التحليلي لدراسة التزامات الأطراف وتحليل النصوص القانونية وكذا تحليل الإجراءات المتعلقة بدعوة مسؤولية الناقل البحري عند تنفيذ العقد .

أما الصعوبات التي واجهتنا في إتمام هذا البحث بشكل جيد هي ضيق الوقت حيث احالنا للإلمام بكامل المعلومات وكذلك عدم وجود كتب متخصصة في هذا البحث وندرة في وجود كتب جزائرية فاضطررنا الى العمل

بكتب مصرية ولبنانية، وكذلك عدم القدرة على التوازن من حيث الحجم بين الفصول لان هذا العنوان يفرض ذلك.

وأوردنا في هذا البحث فصلين هما:

- إطار القانوني النقل البحري للبضائع .

- وسائل فض المنازعة الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري .

فالأول خصصناها لدراسة ماهية عقد النقل البحري للبضائع في المبحث الأول والمبحث الثاني كان لدراسة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

أما الفصل الثاني فخصصناه لدراسة وسائل فض المنازعة فتفرغ عنه مبحثين أولها لدراسة الدعوى القضائية من أطراف وإجراءات وأجال والمبحث الثاني فخصصناه لدراسة التحكيم التجاري الدولي

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري هو أداة قانونية لسير عملية النقل وما يرتبط بها من عقود وهو لا يختلف عن العقود الأخرى إلا من حيث وسيلة التنفيذ، بالإضافة إلا أنه من عقود رضائية التي يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى آخر عن طريق البحر لطرف آخر وهو الشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة وستطرق في هذا الفصل إلى مفهوم عقد النقل البحري مع خصائصه وكيف يمكن تكوينه وهذا في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني فسوف نتكلم عن آثار عقد النقل البحري

- المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع إثباته: سنتحدث في هذا المبحث حول تعريف عقد النقل البحري وكذلك التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري، بالإضافة إلى التعريف الوارد في الاتفاقيات الدولية مع بيان خصائصه وطريقة تكوينه واثباته

المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البحري للبضائع : يعد عقد النقل البحري للبضائع موضوع هام في المجال البحري، لهذا ظهرت عدة تعاريف له سوف نتكلم في هذا المطلب تعريف عقد النقل البحري للبضائع وبيان الخصائص الجوهرية له .

- الفرع الأول : تعريف عقد النقل البحري للبضائع

هو عقد يلتزم بموجبه الناقل البحري سواء كان ملكا أو مجهزا أو مستأجرا لسفينة بأن ينقل البضاعة لصالح الشاحنين مقابل أجر

- ستطرق من خلال هذا الفرع إلى ذكر بعض التعاريف عقد النقل البحري تم نبين الخصائص الجوهرية التي يقوم عليها

أولا : التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع

عرفه البعض بأنه هو ذلك العقد التي يتعهد فيه شخص يسمى الناقل بأنه ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجرة¹ - كما عرفه أيضا بأنه هو ذلك العقد التي يلتزم به

¹ مصطفى كمال طه أساسيا قانون التجاري والقانون البحري ، دون طبعة ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية مصر - 2009 ص 485

الشاحن فيتم نقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة بأن يقوم الناقل سواء كان مالك للسفينة أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء الى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخصا هو الشاحن.¹

ثانيا : تعريف عقد النقل البحري وفقا للقانون الجزائري .

وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه = يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة

- كما أوضحت المادة 739 على أنه يبدأ عقد النقل البحري للبضائع بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل إليه أو الى ممثله القانوني²

- ثالثا : تعريف عقد النقل البحري في الاتفاقية الدولية

هناك عدة معاهدات تتعلق بالنقل البحري للبضائع وقدوات التعريف مقارنة لعقد النقل البحري

1 : معاهدة بروكسل 1924

عرفت المادة الأولى فقرة "ب" أنه : عقد النقل ينطبق على عقود النقل المثبت بسند الشحن أو بأنه وثيقة ماثلة كالبوليصة تكون سند لشحن أو أي مستند بموجب عقد نقل البضائع بحرا ، كما أنه عمليات النقل التي تتم بموجب مسارات إيجار (عقود إيجار) لا تطبق عليها أحكام الاتفاقية إلا إذا صدر سند الشحن وبسبب مشاركة إيجار . وفي ظل استئجار السفينة تطبق أحكام هذه الاتفاقية

¹ عدلي أمير خالد ، احكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة والمستحدث من أحكام النقص ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية مصر ، 2000 ص

² أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية ، العدد 29 الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أكتوبر 1977 المعدل و المتمم.

ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل حامل السند حسب المادة 1/2 والمادة 05/02 من المعاهدة وتأمين اتفاقية بروكسل تنظم الأساسي والقانوني لمسؤولية الناقل البحري وأبطلت شروط إعفاء من المسؤولية التي كانت يتمسك بها الناقل.¹

2: معاهدة هامبورغ 1978:

بينت اتفاقية هامبورغ تعاريف لعدد من المصطلحات فعرفت عقد الناقل البحري في الفقرة السادسة من المادة الأولى منها بنصها يقصد بمصطلح عقد النقل البحري عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء لأخر مقابل أجره إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر وباستقراء ذلك النص يتضح التقارب الشكلي بين هذا التعريف وتعريف المشرع الجزائري كما يبدو أيضا التقارب من حيث الموضوع فكلا من التعريف لم يتفهمنما أية إشارة إلى وثيقة الشحن ، على الرغم من أن اتفاقية بروكسل التي صادق عليها المشرع الجزائري تقصد عبارة عقد النقل في العقد المثبت في وثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة²

3: معاهدة روتردام 2008.

عينت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل للجائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحا مما قدمته سابقا لها (معاهدة بروكسل 1924/ وقواعد هامبورغ 1978) حيث بلغ عدد المصطلحات التي قدمت قواعد روتردام تعريف لها ثلاثين مصطلح في حيث قدمت معاهدة

¹ بوخاتلة البشير وصودة وساء بهاء الدين، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة الماستر تخصص قانون الأعمال كلية حقوق وعلوم السياسية، قسم الحقوق جامعة البشير الإبراهيمي – برج بوعريبيج – 2022-2023 ص4 و5.

² بوراس محمد >> مسؤولية ناقل بحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ << مجلة تصدر عن المركز الجامعي تيسمسيلت، الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد السابع، 2013.

بروكسل لسنة 1924 خمس مصطلحات وقواعد - هامبورغ 1978 ثمانية مصطلحات تناولت الفقرة الأولى من المادة الأولى من قواعد روتردام 2008 تعريف عقد النقل على أنه يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل ، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق كما أن قواعد روتردام 2008

استعملت مصطلح مشحن النقل عوضا في التسمية المتعارف عليها منذ القرن 18 وهي وثيقة الشحن البحري.¹

الفرع الثاني : الخصائص الجوهرية لعقد النقل البحري وعناصره

يتميز عقد النقل البحري للبضائع كونه عقد ملزم لجانبين وعقد رضائي بين طرفين كما يتميز بأنه عقد لا يمكن مناقشة بنوده وغيرها من الخصائص وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفرع

أولا عقد ملزم للجانبين: يعد عقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين حيث يرتب التزامات على كل طرف من طرفيه فيلتزم الناقل يلتزم بنق البضاعة وذلك عن طريق تسليم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية، وبعد لك يقوم بتنفيذ عملية النقل ويسلم البضاعة للمرسل إليه، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها.

ثانيا عقد رضائي: يعتبر عقد البحري نقل البحري عقد رضا رضائي ، ينعقد بالتراضي ولا يشترط لانعقاده شكل خاص ، فهو ليس عقدا شكليا ولا تلزمه الرسمية وهو عقد تجاري دائما بالنسبة للناقل وتجارى بالتبعية في أغلب الأحيان بالنسبة لشاحن ، فلا بد من توافر وتطابق ارادتي الشاحن والناقل، بالإضافة أن يكون الرضا خالي من العيوب لانعقاد العقد بشكل سليم²

¹ عباد فضل، عقد النقل البحري للبضائع مذكرة ليسانس تخصص قانون خاص قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة دكتور مولاي الطاهر- سعيدة 2014/2015 ص 8-9.

² مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ص 485.

ثالثا عقد الإذعان: يمكن قول أن عقد نقل البحري من قبيل عقود الإذعان التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها فالشاحن لا يناقش الشرط الخاصة بالعقد وهو في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للنقل وهذا ما يفسره بفكرة عدم التوازن بين أطراف العقد الناقل الشاحن.¹

رابعا عقد تبادلي : فالعقد يولد التزامات متبادلة ذمة كل من المتعاقدين حيث يلتزم الناقل أساسا بنقل البضائع وحفظها وتسليمها الى المرسل إليه في الوقت المحدد ، يلتزم الشاحن أساسا بدفع الأجرة فأجرة النقل هذه تعتبر المقابل المادي لخدمة النقل وتتوجب كاملة إما على الشاحن وإما على المرسل إليه بحسب الأحوال ولو لم يأتي الشاحن بالكمية المتفق عليها أصلا لم يكن ثمنه نصف مخالف

خامسا عقد وطني أو عقد دولي : عقد النقل البحري للبضائع قد يكون عقدا داخليا وطنيا إذا كانت جميع عناصره وطنية ويتم بين ميناءين تابعين لنفس الدولة، كما يمكن أن تكون بين ميناء تابع لدولة معينة وميناء آخر تابع لدولة أخرى

وقد يكون عقد النقل البحري للبضائع دوليا وهذا هو الغالب، وقد تأتي الصفة الدولية لتفل العقد البحري في غالب الأحيان من وقوع ميناءي الشحن والتفريغ في دولتين مختلفتين.²

الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

- عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية أي يتم بتوافق إرادة طرفين الشاحن والناقل ، فالناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها ويقوم بنقل البضاعة والشاحن هو الذي يقدم البضاعة لشحنها مقابل التزام بدفع الأجرة بواسطته أو بواسطة المرسل إليه الذي يعتبر أحد أطراف العلاقة ،

¹ عدلي أمير خالد > عقد النقل البحري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الحرة والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمتحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا < د- ط ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية مصر 2006 ص 45 .

² وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، بيروت لبنان ، طبعة الاولى 2011 ص 28 – 31.

فالأصل أن أتر العقد لا يقتصر فقط على ناقل أو شاحن وإنما يوجد شخص ثالث ألا وهو المرسل إليه الذي تربطه علاقة قانونية وتعاقدية تنشأ اتجاه الناقل بأن يسلمه البضاعة في الميعاد المتفق عليه ولا يتوقف انعقاده على إجراء شكلي معين ، فعقد النقل يخضع إلى القواعد العامة من حيث الأركان ، الرضا والمحل والسند وأجرة النقل وستتطرق أولا إلى أطراف العقد وتانيا إلى أركان العقد.¹

أولا: أطراف العقد:

- **الشاحن:** هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر ، فالشاحن قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا خاصا أو عاما ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل² ويتعهد بتقييم بضاعة لنقلها سواء كان مالكة أم بائعها يرسلها إلى مشتريها أم وكيل بالعمولة عن مالكةا.³

- **الناقل:** هو من يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هيا الهدف من إبرام عقد وطبقا لمفهوم التشريع الجزائري كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومشغلة منه وهو مضمون مادة 47 من القانون البحري⁴ هو الذي يلتزم نقل البضاعة من ميناء الى ميناء آخر لقاء أجرة معلومة⁵.

- **المرسل إليه:** هو الشخص الذي يحق له في الاستلام البضائع حسب المادة 01 فقرة 04 من اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام عرفته بنص مادة 01 هو الشخص الذي يحق له تسلم البضاعة

¹ بوخاتلة البشير، صودة وسام ، بهاء الدين ، مرجع سابق صفحة 10.

² عديدة عمر ، عقد النقل البحري في التشريع الجزائري ، مذكرة ماستر ، تخصص الإمداد والنقل الدولي قسم العلوم التجارية ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة عبد الحميد ابن باديس ، مستغانم 2017/2018 ص 15

³ عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع >> في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 سنة 1990 << واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978) دار النهضة العربية ، القاهرة مصر 2008 ص 44

⁴ عديد عمر ، مرجع سابق ص 15.

⁵ عاطف محمد الفقي ، مرجع سابق ص 45 .

بمقتضى عقد النقل ، أو المستند إلكتروني فالمشرع الجزائري نص على ان المرسل إليه تكون بالبائع فيقوم بإرسالها الى المشتري ويمون الطرف الاصيلي في العقد بين البائع والشاحن¹

تانيا : اركان العقد :

- الرضا :

يخضع الرضا في شرط صحته للقواعد العامة في الالتزامات ، ويتمثل الرضا بصفة أساسية في شهر الرسوم ومجموعة النصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الاسعار والخدمات المقدمة من قبل الناقل ويصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي ييدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن الصحيحة وخالية من العيوب² لكن قد يكون الناقل والشاحن متباعين لا يجمع بينهما مجلس عقد واحد فإننا الرضا يكون وفقا لأحكام التعاقد بين غائبين والذي نص عليه المشرع الجزائري في المادة 67 الفقرة الثانية من القانون المدني من خلال تبنيه نظرية الوصول ويفترض أن الموجب قد علم القبول في المكان والزمان اللذان وصلا فيهما القبول

- المحل : المحل هو الركن الثاني الذي يستوجب وجوده عند إبرام العقد فالمحل أو محل الالتزام كما يعرف هو الشيء الذي يلزم المدين القيام به والمدين يلتزم إما بنقل حق حيني أو عمل أو الامتناع عن عمل³.

- السبب : يكون في أغلب العقود مشروعا فعقدا النقل البحري لا يختلف عن العقود الأخرى فالتزام الناقل بنقل البضاعة والتزام الشاحن بدفع الأجرة ، شرط أن يكون مشروع غير مخالف للنظام العام⁴.

¹ أحمد محمود حسني ، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ ، د ، ط الناشر المعارف الإسكندرية ص 38.

² عاطف محمد الذقهي مرجع سابق ص 45.

³ مصطفىا حسين ، النظام القانوني لعقد النقل البحري ، مذكرة ماستر تخصص القانون الاقتصادي قسم الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة دكتور مولاي طاهر ، سعيدة 2015/2016 ص 17-18.

- **أجرة النقل** : تعد أجرة النقل بأنها المبلغ الذي يقوم الشاحن بدفعه مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة¹ وجاء نص مادة 797 من القانون البحري على أنه يترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف².

المطلب الثاني : إثبات عقد النقل البحري للبضائع

يشترط لإثبات عقد النقل البحري ، أن يكون مكتوبا ، وشرط الكتابة هو للإثبات وليس لصحة العقد ن فالعقد كما سبق القول أنه رضائي لا يشترط لصحته شكل معين أو خاص ن ويترتب عن ذلك أنه لا يجوز اثبات عقد النقل البحري بالشهادة أو بالقرائن وإنما يجوز اثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كالإقرار أو اليمين .

وستتطرق في هذا المطلب الى اثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثيقة سند الشحن وهيا في الأصل ايصال يعطيه الربان للشاحن ذليلا على استلامه البضاعة تنفيذا لهذا العقد ن أو بوثائق نقل أخرى كالإيصال المؤقت سند من أجل الشحن ، وأمر التسليم بالإضافة الى الإثبات بوسائل الإثبات المختلفة ويرجع ذلك الى القواعد العامة للقانون التجاري الجزائري³.

الفرع الاول : اثبات بسند الشحن

يعتبر سند الشحن الوثيقة الاساسية المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع، ومنه نتطرق الى تعريف سند الشحن وذكر بياناته

اولا : تعريف بسند الشحن وبياناته .

⁴ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في سند قانوني مدني ، دار النهضة العربية القاهرة 1964 ، ص

¹ بودليير سليم ، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون الاعمال كلية الحقوق جامعة باجي مختار ، عناية 1999-2000 ص 23.

² (الأمر 76-80 المؤرخ في 29 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل

³ علي البارودي ، القانون البحري ، الدار الجامعية ، مصر د . ط ، 1988 ، ص 198-199.

أولاً: تعريف سند الشحن : هو عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري¹ ويعد إيصالاً دالاً على استلام البضائع دالاً على استلام البضائع ودليل كافٍ على وجود عقد النقل البحري بين طرفيه الناقل أو الشاحن.²

ثانياً: بياناته : جاء في نص المادة 748 من القانون البحري أنه يعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمتلئه بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع وعناصر الرحلة الواجب إتمامها ، وأجرة الواجب دفعها³.

وجاء في المادة الثالثة الفقرة الثامنة من معاهدة بروكسل لسنة 1944 أنه : على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم الشاحن بناءً على طلب الشاحن ، سند الشحن يتضمن⁴. مع بياناته " من خلال النص يتسنى لنا بيانات سند الشحن وهي :

1- هوية الأطراف :

- اسم الشاحن وعنوانه : اسم وعنوان الناقل وصفته (مالكا) للسفينة أو مستأجراً لها وإذا لم يذكر اسمه عن مجهز السفينة وهو الناقل .

- اسم الربان ومحل إقامته وإن كان تتغافل عنه نظراً لأن الربان هو الذي يوقع على الوثيقة ومن تم سوف يعرف بهويته

- اسم وعنوان المرسل إليه وتسمى هذه الحالة وثيقة شحن إسمية

2-عناصر الرحلة البحرية الواجب إثباتها

¹ وجدي حاطوم ، مرجع سابق ص 37

² مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ص 47

³ المادة 748 من قانون البحري الجزائري الأمر 76-80 المعدل والمتمم

⁴ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوجيه بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن الموافق 25 أوت 1924 معاهدة بروكسل

وتتمثل عناصر الرحلة البحرية في بيان السفينة وتاريخ التحميل وتعيين ميناء الشحن والتفريغ

أ - بيان اسم السفينة وتاريخ التحميل :

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحرية ومن البيانات الجوهرية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن اسم السفينة ، خاصة إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه ، بحيث تحمل الوثيقة عبارة (المشحونة)¹.

ب - تحديد ميناء الشحن والتفريغ :

من بين عناصر الرحلة الواجب اتمامها تعيين الموانئ التي سوف تجري بينهما عملية النقل وهذا حسب المادة 748 من القانون البحري الجزائري وبموجب عقد النقل البحري يتعهد الناقل إيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ومسؤولية محددة من تكليفه بالبضائع التي عين تسجيلها إلى المرسل إليه.²

- أجرة الحمولة:

هي أجرة النقل وتكون متفق عليها، إذا كانت مستحقة كلها عند الوصول أو جزء منها³ هي مبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه إلى الناقل مقابل نقل البضاعة من ميناء إلى آخر⁴.

ثانيا: شكل سند الشحن وتداوله:

- يجوز أن يكون سند الشحن باسم شخص معين أو للأمر أو للحامل.

سند الشحن الإسمي:

¹ المادة 571-15-13 من القانون البحري الجزائري

² 784 قانون بحري جزائري

³ مصطفى كمال طه مرجع سابق ص 47

⁴ يوسف حسن يوسف ، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي ، المركز القومي ، الإصدارات القانونية . عابدين ، طبعة أولى 2013 ص 17.

قد يكون سند الشحن باسم شخص معين ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عملاً إلا في الحالة التي تكون فيها البضاعة مرسلة إلى للشاحن نفسه أو لوكيل عنه ، ويلزم لانتقال سند الشحن الإسمي إتباع إجراءات حوالة الحق أي قبول الناقل للتنازل عن السند أو إبلاغه به وليس للناقل أن يسلم البضاعة إلا للشخص المبين في السند أو الشخص الذي انتقل إليه السند بطريق حوالة الحق .

- سند الشحن للأمر :

يكون سند الشحن اذنيا إذا صدر لإذن الشاحن أي لإذن المرسل إليه أي يذكر فيه الاسم مسبقاً بكلمة للإذن أو للأمر وهو الشكل الشائع في العمل لسند الشحن لسهولة تداوله ويدب أن تذكر عبارة ¹ . الإذن أو الأمر صراحة والسند الاذني في سند الشحن ليس للأمر بطبيعة خلافاً ، وهذا النوع هو الأكثر انتشاراً بين كافة سندات الشحن².

- سند الشحن لحامله :

يكون سند الشحن لحامله عندما يصدر دون أن يحمل اسم المرسل إليه وبما أن سند الشحن البحري يمثل البضاعة المشحونة وبما أن هذه البضائع قد تكون محل تصرف أثناء طريقها إلى الميناء والوصول من قبل الشاحن دون أن يعلم مسبقاً الشخص المتصرف له (المرسل إليه)، ففي هذه الحالة لا يكون بوسع الشاحن تحديد الشخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن وقد لا يرغب الشاحن بإصدار سند الشحن باسمه كي لا يضطر إلى إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف في البضائع المنقولة ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند شحن لحامله ، وميزة هذا النوع من السندات أنه يجوز تداوله دون إتباع أي إجراءات سوى تسليمه إلى الشخص المطلوب³

¹ مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 497

² وجدي حاطوم مرجع السابق ص 57.

³ وجدي حاطوم مرجع نفسه ص 59.

– ثالثا : نسخ سند الشحن :

المشرع لم يقيم بتجديد عدد النسخ التي تحررها وثيقة الشحن وإنما ترك الأمر للناقل وفقا لما يراه هذا الأخير ضروريا ، وتبين كل نسخة عدد النسخ الصادرة مع إلزامية إرفاق البضاعة على متن السفينة بنسخة من سند الشحن كما يشترط أن يكون كل من الناقل أو ممثله القانوني والشاحن بالتوقيع عليها في مدة زمنية محددة 24 ساعة من التحميل إلى التاريخ أو أقصاها عند مغادرة السفينة كما يستوجب ان يبين على نسخ سند الشحن تواريخ ومكان إصدارها ، أما فيما يتعلق بمسألة اختلاف نسخ سند الشحن ، فالمادة 762 من القانون البحري الجزائري قد وضعت حكما مفاده أنه لا يمكن لأي طرف أن يتمسك بالبيانات الواردة في سند الشحن الذي بحوزته ما لم تكن تلك البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة عند الطرف الآخر والمطابقة لها وعند الخلاف بين نسخ سند الشحن فلا محال لتفضيل بعضها عن الآخر ويتم الإثبات بوسائل أخرى¹.

– رابعا : وظيفة سند الشحن :

يعد سند الشحن في الأصل لإثبات الشحن ، فهو إيصال من الربان بتسليمه البضاعة على السفينة بيد أن سند الشحن لم يعد يقتصر على هذه الوظيفة بل أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحري ذاته إذا لم يكن هناك سند إيجار .

وقد انتهى التطور بسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة ويعتبر الربان حائز للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن .

ويترتب على تمثيل سند الشحن للبضاعة إمكان بيع البضاعة أو رهنها وهيا لاتزال في الطريق والقيام بتسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة بذاتها²

¹ بودليو سليم مرجع سابق ص 32

² مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 498

الفرع الثاني : الإثبات بوثائق أخرى .

يمكن تطبيق عقد النقل فقد على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وسيلة أخرى مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وهذه الوثائق تتمثل أساسا في الإيصال المؤقت ن السند من أجل الشحن ، وأوامر التسليم ، ونجد أيضا السند الصادر بمناسبة عملية النقل مشاطرة إيجار .

أ - الإيصال المؤقت :

هو الإيصال الذي يسلمه الربان للشاحن عند شحن البضاعة على ظهر السفينة فهذا الإيصال مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن وذلك عند تمام عملية الشحن لكن نادرا ما يحصل أن يكون لأمر أو يلقي به للتداول وإن أصبح كذلك تسري عليه عملية أثار سند الشحن الإسمي .

ب - سند من أجل الشحن :

إذ يمكن للشاحن أن يعد تحميل البضائع على متن السفينة ويطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة << مشحونة >> وكذلك أسم السفينة وبيان تاريخ التحميل كما أن السند لا يعتبر سنداً حقيقياً فهو يمثل وعدا بالشحن واستعمال كبديل لمقيد لسند الشحن بسبب الضرورات التجارية .

ج - أوامر التسليم :

يثبت عقد النقل البحري كذلك بأوامر التسليم إذ قد يشحن الشاحن بضاعة بكميات كبيرة وبموجب سند الشحن واحد وأثناء الرحلة يباع لعدة أشخاص على اعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشاحن بمصلحتهم صكوك خاصة تسمى بأوامر التسليم وهي ثلاث أنواع :¹

- أوامر التسليم يوقعها البائع وحده .

¹ زناجي أسية ، عقود النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مذكرة ماستر ، تخصص عقود ومسؤولية قسم القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ألكلي محند أولحاج - البويرة 2014/2015 ص 42-43

- أوامر التسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي الجهاز .

- أوامر التسليم يوقعها أمين الحمولة .

د - السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة إيجار :

يمكن قول أيضا أنه في معاهدة بروكسل 1924 والقانون البحري هناك ما يسمى بسند الصادر بمناسبة عملية النقل بالمشارطة بالإيجار غير مشمول بأحكامها لأنه تطغى عليه الحرية التعاقدية ، واستغناء تطبيق عليه عندما يصدر سند الشحن تنفيذًا لهذا العقد ، ويكون ذلك عندما ينظم العلاقات فيما بين أطرافه (الناقل وحامل السند) وهذا الحكم تقرر لحامله سند الشحن الذي لم يكن طرفًا في المشارطة للإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجا فيها من أحكام .

والملاحظ أنه لم يحدد بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقات بين أطرافه عكس ما جاء في معاهدة بروكسل¹ 1924 .

الفرع الثالث: إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة:

يكون الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري عادة بسندات رسمية و سندات عرفية ، بفاتورة مقبولة ، بالرسائل ، بدفاتر الطرفين ، بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها².

المبحث الثاني : آثار العقد النقل البحري للبضائع .

إن عقد النقل البحري للبضائع يولد التزامات على الناقل و الشاحن و المرسل إليه فعدم إحترامها يؤدي حتما إلى نزاعات التي تتولد عنها مسؤولية ، وعليه يتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتحدث في المطلب الأول عن الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع و المطلب الثاني نتحدث عن النزاعات الناشئة عن الإخلال بالالتزامات.

¹ زناجي أسية ، المرجع نفسه ص 44

² أنظر مادة 30 من القانون التجاري المعدل والمتمم.

المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

باعتبار عقد النقل البحري من عقود الملزمة لجانبين فبدلك يرتب التزامات على عاتق الناقل وتقابلها التزامات على الشاحن يمتد أثره إلى طرف ثالث وهو مرسل إليه وكل طرف في هذا العقد له مسؤولية يتحملها ويعد إخلال في تنفيذ كل طرف التزاماته إلى نشوب نزاع بحري بين الأطراف وبالتالي سوف نقسم المطلب إلى فرع أول سنتناول التزامات الناقل والفرع الثاني التزامات الشاحن والمرسل إليه

الفرع الأول : الالتزامات الناقل

يلتزم الناقل البحري في إعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة البحرية ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، ويلتزم أيضا بشحن البضائع رصها وتفريغها وحملها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول وتنقسم هاته الالتزامات إلى ما يلي : الالتزامات قبل الرحلة البحرية ، الالتزامات أثناء الرحلة البحرية ، الالتزامات بعد الرحلة البحرية¹.

أولا : الالتزامات قبل الرحلة البحرية :

وهي تمثل ثلاث التزامات أساسية وهي : الالتزام بتهيئة السفينة صالحة للملاحة ، الالتزام بشحن البضاعة ، والالتزام برص البضاعة .

أ- التزام الناقل بتهيئة السفينة (إعداد السفينة)

إعداد السفينة الصالحة للملاحة البحرية ومن كافة جوانبها المادية والبشرية والوثائقية هي من الالتزامات الرئيسية للناقل فلا بد أن تكون السفينة صالحة بذاتها ماديا وأن تكون صالحة أيضا لنقل الحمولة عليها وأنه تحمل على متنها الخرائط والوثائق اللازمة لدخول وخروج السفينة من الموانئ التي تتعامل معها ، فصلاحه السفينة لتنفيذ رحلتها البحرية ونقل البضاعة نقصد به صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم

¹ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ص 60

الحمولة سالمة إلى مقصدها ن وفي هذا الصدد نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري بأنه = يتعين على الناقل قبل بدأ الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي :

- 1- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة .
- 2- تزويدها بالتصليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب .
- 3- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي توضع فيها البضائع وحملها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها ¹.

ب- التزام بشحن البضاعة :

وهي عملية مادية يقصد بها وضع البضائع على ظهر السفينة بعد تسلم البضاعة من الشاحن ويحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات أو الأنايب أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة وتتم غالبا بواسطة روافع الميناء المتبة على الشاطئ أو العائمة أو روافع السفينة يقوم بها الناقل نظرا لتوفر الخبرة لديه والوسائل الكافية للقيام بها ، وغالبا ما يتفق مع شركة متخصصة لهذا الغرض التي تقوم بعملية الشحن الرافعة إذا تعلق الأمر بالبضائع والأنايب إذا تعلق الأمر بالسوائل وبالرجوع إلى أحكام القانون الجزائري نجد أن عملية شحن البضائع وبالعناية التامة هي من النظام العام حيث تنص المادة 811 على أنه يعد باطلا وعديم الأثر ، كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر وغير المباشر إبعاد أو تحديث المسؤولية الخاصة بالناقل الناجمة عن المادة 733 من نفس القانون ².

ج- الالتزام برص البضاعة:

الرص عبارة عن تستيف البضاعة وترتيبها

على نحو معين داخل عنابر السفينة بما يحفظها من الهلاك أو التلف وعلى ذلك الرص يختلف عن الشحن إذ أن الرص هو عملية فنية تتعلق بثبات السفينة والاحتفاظ بتوازنها ويدخل في نطاق

¹ - سورية ديش : << أثار عقد النقل البحري للبضائع >> ، مجلة الندوة لدراسات القانونية ، دار المنظومة جامعة جيلالي ليايس ، سيدي بلعباس الجزائر ، العدد الثاني نشر 2017 ص 123 .

² سورية ديش مرجع نفسه ص 125-126

وضائف الربان رص البضائع يتم داخل عنابر السفينة المخصص لذلك ويراعي في ترتيبها وحزمها نوع البضائع ومدى ملائمتها مع الشائع الأخرى التي توضع بجوارها¹.

– ثانيا: الالتزامات أثناء الرحلة البحرية .

– وتتمثل في الالتزام بنقل البضاعة والالتزام بالعناية .

أ – : الالتزام بنقل البضاعة (الالتزام بتنفيذ عملية النقل).

الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري هو الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ، فيقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول ، وعلى الناقل أن يسير في خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة بإتباعه فلا يجوز له أن ينحرف عن الخط السير المعتاد إلا إذا كان للانحراف ما يبرره كما إذا وقع بسبب إنقاد أو بسبب سوء الأحوال الجوية².

ب – : الالتزام بالعناية :

- يتفرع عن التزام الناقل بنقل البضاعة ، التزام بالمحافظة عليها وصيانتها أثناء تنقلها حيث يلتزم الناقل أثناء عملية النقل بالحفاظ على البضاعة وصيانتها لحين إيصالها إلى ميناء التفريغ .
- فعليه العناية بها مند تسلمها لحين تسليمها طيلة المدة التي يستغرقها لتنفيذ عقد النقل³.

ثالثا : الالتزامات بعد الرحلة البحرية .

أ – : الالتزام بتفريغ البضاعة .

¹ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ص 62

² عدلي أمير خالد مرجع نفسه ، ص 62 .

³ سورية ديش ، مرجع سابق ص 126-127

تعتبر عملية التفريغ هي عكس عملية الشحن ، فهي عملية مادية التي تهدف إلى إنزال البضاعة المنقولة على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو الى الصنادل إلى رصيف الميناء في حالة رسو السفينة بعيدا عن الرصيف ويختلف التفريغ عن التسليم الذي يعتبر عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل ، كما أن تفريغ البضاعة من السفينة يعتبر جزءا منهما لعملية النقل ، وتتم هذه العملية بعد أخذ الإذن موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول. -ويقع الالتزام بالتفريغ أصلا على عاتق الناقل مالم يتفق في عقد النقل على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به ، ولا يمنع التزام الناقل بتفريغ البضاعة من الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ.¹

ب- الالتزام بتسليم البضاعة .

يعد التسليم عملية قانونية يتحدد مكانها وزمانها بموجب ما تم الاتفاق عليه في سند الشحن ، ويكون هذا الشرط إلزاميا لأطرافه وكما يكون ملزما للمرسل إليه إذ قبل التعامل على أساس سند الشحن ، فإذا خلا سند الشحن من شرط التسليم كان المرجع في تحديده هو طبيعة العقد ومقصد طرفين ، وفي جميع الأحوال يكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن ، فالتسليم كما سبق القول هو عمل قانوني يتم فيه وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وإطلاعه عليها حتى إذا وجدها معيبة وجه إخطار للناقل ، فالتسليم يجب أن يكون فعليا وهو تمكين المرسل إليه من الكشف عن البضائع والتحقق منها.²

الفرع الثاني : التزامات الشاحن و المرسل اليه في عقد النقل البحري .

أولا : التزام الشاحن

يتوجب على الشاحن قيامه بإحضار البضائع وتسليمها للناقل أو الربان في الميعاد والمكان المتفق عليه في عقد النقل البحري ، ليقوم الناقل بشحنها ونقلها إلى الجهة المتفق عليها .

¹ يوسف حسن يوسف ، مرجع سابق ص 68-69 .

² يوسف حسن يوسف ، مرجع نفسه ص 71

ويندرج تحت هذا الالتزام التزامات أخرى تتمثل في الالتزام بإعداد البضائع بالتحريم والتكيف والتعليب المناسب بالإضافة إلى الالتزام بوضع العلامات على البضاعة والالتزام بالتعريف¹.

أ- : الالتزام بالتغليف والتحريم :

يعرف التغليف بأنه وضع البضاعة داخل "كراتين" أو صناديق أو بلفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية ويمنع أتر الصدمات عنها أثناء النقل من أهداف التعليق ، الحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات المنقولة .

الالتزام بوضع العلامات على البضاعة :

تشرط الفقرة من المادة 755 من القانون البحري الجزائري أن تكون علامات التعريف المتعلقة بالبضائع مدعومة أو محتومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة وعندما لا تستجيب تصريحات الشاحن في هذا الموضوع إلى هذه الشروط يمكن الناقل رفض تسجيلها في ورقة الشحن .

ب- : الالتزام بالتعريف بالبضاعة كتابة :

يقصد بتعريف الشاحن بالبضاعة وضع ما يلزم من العلامات والبيانات عليها من جهة ، كما يقع عليه واجب تحرير الوثائق بت أنها ن من جهة أخرى.

ج- : الالتزام بدفع الأجرة .

الوفاء بالأجرة هو الالتزام الأساسي للشاحن ، حيث يعتبر أجرة الناقل باعت النقل على التعاقد مع الشاحن ، إذ بدونه لن يقدم الطرفان على تنفيذ عقد النقل ، وقد يتفق الطرفان على أداء الأجرة قبل البدء في النقل أو بعد وصول البضائع لمكان الوصول ، حيث أن الأصل أن يلتزم الشاحن

¹ عمر مشهور حديثة الجازي ، قانون نقل البحري وقضاياه ، دورة تدريبية لتجارة غرفة التجارة ، عمان يومي 6-8 ديسمبر 2003 ، ص 58 ، ص 9

بأداء الأجرة المتفق عليها عند إبرام العقد أو عند تسليم البضاعة سالمة للمرسل إليه ، لأن حق الناقل بالأجرة مرتبط بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة .

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل البحري للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ولقد عالج المشرع الجزائري موضوع أجرة الحمولة استنادا إلى المادة 797 من حيث الأجرة وكيفية ومكان دفعهما حيث تنص " تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة التي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف "

وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول ،عد المرسل إليه مدينا بذلك إذا قبل استلام البضائع .¹ وفي بعض الأحيان الأجرة المتفق عليها قد تزيد وقد تنقص بسبب وقوع الحوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة.²

ثانيا : التزامات المرسل اليه

تتمثل التزامات المرسل اليه في التزام بالإحظار والالتزام بالوفاء بأجرة النقل وكذلك شرط التحكم بالإحالة .

أ : التزام بالإحظار

اول التزام يقع على عاتق المرسل اليه هو الإحظار، فيلتزم بتقديم تحفظات للناقل على الخسائر اللاحقة بالبضاعة

إذا وصلت البضاعة إلى الميناء و المرسل اليه يحدون تلف أو اضرار فإن تسليمها دون تحفظ يعني نهاية عقد نقل البحري و الالتزامات الناشئة عنه ، لكن قد يلحق بالبضاعة خسائر أو أضرار عند نقلها أو تفريغها إذ يجب على المرسل إليه بعد الانتهاء من معاينة وفحص البضاعة توجيه تحفظات بحالة

¹ فايز نعيم رضوان القانون البحري وفقا للقانون الاتحادي رقم 1981-26 أكاديمية شرطة دبي ، مطابع البان التجارية ، دبي . دون طبعة ، 2003 . ص 287.

² عديدة عمر ، مرجع سابق ص 28.

البضاعة إلى الناقل ، وتقديم وسيلة قانونية للمرسل إليه من حفظ حقوقه في مواجهة الناقل إذ ما أراد الرجوع بدعوى المسؤولية على المرسل اليه ¹.

وقد نص المشرع الجزائري على التزام المرسل إليه بالإخطار في مادة 790 من ق . ب . ج و يقابله فقرة 6 مادة 3 من معاهدة بروكسل 1924 .

مدة الإخطار

خلال عملية تسليم تعرض بضاعة على المرسل اليه أو ممثلة لتحقيق من البضاعة و يتعين عليه ان يثبت وجود ضرر أو فقدان وإذا ثبت ذلك يتعين عليه أن يقوم بالإخطار الناقل أو مثله وقت التسليم عن طريق تحفظات مكتوبة ودقيقة بموجب رسالة موصى عليهما، ويتمثل أثرها في أنها قرينة مسؤولية على عاتق الناقل دعوى مسؤولية الناقل البحري تتوقف على وقوع ضرر اثناء تواجد بضاعة بحيازته ويجب على صاحب حق في إستلام بضاعة أن يوجه الناقل في ميناء التفريغ إلى خطر مكتوب بهلاك أو تلف بضاعه إذا كانت قاهرة قبل أو أثناء تسليم وإذا كانت أضرار غير ظاهرة فتكون خلال مهلة ثلاثة أيام من . تاريخ التسليم حسب المادة 790 من ب و ف 6م3 من معاهدة بروكسل 1924 على خلاف معاهدة هامبورغ و قواعد روتردام حيث جعله يتجاوز يوم عمل واحد يلي يوم التسليم. وإذا كان تلف غير ظاهر يجوز تقديم اخطار خلال مدة 15 يوم متصلة لكن مباشرة بعد التسليم للبضاعة إلى المرسل اليه هذا بالنسبة لقواعد هامبورغ أم قواعد روتردام في حالة الضرر الظاهر وجوب اخطار قبل او بعد التسليم وفي حالة الضرر غير ظاهر جعلته في غضون 7 أيام².

آثار الاخطار.

¹ اسيل باقر حاسم، المركز القانوني للمرسل الله في عدد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، الأردن ، ط 2006، ص 141-142

² محمد عبد الفتاح ترك عقد النقل البحري دار النشر الإسكندرية ، د، ط، 2005 ص 572

اذ لم يتم الاخطار او لم تسوى شروط المادة 1/790 تقوم قرينة قانونية لمصلحة النقل على انه سلم البضاعة حسب سند الشحن هذا ما أكدته المادة 19 من اتفاقية هامبورغ على انه سلم البضاعة لكن هذه القرينة يجوز اتيان عكسها هذا بكافة الطرق لا انه واقعة مادية ويكون عادة بواسطة خير أو محضر معاينة أو بشهادة جمركية.¹

وعليه لا يريد سقوط دعوى المسؤولية أو عدم ثبوتها إذا لم تتم التحفظات في المهلة القانونية المحددة بل ينتج عنه قرينة بسيطة لمصلحة الناقل أنه لسلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن. غير أنه يمكن اثبات عكسها من قبل المرسل اليه بكافة الوسائل.

ثالثاً- التزام المرسل اليه بالوفاء بأجرة النقل.

الأجرة هي مقابل يلتزم يدفعه الشاحن للناقل مقابل التزامه بنقل البضائع بموجب عقد النقل ، والأصل الشاحن من يتولى ذلك في حين الشحن اذ قد يتفق الطرفان على استحقاق الاجرة كلهما أو بعضهما عند الوصول فيشترها صراحة في سند الشحن وفاء المرسل اليه بأجرة النقل في ميناء الوصول.²

وبالتالي يمكن ان يرتد عقد النقل البحري التزاما في ذمة المرسل إليه وهو الوفاء تاجرة بأجرة النقل في ميناء الوصول إذ لم يتم الوفاء ، يتم الشاحن في ميناء الشحن، ولقد نص عليه المشرع في مادة 791 ق.ب: يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة اذ كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن ان يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة شحن أخرى."

¹ وهيبى. الأسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان ، د. ط سنة 2005 ص 186
² عباس مصطفى المصري، المركز القانوني لمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة - الجديدة للنشر ، اسكندرية ، د.ط.س. 2002 ص 305

بالرغم من أن الوفاء بأجرة النقل هو التزام أساسي يقع على الشاحن إلا أنه لا يمنع من امكانية الوفاء بأجرة النقل في مكان الوصول اذا تم الاتفاق عليه، ففي هذه الحالة يعتبر المرسل إليه مدينًا بذلك إذا قبل شرط استلام البضائع. حسب مادة 797 من قانون النقل البحري.

أولاً: أثر الحوادث البحرية على الأجرة:

قد يطرأ حوادث أثناء عملية النقل البحري للبضائع فتؤثر على دين الاجرة فتؤدي إلى انقضائها أو إنقاصها أو بقائها.

هلاك البضاعة

تنص المادة 798 ب "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية وإذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد او من جراء عمل منسوب للشاحن وعليه اذا هلكت البضاعة بقوة القاهرة كالغرق أو الحريق وهذا ما أكدته نص المادة 801 / 1 ق.ب وحسب القواعد العامة.¹

وهنا نفرق بين الهلاك بسبب القوة القاهرة أو نتيجة إهمال الناقل.

كعقد التنقل البحري من العقود الملزمة للطرفين فان تنفيذ أي طرف بالتزامه يتأثر به الفرق الآخر ومنها فان اجرة النقل لا تستحق للناقل اذا هلكت البضاعة بسبب القوة القاهرة او إهمال الناقل في تنفي التزاماته وهو ما أكد عليه ق.ب في المادة 800

ومع ذلك فان لهذه القاعدة استثناءات أهمها:

تستحق اجرة النقل عن البضاعة التي يقرر الربان إلقاءها في البحر لإنقاذ السفينة وذلك مع مراعاة أحكام المساهمة في الخسائر المشتركة م 801 ق.ت.ج.

¹ أسيل باقر جاسم المرجع السابق ص 230

تستحق الأجرة على البضاعة التي اضطر الريان لبيعها للحصول على المؤنة أو إصلاح العطل وذلك للحصول الشاحن على قيمة البضائع بسعرها في ميناء التفريغ.

استحقاق الأجرة اذا كانت الحوادث:

ويقصد به ذلك الشرط الذي يتم ادراجه في سندات الشحن وتكون بمقتضاه استحقاق الناقل لاجرة النقل من بدأ تنفيذ عقد التنقل البحري وايا كان مصير البضاعة المنقولة حيث لا تتأثر أجرة النقل بالحوادث التي تحصل للبضاعة المنقولة حيث لا تتأثر اجرة النقل بالحوادث التي تحصل للبضاعة من هلاك كلي أو جزئي وهذا الشرط صحيح ولا يعفي الناقل من المسؤولية ولا يحفظها لأن العقد البحري يتكون من حادثتين قانونيتين هما النقل و التأمين على الأجرة لدى الشاحن نظير خفض مقدار¹

وهذا الشرط الأسيري إذا كان خطأ من الناقل نفسه لأن خطأ الناقل يميز للشاحنة فسخ عقد وبالتالي يسقط العقد كله ويطلب بتعويض فإذا بقى الالتزام يدفع الاجرة بعد الاثراء بلا سبب.

ثانيا :ضمان الوفاء بالأجرة:

الحق في الحبس.

يشتمل حق في حبس البضاعة من أول الطرق القانونية التي يقوم بها الناقل لاستيفاء الاجرة من المرسل اليه في حالة امتناع عن اداءها ويعرف بانه: حق الدائن من الذي يكون مدين لمدينه في نفس الوقت لتسليم شيء معيت بالاتساع عن تسليم ذلك الشيء حتى يندد المدين التزامه الذي يترتب في ذمته بمناسبة التزام لدائن وارتباطه². وهذا استنادا لنص المادة 200 من ق.م. أما اذا لم يحضر لتسليم بضاعة أو حضر و امتنع عن تسليمها ولذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع على نفقة المرسل اليه ويقوم فوراً باعلام الشاحن بذلك والمرسل اليه اذا كان معروفا.

¹ كمال حمدي القانون البحري المنشأة والمعارف الإسكندرية د-طس-1997 ص520

² أسيل باقر جاسم المرجع السابق ص 239

حق الامتياز.

يعرف بأنه : " اولوية في استفاء الدين مع مراعاة لصفة ذلك الدين أو هو حق عيني تبقي حتى يخول الدائن سلطة مباشرة على شيء معين بحيث يتمكن من استفاء دينه من ثمن ذلك الشيء أي في تسديد مقدما على الدائن العادي ليبين له في المرتبة¹ للنقل خط الامتياز على البضاعة فهما لديون الاجرة المحمولة ناتجة عن عدم النقل البحري و مصاريف التفريغ وكذلك تعويض جراء التأخير في استلام البضاعة من المرسل اليه.

إلا ان هذا الامتياز يقع في المرتبة الرابعة بصيغة المصاريف القضائية ومصاريف الاسعاف و النقل البحري والمبالغ المستحقة من الخسائر البحرية المشتركة كما انه يبطل الحقائق اذ لم يرفع المطالبة به في غضون خمسة عشر يوما من التفريغ وقيل ان تقديم البضائع المنزلة في يوم الغير شرعا

ج: التزام المرسل اليه بشرط التحكم بالإحالة.

يعرف بانه اتفاق على التحكم غير مدرج في العقد الذي يترجم اتفاق الاطراف و الموقع عادة حيث قيامهم ولكنه يوجد في وثائق أخرى مستقلة عن هذا العقد مشاركة الايجار وتحيل اليها ارادة الاطراف صراحة أو ضمنا على النحو الذي يؤدي إلى ادماج هذه الوثائق في العقد ذاته.²

وتتجلى فكرة الدمج أو الاحالة فب مجال عقود النقل البحري حيث غالبا ما يرد في عقد النقل البحري لبضائع ما يفيد سريان كافة شروط عقد مشاركة السفينة على عقد النقل البحري للبضائع في عقد المشاركة داخل بنود سند الشحن أو ذلك من حيث اختلافات العقد بالنظر إلى اطرافه اذ ليس هناك علاقة تربط حامل سند الشحن بمالك السفينة.

المطلب الثاني: النزاعات الناشئة عن العقد

¹ أسيل باقر جاسم المرجع السابق ص 244

² بلباقي بومدين شرط التحكم في باحالة ومدى نفاد في مواجهة المرسل اليه في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية " مجلة الجزائر لقانون البحري والتنقل العدد الثالث 2015 ص 99- 100

إن الإخلال بالتزامات العقد ينشأ عنها نزاعات بسبب تعرض البضائع إلى مخاطر عديدة أثناء نقلها وشحنها، وأهمها هلاك البضاعة وتلفها وتأخر تسليمها، وهذا ما سنعالجه في هذا المطلب من خلال هلاك البضاعة كفرع أول وتلف البضاعة فرع الثاني وتأخر التسليم فرع الثالث.

الفرع الأول: هلاك البضاعة

هلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً¹، فيقصد بالهلاك الكلي هو زوال مادة الشيء أي عدم قدرة الناقل على تسليم أي شيء للمرسل إليه رغم شحن هذه البضاعة و يكون إما بسبب إحتراقها أو سرقتها أو استلامها لشخص آخر² أما الهلاك الجزئي فيقصد به نقص في وزنها أو عدد الطرود المذكورة في وثيقة الشحن.

في هذه الحالة مسؤولية الناقل تتمتع ببعض التخفيف في حالة نقل البضائع الصلبة و الحبوب و السوائل لأنها عرضة لتلف بسبب الرطوبة و الضغط أثناء الشحن والتفريغ وهو ما يسمى بعجز الطريق³.

أما إذا كانت البضائع في طرود فالناقل لا يتمتع بالتخفيف لأن الطرود تحافظ على البضاعة.

الهلاك يمكن أن يكون مادياً كالحرق والغرق أو يكون حكماً كالسرقة ، و إما أن يكون قانونياً كالتالي لشخص آخر يتمسك في مواجهة المرسل إليه بقاعدة الحيازة في منقول سند الملكية.

ويثبت فقدان البضاعة بثبات التسليم للناقل أو عدم تسليمها للمرسل إليه وعلى طالب التعويض أن يقدم سند الشحن لإثبات التسليم ، أما في حالة نقص البضاعة أو هلاكها فيثبت بتسجيل إخطارات من المرسل إليه.

الفرع الثاني: تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث كمية لكن تكون تالفة كتحطم الأجهزة⁴ . ومن أجل توضيحها سنميز بين الهلاك الجزئي و التلف ، فالنسيا للهلل الجزئي لا يوجد تسليم لهذا الجزء للمرسل إليه، أما التلف

¹ محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990

دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ ، طبعة الثانية ، منشأة المعارف ، إسكندرية ، 1995 ، ص 32

² لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري ، د ط ، دار ثقافة لنشر و التوزيع عمان ، س 2001، ص 84 ،

³ عجز طريق هو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء النقل ينشأ عن طبيعة البضاعة

⁴ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 42

هناك تسليم للبضائع لكن فيها عيب ، إذن نستنتج أن الفرق بينهما يتبين في واقعة التسليم.¹ وهكذا يتم تحديد وجود التلف مقارنة مع ما هو موجود في سند الشحن بعد تمام الرحلة ونفرض بين حالتين:²

- 1- سند الشحن يتضمن تحفظات : معناه أن الناقل استلم البضاعة بالحالة المثبتة في سند الشحن ، وعلى صاحب الحق إثبات المقدار المشحون.
- 2- سند الشحن نظيف : يفترض أن الناقل استلم بضاعة سليمة فيسأل عن أي تلف ولا يمكن إثبات عكس ما ورد في سند الشحن إتجاه غير حسن نية حامل سند شرعي.

الفرع الثالث: التأخر في التسليم

التأخر في التسليم ميعاد التسليم البضائع له أهمية بالغة حيث إذا تأخر الناقل في تسليم البضاعة قد يعرضها للتلف أو لمخاطر تقلبات الأسعار أو عدم تحقيق الربح عند إبرام الصفقات حيث أن الإشكال لا يثار عندما يوجد اتفاق بين الناقل والشاحن على ميعاد محدد للتسليم بل يثار عندما لا يوجد اتفاق بين الطرفين ففي هذه الحالة الميعاد هو الذي يسلم فيه الناقل العادي للبضاعة في نفس الظروف وللقاضي السلطة التقديرية في تحديد ميعاد التأخير ونلاحظ أن اتفاقيات بروكسل لم تسير إلى هذه النقطة عكس قواعد هامبورغ في مادة 5 فقرة 2 حيث يتم احتساب التأخير بداية من تاريخ المحدد في سند الشحن وفي حالة عدم تحديده نأخذ بعين الاعتبار الناقل العادي للبضاعة وأما المشرع نجده أخذ بهذه القاعدة ونص عليها في مادة 805 قانون بحري جزائري لكن باستعمال مصالح الناقل بدلا من الناقل العادي ويفهم من نص المادة أن المشرع الجزائري قد أخضع التأخير في تسليم البضاعة المنقولة بحرا للمرسل إليه لقواعد قانون بحري مع إمكانية تسليم البضاعة في حالة إما في الوقت متفق عليه أو الوقت المعقول أو المناسب

¹ لطيف جبر كومانى ، المرجع السابق، ص 99

² بوعلام خليل ، " تأخر في التسليم البضاعة منقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية ، مجلة المحكمة العليا ، عدد الثاني ، ص 2004

خلاصة الفصل الأول

نستخلص في الأخير من خلال دراستنا للفصل الأول أنه يمكن القول بأن [عقد النقل البحري] من العقود الرضائية، التي تتم بموافقة إرادة الناقل والشاحن. إلا أن الواقع العملي يفرض تدخل شخص ثالث، ألا وهو المرسل إليه، ويكون طرفاً في العقد وتترتب عليه التزامات ويكتسب حقوقاً بخلاف العقود الأخرى، لا يشترط لانعقاده أي شكل أو إجراء أو شروط خاصة، فهو يخضع للقواعد العامة من حيث الأركان: الرضاء، والمحل، والسبب. إلا أنه يضاف إليه ركن آخر وهو أجرة النقل، ويختلف عن العقود الأخرى من حيث الإثبات. إذ لا يثبت بالكتابة فقط، فهو يثبت بسند الشحن الذي يعتبر وسيلة قانونية ووثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية، ويلعب دوراً جوهرياً في إثباته لأنه تدون عليه البيانات المتعلقة سواء بالعقد أو البضاعة، ويجوز تداوله كونه سنداً تجاري. كما يمكن إثباته بوثائق ووسائل مختلفة..

وفي الأخير نقول أنه إذا كان العقد صحيحاً مستوفياً لكافة الأحكام والأركان ، فإنه ينتج آثار، تنشأ إلتزامات على أطرافه وتكسبهم حقوقاً.

الفصل الثاني

وسائل فض النزاعة الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري

الفصل الثاني: وسائل فض المنازعة الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري

فصل الثاني يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة أي إيصال بضاعة في وقت محدد وبنفس الحالة التي سلمت إليه دون تلفها أو هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير في وصولها وعليه إذا أصابها هلاك أو تلف أو ضرر نتيجة تأخير يرفع كل من لحقته خسارة دعوى وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وكذا القانون البحري.¹

ومنه قسمنا هذا الفصل إلى دعوى قضائية في البحث الأول ومحكمة التحكيم في البحث الثاني

المبحث الأول الدعوى القضائية

حتى يستوفي المتضرر حقه من الناقل عن خسارة البضاعة يرفع دعوى قضائية طبقاً للإجراءات المدنية والإدارية² التي أحالنا إليها القانون البحري بموجب عريضة افتتاحية موجهة للجهة المختصة إقليمياً وفي الآجال القانونية وهذا ما سنتطرق له من خلال أطراف الدعوى والجهة القضائية في المطلب الأول وآجال تقادمها في المطلب الثاني

المطلب الأول أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والجهة القضائية المختصة

تخضع دعوى لمسؤولية الناقل إلى القانون بتلف البضاعة فتقوم المسؤولية فترفع دعوى على مسبب الضرر بموجب عريضة افتتاحية حسب مادة 14 ق إ م إدارية وذلك أمام الجهة المختصة لهذا سوف ندرس في فرعين نتطرق في الفرع الأول إلى أطراف الدعوى أما في الفرع الثاني تقوم الجهة القضائية المختصة في النظر في المنازعات مسؤولية الناقل.

الفرع الأول أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

¹ بوختالة بشير وصبيودة وسام بهاء الدين، المرجع السابق، ص 43

² قانون رقم 09-08 قانون الآراءات المدنية والإدارية معدل ومتمم

للدعوى القضائية طرفان المدعى والمدعى عليه "سنعرض فيما يلي أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

أولا المدعى : هو صاحب حق في رفع الدعوى البحرية قد يكون الشاحن أو المرسل إليه

أ الشاحن : لم يعرف التقنين البحري ولا اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لكن جاء في المادة 01 من اتفاقية هامبورغ ما يلي يراد مصطلح شاحن كل أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل البضائع بحرا مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد نقل بحري¹

إذا هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع ناقل في ميناء شحن لنقل بضاعة عن طريق البحر وبالتالي هو صاحب حق أصيل في الرجوع له في حالة حصول خسائر للبضاعة أثناء وجودها تحت ذمة الناقل

يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي سوف يستلم بضاعة أو شخص آخر مرسل إليه ما دام يحوز على سند الشخص

ومن أهم القضايا المشهورة في هذا الشأن قضية سفينة مركانديا في قرار محكمة نقص صادر بتاريخ 22 ديسمبر 1989²

مرسل إليه : يعرف بأنه الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناء على اتفاهه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري إلا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن

¹ اعراب كميلية تنفيذ عقد نقل البحري في قانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكورة ماجستير في القانون تخصص نشاطات بحرية وساحلية كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو 2016-2017 ص 170-171

² بوعلام الخليل اجراءات تقاضي في منازعات في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية مجلة اكااديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة شلف عدد صفر الجزائر 2008 ص 57

يعني أن أطراف عقدهما الشاحن والناقل لكن الواقع العملي يفرض طرف ثالث هو المرسل الذي يساهم في العقد رغم أنه من الغير وهو المستفيد من هذا العقد

كونه يرتبط مع الناقل برابطة عقدية وتنشأ إذا ما تمسك المرسل إليه بسند الشحن دون أن يكون طرفاً منشأ له، ولكي يثبت صفته كمرسل إليه يجب عليه إعمال بالمادة 719 ق. ب. ج. بأن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سند لحيازة البضاعة واستلامها. واشترط القانون وثيقة أخرى المادة 787 ق ي ج يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في الاتفاقية الاطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك يتوجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن .

غالبا ما يكتب المرسل إليه عقد تأمين للأضرار التي قد تصيب البضاعة لكي يحمي نفسه. إذن فأغلب القضايا المطروحة تكون شركة التأمين بجانب المرسل إليه وهذا ما يعرف بدعوى الحلول طبقاً للمادة 744 ق. ب. ج.¹

ج- الغير: وفقا لأحكام مسؤولية الناقل أجاز القانون للمتضرر من هلاك وتلف البضاعة أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري دون وجود علاقة تعاقدية بينه وبين الناقل البحري على خلاف الشاحن والمرسل إليه الذي يشترط عقده .

يمكن للغير الرجوع على الناقل البحري بدعوى الرجوع بدلا من المرسل إليه. كما يجوز للمؤمن رجوع إليه بموجب دعوى دعوى الحلول م744 ق. ب. و م119 ق. تأمين². وهذا ما جاء في قرار المحكمة

¹ بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين اشكالية تحديد صفة تقاضي وتنوع جهات قضائية، المحلية الجزائرية القانون البحري والنقل كلية حقوق و العلوم السياسية، جامعة ابي بكر بالقياد تلمسان ، العدد سادس ، الجزائر ، 217

² أمر رقم 95-07 مؤرخ في يناير سنة 1995 متعلق بتأمينات المعدل والمتعدي يقانون مؤرخ في 20 فبراير 2006 ، جريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 13 ، 1995 و عدد 15-2006

العليا أنه يمكن لشركة التأمين أن تحل محل مؤمن تحت طائلة عدم قبول دعواه في آجال محددة حسب طبيعة وموضوع الدعوى¹.

ثانياً: المدعى عليه: يمكن للمتضرر الرجوع على الناقل البحري الذي أبرم عقد نقل وهو ما يسمى بالناقل المتعاقد أو الرجوع على من أنجز نقل بحري وهو الناقل الفعلي وقد يرجع على التابعين . يعد الناقل مسؤولاً عن خسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة².

أ- الناقل المتعاقد: هو الناقل أو الذي أبرم عقدا للنقل البحري مع الشاحن و أشار إليه القانون البحري الجزائري في المادة 764 فوصفه بالناقل الذي يضع وثيقة الشحن المباشر أما الناقل الفعلي فيعبر عنه بالناقلين المتعاقدين أو المتعديين.

فيعتبر الناقل المتعاقد ذو صفة لمواجهة المدعي ومطالبته بالتعويض عند الضرر خلال المسافة التي تصل فيها البضاعة إلى المرسل اليه أو ممثله القانوني وهذا ما عبرت عنه المادة 765 التي نصت على "الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها وثيقة حتى يسلم البضاعة إلى المرسل اليه أو ممثله القانوني"³.

بمعنى مدعي يعرض عن أضرار التي تصيب البضاعة على ان يرجع على الناقل الذي تعاقد معه ولا يعنيه اذا قام هو بالنقل أم ناقل اخر سواء في جزء أو كل المسافة فالناقل المتعاقد مسؤول عن تنفيذ كل اتفاق وتتحقق مسؤوليته عند تلف البضاعة فهو يعتبر وكيل بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى ناقل آخر.

¹ بن دوش سيد احمد دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في تشريع جزائري، المحلية الغرانية للقانون بحري والنقل، كلية حقوق والعلوم سياسي جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، عدد سابع ، جزائر 2018

² مادة 202 من القانون البحري الجزائري

³ بوعلام خليل المرجع السابق ص 59-60

ب- الناقل الفعلي: لا يربطه عقد مع الشاحن وإنما تربطه علاقة عقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن فيعهد عليه بتنفيذ عملية عقد نقل البضاعة كلها أو جزء منها، ويمكن للشاحن رجوع على ناقل فعلي للبضاعة اذا تلفت أو تأخرت في تسليمها له على اساس المسؤولية التقديرية.¹

كما يمكن للشاحن الرجوع على الناقل الفعلي والمتعاقد في آ، واحد بالتفويض وهو متضامنين في تسديد مبلغ التعويض 2765.²

وعلى الناقل المتعاقد رجوع على الناقل الفعلي لقيمة تعويضية الذي سدده الشاحن بموجب دعوى الرجوع

ج- تابعوا النقل البحري:

هم الذين لا ترتبط علاقتهم تعاقدية مع الشاحن والتابعين لنقل البحري وكثيرا ما يرجع الضرر الذي لحق بالبضاعة إلى احدى اتباع الناقل ويكون مسؤولا خلال الفترة التي تكون تحت عهده و خلال القيام بمهام ومن ثم ترفع دعوى ضد الناقل أو المقاول حسب المادة 75 ق.ب.ج حيث سمحت للمرسل اليه متابعة احدى الناقلين أو المقاولين ليدفع له تعويض هذه الاضرار نيابة عن باقي الناقلين كعلى ان يرجع هذا الناقل فيما بعد على باقيين الناقلين بموجب وثيقة الشحن لتحصيل ما دفعه باستثناء الناقل الذي يثبت الضرر الذي يلحق بالبضاعة من خلال فترة نقلها لها ومع ذلك يصعب اثباتها أو أي جزء هلك في البضاعة.³

¹ بوختالة بشير المرجع السابق ص 47

² بوختالة بشير المرجع نفسه ص 147

³ حمدان عبد الباسط لونيس حمزة مسؤولية الناقل البحري مذكرة ماستر في الحقوق تخصص قانون اعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم حقوق جامعة محمد البشير الايراهيمي برج بوعرييج 2021-2022 ص 45

الفرع الثاني: الاختصاص المحلي

ستحدث في هذا الفرع إلى تحديد اختصاص محلي وفقا للتشريع لبحري الجزائري والقواعد العامة أولا ثم إلى تحديد اختصاص المحلي وفقا لقانون التجارة البحرية .

أولا: تحديد اختصاص وفقا لتشريع البحري و القواعد العامة.

أ- موقف مشروع من تحديد محكمة المختصة في فض النزاع: طبقا لقانون النقل البحري بنص المادة 745 ترفع دعوى امام الجهة القضائية المختصة اقليميا بحسب القانون العام وكذلك بالرجوع إلى نص الفرنسي في الفقرة الثانية جاء ب:

« Elles peuvent, ont outre être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du porte de déchargement si celui-ci est sur le territoire national ».

يتضح من خلال هه المادة أنه منح للأطراف امكانية رفع دعواهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو التفريغ شريطة ان يكون هذا الميناء واقعا على التراب الوطني إضافة إلى الهة المختصة التي جاءت بها القواعد العامة.

ومع اختلاف النصين العربي و الفرنسي نجد مشكلة تحديد أيهما أولى بالتطبيق كون النص العربي هو النص الرسمي أي أن المحكمة العليا في إحدى قراراتها حكمة بتطبيق الفقرة الثانية من نص الفرنسي في قضية بين شركة التامين للنقل و الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري حيث قضى مجلس القضاء تلمسان بعدم الاختصاص المحلي لمحكمة الغزوات بأنها ليست مقر المدعي عليه (للشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري التي مقرها بالعاصمة) فنقضت المحكمة العليا القرار واعتبرت انه يجوز رفع الدعوى امام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه، و أمام المحكمة التي يوجد فيها من التفريغ وفقا للفقرة الثانية وبالتالي تختص محكمة الغزوات بالفصل في الدعوى.

كما أنه يجوز لوكيل الناقل رفع الدعوى أمام محكمة موطنه حسب المادة 613 ق.ب.ج وإذا كانت بعض الأنظمة تمنع ذلك إلا إذا كان هناك نص صريح بذلك

ب- تحديد الاختصاص الاقليمي للفصل في نزاع حسب القواعد العامة

جاء في المواد من 37 إلى 40 ق.إ.م التي سنحاول من خلالها تحديد المحكمة المختصة

1- المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه

يؤول الاختصاص الاقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه وإن لم يكن له موطن معروف فيعود اختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له ، كما يؤول إلى الموطن المختار وفقا للأحكام ق.م من مواد 36 إلى 39¹ ويعرف بأنه المكان الذي يباشر فيه الشخص أعماله كما أنه قد يتعدد موطن المدعي عليه حيث يؤول اختصاص المحلي إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم طبقا للمادة 38 ق.إ.م.إ.

2- الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة

جاء في نص المادة 39 فقرة 4 في المواد التجارية غير إفلاس والتسوية القضائية ترفع دعوى أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصه.

الوعد أو تسليم البضاعة وبما أن عدد النقل البحري من العقود التجارية فتطبق عليه هذه الفقرة في مدى حق في اختيار في مقتضيات مادة وه فقرة 4 او 37 .

3- موطن المرسل أو المرسل إليه :

استناداً إلى المادة 39 فقرة 05 لتحديد اختصاص في النزاعات عند المراسلات والأشياء الموصي بها والارسال ذي القيمة المصرح بهاء طرود البريد لتمكن المدعي من رفع دعواه امام محكمة موطن المرسل أو المرسل إليه : لذا فإن عقد النقل البحري للبضائع هو وسيلة إيصال هذه الارساليات فتطبق عليه أحكام هذه الفقرة ، وبما أن الاختصاص الاقليمي ليس من النظام العام فإنه يجوز للأطراف الاتفاق على خلاف ذلك باستثناء حصر النصوص في المادة 40 ق.إ.م.إ يتعلق على الخصوص طابق للمادة

¹ امر رقم 75/58 المؤرخ في 1975/09/02 المتعلق بالقانون المدني المعدل والمتمم لجريدة الرسمية عدد 78 صادرة بتاريخ 1975/09/30

47 تمسك به قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول على أن يجوز للخصوم حضور باختيارهم أمام جهة القضائية حتى ولولم تكن مختصة إقليميا . يقض النظر عن مكان إبرام عقد النقل البحري أو تنفيذه فإن الجهة القضائية الجزائرية تختص بالفصل في جميع الدعاوى الالتزام التعاقدية متى كان أحد أطراف ما جزائريا¹ .

ثانيا : تحديد الاختصاص وفقا لقانون التجارة البحرية .

تنص المادة 245 من قانون التجارة البحرية على أنه : ترفع الدعاوى ناشئة عن عقد النقل بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لقانون المرافعات المدنية و التجارية ويجوز أيضا حسب تيار المدعي أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي قع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ او ميناء الذي حجز . فيه على السفينة ويقع بباطن كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعي الحق في اختيار أو تقييد.

بمعنى أن الدعاوى الناشئة عن عدد النقل الدوري للبضائع تقام وفقا للمادة 49 من قانون المرافعات المدنية والتجارية امام محكمة التي تقع في دائرتها موطن الحد عن عليه .وبما أن نزاع يتعلق بأمور تجارية فيجب إعمال المادة 55 من قانون المرافعات المدنية والتجارية التي اعطت حرية للمدعي حرية اختيار محكمة موطن مدعي عليه التي تقع في دائرتها موطن المدعي عليه اتفاق كله او بعضه او محكمة تنفيذية اتفاق في دائرتها.²

المطلب الثاني: إجراءات و آجال رفع الدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع ألزمة جلى القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعي أحكام خاصة تتعلق برفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث تبين هذه الاجراءات لقبول دعوى المسؤولية في ضرورة اخطار الناقل البحري وكذلك احترام

¹ بور طال أمينة، الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للرضاء القانون والعلوم السياسية، عليه حقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بالقايد تلمسان، الجرائر عدد الرابع، سنة 2014 من 666 إلى 670

² سعيد سعيد ، عقد النقل البحري للبضائع المذكرة ماستر في حقوق ، تخصصات. قانون الاعمال عملية حقوق و العلوم السياسية ، قسم حقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم الجزائر

آجال رفع دعوى وهذا ما ستعالجه في الفرع الاول مزايا الاخطار والفرع على الثاني تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري .

الفرع الاول :الإخطار

نصت المادة 790 من قانون البحري الجزائري على انه : اذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحصيل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتعد ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسميا تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس¹. وإذا لم تكن خسائر و أضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال 3 أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها وهذا ما نص عليه كذلك المشرع اللبناني في المادة 15 بقوله : إذا هلك البضاعة أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حد، والا فيفترض أنه تسلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن اما اذا كان في الأمر هلاك أو ضرر غير ظاهرين فيكون ابلاغ هذه التحفظات قانونيا إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم . ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة ويحق للناقل ان يطلب كشف وجاهايا عن البضائع لدى تسلمها،

ويتبين أن قيمة الاخطار مقتصرة على عبأ الاثبات حتى اذا اهمل المرسل إليه تقديم الاخطار في الوقت المحدد تكون مقبولة إلى أن عدم الاخطار يعتبر قرينة على وصول البضاعة سليمة ، إذن عبئ الاثبات يقع على المرسل إليه.

اذن من مصلحة المرسل اليه إرسال الاخطار في الوقت المحدد وتكون كتابية كما أنه لمن يشترط شكلا للكناية لذلك يمكن كتابتها على ايصال الاستلام الذي اخذ الناقل ويجب ان يكون الاخطار مسيب ومحدد نوع الضرر لكي يؤدي الاخطار وظيفته

¹ المادة 790 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم

إذا كان تلف ظاهراً وهلاك جزئي يقدم الإفطار في وقت تسليم بضاعة إلى مرسل إليه. أما إذا كان تلف غير ظاهر و هلاك جزئي يقدمه خلال ثلاثة ايام من تسليم البضاعة ولا تدخل أيام عطل في حساب المهلة القصيرة.¹

كما قد نصت على هذه المهلة معاهدة بروكسل لسنة 1924 في المادة 03 فقرة 06 البند 02 ويقصد بتسليم البضاعة كميعة قانوني تقديم إخطار التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه حتى يتمكن منا فحصها وتحقق من ملاكها وعليه يبدأ تاريخ إحساب من التسليم الفعلي وليس من تاريخ استلام إذن التسليم²

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري و أساسها القانوني

إن مسألة تقادم دعوى عقد النقل البحري تحظى باهتمام كبير من قبل القضاء في المحاكم العليا، ويتضح ذلك من كثرة القرارات المتعلقة بها، مما يعكس أهميتها في حماية الحقوق . سنتناول في هذا الفرع أولاً الأساس القانوني للتقادم، وثانياً بدأ سريان التقادم .

أولاً: الأساس القانوني للتقادم في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري:

أ- في الاتفاقية الدولية : نصت الاتفاقيات الدولية على فترة تقادم قصيرة تشمل جميع دعاوى عقد النقل البحري للبضائع .

1- اتفاقية بروكسل: تنص المادة 3 فقرة 6 من الاتفاقية على سقوط مسؤولية الناقل والسفينة عن هلاك أو تلف البضاعة إذا لم يتم رفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . تم التوقيع على بروتوكول تعديل للاتفاقية في عام 1968، إلا أن الجزائر لم تصادقت عليه . نص التعديل على إمكانية تحديد مدة تقادم تزيد عن سنة في المادة 01،

¹ علي البارودي المرجع السابق ص 287-288

² قرارية قويدر، الاخطار بالاضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة على. الجزائرية للقانون البحري (والبحري) والنقل، كلية حقوق و العلوم السياسية، جامعة ابي بلقايد تلمسان العدد 07 2018 ص 280-281

مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة 6 المكرر . ولايسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . ومع ذلك، يجوز تمديد المدة المحددة بموافقة الأطراف عند نشوء سبب لذلك .

- 2- اتفاقية هامبورغ 1978: تنص المادة 20 فقرة 1 على سقوط أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية بالتقادم إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .¹ وبالتالي، فإن اتفاقية هامبورغ قدرت فترة تقادم لجميع دعاوى عقد النقل البحري، سواء كانت تحكيمية أو قضائية، ما لم تبدأ الإجراءات خلال مدة سنتين . ويرجع ذلك لسببين: الأول هو توحيد مدد التقادم في النقل، سواء كان بحرياً أو أنواع نقل أخرى متساوية المدة. لتحقيق مصلحة الشاحن لكي يحصل على حقه بسهولة لأن مدة سنة المقررة في معاهدة بروكسل مدة قصيرة .
- 3- اتفاقية روتردام لسنة 2008 م 62 فقرة 1: يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناتجة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها ستان .

ب- القانون البحري: نص المشرع عن التقادم في عقد نقل البحري للبضائع في مواد: 742

743 744 ق ب والتي نصت على ما يلي :

- المادة 742 - مع التحفظات الواردة في المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه
- المادة 743 - تتقادم كل الدعاوى 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 بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى .

¹ ايمان فتحي حسن الجميل تقادم دعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني للاتفاقية الدولية دراسة المقارنة دار الجامع الجديد للنشر الاسكندرية مصر د.ط 2009 ص 133-134

● المادة 744 يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى¹. ومنه تنقسم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع إلى :

- دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر خلال سنة من تاريخ التسليم .
- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه من المبلغ الذي سدده للمؤمن له حتى بعد مرور سنة من دعوى المرسل إليه على أن يكون خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي سدد فيه المؤمن مبلغ التعويض .

المادة 742 ق.ب تخص جميع دعاوى عقد النقل البحري باستثناء : دعوى المسؤولية الناقل بسبب فقدان أو أضرار حاصلة على البضاعة، و دعوى الرجوع .
بمعنى الدعاوى التي تتقدم في مادة 742 هي :

- دعوى الناقل ضد الشحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل م 797 ق.ب
- دعوى مسؤولية الشاحن عن أضرار التي تلحق بالبضاعة أو السفينة جراء خطأه أو خطأ تابعيه م 779 ق.ب

● دعوى رجوع الناقل على الناقلين آخرين بموجب وثيقة الشحن بعد أن دفع تعويض لصاحب البضاعة نظراً للمسؤولية التضامنية م 766 . وبالتالي فكل الدعاوى عقد النقل البحري تتقدم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب فيه التسليم² .

●

¹ المواد من 742 - 744 قانون البحري الجزائري.

² حوادة حياة: "التقادم فيما دعاوى عقد النقل البحري" مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية تصدر عن مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، الجزائر، 2015، ص 145-

• ثانيا: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتقادم كل دعاوى ضد الناقل بسبب الأضرار الحاصلة للبضاعة أو الفقدان بمرور عام واحد وهو استثناء للمبدأ المقرر في المادة 742 ق. ب. والتي تقضي بتقادم دعاوى عقد النقل البحري للبضائع بمرور سنتين من يوم التسليم أو اليوم الذي كان يجب فيه التسليم، وقد نص المشرع في نقل البضائع تقادما قصير لتشجيع في إنهاء المنازعات لحماية الناقل من المطالبات المتأخرة لتسليم البضاعة وكذلك خوفاً من ضياع أدلة الإثبات وحماية طرف الضعيف في العقد في قانون المدني¹ ينص على أنه لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي حددها القانون فإذا اتفقوا عليها تكون ملزمة للأطراف العقد ولا يجوز تعديلها أو انقاص فيها لأنها من النظام العام، ومن يقع باطل كل اتفاق يقضي بإنقاص مدة التقادم .

على أنه يمكن تمديد المدة إذا اتفق الأطراف على ذلك حسب المادة 743 الفقرة 02 ق. ب يقولها : "بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى" إذن تمديد مدة التقادم يكون فقط استثناءً في دعوى مسؤولية الناقل البحري . بالرغم من أن مدة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك فلا يجوز للقاضي أن يدفع بالتقادم من تلقاء نفسه بل يطلب من المدعى عليه أو صاحب مصلحة، والدفع بالتقادم دفع موضوعي يجوز التمسك به في أي مرحلة كانت عليها الدعوى حتى ولو في آخر المجلس.²

وكذلك أجازت اتفاقية هامبورغ إطالة مدة التقادم في أي وقت بشرط أن يقع إعلان كتابي يجوز تكرار إطالة المدة جملة مرات بنفس كيفية مادة 20 فقرة 6 وهذا نص عام في تقادم الدعاوى القضائية والتحكيم على عكس اتفاقية بروكسل (إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة) يقصد إجراءات التقاضي فقط اقتصر على التقاضي ولم تتوسع إلى التحكيم³. بداية حساب مدة التقادم عند

¹ . المادة 322 قانون المدني الجزائري المعدل والمتمم
² سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية عقد الناقل البحري، مذكرة ماستير تخصص قانون أعمال، قسم حقوق، كلية حقوق وعلوم سياسية، جامعة تلمسان، 2016، ص 67
³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 164. المادة 322 قانون المدني الجزائري.

المشروع الجزائري حسب المادة 371 ق. ب يبدأ من يوم تسليم البضاعة أو يوم الذي كان يجب أن تسلم فيه .

بالتالي يجب أن نفرق في حالة وقع التسليم وفي حالة عدم وقوعه :

أ- في حالة حصول تسليم البضاعة :إذا حصل تسليم في حينه تحسب المدة من تاريخ ذلك التسليم، وإذا استغرق التسليم عدة أيام يحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها تحت تصرف المرسل إليه

فالتسليم يشكل عنصر هام في عقد نقل البحري لذلك عرفه المشروع الجزائري في مادة 739 ق. ب و المقصود بالتسليم هو التسليم المادي أو الفعلي للبضائع، حيث تنتقل حيازة البضائع إلى صاحب حق لتخصص له و يتحقق منها . احتساب بداية أجل التقادم في دعاوى عقد النقل البحري لا يطرح إشكال لأن المشروع حسم الأمر في نصت المادة 742 ق. ب إلا أن الإشكال يقع بالنسبة لدعوى مسؤولية الناقل البحري بأن المادة 743 ق. ب لم تنص على بداية احتساب أجل التقادم .

وبالرجوع إلى الغرفة التجارية البحرية للمحكمة العليا في قرارها بتاريخ 09/07/1996 ملف رقم 143090 نجد أنها أكدت أن حساب الأجل يكون من تاريخ التسليم النهائي .

غير أننا نجد تناقض في قرارات المحكمة العليا فمن جهة تؤكد أن احتساب مدة التقادم من يوم تسليم الفعلي للبضائع وليس من يوم التفريغ وهو ما جاء في القرار المشار إليه.

في حين جاء في قرار آخر للمحكمة العليا بتاريخ 28/10/1999 ملف رقم 239444 والذي جاء فيه أن مدة سنة يبدأ اعتبارا من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في عقد الشحن والتفريغ التي تقوم بها المؤسسة المينائية وليس من يوم تسليم البضاعة . والملاحظ بأن المحكمة العليا ليس لها موقف موحد فمرة ترجع احتساب المدة من يوم التسليم الفعلي ومرة أخرى من يوم التفريغ¹ .

ب- حالة عدم حصول تسليم للبضائع .

¹ حوابة ادة حياة، المرجع السابق ص 148 - 149.

تحسب مدة التقادم من التاريخ المتفق عليه أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم، وإذا كان الميعاد غير موثق، فيكون الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة ومن ثم فإن الناقل مطالب بإثبات هذا الميعاد لكي يحتج به كبداية للاحتساب وفي حالة عدم حصول على تسليم نجد أنفسنا أمام فرضين هما:

الفرض الأول: حالة عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة، ويختلف الأمر إذا ما كان المرسل إليه يعلم بتاريخ وصول السفينة من عدمه، فإذا كان تاريخ وصول السفينة في وثيقة الشحن معلوم على وجه اليقين للمرسل إليه فيبدأ مدة التقادم من ذلك التاريخ، أما إذا كان لا يعلم بتاريخ وصول السفينة فيجب على الناقل أن يعلم المرسل بتاريخ وصول السفينة، فإذا لم يقم بذلك فإن بدأ التقادم يكون من تاريخ إعلام المرسل إليه بأن بضاعة قد وضعت في المستودع .

الفرض الثاني: هو حضور المرسل إليه وعدم استلامه للبضاعة، وقد يكون بامتناعه عن ذلك أو رفض الناقل لتسليمه إياها ويعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه مستحقات الأجرة أو المساعدة في الخسائر وهذا ما نصت عليه المادة 792 ق. ب . وفي حالة التي يمتنع المرسل إليه استلام البضاعة يعد امتناعه بمثابة استلام ومنه يبدأ احتساب التقادم إلا أن المحكمة العليا تأخذ دائما بالتسليم سواء في التقادم أو في رفع التحفظات، وعليه يبقى الناقل مسؤولا عن البضاعة حتى تسلم منها فعليا للمرسل إليه طبقا للمادة 1739 .

ثالثا: تقادم دعوى الرجوع :

لكي تقوم دعوى الرجوع يفترض أن تكون هناك دعوى تعويض ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع ولا بد من قيام دعوى الرجوع في المدة التي حددها القانون وإذا تجاوز هذه المدة سقط حقه في ذلك.

¹ هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون جنائي وعلوم جنائية، قسم قانون عام، كلية حقوق وعلوم سياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2019، ص 86-87-88.

أ- **مدة تقادم دعوى الرجوع:** تنص المادة 744 ق. ب. على أنه يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743 ق. ب. على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون هو نفسه استلم تبليغ الدعوى .

يبدأ هذا الأجل من يوم إقامة الدعوى ضده رافع دعوى الرجوع أو من يوم الذي قام فيه بتسوية المطالبة، وتقدير مدة السنة مضاف إليها ثلاثة أشهر هي المدة القصوى. وقضت المحكمة العليا الجزائرية في قرارها المؤرخ في 06/05/1997 أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية للتأمين رفعت يوم 30 نوفمبر 1991 وبذلك جاءت الدعوى داخل الآجال القانونية المنصوص عليها في المادة 703 من القانون البحري.

فلا مجال لتطبيق المادة 744 من القانون البحري. وبروتوكول 1968 في المادة 3 ق 6 مكرر والذي ينص على: "يجوز رفع دعوى الرجوع بالضمان حتى بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال المهلة التي يحددها قانون المحكمة التي تنظر الدعوى ومع ذلك فإن هذه المدة لا يجوز أن تقل عن 90 يوما تلي اليوم الذي يقوم فيه رافع دعوى الرجوع بالضمان وتسوية المطالبة أو من يوم إقامة الدعوى عليه". وهو نفس ما جاء به البروتوكول. أما معاهدة هامبورغ فإنها أجازت في المادة 20 دعوى الرجوع في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات ويجب ألا تقل هذه المهلة عن 90 يوما تلي يوم قيام رافع دعوى الضمان بالتسوية المطالبة أو من يوم تاريخ إقامة الدعوى عليه.¹

ب- وقف وانقطاع التقادم

1- **وقف التقادم:** وهو أن يقف سريان التقادم مدة معينة لسبب وجود مانع يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه أو لحين انتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن يتم بعد زوال المانع تكملة ما تبقى من هذه المدة ويتم وقف التقادم أيضا عندما يستحيل تماما

¹ • سحولي صلاح الدين، المرجع السابق ص 70-71.

على صاحب الحق الادعاء بأحكام القانون أو بالاتفاق الأطراف أو لوجود ظروف مادية أو اضطرارية مثل القوة القاهرة حيث يستحيل على الدائن أن يطالب بحقه فيقف سريان التقادم خلالها ولا تحسب هذه المدة في مدة التقادم، وتحسب المدة السابقة والمدة اللاحقة على ذلك .

2- انقطاع التقادم: انقطاع التقادم يعني عدم احتساب المدة التي انقضت قبل انقطاع التقادم

وعدم دخولها في حساب التقادم حيث يبدأ سريان واحتساب التقادم من تاريخ جديد وفترة جديدة، إذ نص قانون المدني.¹

على ما يلي: ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو الحجز . كما تضيف المادة 308 ق.م ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمناً . وحالات الانقطاع تتمثل فيما يلي :

- **المطالبة القضائية:** ينقطع التقادم الساري لمصلحة المدين إذا رفع الدائن دعوى أمام القضاء مطالباً فيه حقه، حتى ولو رفعت إلى غير الجهة المختصة. والمطالبة سواء كانت كتابية أو شفوية التي تظل بين الدائن والمدين لا تقطع التقادم، ويجب أن تكون هذه المطالبة من الدائن إلى المدين وإذا وقع العكس فكان المدين يطالب ببراءة من الدين أو يطالب بسند إثبات للدين فبالتالي لا تقطع التقادم وكذلك إذا رفعت الدعوى ثم تركت أو قضى سقوط الخصومة فلا ينقطع التقادم .
- **التنبيه:** هو إجراء يتخذ قبل التنفيذ على أموال المدين متى كان في حوزة الدائن سند قابل للتنفيذ .
- **الطلب:** هو الذي يقدمه الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو التوزيع أو أي عمل يقوم به الدائن ليمسك بحقه أثناء سيره في إحدى الدعاوى . إقرار المدين: ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن

¹ المادة 317 قانون المدني الجزائري

- إقراراً صريحاً أو ضمناً كأن يطلب المدين أصل للدين أو كأن يطلب من الدائن أن يوفي له الدين على أقساط، أو كأن يقدم المدين كفيلاً للدائن¹.

وبالتالي فإن انقطاع التقادم لا تحتسب المدة التي انقضت بل يبدأ احتساب حساب جديد وهذا التقادم الجديد يلغي المدة السابقة وهذا على خلاف وقف التقادم الذي منحه المشرع في بعض الحالات التي يمنع فيها بعض الأشخاص بالمطالبة القضائية².

المبحث الثاني: التحكيم

التحكيم البحري هو نظام قانوني لتسوية المنازعات البحرية وتم تطويره لدفع العملية التجارية البحرية للتطور، فقد يتفق أطراف عقد النقل البحري للبضائع على اللجوء إلى التحكيم البحري في حالة نشوء أي نزاع فيما بينهم بدلا من اللجوء إلى القضاء وذلك لسرعة فض النزاع وتوفير المصاريف بالإضافة إلى كفاءة وتخصص المحكمين. والاتفاق على التحكيم قد يكون داخل العقد الأصلي فيسمى شرط التحكيم وقد يكون الاتفاق مستقلا وبعد نشوء النزاع فيسمى مشاركة التحكيم وعليه سيتم دراسة محكمة التحكيم في المطلب الأول والقانون الواجب التطبيق في المطلب الثاني.

المطلب الأول محكمة التحكيم

يتم تشكيل محكمة التحكيم باتفاق الطرفين، بمعنى هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، وقد ترجع هذه المهمة في بعض الحالات إلى القضاء، فيقوم القاضي بعملية التعيين ومثلما يرجع عملية التعيين للأطراف كأصل عام يمكنهم كذلك عزلهم واستبدالهم، كما يمكن رد المحكم إذا توفرت شروط معينة لذلك.³

¹ حوادة حياة المرجع السابق ص 153

² حوادة حياة المرجع نفسه، ص 154

³ سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2011/2012، ص 329.

كما يشترط أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً لكي يسهل إثباته وواضحاً وصريحاً ومعبراً عن إرادة الأطراف للجوء إلى التحكيم وعليه فإن هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم يلجأ إليها أطراف عقد النقل البحري للبضائع بمعنى يلجأ إليها المتعاقد والشاحن وذلك في حالة نشوء نزاع بينهم من خلال إدراج شرط التحكيم من العقد الأصلي أو في الاتفاق. بعد نشوء النزاع، وهيئة التحكيم قد يعين من القضاء، هذا في حالة لم يتفق الأطراف على تعيين المحكمين، أو امتنع أحدهم على تعيين محكم.

الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري :

لا يختلف التحكيم في عقد النقل البحري عن التحكيم بصفة عامة إلا في خصوصية إذ أنه اتفاق طرفين في نزاع معين إلى إحالته إلى شخص ثالث أو أكثر لحسمه دون اللجوء إلى القضاء قبل نشوء النزاع أو بعده فإذا كان الاتفاق قبل نشوء النزاع يسمى ذلك شرط التحكيم، وإذا كان بعده سمي مشاركة التحكيم¹.

عرف المشرع الجزائري التحكيم في المادة 1040 قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية، كما يمكن تعريفه بأنه اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية عقدية كانت أم غير عقدية². يجب على أطراف نزاع تحديد وقت اللجوء إلى التحكيم ويجب عليهم صياغة اتفاق تحكيم سواء كان شرطاً أو مشاركة بشكل واضح وسليم. وبالتالي فإن اتفاق التحكيم يأخذ صورتين: شرط التحكيم ومشاركة التحكيم .

أولاً - شرط التحكيم :

¹ خلافي إيمان محاضرات المنازعات التحكيم البحري، مقياس قانون بحري، محاضرة أُلقيت على الطلبة الثانية ماستر، قسم حقوق وعلوم سياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2020
² . عبد الحميد شورابي، التحكيم والتصالح في ضوء فقه وقضاء المحكمة العليا، دار المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 52.

يتمثل شرط التحكيم في الشرط الذي يكون ضمن بنود العلاقة القانونية، بحيث يرد ضمن عقد معين بحيث يتضمن هذا الشرط يتفق الأطراف على حسم أي نزاع ينشأ بينهم من منازعات الأصلية قبل نشوء أي نزاع بواسطة التحكيم . كما يعرف بأنه الشرط الذي يواجه المتنازعات الاحتمالية غير قائمة بالفعل وإنما يمكن أن تنشأ في المستقبل، وقد استمد شرط التحكيم تسميته من أنه يأخذ في الواقع العملي صورة من شروط العقد الأصلي توقعاً لاحتمال قيام نزاع بشأن تنفيذه أو تفسيره. نجد من هنا أن شرط التحكيم يعد تنازلاً من قبل الأطراف منذ البداية عن اللجوء إلى القضاء.

والتعهد بإرادتهما الصريحة ويتم حل أي نزاع بواسطة طرف ثالث يتم اختياره من طرفهما أو من جهة أخرى يتفقون عليها لتسيير عملية التحكيم¹.

ثانياً: مشاركة التحكيم.

تفترض مشاركة التحكيم أن النزاع قد نشب بالفعل وتحددت معالمه وتجددت إرادة الطرفين إلى الاتفاق على التحكيم لحسم الخلاف الناشب بينهما، ومن ثم تثار مسألة أساسية وهي تحديد ذاتيات المشاركة والتي تميزها عن شرط التحكيم، ومشاركة التحكيم هي اتفاق شامل لكل متطلبات التحكيم فهي لا تقتصر فقط على تقرير اللجوء إلى التحكيم في نزاع معين وإنما تتولى تنظيم كل ما يتعلق بهذا التحكيم من حيث إجراءاته واتفاقه وموضوعه وضوابطه².

وجاءت المادة 1442 ف 3 من قانون المرافعات الفرنسي بأن مشاركة التحكيم هو اتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف على عرض النزاع القائم بينهم على التحكيم.

¹ رابحي رزيقة، شعلال نسيمية، التحكيم البحري آلية بديلة لتسوية منازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، قسم حقوق، كلية حقوق وعلوم سياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020-2021، ص 30-31.

² أحمد محمد وعبد الصادق، المرجع العام في التحكيم المصري والعربي والدولي، طبعة رابعة، دار القانون للإصدارات القانونية، مصر، 2014، ص 131

كما نصت المادة 10 الفقرة 01 من قانون التحكيم المصري على أن "اتفاق التحكيم هو اتفاق الطرفين على اللجوء لتسوية كل أو بعض المنازعات التي تنشأ أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية أو غير عقدية". أما المشرع الجزائري فقد خص مشاركة التحكيم بتعريف خاص حيث عرفها في المادة 1011 ق. إ. م. إ تحت عنوان اتفاق التحكيم: "الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض النزاع سبق نشوؤه على التحكيم". ومشاركة التحكيم في عقد النقل البحري للبضائع لا تخرج عن التعريف العام وهي اتفاق يتم بين أطراف هذا العقد بعد قيام النزاع لعرضه على التحكيم البحري¹. وذلك سواء كانت مشاركة ترجمة لشرط التحكيم أو عند نشوء النزاع بين الطرفين².

وتعتبر مشاركة التحكيم صحيحة حتى ولو أقيم دعوى قضائية بشأن النزاع³. وفي هذه الحالة يكون من شأن مشاركة التحكيم سلب الاختصاص من المحاكم العادية في نظر النزاع وإدخاله في اختصاص هيئة التحكيم، وتكون المشاركة جائزة ليس في مرحلة الدعوى الابتدائية فقط بل وفي مراحلها التالية (الاستئناف، والنقض) وفي سائر طرق الطعن حيث يعتبر التحكيم حينئذ بمثابة تنازل عن جميع الإجراءات التي تحدث أمام المحاكم العادية⁴.

الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم

تنص المادة 1041 ق. إ. م. إ على تعيين هيئة التحكيم .

¹ . فتحي اسماعيل والي، الوسيط في قانون القضاء المدني، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001، ص 935.

² أكثم أمين الخولي، بدء التحكيم وسيره طبقا لنظام التوفيق والتحكيم لغرفة التجارة والصناعة بدبي، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر التحكيم التجاري، دبي، يومي 28، 29 مايو 1994. تنص المادة 1003 ق. إ. م. إ على أنه يجوز للأطراف الاتفاق على التحكيم حتى أثناء سريان الخصومة أمام الجهات القضائية.
³ نبيل اسماعيل عمر، التحكيم في المواد المدنية والتجارية الوطنية والدولية، د.ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 321.

⁴ أنيس ترير، دور التحكيم في فض المنازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر تخصص قانون بحري ومينائي، قسم حقوق وعلوم سياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2023، ص 55.

أولاً: تعيين هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد

بموجب اتفاق الأطراف المتنازعة، يتم اختيار المحكمين لتشكيل المحكمة التحكيمية البحرية ويقررون من خلاله الفصل في النزاع القائم بينهم من قبل أشخاص متخصصين لهم خبرة واسعة في مجال النشاط البحري وخصوصياته، باتخاذ قراراتهم بشأن النزاع القائم بين الأطراف، وتتوافق هذه القرارات مع الطابع التعاقدي لاتفاقية التحكيم البحري .

ويتم تشكيل محكمة التحكيم البحري إما من محكم فرد أو عدة محكمين ذلك طبقاً لاعتبارات يقدرها الأطراف الذين يتمتعون بطلاق الحرية في الاتفاق على تحديد عدد المحكمين وقد يتفق هؤلاء الأطراف على الرجوع إلى النظام التحكيمي يتم اختياره من طرفهم ففي ذلك تكون طريقة التعيين المقررة في التحكيم بموافقة الأطراف عليها إذ أنه في الحالات معينة قد ترجع للقضاء هذه المهمة. حرية الأطراف في تحديد المحكمين وتعيينهم لا يوجد أي نص قانوني دولي أو وطني يحدها، وإنما تركت لهم مطلق الحرية على اعتبار أن اللجوء إلى التحكيم هو طريق اختياري لحل النزاعات وليس إجباري وهذا ما سنبينه من خلال ما يلي:

أ - موقف الاتفاقيات الدولية:

- 1- إن اتفاقية نيويورك بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية لسنة 1958 تبين من خلال المادة 05 فقرة 1 من هذه الاتفاقية على أن حالة عدم تطابق تشكيل محكمة التحكيم مع ما ورد في اتفاقية التحكيم، فإنه يرفض الاعتراف وتنفيذ حكم التحكيم الدولي¹.
- 2- الاتفاقيات الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي 1961 تبين من خلال المادة 4 من هذه الاتفاقية على حرية الأطراف الكاملة في تشكيل محكمة التحكيم.

¹ تنص المادة 5 فقرة 1 على أنه في حالة عدم تطابق تشكيل هيئة التحكيم مع ما جاء في اتفاقية التحكيم يرفض وقت الاعتراف وتنفيذ حكم التحكيم الدولي.

3- قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي 1985 بالرجوع لنص المادة 6 من هذا القانون يتبين منه أنها أعطت للأطراف حرية واسعة في الاتفاق على كيفية تشكيل محكمة التحكيم.

ب - موقف المشرع الجزائري:

أما عن موقف المشرع الجزائري فقد فرضت المادة 1017 ق. إ. م. إ. أن يكون عدد المحكمين فرديا ففي الغالب يتفق الأطراف على تشكيل محكمة التحكيم من ثلاثة محكمين كما قد يقومون بالبداية بتعيين اثنين من المحكمين ليقوموا بعد ذلك بتعيين المحكم الثالث اتفاقا فيما بينهم . كما قد تضمنت حالة الصعوبات التي تواجه الأطراف عند تعيين المحكمين وكذا العقوبات في تشكيل هيئة التحكيم وذلك خلال المادة 1014 من الفقرة 01 ق. إ. م. إ. ويقوم تعيين المحكم وتشكيل هيئة التحكيم على مبدئين أساسيين :

المبدأ الأول: أن تكون إرادة الخصوم هي المرجع الأول في اختيار الهيئة فإذا اتفق الأطراف على طريقة اختيار المحكمين، فإنه يجب الالتزام بما تم الاتفاق عليه.

المبدأ الثاني: مراعاة المساواة بين طرفي النزاع من حيث اختيار المحكمين فلا يكون لأحدهما الأفضلية على الآخر، وعليه فمعيار التفرقة شكلي يبحث وجود مثل ذلك الإشارة أو عدم وجودها في اتفاق التحكيم.¹

ثانيا: تشكيل محكمة التحكيم من طرف القضاء:

قد يحدث أن لا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تنفيذ الاتفاق ففي مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهيمه التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب

¹ لزهري بن سعيد، التحكيم التجاري الدولي وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية والقوانين المقارنة، دار الهومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص 92-94.

تعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر في الفقرة 2 م 1041 ق. إ. م. إ.¹ ففي حالة لم يتفق الأطراف على التعيين، أو بدا هناك تماطل أحد الأطراف في التعيين يتدخل هنا القضاء للقيام بتعيين المحكمين، فالقضاء يضمن تطبيق واحترام اتفاق التحكيم وذلك بفعاليته، ويظهر تدخل القضاء في تعيين هيئة التحكيم عند عدم اتفاق الأطراف في حالة لجوئهم للتحكيم الحر لأنه في حالة التحكيم المؤسسي يتدخل المركز التحكيمي لحل هذا الخلاف، وقد وجدت مراكز التحكيم البحري الحر وهي جمعية المحكمين البحريين بلندن وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك، والتحكيم البحري الخاضع للاتحة التحكيم للجنة الأمم المتحدة².

الفرع الثالث: مكان التحكيم

يقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان إجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، وهذه هي القاعدة العامة رغم أن التغيير في مكان إضافة التحكيم يرتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقباها.

إلا أن الأمر يترك دائما في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره، أو يتم تحديده بموجب لاتحة التحكيم البحري³.

وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع لسنة 1978 مكان التحكيم في مادتها 22 بأنه مكان في الدولة التي تقع في أراضيها:

1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه وإن لم يكن له محل رئيسي فمحل إقامته المعتاد.

¹ سعيد مراد، المرجع السابق، ص 331

² . بوختالة بشير، صبورة وسام بهاء الدين، المرجع السابق ص 55.

³ كحلة صدام، التحكيم الدولي في المنازعات التجارية البحرية، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، قسم الحقوق، كلية حقوق وعلوم سياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015، ص 42.

- 2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منهما.
 - 3- ميناء الشحن أو التفريغ.
 - 4- أي مكان آخر لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص وهذا المكان الأخير المحدد في عقد النقل البحري ليس إلا خيارا يضاف لباقي الخيارات¹.
- تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم يبدى رغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، وتحدد صياغة طلب التحكيم وفقا لللائحة مركز التحكيم البحري المختار، وذلك الأمر بالنسبة لتقديم مرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقادم دعوى التحكيم، وغالبا ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم . أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ الدعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعى عليه مباشرة حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ البدء. إجراءات التحكيم وهو إجراء قاطع لتقادم دعوى التحكيم².
- وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكيما حرا أو مؤسسي، وهي تتأكد أولا من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها ، كذلك تتأكد من أن النزاع الذي أحاله الأطراف إلى هيئة التحكيم لكي تنظر فيه قد تم الاتفاق على الفصل فيه عن طريق التحكيم سواء كان ذلك في شرط تحكيمي ضمن بنود العقد الأصلي، أو مشاركة التحكيم . فإذا ثبت عدم وجود اتفاقية تحكيم أو عدم صحتها، أو كان موضوع النزاع الذي

¹ عزوز رزيقة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تخصص إدارة أعمال، قسم الحقوق، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2015، ص 51.

² محمد فتاح ترك التحكيم البحري دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية مصر 2005 ص 412-

ستقوم بالفصل فيه غير مشمول في اتفاقية التحكيم ، كل هذا يقود محكمة التحكيم لعدم ولايتها في الفصل في النزاع المطروح عليها .

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري . بعد أن ثبت اختصاص هيئة التحكيم للنظر في موضوع النزاع ، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات . لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي يحكم النزاع من قبل الأطراف فيتم مهمة تحديده وتسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسب سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي .

الفرع الأول: تحديد القواعد الإجرائية المطبقة على التحكيم . يخضع النزاع المعروض على التحكيم لإجراءات معينة مثلاً هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم اتباعها ، على أنه يخالف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا الجانب . بيد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف تماماً لسببين رئيسيين: الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف . انطلاقاً من طبيعة هذه الاعتبارات أقرت المادة 1043 ق. إ. م. إ المبدأ العام بخصوص تحديد قواعد الإجراءات وهو إعطاء الأطراف الحرية التامة في ذلك مع وضع دور احتياطي لمحكمة التحكيم .

على أنه قد تأتي اتفاقية التحكيم خالية من أية إشارة لمسألة الإجراءات وفي هذه الحالة وضعت المادة 1043 حلاً احتياطياً يتمثل في إعطاء هيئة التحكيم مهمة تحديد الإجراءات وهو ما تقوم به إما بشكل مباشر أو من خلال الرجوع إلى نظام تحكيم أو قانوني وطني¹ .

¹ بسعيد مراد المرجع السابق ص 332

الفرع الثاني: تحديد القانون الواجب التطبيق على التحكيم

تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع عند تعرضها لموضوع الخصومة وفق القانون الذي يحدده الأطراف تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة، غير أنه في حالة ما إذا لم يقرم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره وفقاً لقواعد القانون التي تراها أكثر صلاحية وهذا وفقاً للمادة 1050 ق. م. . تلتزم هيئة التحكيم سواء كان مقرها في الجزائر أو في أية دولة أخرى باحترام إرادة الأطراف التي تستنشق عادة من بنود العقد التجاري الدولي المشار بشأنه أو بمقتضى اتفاق تحكيمي مستقل يحدد فيه القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع¹ .

الفرع الثالث: تنفيذ حكم التحكيم

أولاً: شروط تنفيذ حكم التحكيم: بعد صدور حكم التحكيم وانقضاء الخصومة والاعتراف بالحكم يجب تنفيذه في بلد التنفيذ وتختلف التشريعات بين بلد صدور الحكم وبلد تنفيذ حكم التحكيم يجب إعطاء الصيغة التنفيذية للحكم التحكيم الدولي باعتباره حائز على عنصر الأجنبي ولا يمكن ذلك إلا بتوفر شروط منها:

أ- عدم الاعتراف بحكم التحكيم الأجنبي :

على حكم قضائي سبق صدوره: هو عامل أساسي في تنفيذ الحكم حيث لا يمكن تنفيذ حكم التحكيم إذا خالف حكم سبق صدوره في بلد التنفيذ فإذا صدر حكم بين نفس الأطراف ونفس الموضوع فإنه يكتسب هذا الحكم قوة الشيء المقضي فيه وبالتالي يجب إقدام الأحكام الوطنية وتكريس سيادة الدولة على أراضيها وهو هذا حسب المادة 605 ق. إ. م. إ. .

ب- عدم مخالفته للنظام العام والآداب العامة:

¹ شريف هنية أعمال قواعد العابرة للحدود في التحكم التجاري الدولي " مجلة الاكاديمية للبحث القانوني كلية الحقوق عبد الرحمن ميرة بجاية العدد الثاني 2014 ص 150

يختلف مفهوم النظام العام والآداب العامة من دولة إلى أخرى و يختلف مفهومها كذلك في الدولة الواحدة ومن نظام سياسي إلى نظام سياسي آخر. ولذلك فالمشرع الجزائري منع اللجوء إلى التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام والآداب العامة من خلال المادة 1005 ق. إ. م. إ. التي تنص على: "لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام". أما فكرة النظام العام في القانون الفرنسي فإنه ربط الاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبية وتنفيذها بعدم مخالفتها للنظام العام الدولي، إذا كانت صادرة خارج الإقليم الدولية الفرنسية أو متعلقة بالتجارة الدولية وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 1056 ق. إ. م. إ. .

ج- أن يكون حكم التحكيم حائزا لقوة الشيء المقضي فيه:

متى ينفذ حكم التحكيم ويتم مهره بالصيغة التنفيذية يجب حيازته لقوة الشيء المقضي فيه وذلك بأن يكون نهائيا فاصلا في الخصومة وقطعيا وغير قابل للطعن بالمعارضة والاستئناف¹.

د- عدم تضمن حكم التحكيم ما يخالف قواعد الاختصاص: هذا الشرط مشترك في معظم دول العالم، يجب أن يصدر الحكم من الجهة المختصة قانونا بإصداره ففي الجزائر وطبقا لنص المادة 605 ق. إ. م. إ. لا يتخذ من الحكم الأجنبي ما يخالف قواعد الاختصاص الدولي. ولذلك يجب على القاضي أن يتحقق من توافر السلطة التي تخول له مراقبة اختصاص الحكم التحكيمي الأجنبي وإصدار الأمر بالتنفيذ، فالقاضي ملزم بقواعد الاختصاص في طالب الأمر بالتنفيذ فإذا كان مقر التحكيم غير موجود في الجزائر فالمحكمة المختصة هي التي تصدر في دائرة اختصاصها القرار المرفوض أو الحكم التحكيمي.

أما إذا كان مقر التحكيم خارج الجزائر فإن رئيس المحكمة محل التنفيذ هو المختص نوعيا بإصدار الأمر بالتنفيذ الخاص بالأحكام التحكيمية الأجنبية.

¹ هذا ما يتعلق بحكم التحكيم التجاري. غير ما يتعلق بحكم التحكيم البحري، فإنه لا يجوز استئناف الأحكام الصادرة في الخارج أو الصادرة في منازعات دولية، بل يكون متاحا فقط الطعن بالبطلان. 1058 ق. إ. م. إ.

ثانيا: إجراءات تنفيذ حكم التحكيم الأجنبي

يجب على من يطلب التنفيذ اتباع إجراءات معينة ليتمكن من تنفيذ حكم التحكيم وإن حكم التحكيم الدولي يأخذ نفس إجراء الحكم القضائي العادي من حيث ما يتعلق ببدء في التنفيذ، لذلك يجب استخراج الصيغة التنفيذية لحكم التحكيم الأجنبي.

أ- إجراءات طلب الأمر بالتنفيذ.

ستعالج شروط إصدار الأمر بالتنفيذ والطعن في الحكم الصادر في الأمر بالتنفيذ.

1- شروط إصدار الأمر بالتنفيذ.

إيداع حكم التحكيم يجب إيداع أصل الحكم مرفوقا بالاتفاقية الخاصة بالتحكيم أو بنسخة معتمدة عليها مع تقديم ترجمة باللغة العربية للحكم والاتفاقية.¹ والامتناع عن تقديم هذه النسخ يشعر بإصدار الأمر بالتنفيذ ويمكن للقاضي بالتالي من مراقبة الحكم ويأمر بتنفيذه جبرا. يجب إيداع الوثائق من طرف المعني لدى الجهة القضائية المختصة من طرف محاميهم أو الطرف الحصين بالتوصيل، لأن عملية إيداع حكم التحكيم لا تعتبر تنفيذا بل يلزمه تقديم طلب تنفيذ من أجل إصدار أمر به، الأمر الذي يجب أن يكون في آجال دورة قانونية وهي بعد صفي 90 يوما عن يوم إعلان الحكم إلى المحكوم عليه والذي ترفع خلاله دعوى بطلان حكم التحكيم²

2- محكمة التحكيم

بالرجوع إلى نص المادة 1051 ق.إ.م.إ. نجدها نصت على أنه " يتم الاعتراف بالأحكام التحكيمية الدولية في الجزائر إذا ما أثبتت ممن تمسك بها وجودها وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي وتقبل هذه الأحكام للتنفيذ في الجزائر بنفس الشروط، بأمر صادر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها في محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر محكمة

¹ ماد08 من ف.إ.م.إ.

² الماد 1059 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

التحكيم موجودا خارج الإقليم الوطني . أما إذا صدر الحكم في الجزائر فينعقد الاختصاص لرئيس المحكمة التي صدر في دائرة اختصاصها حكم التحكيم الدولي، وإذا صدر الحكم في الخارج فإن الاختصاص ينعقد بترتيب محكمة محل التنفيذ . يتم طلب التنفيذ في الجزائر.

خلاصة الفصل الثاني:

وفي ختام ما جاء في هذا الفصل أن أطراف عقد النقل البحري، وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة التي تكون بدمته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المحدد، وكذلك في حال لم يتم بتفريغ البضاعة في الميناء المحدد يحق للمتضرر الذي لحقه خسارة جراء خطأ الناقل - سواء الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل اللاحق - أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل وهذا أمام الجهة القضائية المختصة وإتباع الإجراءات والآجال المنصوص عليها قانوناً وإلا سقط حقه في ذلك .

كما يمكن للأطراف الاتفاق على التخلي على القضاء العادي والرجوع إلى التحكيم وهذا نظراً لمزاياه العديدة بالسرعة في فصل النزاع والسرية المعلومات إضافة إلى قلة التكاليف وكفاءة وخبرة المحكمين، كما قد يكون التحكيم شرطاً في عقد قبل نشوء النزاع أو مشاركة التحكيم في عقد لاحق مستقل بعد نشوء النزاع وتكون هيئة التحكيم من اختيار الأطراف ويمكن للأطراف أن يتبعوا التحكيم الحر أو المؤسسي، وتنتهي الخصومة بصدور حكم تحكيمي بحري يكون منهيها لولاية هيئة التحكيم على النزاع .

الختامة

الخلاصة :

معظم المبادلات التجارية العالمية تتم عن طريق البحر إذا يكتسب عقد النقل البحري للبضائع أهمية قصوى باعتباره يوفر أماناً ونقل بضاعة بشكل كبير على إسترداد البضائع .

يلتزم الناقل البحري للشاحن بإيصال البضاعة من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل البحري لقاء أجرة يلتزم بها الشاحن ، وهذا مانصت عليه إتفاقية بروكسل 1942 وكذلك إتفاقية هامبورغ 1978، كما أنه يخضع للقواعد العامة من حيث أركانه في الرضا والمحل والسبب والأهلية .

كما تستنتج أن أطراف عقد النقل البحري هما الناقل والشاحن إلا أن يفرض تدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه. وبما أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي فلا يشترط الكتابة لإتمامه ولكن هو شرط للإثبات لذلك يمكن إثباته بسند الشحن وهي لسند ليست الوثيقة الوحيدة بل يمكن إثباته بوثائق أخرى ووسائل أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها ، فيرتب إلزامات على عاتق الأطراف سواء كان شاحن أو الناقل أو المرسل إليه ، فتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد إستلامه للبضاعة ولا تنتهي إلى بإيصالها للمرسل إليه بالحالة التي وردت في سند الشحن ، أما إذا أصابها ضرر أو تلف فيجب عليه الإخطار في الميعاد المحدد أو يثبت أن الضرر لم يمتد بسبب الشخصي بل لسبب أجنبي فيعفى من المسؤولية ، كما أنه يجب إحترام الأجل القانونية وإلا تقادمت دعوى المسؤولية .

وعليه يحق للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية أمام القضاء الوطني أو اللجوء إلى الحل البديل وهو التحكيم الذي بات أكثر وسيلة فعالة لحل المنازعات نظرا لسرعته في فصل النزاع وكذا سرية المعلومات الخاصة بالأطراف ، وكفاءة المحكمين كما يمكن اللجوء إلى التحكيم الحر أو المؤسسي .

وفي الآخر تنتهي الخصومة بصدر حكم تحكيمي وتنفيذه .

وفي الآخر فإن هذه القواعد يشوبها بعض النقائص منها :

عقد النقل البحري للبضائع يكون بموجب وثيقة شحن وهذا الأمر من الناحية العملية غير سليم لأن بعض البضائع كالغاز والزيوت والبتترول لا يصلح نقلها إلى بموجب مشاركة إيجار السفينة .

كما أن الأضرار الناتجة عن التأخير أخضعها للقواعد العامة مما يستدعي تدخل المشرع وإخضاعها لنفس أحكام مسؤولية الناقل عن هلاك والتلف .

وكذا تقليص من الإعفاءات التي يتحصل عليها الناقل كون الجزائر دولة شاحنة وليست ناقلية .

كما نصي المشرع الجزائري بالنص على التحكيم كوسيلة بديلة لفض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري .

وكذا مواكبة التطورات الراهنة في هذا المجال كوثيقة الشحن الإلكترونية .

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أ- النصوص القانونية:

- قانون رقم 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل للأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمعدل بالقانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 أوت 2010
- قانون رقم 09/08 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية عدد 21 الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008
- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية عدد 31 الصادرة 13 ماي 2007.
- أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101 صادرة في 19 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم بقانون رقم 22-09 مؤرخ في 05 ماي 1976
- أمر رقم 80-76 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، العدد 29 الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أكتوبر 1977 ص 496.
- أمر رقم 95-07 مؤرخ في 20 يناير 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 مؤرخ في فبراير 2006 الجريدة الرسمية.
- مرسوم رئاسي رقم 64-71 مؤرخ في 20 جانفي 1964 المتضمن المصادقة على معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 الجريدة الرسمية العدد 28 الصادرة بتاريخ 03 افريل 1964.
- الاتفاقيات الدولية خاصة بتوحيد بعض القواعد والمتعلقة بسندات الشحن الموافق ل 25 أوت 1924.

اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 والتي يطلق عليها بقواعد هامبورغ.

اتفاقية الامم المتحدة الخاصة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضاعة عن الطريق البحر كليا او جزئيا لسنة 2009 المسماة روتردام

الكتب العامة :

1- العطير عبد القادر ، ملحم باسم محمد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، طبعة أولى ، 2009

2- عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 وإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، د . ط ، 2008 .

3- عبد الرزاق السنهوري ، وسيط في القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، د . ط ، 1964 .

4- عبد المنعم النعيمي تقنيات إعداد الأبحاث العلمية القانونية المطولة والمتخصصة ، دار بلقيس ، الجزائر د . و ، 1964 .

5- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري في قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات المستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، د . و ، 2006 .

6- علي البارودي ، القانون البحري ، دار الجامعة مصر د - و ط ، 1988 .

- 7- فايز نعيم رضوان ، القانون البحري وفقا للقانون الإتحادي رقم 26- 1981 أكاديمية شرطة دبي ، مطابع البيان التجارية ، دبي ، د - ط ، 2003 .
- 8- فتحي إسماعيل والي الوسيط في قانون القضاء المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، د - ط ، 2001 .
- 9- كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية ، د - ط ، 1997 .
- 10- مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، د - ط ، 2001 .
- 11- وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان الطبعة الأولى ، 2011 .
- 12- وهبي اسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، د.ط ، السنة 2005 ، ص 186
- 13- يوسف حسن يوسف ، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، مصر ، طبعة أولى ، 2013 .

الكتب المتخصصة :

- 1- أحمد محمد عبد الصادق ، مرجع عام في التحكيم المصري والعربي والدولي ، دار القانون للإصدارات القانونية ، مصر ، طبعة رابعة 2014 .
- 2- أحمد محمود حسني ، تعليق على نصوص هامبورغ ، ناشر المعارف ، الإسكندرية ، د - ط ، 1997 .

- 3- أسيل باقر جاسم ، المركز القانوني المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع ، دار القنديل للنشر والتوزيع ، الأردن ، طبعة أولى ، 2006 .
- 4- إيمان حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية دراسة مقارنة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، د - ط ، 2009 .
- 5- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، د.ط، سنة 2002، ص 305
- 6- عبد الحميد شورابي ، التحكيم والتصالح في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، طبعة ثانية ، 2000 .
- 7- عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، د - ط ، 2000 .
- 8- زهر بن سعيد ، التحكيم التجاري الدولي وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية والقوانين المقارنة ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر ، د - ط ، 2012 .
- 9- لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، د ط ، دار ثقافة لنشر و التوزيع عمان ،
- 10- محمد مفتاح ترك ، التحكيم البحري دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، د - ط ، 2012 .
- 11- عبد الفتاح ترك عقد النقل البحري، دار النشر الاسكندرية، د.ط. 2005
- 12- نبيل إسماعيل عمر ، التحكيم في المواد المدنية والتجارية والدولية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، د - ط ، 2011 .

- 13- وليد خالد عطية ، مسؤولية الناثل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، الطبعة الأولى ، 2015.
- الرسائل والمذكرات الجامعية :
- 1- بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراة ، قانون خاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2012
- 2- أعراب كمييلة ، تنفيذ عقد النقل البحري في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2016-2017 .
- 3- بودليو سليم ، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماجستير ، تخصص قانون أعمال قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة باجي مختار ، عنابة ، 2000
- 4- انيس ترير ، دور التحكيم في فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون بحري ومينائي ، قسم الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد الصديق بن يحي ، جيجل ، 2023 .
- 5- بوخاتلة البشير وصودة وساء بهاء الدين ، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة الماستر تخصص قانون الأعمال كلية حقوق وعلوم السياسية ، قسم الحقوق جامعة البشير الإبراهيمي - برج بوعريرج - 2022-2023
- 6- حمدان عبد الباسط ، لونيس حمزة ، مسؤولية الناقل البحري ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد البشير الإبراهيمي ، برج بوعريرج ، 2022 .

- 7- رايحي رزيقة ، شعلان نسيمه ، التحكيم البحري آلية بديلة لتسوية منازعات عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2024 .
- 8- زناجي أسية ، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مذكرة ماستر تخصص عقود ومسؤولية ، قسم القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أكلي محمد أولحاج ، البويرة ، 2015 .
- 9- سحوني صلاح الدين ، دعوى مسؤولية عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران سينيا ، 2007.
- 10- سعيد سعيد ، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد ابن باديس ، مستغانم ، 2019 .
- 11- عديدة عمر ، عقد النقل البحري في التشريع الجزائري ، مذكرة ماستر ، تخصص الإمداد والنقل الدولي ، قسم العلوم التجارية ، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة عبد الحميد ابن باديس ، مستغانم ، 2018 .
- 12- عزوز رزيقة : أحمد مسعود زهرة ، عقد النقل البحري للبضائع : مذكرة ماستر ، تخصص أداء أعمال ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة خميس مليانة ، 2015 .
- 13- كحلة صدام ، التحكيم الدولي في المنازعات التجارية البحرية ، مذكرة ماستر تخصص علاقات دولية خاصة ، كلية الحقوق ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، 2015 .
- 14- مصطفىاي حسين ، النظام القانوني لعقد النقل البحري ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ذ، مولاي الطاهر ، سعيدة ، 2015 .

15- هاشمي عتمان ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون جنائي والعلوم الجنائية ، قسم قانون عام ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد ابن باديس ، مستغانم ، 2019 .

16- عباد فيصل ، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ليسانس ، تخصص قانون خاص ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولاي الطاهر ، سعيدة ، 2015.

المقالات العلمية

1- بليالي يومدين ، شرط التحكيم بإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري (لدراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية) المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل صادر عن حقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، عدد الثالث 2015

2- بن ددوش سيد احمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، الصادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، عدد السابع ، 2018

3- بن صغير شهرزاد >> منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة تقاضي وتنوع جهات القضائية<< مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل: صادرة عن كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، عدد السادس ، 2017.

4- بوراس محمد " مسؤولية ناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري وإتفاقية هامبورغ، مجلة دورية محكمة تصدر عن المركز الجامعي تيسمسيلت ، عدد السابع . 2013.

5- يورطال امينة ، >> الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع << مجلة القانون والعلوم السياسية، تصدر عن كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد. تلمسان العدد الرابع ، 2014

- 6- بوعلام خليل : >> إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية ، أكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية ، تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشلف ، العدد صفر 2008 ،
- 7- بوعلام خليل : تأخر في تسليم البضاعة المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ، مجلة المحكمة العليا ، عدد ثاني ، ص 2004
- 8- حوادة حياة : >> >التقادم في دعاوى عقد النقل البحري<< مجلة النقل والنشاطات المينائية ، تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران، العدد الأول ، 2015.
- 9- سورية ديش، آثار عقد النقل البحري للبضائع "مجلة ندوة الدراسات القانونية دار المنظومة، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس ، عدد ثاني عشر 2017.
- 10- شريف هنية، أعمال قواعد العابرة للحدود في التدعيم التجاري الدولي، مجلة الأكاديمية للبحث القانوني، تصدر عن كلية حقوق، عبد الرحمن ميرة، بجاية، العدد الثاني: 2014.
- 11- قرارية قويدر، الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وآثاره في الاتفاقيات الدولية، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان عدد سابع 2018.

المحاضرات :

- 1- خلادي ايمان، محاضرات منازعات التحكيم البحري، مقياس القانون البحري، محاضرة القيت على الطلبة الثانية ماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2020

التظاهرات العلمية:

- 1- أكتّم أمين الخولي، بدء التحكيم وسيره طبقا لنظام التوفيق والتحكيم لغرفة التجارة وصناعة دبي، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر التحكيم التجاري، دبي، يومي 28 و 29 ماي 1995 ص5.
- 2- عمر مشهور، حديثة الجازي، قانون نقل البحري وقضاياه، دورة تدريبية، لتجارة غرفة التجارة، عمان، يومي 6- ديسمبر 2003 ص 58

الملخص:

ان المنازعات الناشئة في عقد النقل البحري للبضائع كثيرة خاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري كونه يلتزم بإيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول وفي الوقت المحدد، ومسؤولية الناقل أثارت كثيرا من الجدل من حيث قواعد الاجرائية المنظمة لها في القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية كونها تشكل أغلب النزاعات الناشئة من عقد النقل البحري للبضائع.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري للبضائع ، المنازعات، مسؤولية الناقل البحري

Résumé:

De nombreux litiges découlent du contrat de transport de marchandises par mer, notamment ceux relatifs à la responsabilité du transporteur maritime, s'engager à livrer les marchandises en bon état au port d'arrivée et dans les délais, La responsabilité du transporteur a suscité de nombreuses controverses au regard des règles Meceduralbes qui la régissent dans le droit marités internationaux, car elle constitue la majeure partie des litiges nés du contrat maritime de transport de marchandises.

Les mots clés

Contrat de transport de marchandises pas mer, litiges, responsabilité du transporteur maritime

الف

گارس

الفهرس

إهداء	
قائمة المختصرات :	
المقدمة :	
- المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع إثباته:	6
المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البحري للبضائع :	6
فرع الأول: تعريف عقد النقل البحري.....	6
فرع الثاني الخصائص الجوهرية لعقد النقل البحري وعناصره	9
فرع الثالث تكوين عقد النقل البحري للبضائع	10
الفرع الثالث: إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة:	19
المبحث الثاني : آثار العقد النقل البحري للبضائع	19
المطلب الأول : الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع	20
الفرع الأول التزامات الناقل.....	20
الفرع الثاني التزامات الشاحن و المرسل اليه في عقد النقل البحري	23
المطلب الثاني: النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.....	30
الفرع الأول : هلاك البضاعة.....	31
الفرع الثاني تلف البضاعة	31
الفرع الثالث التأخير في التسليم.....	32

33	 خلاصة الفصل الأول
35	 الفصل الثاني :وسائل فض المنازعة الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري
35	 المبحث الأول الدعوى القضائية
35	 المطلب الأول أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والجهة القضائية المختصة
35	 الفرع الأول أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
40	 الفرع الثاني: الاختصاص المحلي
47	 تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
52	 المبحث الثاني: التحكيم
52	 المطلب الأول محكمة التحكيم
53	 الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري :
55	 الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم
55	 الفرع الثالث: مكان التحكيم
56	 المطلب الثاني القانون الواجب تطبيقه
56	 الفرع الأول: تحديد القواعد الاجرائية المطبقة على التحكيم
61	 الفرع الثاني: تحديد القانون الواجب التطبيق على التحكيم
61	 الفرع الثالث: تنفيذ حكم التحكيم
65	 خلاصة الفصل الثاني :
67	 الخاتمة :

70..... قائمة المصادر والمراجع :