

جامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم قانون الأعمال

# المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها

مذكرة لنيل شهادة الماسترفى الحقوق  
تخصص: قانون العام للأعمال

تحت إشراف الأستاذ  
بلول أعمار

إعداد الطالب:  
زايدى فاروق

## لجنة المناقشة:

الأستاذ عيد عبد الحفيظ.....رئيسا  
الأستاذ بلول أعمار.....مشرفا  
الأستاذ قر عيش السعيد.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2016/06/23

# شكر و تقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم  
"من أوتي معروفًا فليذكره فمن ذكره فقد شكره، ومن كتمه فقد  
كفره"

فشكر كبير و تحية تقدير للأستاذ المشرف- بلول أعمر-الذي تكرم  
بإشرا فه على مذكرتنا هذه و تقديمه لنا النصيحة و المشورة و منحه  
لنا منوقته الضيق ما يعجز القلم عن الوفاء به.  
كما نتقدم بالشكر الخالص و الاحترام الكبير إلى أعضاء لجنة  
المناقشة على  
قبولهم مناقشة هذه المذكرة المتواضعة.  
و إلى كل أساتذة كلية الحقوق جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية منا  
جزيل الشكر.  
خاصة الأساتذة: عيد عبد الحفيظ، خلفي أمين، شيتير

# الإهداء

إلى روح أبي الطاهرة رحمه الله زايدى بوكر  
إلى من أفتخر بها وأطلب رضاها ما حيت أمى أطال الله في عمرها  
إلى إخوانى و أخواتى :أمين،موراد،ريم،أنيس  
إلى أبناء عمتى زايدى نادية رحمه الله،سوتو سميرmob و فرحات  
إلى أعمامى وعمتى  
إلى كل عائلة زايدى وعائلة مسعودى  
إلى رفقاء دربى.....زملائى و زميلاتى  
إلى كل أعضاء الديوان السياحى للبحاية  
إلى كل من ذكره قلبى.....و أغفله قلمنى

زايدى فاروق

## قائمة المختصرات :

أولا : بالغة العربية

-ج ر : جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية

-ص : صفحة

-ق م : قانون المدني

-ق ت : قانون التجاري

-ق ب : قانون البحري

-ق إ م إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

-د س ن : دون سنة النشر

-د ط : دون طبعة

-د.د.ن : دون دار النشر.

-د.ب.ن : دون بلد النشر.

-د.س.م : دون سنة المناقشة.

ثانيا : بالغة الفرنسية

-P : page

-OP.CIT : opuce citatum(ouvrage cité précédemment)

# مقدمة

إن التطور الاقتصادي الذي عرفه العالم، أدى إلى تشجيع المبادلات التجارية بين الدول خاصة بين الدول المتقدمة والدول النامية، ولإيصال ونقل هذه البضائع من دولة إلى دولة أخرى تستلزم استعمال وسائل نقل مختلفة لنقل هذه البضائع سواء بحرا أو برا أو جويا.

و من بين هذه الوسائل فإن النقل البحري يعتبر من أهم الوسائل لنقل البضائع في المجال الدولي كونه يعتبر أساس التجارة الدولية و أنه يسهل عملية تبادل السلع و الخبرات في جميع أنحاء العالم.

و يظهر أهمية السفن في نقل البضائع من استنثارها- كوسيلة نقل- بقدرتها الفائقة على نقل الحمولات الضخمة التي يستعصى نقلها بالطائرات , كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار و المحيطات مما يضيف عليها ميزة لا تتوفر في وسائل النقل البري , و من هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات التجارية الدولية مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بها , بتنظيم أحكامها سواء على الصعيد الداخلي أو الصعيد الدولي.

و يظهر هذا من خلال تناول المشرع الجزائري في القانون البحري لموضوع النقل البحري للبضائع و ذلك من المواد 738 إلى 812 , و على الصعيد الدولي يتنازع في الوقت الراهن معاهدتان تنظم عقود النقل البحري الدولية :الأولى معاهدة سندات الشحن المبرمة في بروكسل سنة 1924 , و الثانية هي إتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ عام 1978 و المعروفة باسم قواعد هامبورغ .

و تظهر عملية النقل البحري للبضائع في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. و الذي قد يتم في عدة صور مثل إيجار السفينة لمدة معينة (الإيجار بالمدة) أو لعدة رحلات معينة (الإيجار بالرحلة أو بالسفرة), و إما أن يتم في صورة عقد نقل يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضاعة معينة من ميناء لآخر.

ومن هذا الباب فإن المشرع الجزائري عرف عقد النقل البحري في المادة 738 من ق ب على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة". من خلال هذا التعريف أفصح لنا على أن عقد نقل البحري يبرم بين طرفين هو الناقل و الشاحن، فطرف الأول ملزم بنقل البضاعة المذكورة في وثيقة الشحن و من جهة أخرى يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة و دفع أجرة الحمولة.

باعتبار أن هناك علاقة تعاقدية تربط بين الشاحن و الناقل و كذلك له آثار على الغير، إذا فكل طرف تقع عليه التزامات و تثار مسؤوليته عند إخلالها. ووظف إلى ذلك فإن موضوع عقد النقل البحري

يتدخل فيه عدة أطراف كوكيل العمولة أو السفينة،مقاول الشحن و التفريغ،شركة التأمين و كذلك بالنسبة للسفينة و نوع البضاعة.....إلخ.

وفي حالة عدم احترام أحد أطراف العقد التزاماته و عدم تنفيذ شروط العقد سيثار نزاع حول عدم تنفيذ هذا العقد.فهناك منازعات متعلقة بالناقل وأخرى بالشاحن في حالة إخلالهم في تنفيذ شروط عقد النقل البحري للبضائع.

إن عند تواجد نزاع يستوجب إيجاد حل لهذا النزاع، وهذا ما فكر به المشرع الجزائري و كذلك المجتمع الدولي من إخلال مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع من أجل إيجاد حل سريع يرضي الأطراف ولا يعرقل النشاط التجاري والملاحي.وأهم هذه الوسائل هو الطريق التقليدي هو القضاء و الطرق البديلة منها التحكيم نظر للمزايا التي يتمتع بها هذا الأخير إذ يعتبر أنه ذو عدالة خاصة يقوم بها أشخاص عاديون من إختيار أطراف النزاع بحد ذاتهم، تتوفر فيهم عادة خصائص تتعلق أساسا بتمتعهم بخبرة أكيدة في مجال الممارسات التجارية، كما يتميز أيضا ببساطة و سهولة إجراءاته ذلك كون أن الرسمية والشكلية التي يتميز بها القضاء الوطني لا محل لها في التحكيم، حيث يسعى المحكم أو المحكمين إلى تحقيق العدل بين أطراف النزاع الآن هدفه الرئيسي هو الخروج بحل ودي، عكس القضاء الوطني الذي يكون فيه الحكم لصالح طرف ضد طرف آخر.فاختيار اللجوء إلى التحكيم قد يثير إشكال الذي يتمثل في القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع أو الإجراءات،عكس القضاء الوطني لا يثير إشكالات كبيرة خاصة فيما يخص قانون الواجب التطبيق على الإجراءات هو قانون القاضي طبقا لنص المادة 21 من ق م ج.

و بحكم توجدها في مدينة بجاية و هي مدينة ساحلية تحتوي على ميناء و يعتبر من أهم الموانئ على المستوى الوطني أين يكثر فيه النشاط التجاري وتحتوي على منطقة صناعية هامة وكذلك كثرة النزعات البحرية المعروضة على المحكمة المحلية هذا من جهة،ومن جهة أخرى نقص الدراسات المتعلقة بهذا التخصص على مستوى جامعة بجاية،وأ أنه موضوع الساعة وأنه يؤثر على الاقتصاد الوطني،هذا ما دفعنا إلى اختيار هذا الموضوع و محاولة منا إثراء هذا الموضوع.

---

<sup>1</sup> عمر عيسى الفقى ،الجديد في التحكيم في الدول العربية ،المكتب الجامعي الحديث ،القاهرة ، 2003 ، ص19

و على حسب كل ما تطرقنا إليه في هذه المقدمة فإنه يطرح علينا عدة إشكالات منها :

-ما هي التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع وكيف تتحدد مسؤوليتهم؟

-ما هي مختلف المنازعات التي يثيرها الناقل والشاحن عند إخلالهم بشروط تنفيذ العقد؟

-ما هي الوسائل أو طرق تسوية المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع؟

و للإجابة على هذه الإشكاليات ارتأينا تقسيم هذه الدراسة إلى قسمين :

**الفصل الأول المنازعات المتعلقة بالعقد النقل البحري للبضائع**

**الفصل الثاني: طرق تسويتها**



# الفصل الأول

المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع

إن عقد نقل البحري للبضائع هو عقد رضائي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل البضاعة عن طريق البحر لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجرة<sup>1</sup>.

ويتضح من ذلك أن جوهر عقد النقل البحري هو تغيير مكان البضائع بحرا عبر الملاحة البحرية وأغلب صور النقل البحري من خلال هذا التعريف يتبين أن الأصل ببرم هذا العقد بين طرفين هما الشاحن و الناقل و لكن يمكن أن يمتد آثاره إلى طرف ثالث هو المرسل إليه.

وباعتبار عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب التزامات على الناقل وتقابلها التزامات على الشاحن فكل طرف في هذا العقد له مسؤولية يتحملها فكل إخلال أحد الأطراف بالتزاماته يمكن أن يثير و يشوب نزاع بحري بين الأطراف.

سنحاول أن نثير النزعات التي يثيرها كل طرف في العقد جراء إخلالهم في تنفيذ التزاماتهم في مبحثين وبالتالي سوف نتطرق في:

المبحث الأول: للمنازعات البحرية المترتبة من إخلال الناقل بالتزاماته، والمبحث الثاني سنخصصه للمنازعات البحرية المترتبة من إخلال الشاحن بالتزاماته.

## المبحث الأول

### المنازعة البحرية المترتبة من إخلال الناقل بالتزاماته

سننتقل في هذا المبحث إلى تعريف الناقل البحري وتحديد التزاماته في المطلب الأول و نخصص المطلب الثاني لمسؤولية الناقل البحري.

## المطلب الأول

### تعريف الناقل البحري و تحديد التزاماته

سنحاول في هذا المطلب تعريف الناقل في الفرع الأول وبعد ذلك نقوم بتحديد التزاماته في فرع الثاني

## الفرع الأول

### تعريف الناقل البحري

هناك عدة تعاريف حاولت إعطاء مفهوم شامل للناقل سواء التي جاء بها الفقهاء أو مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البحري و كذلك القوانين الوطنية سنحاول ذكر أهمها:

---

<sup>1</sup> هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2008، ص163.

فالناقل هو الطرف الذي يصدر عقد النقل باسمه أو بواسطة و كيله و يتعهد بنقل البضاعة لفائدة المرسل إليه بحرا بموجب وثيقة الشحن التي يحررها الناقل، و تحتوي على جميع البيانات المتعلقة بالبضاعة التي يصرح بها الشاحن كتابيا مقابل أجره المتفق عليه و قد يكون مالكا للسفينة أو مستأجرا له<sup>1</sup> فحسب اتفاقية بروكسل ، الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد نقل فهي تركز على وجود علاقة ترتبط بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل السفينة<sup>2</sup>.

لكن جاءت اتفاقيات هامبورج لكي توسع المفهوم و جاءت بما يعرف بالناقل أي لا ينظر إلى صفة الناقل سواء أبرم العقد بنفسه أو لم يبرمه ، الذي عرفته الم 1/ف2 منها بأنه الشخص الذي يتعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل .

« Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée »

أما المشرع الجزائري و على غرار التشريعات الأخرى لم يعرف الناقل و لكن يمكن استخلاص تعريفه من المادتين 738 و 754 من ق ب ج فالناقل هو الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بأوصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويمكن أن يكون الناقل هو مجهز السفينة.

## الفرع الثاني

### التزامات الناقل البحري للبضائع

الناقل البحري تنفيذا لبند عقد النقل البحري الواردة في وثيقة الشحن فهو يلتزم بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ بسلامة فمن خلال مراحل تنفيذ هذا العقد فتقع عليه عدة التزامات منها التزامات الناقل قبل بدء الرحلة البحرية و التزامات أثناء الرحلة و كذلك التزامات بعد إتمام الرحلة .

### أولا : التزامات الناقل قبل بداية الرحلة البحري

فهناك التزامات مرتبطة بوسيلة النقل (السفينة) وأخرى تتعلق بالبضاعة محل الرحلة البحرية.

<sup>1</sup> شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في إطار اتفاقيات بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجيستير، فرع قانون العام، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2008، ص30

<sup>2</sup> مرسوم تنفيذي رقم: 71/64 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25/08/1924، معاهدة بروكسل، ج ر

## 1-الالتزامات المرتبطة بالسفينة:

يلتزم الناقل قبل بداية المرحلة بوضع سفينة الصالحة للملاحة<sup>1</sup> و تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين المناسبين و كذلك تهيئة أماكن و أقسام وضع البضاعة و مكان حفظها و كذلك بتنظيف الأماكن و ترتيبها.

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة توفر فيها شروط المتانة و الثبات و السلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة و إتمام الرحلة في ظروف عادية و كذلك أخذ الاحتياطات اللازمة عند ما تصادفها مخاطر و هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 770 من ق ب ج التي تنص " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يأتي:وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب،تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها في حالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها". و تقابلها المادة 3 ف1 من المعاهدة بروكسل أما قواعد هامبورغ فلم تعطي أي تعريف.

الناقل يمكن له اثبات أنه وفى بالتزاماته و ذلك بإثبات بذله للعناية الكافية التي تفرضها القوانين و كذا طبيعة النقل لان مسألة صلاحية السفينة للملاحة هي مسألة نسبية و ليست مطلقة و فقا لظروف و طبيعة البضاعة، فإن عجز فعليه أن يثبت المجهودات التي بذلها لتحقيق النتيجة المطلوبة ، و إثبات توافر الصلاحية للملاحة البحرية و ذلك من خلال تقديم شهادة تثبت الصلاحية للملاحة سارية المفعول إلى غاية وقوع حادث من شأنه تغيير حالة السفينة ، و تظل تلك الشهادة بمثابة قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها<sup>2</sup>.

كما أن صلاحية تنفيذ ذلك تشمل الصلاحية القانونية المتمثلة في شهادة الملاحة التي تسلم من قبل سلطات الإدارة البحرية.

---

<sup>1</sup> برزاق و هيبية، أثار عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الجزائر العاصمة، الدفعة الواحدة والعشرين، سنة 2013، ص13

<sup>2</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص176

كما أن الناقل عند تعيين السفينة فهو غير ملزم بإتمام الرحلة بها لأنه يجوز المسافنة<sup>1</sup> من أجل إتمام الرحلة دون تأخير بتكاليف سفينة أخرى مكانها.

**2-الالتزامات المتعلقة بالبضاعة:**

فيما يخص البضاعة فعلى الناقل بذل عناية من أجل إيصال و تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون تلف و حسب نص المادة 773 من ق ب ج و كذلك المادة 3 من اتفاقيات بروكسل فيلتزم الناقل بشحن البضاعة و القيام برصها و الفرق بينهما هو أن الشحن هو رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة بأي وسيلة مستعملة وذلك حسب نوع البضاعة المشحونة سوء بنفسه أو كلف طرف آخر وهي مؤسسة المناولة<sup>2</sup> مثل ما جرى به العمل في الموانئ الجزائرية لكن تكون دائما تحت إشراف الناقل لأنها من النظام العام.

أما بالنسبة للرص هو ترتيبها و وضعها للأماكن المخصصة لها و تثبيتها داخل السفينة حسب نوع البضاعة و هذا ضمانا للسلامة البضاعة و كذلك السفينة للمحافظة على توازنها. و تتم عملية الرص بصورة فنية و علمية تحت إشراف الربان و قد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضاعة فيضل الربان مسؤولا عن عيب الرص و السؤال الذي يثار حول الطبيعة القانونية للرص هل هو خطأ ملاحي أو تجاري؟ فبالرجوع إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924 فإن الإتفاقية تعفي الناقل من المسؤولية في حالة الخطأ الملاحي وبالتالي فالتمييز هنا مهم لتحديد المسؤولية. فقد اختلف الفقه حسب ما إذا كان الخطأ في عملية الرص يؤثر على سلامة السفينة و على سلامة البضائع، فإذا كان يؤثر على سلامة السفينة فهو خطأ ملاحي أما إذا كان يؤثر على سلامة البضائع فهو خطأ تجاري<sup>3</sup> و الخطأ في عملية الرص هو خطأ تعاقدية لأنه يمثل إخلال الناقل بأحد

---

<sup>1</sup> أنظر المادة 771 من الأمر 86/67 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر عدد 47 و المعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 18/08/2010، ج ر عدد 46

<sup>2</sup> راجع نص المادة 912 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق

<sup>3</sup> سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر

الإسكندرية، سنة 2004، ص 66 و 67

التزاماته التعاقدية فيعد خطأ الناقل مفترضا طالما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة و لدفع المسؤولية عنه عليه إثبات السبب الأجنبي .

### - ثانيا :التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

يتمثل نقل البضاعة هو الهدف الأساسي الذي يسعى إليه الشاحن ومن جهة أخرى هو الالتزام الرئيسي للناقل تتمثل في إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ بأمان.لكن أثناء الرحلة البحرية فإن الناقل ملزم باحترام بعض الشروط سوف نتطرق إليها كالآتي:

#### 1-الطريق المتبع:

يجب على الناقل نقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه و إن لم يتم الإنفاق عليه فبالطريق العادي وفقا لخط سير منتظم ومستقيم<sup>1</sup>(droiture) وهذا ما نصت عليه المادة 1ف/775 من ق ب ج وكذلك المادة 4ف04 من اتفاقيات بروكسل. لكن يمكن لربان تغيير أو الإنحراف عن الطريق المتفق عليه أو الطريق العادي إذا كان ضروريا لإنقاذ الأشخاص والأموال أو محاولة لذلك ولا يعد مسؤولا إذا نجم عن ذلك خسائر<sup>2</sup>.

#### 2-مدة الرحلة:

يجب أن يتم نقل البضاعة في المدة المعقولة التي تم الاتفاق عليها في سند الشحن وإذا لم يتم الإنفاق على مدة معينة في العقد فيفترض أن يتم النقل في مدة مناسبة<sup>3</sup> تتماشى مع الواقع و المتعارف عليه حسب نوع السفينة و طبيعة البضاعة وإذا لم يتم نقل البضاعة في الوقت المحدد أو المعقول فإن ذلك يرتب على الناقل مسؤولية عن التأخير و يلزمه بالتعويض اتجاه الشاحن بسبب التأخير<sup>4</sup>.

#### 3-تغيير السفينة أثناء الطريق:

<sup>1</sup> يستعمل في المجال البحري ولايعني به سير في خط مستقيم من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول لكن يعني بخط سير ملائم المعتاد.

<sup>2</sup> سوزان علي حسن عقد ، المرجع السابق، ص 68

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات في القانون التجاري والبحري،دراسة مقارنة،السفينة-أشخاص القانون البحري-النقل البحري-الحوادث البحرية-الضمان البحري،منشورات الحلبي للحقوق،سنة2006،ص227

<sup>4</sup>راجع نص المادة 775 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق.

يتم نقل البضائع على متن السفينة التي تم الاتفاق عليها وكذلك التي شحنت<sup>1</sup> فيها البضاعة، فلا يجوز للناقل تغيير السفينة أثناء الرحلة إلا إذا أصبحت السفينة غير صالحة لمواصلة الرحلة، ففي هذه الحالة يقوم بتغييرها بسفينة أخرى و تقع على الناقل نفس الالتزامات السابقة. مما سبق بفهم أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ عقد النقل مهما كنت الظروف و ذلك حسب نص المادة 776 من ق ب ج

#### 4-تحديد ميناء الوصول

يلتزم الناقل بقيادة السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإذا كان قد إتفق مع الشاحن على مينائين للوصول فله في هذه الحالة الوصول بالبضائع إلى الميناء الأول على أن ينتظر تعليمات الشاحن بتفريغ البضائع فيه أو الميناء الثاني، أما إذا كان العقد يجيز اقتياد السفينة إلى ميناء آخر غير الميناء المتفق عليه كأن يحتوي العقد مثلا على عبارة (أو أي ميناء آخر قريب على أن تصل السفينة بأمان) فإنه يجوز في هذه الحالة للربان إذا تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة اقتياد السفينة إلى ميناء آخر قريب على أن يعلم الشاحن بذلك<sup>2</sup>

#### 5-المحافظة عن البضاعة:

يعتبر الالتزام بالمحافظة على البضاعة أثناء الرحلة البحرية من أهم الالتزامات التي تقع على الناقل فبدأ هذا الالتزام على عاتق الناقل ليس من لحظة تحرك وسيلة النقل و لكن من لحظة استلام الناقل للبضائع على الذي سبق ذكره و يستمر حتى لحظة تسليم البضائع إلى المرسل إليه<sup>3</sup>.

و يفرض هذا الالتزام على الناقل أعباء عديدة إذ يجب عليه إعادة رص البضائع إذا تحركت من مكانها أثناء النقل بسبب اهتزاز السفينة مثلا ، كما يجب عليه التأكد من وجود التهوية اللازمة للبضائع و كذا الحفاظ على درجة حرارتها أو برودتها ، إذا كانت مشحونة في مبردات. و على الناقل أن يبذل في سبيل ذلك العناية العادية أو العناية الخاصة إذا تعلق مثلا بنقل الحيوانات الحية و ذلك حسب نص

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 228.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 228

<sup>3</sup> أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون الجديد، منشأة المعارف الاسكندرية، سنة 1998، ص 122

المادة 773 من ق ب ج و ذلك بعد تبليغه من طرف الشاحن أو يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن، وكذلك لا يجوز الناقل تحميل البضاعة على السطح دون إخطار الشاحن و الاتفاق معه<sup>1</sup>.

### ثالثا : التزامات الناقل عند نهاية الرحلة:

فهذه المرحلة الأخيرة يمكن فيها الناقل التخلص من كل التزاماته وإنهاء عقد النقل البحري بتسليم البضاعة للمرسل إليه في الميناء المتفق عليه، و عليه فإن الناقل ملزم عند نهاية الرحلة بتفريغ البضائع في ميناء التفريغ تم تسليمها لصاحبها وهذا ما سنتعرض فيما يلي:

#### 1-تفريغ البضائع:

عند وصول إلى الميناء المتفق عليه فيلزم بتفريغ البضاعة و تسليمها للمرسل إليه فالتفريغ البضاعة هو مجرد عملية مادية<sup>2</sup> تتمثل في فك و إنزال البضاعة إلى الرصيف وهذا ما جاءت بها نص المادة 780 من ق ب ج و المدة 02 من إ.ب وكذلك سواء بنفسه أو بواسطة مقاوله التفريغ تحت مسؤوليته و نفقته. فالناقل الذي يتعاقد مع مقاول التفريغ الذي يتحمل تبعة الأخطاء التي يرتكبها هو أو تابعوه.

#### 2-التسليم:

تسليم البضاعة يعتبر آخر الالتزامات الواقعة على الناقل البحري فتسليم هي واقعة قانونية<sup>3</sup> ينتهي بها تنفيذ عقد النقل فالعبرة هنا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و ذلك بناء على وثيقة الشحن وقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 739/ف2 من ق.ب.ج و عرفه بعض الفقهاء منه روديار<sup>4</sup> ب la « livraison :c'est l'opération juridique par lequel le transporteur remet à l'ayant droit qui l'accepte ,la marchandise qu'il a transportée. elle marque la fin du contrat de transport. » الأصل أن يقوم الربان بنفسه بتسليم البضاعة لكن عمليا يتولى الوكيل

<sup>1</sup> - بزاق وهيبة، مرجع سابق، ص 22

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 229

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 229

<sup>4</sup> René Rodiere : *Transport Maritime, Répertoire de droit commercial*, Tome 05 Dalloze, 1997, P315.



البحري consignataire بوصفه ممثلاً لناقل بتسليم البضاعة جملة من الربان وتوزيعها على أصحابها (المرسل إليهم) شخصياً.

أو شخص آخر ينوب عنهم إما وكيل الحمولة أو وكيل العبور<sup>1</sup> مما يفرض على الناقل تحري شخصية المتقدم للاستلام البضاعة والتأكد من أنه الشخص المقصود في سند الشحن<sup>2</sup>.

على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، وأن يخبر جميع المطالبين بها بما في ذلك الشاحن فوراً وإذا ما سلم الناقل البضاعة لمن له الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن فإن باقي النسخ الأخرى تفقد أي قيمة لها<sup>3</sup>.

في حالة غياب المرسل إليه أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف فيقوم الناقل بإيداع البضاعة في مستودع وذلك على نفقة المرسل إليه بعد إخباره بذلك وكذلك الشاحن وهذا حسب نص المادة 793 من ق ب ج و عند فوات شهرين من تاريخ وصول السفينة و لم تسحب البضاعة من المستودع و لم تدفع المبالغ المستحقة للناقل جاز له بيع البضاعة بموافقة رئيس المحكمة المختص في كل الأحوال فإن لم يف ببيع هذه البضاعة لتسديد ديون الناقل فإن الشاحن يبقى مسؤولاً عن الفارق وهذا طبقاً للمواد 795 و 796 من ق ب ج.

في الأخير يمكن القول أن تفريغ البضاعة في الميناء لا يعتبر تسليمياً، إذ لا بد من تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 1997/07/22 ملف رقم 153230 اذ ورد في إحدى حيثياته أنه من المقرر قانوناً أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه. و لما تبين في قضية الحال- أن قضاة المجلس أخطوا بين التسليم و التفريغ إذ في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة

<sup>1</sup> راجع نص المادة 610 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق، ص 328

<sup>2</sup> راجع نص المادة 782 و 784 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق، ص 262

<sup>3</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 228

المينائية متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي للإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيًا، فإنهم بذلك خرّقوا القانون و عرضوا قرارهم للنقض<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### مسؤولية الناقل البحري للبضائع وصور الإعفاء منها

هناك عدة التزامات تقع على عاتق الناقل البحري فعدم احترامها يولد حتماً مسؤوليته. فالناقل ملزم بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصالها و تسليمها للمرسل إليه بدون تلف أو خسارة تلحق بها أو هلاكها و في الأجل المحددة أو المتفق عليه و هذا ما جاءت به اتفاقية بروكسل و المادة 802 من ق البحري يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 ومنه يعد الناقل مسؤولاً شخصياً عن تنفيذ عقد النقل منذ تكفله إلى تسليمها إلى صاحب الحق فيها، و أن أي خطأ يقع فيسبب أضرار أو خسائر للبضائع يوجب التعويض. فالمعتاد أن يشرف الناقل على تنفيذ العقد بنفسه فيكون بذلك مسؤولاً عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه غير أن الواقع أن يعهد الناقل إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو في جزء منه فنكون أمام ناقل متعاقد<sup>2</sup>، و ناقل فعلي. كما قد يعهد الناقل المتعاقد بتعيين عدة ناقلين متتابعين لتنفيذ عملية النقل من ناقل إلى آخر حتى تنفيذ عملية النقل و هذا ما يسمى بالنقل المتتابع الذي يتم تنفيذه بموجب سند الشحن المباشر، مما سبق يتضح أنه هناك حالات أين تثار مسؤولية الناقل و حالات تعفى من مسؤوليته.

## الفرع الأول

### صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع وصور إعفائه

تعرض البضائع مخاطر عديدة سواء أثناء تداولها قبل أو بعد الشحن و على وسيلة النقل و أثناء الرحلة نفسها، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع بعد تسليمها و قبل تسليمها حيث تشمل ثلاثة صور:

<sup>1</sup> الملحق رقم 03 قرار المحكمة العليا الصادر في 1997/07/22 قضية "ش ج ت ن" ضد "ش ب أ ج" ملف رقم 153230 الإجتهد القضائي لغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية، عدد 4، سنة 1999 ص 208.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقيات هامبورغ)، ط2، منشأة المعارف بالاسكندرية، سنة 1995، ص78

## أولاً: المسؤولية عن هلاك البضاعة

هالك البضاعة قد يكون كلياً *totale* أو جزئياً *partielle* فيقصد بالهلاك الكلي للبضاعة<sup>1</sup> هو زوال مادة الشيء<sup>2</sup> أو هو عدم إمكانية الناقل تسليم أي شيء للمرسل إليه رغم شحن هذه البضاعة في الميناء الشحن يعود سبب ذلك إما لسرقتها أو لاحتراقها أو لتسليمها للشخص آخر أما الهلاك الجزئي للبضاعة هو النقص في وزنها أو عدد الطرود المذكورة في وثيقة الشحن ويأخذ الهالك الجزئي حكم التلف.

في هذا الشأن تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل تتمتع ببعض التخفيف خاصة في حالة نقل البضائع الصلبة كالحبوب و السوائل مثلاً، إذ أنه من المتعارف عليه أن هذه النوعية من البضائع عرضة للعجز أثناء النقل سواء بسبب تعرضها للرطوبة أو الضغط أو التبخر أو حتى للنقص أثناء عمليتي الشحن و التفريغ و هو ما يطلق عليه بعجز الطريق<sup>3</sup>. أما إذا كانت البضائع معبأة في صورة طرود فإن الناقل لا يتمتع بهذا التخفيف لأنه من المفترض أن الطرود تقي البضائع من المؤثرات المذكورة أعلاه.

ونشير أيضاً أن هلاك البضائع إما أن يكون مادياً كاحتراقها أو غرقها مثلاً وإما أن يكون حكماً كحالة السرقة و إما أن يكون قانونياً لتسليم البضائع إلى شخص آخر يتمسك في مواجهة المرسل إليه بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

ويثبت فقدان البضائع بإثبات واقعة تسليم البضائع للناقل وواقعة عدم تسلمها من المرسل إليه وعلى طالب التعويض أن يقدم سند الشحن لإثبات واقعة تسلم الناقل للبضاعة. أما نقص البضاعة أو هلاكها فيتم إثباتها بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني.

## ثانياً: المسؤولية عن تلف البضاعة

نقص بالتلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث المقدار إلى ميناء الوصول لكن تكون تالفة أو معيبة مثلاً كأجهزة تحطمت أو مزايا تهمشت<sup>4</sup>.

1 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص32.

2 لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 2001، ص84

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

4 محمد كمال، مرجع سابق، ص42

و من أجل توضيح الصورة من الأحسن التمييز بين الهلاك الجزئي و التلف فالبنسبة للهلاك الجزئي لا يوجد تسليم لهذا الجزء للمرسل إليه و ذلك للأسباب التي ذكرناها سابقا أما التلف هناك تسليم للبضاعة لكن فيها عيب أو تلف و لا يقصد بالعيب الذاتي المشار في سند الشحن. نستنتج مما سبق أن الفاصل بين الهلاك الكلي و التلف هو واقعة التسليم<sup>1</sup>، وكذلك يتم تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) بمقارنتها بما هو وارد من بيانات المذكورة في سند الشحن مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة و نفرق بين حالتين<sup>2</sup>:

- 1- **سند شحن يتضمن تحفظات: معناه** أن الناقل استلم البضاعة على غير الحالة المثبتة في سند الشحن، فيقع على صاحب الحق في البضاعة إثبات حقيقة المقدار المشحون.
- 2- **سند الشحن النظيف: يفترض فيه** أن الناقل تسلم البضاعة في حالة جيدة، فيسأل عن أي تلف وليس بإمكانه إثبات عكس ما ورد في سند الشحن تجاه الغير حسن النية الحامل الشرعي لسند. ملاحظة: مسؤولية الناقل تثار و تتحقق في حالة إذا كان سند الشحن الذي يسلمه الشاحن خاليا من كل نقص.

### ثالثا: التأخير في التسليم

إن ميعاد تسليم البضائع له أهمية كبرى إذا أن الناقل بتأخير في تسليمها قد يعرض البضاعة للتلف أو لمخاطر تقلبات الأسعار أو فوات إبرام صفقة مربحة<sup>3</sup>.

الإشكال لا يثار عند وجود اتفاق بين الناقل و الشاحن على ميعاد محدد لتسليم لكن يثار عندما لا يوجد اتفاق بين الطرفين في هذه الحالة فالميعاد هو الذي يسلم فيه الناقل العادي للبضاعة في نفس الظروف و تعود السلطة التقديرية للقاضي في تحديد ميعاد التأخير فنجد أن اتفاقيات بروكسل لم تشير إلى هذه النقطة عكس قواعد هامبورخ في مادة 5/ف 2 أين يتم احتساب التأخير بداية من تاريخ المحدد في سند الشحن و في حالة عدم تحديده نأخذ بعين الاعتبار بالناقل العادي للبضاعة فأما المشرع نجده

<sup>1</sup> -لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص99

<sup>2</sup> خليل بوعلام، مقال بعنوان " التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية" مجلة المحكمة العليا، العدد 02 سنة 2004

<sup>3</sup> محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص42

أخذ هذه القاعدة و نص عليها في نص المادة 805 لكن باستعمال مصالغ الناقل الحر بدلا من الناقل العادي. على أنه " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة.....)

ويتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد أخضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه لقواعد القانون البحري مع إمكانية تسليم البضائع في حالتين إما في الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإما في الوقت المعقول أو المناسب. ويقاس الوقت المعقول أو المناسب في تسليم البضائع بالنسبة للرجل الحريص ولا يقاس الناقل البحري بالناقل الحريص إلا إذا وضع هذا الأخير في نفس ظروف الحال المحيطة بالنقل.

تجدر الإشارة إلى أن المرسل إليه لا يكتف فقط بإثبات مسؤولية الناقل البحري عن التأخير فلا يكتف بإثبات التأخير وإنما أيضا يجب عليه إثبات الضرر الذي أصابه جراء هذا التأخير ويكون هذا الإثبات بجميع وسائل الإثبات ولكن بدون انتظار وصول البضاعة من أجل إجراء المعاينة<sup>1</sup>.

**ملاحظة :** إذا كان الضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل من هلاك أو تلف البضائع يستقل عن الضرر الذي يلحق به من جراء التأخير في وصول البضائع، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كل ضرر على حدة وذلك بمراعاة أمرين الأول أنه لا يقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يهلك و الثاني أنه لا يجوز في جميع الأحوال أن يزيد التعويض الذي يقضي به على ما يستحق في حالة هلاك البضائع هلاك كلياً<sup>2</sup>. تكلم هي حالات أو صور تحقق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وبالتالي الناقل سيثير نزاع بحري .

## الفرع الثاني

### الإعفاء من المسؤولية

حتى تتحقق مسؤولية الناقل عقدية كانت أو تقصيرية، يتعين توافر أركان هذه المسؤولية، وهي الخطأ و الضرر والعلاقة السببية وقد حددها المشرع الجزائري في المادة 802 من ق ب ج.

<sup>1</sup> مدير عبد الوهاب ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة 16، سنة 2008، ص20

<sup>2</sup> مدير عبد الوهاب، مرجع سابق، ص20.

ولكن نظرا لأخطار الملاحة البحرية<sup>1</sup> وعلى غرار التشريعات الدولية و إقتداء بمعاهدة بروكسل لسنة 1924 خاصة المادة 04 منها، جاء المشرع بعدة حالات للإعفاء من المسؤولية، وقد عدت المادة 803 من القانون البحري الجزائري هذه الحالات.

كذلك نص في المادة 804 من نفس القانون على بطلان أي شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية التي يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة أو القانون البحري سنتطرق في هذا الفرع إلى حالات إعفاء الناقل من المسؤولية كالآتي:

### أولا :حالة عدم الصلاحية السفينة للملاحة

الناقل يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة قبل وأثناء الرحلة بغرض توصيل البضاعة سالمة الى ميناء الوصول وهو التزام بتحقيق نتيجة معينة بحيث إذا لم تتحقق هذه النتيجة كان الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب الشاحن من جراء ذلك.حتى يعفى الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بذل العناية الكافية<sup>2</sup> من أجل توفير سفينة صالحة للملاحة وهذا ما نصت عليه المادة 04/ف1 من معاهدة بروكسل سنة 1924 وكذلك المادة 803 من ق ب ج.

ففي حالة إصابة البضاعة بضرر أو تأخير في وصولها بسبب عدم الصلاحية للملاحة فلا مسؤولية عليه.

ولكن إذا كانت العيوب ظاهرة للعيان ولم يبذل المهمة الكافية فيسأل عنها الناقل، وكل شرط في عقد النقل يعفي الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعتبر **بطلانا مطلقا**<sup>3</sup>.

السلطة التقديرية تعود الى القاضي فيما يتعلق اذا الناقل بذل العناية الكافية أو لا، كما أن عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل المهمة الكافية يقع على عاتق الناقل البحري أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء كالمستأجر المجهز و للناقل أن يستعين في هذا الإثبات بالشهادات التي تصدرها السلطات الإدارية

<sup>1</sup> علي كمال، الوجيز في القانون البحري، مكتبة نانسي، سنة 2005، ص142.

<sup>2</sup> راجع المادة 03 من معاهدة بروكسل سنة 1924.

<sup>3</sup> علي حسين يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1987، ص103، 102.

وهيئات الإشراف على أن هذه الشهادات لا تقيم إلى قرينة على صلاحية السفينة للملاحة وخلوها من العيوب وهي قرينة بسيطة قابلة للإثبات العكسي<sup>1</sup>.

## ثانيا: الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية

لقد نص عليها المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 803 من ق ب ج و كذلك المادة 4/ف2 من معاهدة بروكسل و نميز بين حالتين من الأخطاء كالآتي:

### 1-الخطأ في الملاحة:

هي الأخطاء الفنية في قيادة و تسيير السفينة التي يرتكبها الربان أو المرشدين مثل مخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع التصادم البحري أو إقلاع السفينة من الميناء دون مبالاة بالأحوال الجوية الرديئة التي تنذر بها النشرات الجوية. يعفى الناقل البحري عن هذه المسؤولية في حالة وجود أخطاء ملاحية لأنها تقع بعيدا عن إشرافه وتوجيهه، وتضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير القاضي و هذا من خلال الوقائع المعروضة عليه<sup>2</sup>.

### 2-الخطأ في إدارة السفينة:

هي الأخطاء التي تترتب عليها عدم المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها أو تعريضها للخطر دون أن يكون لذلك علاقة بقيادة السفينة من الناحية الفنية أو تسييرها مثلا ترك تابعي الناقل صمامات القاع غير محكمة الإغلاق، مما أدى إلى دخول المياه و إتلاف البضاعة و يقع على الناقل عبء الإثبات أن الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب خطأ في إدارة السفينة.

### ثالثا: حالة الحريق

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التحكم فيه أو منعه من الانتشار، فعلا الناقل إثبات سبب هذا الحريق وإذا عجز عن ذلك فتقوم مسؤوليته<sup>1</sup>. فلا تقتصر الإعفاء في هذه الحالات على المسؤولية الناشئة عن الحريق بل يشمل أيضا الأضرار التي أحدثها الدخان أو المياه التي أطفأت النار، ويعفى الناقل من المسؤولية إذا اثبت قيام

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ص 254 و 255.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100

<sup>1</sup> على حسن يونس، المرجع السابق، ص 105

علاقة سببية بين الضرر الذي أصاب البضاعة و الحريق الذي حصل.ولكن لا يكون هناك مجال لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا حدث الحريق بفعله أو خطئه.

#### **رابعاً: حالة أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة**

المقصود من ذلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالرياح و الضباب و الصخور وغير ذلك مما يعوق السفينة في أثناء رحلتها ويسبب في هلاك البضاعة أو تلفها.

ويكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يثبت أن الضرر الذي أصابت البضاعة كان بسبب واحد من الأخطار المشار إليها في الأعلى بشر توفر فيها أوصاف القوة القاهرة<sup>2</sup>.

#### **خامساً: القوة القاهرة**

هي كل حادث غير متوقع و لا يمكن دفعه و مفاد ذلك أنه يشترط لتحقيق القوة القاهرة اجتماع شرطين في آن واحد و هما عدم توقع الحادث و عدم إمكانية دفعه و حتى تعتبر القوة القاهرة سبباً من إعفاء الناقل من المسؤولية فإنه يجب أولاً إثباتها ، فإذا نجح الناقل في ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر،ولقد نص عليها المشرع الجزائري في الفقرة الخامسة من نص المادة 803 متن ق ب ج عكس معاهدة بروكسل ذكرت الحالات التي تندرج ضمن القوة القاهرة.

#### **سادساً: حالة الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب**

تشمل مختلف العوائق التي تحول دون تنفيذ الناقل التزاماته التعاقدية مثل الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف،وعلى الناقل إثبات أن الضرر راجع إلى الأسباب التي ذكرت أعلاه لينفي مسؤوليته،ولا يشترط أن يكون العائق كلياً بل يستطيع أن يكون جزئياً<sup>3</sup>.

#### **سابعاً: حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.**

هو كل عيب داخلي في البضاعة بطبيعته غير ظاهر فإنه لا يكتشف عند الشحن و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن و لكن عند الوصول يكشف مثل هذا العيب إما عن طريق الناقل أو باستعانة بخبير،وهذا العيب تسبب في هلاك أو تلف البضاعة.و من المقرر قانوناً أن غياب التحفظات

<sup>2</sup> مدير عبد الوهاب،مرجع سابق،ص26.

<sup>3</sup> Rodiere René,op,cit,P06



لا يحرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة فإذا اثبت العيب الذاتي للبضاعة و علاقة السببية بينه وبين الهلاك أعفى من المسؤولية. كذلك هناك مسألة ثانية تتمثل في نقص البضاعة أثناء السفر و هو ما يعرف بعجز الطريق **déchet de la route**<sup>2</sup> ويقصد منه نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء النقل بالبحر

ينشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة فمن البضائع ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل و منها ما يجف مع الزمن كالحبوب و اللحوم و الفواكه. و نسب العجز المقررة في شأن أنواع البضائع المختلفة و لمحكمة السلطة التقديرية في تحديد هذه النسبة حسب العادات والأعراف المتعامل بها، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية.

### **ثامنا: حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك**

لقد نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 803/ف8 من ق ب ج وكذلك اتفاقيات هامبورج و معاهدة بروكسل و نص المادة 08 من اتفاقيات المبرمة سنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالصدّات البحرية. ففي هذه الحالة عندما يقوم بتغيير خط سيره أو يتدخل من أجل انقاص أرواح الأشخاص فيتسبب في ذلك تلف كلي أو جزئي للبضاعة فإنه لا يسأل لأنه تتعلق بواجب إنساني<sup>1</sup>.

### **تاسعا: أخطاء الشاحن**

يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة قد نشأ عن عدم احترام الشاحن التزامه، ويعد إهمال في التغليف أو التحريم أو عيب وضع العلامة من أهم صور **أخطاء الشاحن**<sup>1</sup>، إلى جانب التصريحات الكاذبة التي يدلي بها الشاحن أثناء تحرير سند الشحن من طرف الناقل. وقد ذكر المشرع وعدد هذه الأخطاء في نصوص متفرقة منها نص المواد 810، 803، و779 من ق ب ج.

---

<sup>1</sup> حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون الأعمال، جامعة وهران، سنة الجامعية، 2011، ص117.

<sup>1</sup> سعد يحي، مرجع سابق، ص ص22، 23.

ملاحظة هذه تعتبر أهم صور الإعفاء الناقل من المسؤولية لكن نص المشرع في المادة 811 من ق ب

ج على بطلان أي شرط تعاقدي يكون من شأنه الإعفاء أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل كما يلي:

1-إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل وذلك فيما يخص الحالات التالية :

أ- المادة 770 من نفس القانون والتي تنص على عدم صلاحية السفينة لنقل البضائع كما شرحناه سلفاً.

ب-المادة 773 من نفس القانون المتعلقة بعملية رص البضائع في حالة ما إذا قام بها الناقل البحري.

ج- المادة 780 من نفس القانون المتعلقة بعدم المحافظة و العناية التامة التي يلزم بها الناقل البحري بالبضائع المنقول وذلك إلى غاية تفرغها.

ونفس الشأن بالنسبة للمواد 802، 803، 804 من القانون البحري الجزائري.

2- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من نفس القانون ما عدا

الحالات المنصوص عليها في المادة 808.

3- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

وقد كان الغرض الذي ابتغاه المشرع الجزائري من هذا البطلان هو المحافظة على مصالح الشاحن وحمايته من التعسف الذي ممكن أن يمارسه عليه الناقل البحري.

## المبحث الثاني

### المنازعة البحرية المترتبة من إخلال الشاحن بالتزاماته

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف الشاحن و وثيقة الشحن و التزامات التي تقع على عاتق الشاحن.

### المطلب الأول

#### تعريف الشاحن و وثيقة الشحن وتحديد التزامات الشاحن

#### الفرع الأول:تعريف الشاحن و وثيقة الشحن:

#### أولاً: تعريف الشاحن le chargeur

هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من الميناء لأخر سواء كان شخصا

طبيعيا أو معنوياً<sup>1</sup>

<sup>1</sup> كمال حمدي، مرجع سابق، ص ص 99

و قد عرفه المشرع الجزائري في المادة 748 ق ب ج "يعتبر الشاحن الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن أين يبين فيه أطراف العقد و نوع البضائع....."

أما اتفاقية بروكسل فإنها لم تعرفه عكس ذلك قواعد هامبورج التي نصت عليه في المادة 1/ف3 (يقصد به كل شخص أبرم مع الناقل عقد أو إبرام باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد نقل لبضائع بطريق البحر.....الخ)

ملاحظة: الشاحن المتعاقد ليس بضرورة هو الشخص الذي يسلم ماديًا البضاعة إلى الناقل لأنه يوجد وسطاء في مجال النقل البحري مثل وكيل العبور، وكيل النقل... الخ، وكذلك قد يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه.

### ثانياً: تعريفه سند الشحن le connaissance .

تعتبر وثيقة الشحن هي الوثيقة الهامة في التعاملات التجارية البحرية بما تحتوي بها من بيانات. وقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 749 من ق ب ج " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند للحيازة البضائع و استلامها" كذلك اتفاقية هامبورغ التي قامت بإعطاء تعريف لهذه الوثيقة على أنها وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل و تلقي الناقل البضائع أو شحنها لها وفقا للنص المادة 1/ف7 أما اتفاقية بروكسل لم تقدم تعريف لها.

#### 1- صور سند الشحن

##### أ - سند الشحن الاسمي:

فعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعين في الوثيقة<sup>1</sup> ويكون لهذا الشخص وحده تسلم البضاعة عند وصوله، أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق كما هو منصوص عليه في ق م، وهنا يجب على الربان التأكد من شخصية المطالب بالبضاعة، وعادة ما يستعمل سند الشحن الاسمي عندما يكون الشاحن و المرسل إليه شخص واحد أو عندما يكون المرسل إليه مجرد عامل أو وكيل عن الشاحن

##### ب- سند الشحن لأمر:

<sup>1</sup> راجع نص المواد 758 و 784 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق

يكون سند الشحن لأمر الشاحن , أو لأمر المرسل إليه أي يذكر فيه إسم المرسل إليه مسبقاً بعبارة لأمر أو لإذن، ونظراً لوجود شرط الأمر فإن تداول سند الشحن لأمر يتم بطريقة التظهير التام و الذي يتضمن كافة البيانات , حيث يجب ذكر عبارة الأمر صراحة في وثيقة الشحن حتى يمكن تداولها بطريقة التظهير , إذ أن وثيقة الشحن ليست للأمر بطبيعتها خلافاً للسفينة و السند لأمر .

و يطبق عليها في مسألة التظهير الأحكام المتعلقة بتظهير السفينة طبقاً للمواد 396 و 402 من القانون التجاري , و من ثم يجوز أن يقتصر التظهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن بشرط تأريخه , و يترتب على تظهير سند الشحن نقل ملكية البضاعة و حيازته للمظهر إليه , و من ثم لا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للمظهر إليه و لو كان التظهير على بياض , و لا يجوز للناقل أو الربان أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي قد تكون له إتجاه الشاحن ما لم يثبت أن المظهر إليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن , و على خلاف الأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين على سند الشحن و لا يشمل ضمان المظهر إلا وجود البضاعة المشحونة و صحة العقد.

### ج- سند الشحن لحامله:

يجب على الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه و معه سند الشحن عند الوصول<sup>2</sup> و هذا طبقاً لنص المادة 759 من ق ب ج، و مهما يكن فإنه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص يحملون نسخاً من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم بل عليه أن يودعها في مكان أمين. من خلال مما ذكر تستنتج أن وثيقة الشحن هو الدليل على استلام الناقل البضاعة المذكورة بها و كذلك تعتبر حيازة لهذه البضاعة.

### 2- بيانات سند الشحن:

- لكي تكون هذه الوثيقة لها حجة قانونية و منتجة لأثارها يجب أن تحتوي على بيانات أساسية منها<sup>1</sup>

### أ- بيانات متعلقة بالأطراف :

إسم الشاحن و عنوانه .

إسم الناقل و عنوانه و صفته (مالكا للسفينة أو مستأجراً لها).

<sup>2</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 224 و 228

<sup>1</sup> حسب نص المادة 752 من من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق و المادة 3 من معاهدة بروكسل و

المادة 15 من اتفاقيات هامبورغ

إسم الربان و محل إقامته و إن كان هذا البيان يتغافل عليه لأن الربان هو الذي يوقع سند الشحن و من ثم سوف يعرف بهويته .

إسم و عنوان المرسل إليه إذا كان السند إسميا , غير أن الغالب أن سند الشحن لأمر قد يكون في النادر لحامله<sup>2</sup> .

### ب-بيانات المتعلفة بالبضائع الواجب نقلها :

سند الشحن هو أساسا إيصال بالبضائع المشحونة , لذلك يجب أن يتضمن تعيينا للبضائع المشحونة من حيث النوع و المقدار و قد حددها المشرع في نص المادة 752 من ق ب ج ب :

العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء في تحميل هذه البضائع إذا كان طبع و تحميل هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها .

الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة .

### ج- بيانات متعلقة برحلة:

ج-1- إسم السفينة: و هي السفينة التي تنقل على متنها البضاعة فيذكر في السند إسمها و جنسيتها, و تبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة و الإستلام عند ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها.

### ج-2- تاريخ إصدار السند :

لهذا البيان أهميته لأنه يحدد وقت إنتقال البضاعة إلى يد الربان و يحمله منذ ذلك الحين المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير حيث يتم ذكر تاريخ شحنها فعلا و تاريخ الإبحار.

### ج-3- عدد النسخ :

يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية و قد جرى العمل على تحرير سند الشحن من نسختين , نسخة للربان و أخرى للشاحن يبعث بها للمرسل إليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها<sup>1</sup>.

و قد تعطى للشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها و يرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه , و إذا حرر سند الشحن من عدة نسخ و كان السند لأمر أو

<sup>2</sup> -مصطفى كمال طه , مرجع سابق , ص 248.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه , مرجع سابق , ص 248.

لحامله وجب أن يذكر في كل نسخة منها أنها قابلة أو غير قابلة للتداول مع بيان عدد النسخ , و بشرط إلغاء كامل النسخ في حال إستعمال إحداها , فالتسليم بإحداها يبطل ما عداها من نسخ<sup>2</sup>.

**ج-4-توقيع الربان و الشاحن :** يجب توقيع السند من الربان و الشاحن و هو ما يتفق مع وظيفة وثيقة الشحن المعدة لإثبات الشحن و عقد النقل .

**ج-5-الإخطار عن نوعية البضاعة الخطيرة :** على الشاحن إحاطة الناقل علما بالبضائع الخطرة ليكون له الخيار بنقلها أو رفض ذلك . كما أن الشاحن ملزم بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع و بيان كيفية الوقاية منها ذلك أن الشاحن يعد مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي قد ينجم عن عدم صحة البيانات التي يدلي بها. وكذلك هناك بيانات تخص الأجرة و ذلك بتحديد قيمتها ومكان وكيفية دفعها.

**ملاحظة في حالة عدم استطاعة الناقل التأكد من صحة البيانات التي صرح بها الشاحن حول البضائع المشحونة يمكن للناقل ان يحرر سند شحن ويدرج فيه تحفظات حول البضاعة ويطلق على هذا السند بسند شحن غير نظيف وهذا طبقا لنص المادة 760 من ق ب ج. ففي هذه الحالة سيولد مشكل للشاحن ويصعب له بيع سلعته و لتفادي ذلك جاز لشاحن تقديم خطاب ضمان للناقل مقابل تحرير سند شحن نظيف طبقا لنص المادة 757 من ق ب ج.**

## **2-حجية سند الشحن:**

لقد نص عليها المشرع في نص المادة 761 من ق ب ج على أنه "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في وثيقة الشحن، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية" و كذلك ما ذهب إليه نص المادة 16/ف3 من اتفاقيات هامبورغ.

من خلال ما ذكرناه يتضح أن وثيقة الشحن في الاثبات بين الناقل و الشاحن ليست مطلقة يمكن إثبات عكسها، أما بالنسبة للغير حسن النية كالمرسل إليه أو شركة التأمين فلها حجية مطلقة في مواجهة الغير و الهدف من ذلك اعطاء لها قيم إئتمانية لتسهيل تداولها<sup>1</sup>.

<sup>2</sup> راجع نص المادة 760 من من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق

<sup>1</sup> لطفي كومان، مرجع سابق، ص 105

## الفرع الثاني

### التزامات الشاحن في عقد نقل البحري.

إن أطراف عقد النقل البحري للبضائع كل طرف عليه التزامات وله حقوق، فالشاحن أيضا تقع عليه التزامات و أهم هذه الإلتزامات هو تسليم البضاعة للناقل لكي يقوم بعملية النقل و أيضا بدفع الأجرة و سنتطرق اليهما بتفصيل كما يلي:

#### أولا : الإلتزام بتسليم البضاعة في ميناء الشحن

كما سبق و ذكرنا أن المسؤولية الناقل أو بداية عقد نقل البحري للبضائع بيدأسريانه بمجرد تسلمه السلعة من الشاحن<sup>2</sup> فعلى الشاحن أن يسلم السلع أو البضائع في الميناء الشحن المتفق عليه و كذلك في الزمان المتفق عليه و ذلك وفقا للبيانات المذكورة في وثيقة الشحن حول نوع البضاعة، وزنها، قيمتها.... إلخ، وقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 772 من ق ب ج على مايلي "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأماكن المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في الميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأماكن المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها". و الجدير بالذكر أن عقد نقل البضائع يحدد عادة التفاصيل الخاصة بتقديم البضاعة سواء من حيث مكان التسليم أو الزمان .

فقد يتفق الطرفان على وقت محدد لتقديم البضاعة، كما يمكن أن يتفقان على التزام الشاحن بإخطار الناقل مقدما بموعد تقديم البضائع حتى يستعد الناقل لتلقي البضائع<sup>1</sup>.

إذا كانت ذات طبيعة تستلزم لاستلامها لتجهيزات خاصة<sup>2</sup>. لأن الإخلال في الوقت و الأماكن يؤدي إلى عرقلة تنفيذ العقد ويتسبب أضرار اقتصادية جراء تأخر في إقلاع السفينة وكذلك عرقلة حركة و عمل الميناء، فما هي لحظة التسليم؟

\*للإجابة على هذا السؤال نعود إلى الإتفاقيات الدولية في هذا المجال و كذلك للقانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص68

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص68.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة لنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 2009، ص264

- فبالنسبة للإتفاقيات بروكسل فلا يوجد نص صريح بذكر لحظة التسليم فهذه الإتفاقية تتحدث فقط على على المرحلة البحرية ولا تتحدث على المراحل السابقة لهذه المراحل فلهذا التسليم حددتها بالحظة التسليم تحت الروافع أي بمجرد ربط البضاعة بيكر الوافعة<sup>3</sup>.

- أما بالنسبة للقانون الجزائري و أعراف الموانئ الجزائرية فالعودة إلى نص المادة 739 ق البحري فإن العقد يبدأ منذ أن يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه و قد أشار المادة 802 من ق ب أن الناقل مسؤول على البضاعة منذ تكفله بها من خلال هذه المواد فإن المشرع الجزائري لم يحدد اللحظة بتدقيق لكن حددها المشروع الفرنسي و اعتبرى لحظة التسليم هي لحظة التسليم تحت الروافع.

فشحن أو تسليم البضاعة هو وضع البضاعة على متن السفينة أو رفعها على الرصيف حسب نوع البضاعة و ذلك باستعمال الرافعات أو الشفافات لنقل الحبوب أو الأنابيب وفي غالب الأحيان لا يتولى الشاحن أو الناقل البحري تنفيذ الشحن ماديا بنفسه نتولها مقاولات التفريغ و الشحن أو الميناء بفعل ذلك يتطلب عملية التسليم قيام الشاحن بالعديد من الأعمال لحماية البضاعة من التلف لاسيما منها:

## 1 - التغليف و التحزيم : Emballes

**التغليف** هو وضع البضاعة داخل الكراتين أو داخل حاويات **contenaires** أو صناديق أو لفها بشكل يحميها من المؤثرات الخارجية ويمنع أثار الصدمات عليها أثناء النقل<sup>1</sup>.

أما التحزيم هي عملية إحاطة البضاعة المغلفة بالأحزمة أو أربطة لتقوية التغليف، حتى يصمد أثناء الرحلة البحرية. ولم ينص المشرع الجزائري على هذا المصطلح في القانون البحري بل نص عليه في القانون التجاري تحديدا في نص عليه في القانون التجاري تحديدا في نص المادة 43 ق تجاري "إذا كانت طبيعة الشيء يتطلب تحزيمه فوجب على المرسل القيام بتحزيمه بشكل يكون واقيا من الضياع"، فهذا النص يخص أو متعلق بالنقل البري إلا إنه يطبق على مفهوم التغليف في القانون البحري فتحديد نوع التغليف المناسب يجب أن يتماش مع نوع البضاعة المشحونة فتغليف له أهمية كبيرة و هو من بين الشروط الواجب ذكرها في وثيقة الشحن .

## 2- وضع البطاقات على البضائع: Le marquage des marchandises

يتم وضع بطاقات مميزة على السلع أو البضائع مدموغة ومختومة وهذه البطاقة تحمل مجموعة من البيانات عامة على السلعة وخاصة كعبارة Fragile أو سريعة الإلتهاب لتمكين الناقل بأخذ جميع

<sup>3</sup> - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 71، 70

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 332



الإحتياطات للحفاظ على هذه السلعة و ذلك بتوفير عناية خاصة للحفاظ عليها أثناء الرحلة البحرية وهذا ما نص عليه المشرع 755 من ق ب ج.

### 3-تقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة و كذلك ارفقها بالوثائق اللازمة:

يجب على الشاحن ذكر جميع البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل ،على أساس تصريح كتابي خاص يتضمن نوع البضاعة مثلا هل هي بضاعة خطيرة أو ذات قيمة مالية عالية و كذلك الوزن وعدد الطرود و مختلف البيانات التي ذكرناها في الفقرة المتعلقة ببيانات وثيقة الشحن<sup>2</sup>. إن إغفال أحد البيانات أو تصريح بمعلومات خاطئة حول البضاعة، فيعد الشاحن مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضاعة و كذلك يجب إرفاق جميع الوثائق الإدارية التي تطالب بها مختلف الهيئات ،الشرطة ،الصحة ، الضرائب ،الجمارك،عقد التأمين.....الخ.

### ثانيا:الإلتزام بدفع أجرة الحمولة Le paiement des frets

تتعدد التزامات الشاحن، غير أن الإلتزام البارز والرئيسي يبقى دفع الأجرة مقابل الخدمة التي يقدمها الناقل هو إيصال البضاعة إلى المرسل إليه.ويمكن تعريفه بأنه هو المبلغ المالي الذي يدفعه الشاحن للناقل مقابل خدمة وهذا ما نص عليه المشرع في المادة من 738 ق ب ج،وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع الأجرة عند تسليم البضائع في ميناء الوصول.من خلال ما ذكرناه يتبادر الى أذهاننا عدة تساؤلات منها على أي أساس يتم تحديد قيمة الأجرة؟،وماهي الضمانات التي تعطى للناقل في حالة عدم الحصول عليها؟ومتى يكون الشاحن مدين بأجرة؟سنحاول الإجابة على هذه التساؤلات على النحو الآتي:

#### 1-تحديد أجرة الناقل واستحقاقها:

الناقل يستحق الأجرة مقابل الخدمة التي يقدمها فإن قيمة هذه الإجرة لم يحددها المشرع<sup>1</sup> بل ترك المجال مفتوحا لحرية التفاوض في الأجرة بين الناقل و الشاحن و هذه الحرية يحددها قانون العرض و الطلب الذي تفرضه سوق النقل و كذلك مدة الرحلة البحرية و المسافة،وكذلك تحدد رسوم النقل مسبقا من خلال المؤتمرات الدولية و البحرية.

<sup>2</sup> راجع نص المواد 753،778،779 و 805 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم،مرجع سابق والمادة 4/ف5،6

من اتفاقيات بروكسال و المادة 17،13 من قواعد هامبورغ

<sup>1</sup> راجع نص المادة 797 و 791 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم،مرجع سابق.

يكون تحديد قيمة الأجرة على أساس حجم البضاعة أو وزنها أو مقدارها عند الشحن. أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة ففي حالة عدم الإتفاق على تحديد قيمة الأجرة فنترك الأمر إلا أعراف الموانئ و تقدير القاضي<sup>2</sup>.

تكون الأجرة مستحقة الدفع<sup>3</sup> عند تسليم البضاعة من الشاحن و قد تكون مستحقة لدفع عند نهاية الرحلة البحرية عند تسلم السلعة من طرف المرسل إليه أين يتولى هذا الأخير دفع هذه الأجرة في حالة الإتفاق على ذلك.

أما إذا كان فعل الشاحن هو الذي عرقل تمام عملية النقل، فإن الناقل يستحق الأجرة كاملة<sup>1</sup> و هذا ما يفهم من نص المادة 772 من ق ب ج التي تنص "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في الميناء التحميل. وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة، يدفع التعويضات للناقل يقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها"

من خلال ما ذكرنا يتبادر إلا أذهاننا هل يمكن أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه وهل يكون الشاحن دائما مدين أصلي للأجرة؟

يستخلص من عقد النقل البحري، أنه هنالك طرفين هما الناقل و الشاحن، والأصل أن أثار العقد تقتصر عليهما، فيمكن أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه مثلا شركة تجارية ترسل البضاعة لأحد فروعها في مكان آخر. لكن الغالب أن يرسل الشاحن بضاعة إلى شخص ثالث (المرسل إليه) ليس طرف في العقد النقل مثلا الشاحن هو البائع و المرسل إليه هو مشتري السلعة<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> ZAHY Amar:droit des transports,tome1 cadres juridiques et institutionnels-contrat de transport de marchandises,office des publications universitaire Alger,1999,p92

<sup>3</sup> راجع نصوص المواد 777،798،799،800،801 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري،معدل و متمم،مرجع سابق

<sup>1</sup> راجع المادة 798 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري،معدل و متمم،مرجع سابق

<sup>2</sup> عباس سامي،التزامات الشاحن في عقد نقل البحري،مذكرة لنيل شهادة الماجيستير،فرع العقود والمسؤولية،جامعة تلمسان،سنة،2012،ص ص60،59

يعتبر تسديد أجرة الحمولة من الإلتزامات المشتركة بين المرسل إليه<sup>3</sup> والشاحن، فيمكن أن تكون مستحقة الدفع من طرف الشاحن عند بداية الرحلة كما يمكن أن تكون مستحقة الدفع عند ميناء الوصول من طرف المرسل إليه في حالة وجود إتفاق على ذلك. لكن الإشكال يطرح في حالة رفض تسلم المرسل إليه البضاعة أو دفع الأجرة فناقل يعود على الشاحن بإعتباره المدين الأصلي بها وذلك بالعودة إلى نص المواد 791، 792، 738 من ق ب ج.

## 2-ضامانات الوفاء بأجرة النقل

قد خول القانون للناقل بعض الضمانات لاسيافاء أجرة النقل من الشاحن، ويقع هذا خصوصا عندما تكون الأجرة مستحقة في ميناء الوصول.

ومن بين هذه الضمانات، أعطى القانون للناقل حق الحبس البضاعة في حالة عدم تسديد الأجرة من طرف المرسل إليه وهذا طبقا لنص المواد 792 و 795 من ق ب ج. وعليه يمكن لناقل في حالة عدم إستيفائه للأجرة، إيداع البضائع في المستودع على نفقة تبعة المرسل إليه، و يقوم بإعلام الشاحن و المرسل إليه إذا كان معروفا. بعد مرور مدة شهرين من يوم ايداع السلعة، فيمكن للناقل بيع البضاعة إلا بعد موافقة السلطات القضائية المختصة<sup>1</sup>.

نشير في الأخير أن الناقل يتمتع بحق الإمتياز على البضائع المنقولة ولا يخشى مزاحمة الدائنين الآخرين وهذا طبقا لنص المادة 818 من ق ب ج. لكن هذا الإمتياز يبقى قائما بعد تفريغ البضاعة و لمدة 15 يوم، فإن لم يرفع دعواه خلال هذه المدة يسقط حقه ويصبح دائنا عاديا.

## المطلب الثاني

### مسؤولية الشاحن

يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب أخطاء الشاحن وإخلال بالإلتزاماته التعاقدية، مما يفتح مجال إلى إثارة مسؤولية الشاحن بإعتباره طرف في العقد النقل البحري، فنثار مسؤولية الشاحن في ثلاثة حالات و تشرك بكونها تلحق أضرار إما في البضاعة، بالناقل و بسفينة، سننتعرض لهذه الحالات كمايلي:

## الفرع الأول

<sup>3</sup> أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل لنشر عمان، المملكة الأردنية، سنة 2009 صص 224، 223

<sup>1</sup> علي حسن يونس، مرجع سابق، صص 361، 360

## حالة الأضرار اللاحق بالبضاعة

يعتبر الشاحن مسؤولاً على كل التصريحات و الملاحظات المدونة في وثيقة الشحن حول نوع البضاعة، الكمية عدد الطرود... إلخ، ففي حالة إغفال بعض البيانات أو أدلا بتصريحات كاذبة فيعد مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة<sup>2</sup> وذلك حسب نص المادة 753 من ق بحري التي تنص "تدرج بيانات البضاعة في وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، ويعد الشاحن ضامناً لناقل في صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية وزن البضائع ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة و مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل متحرراً من مسؤوليته وإلتزاماته الناتجة عن عقد النقل إتجاه أي شخص آخر غير الشاحن" التي تقابله المادة 3 /ف5 من المعاهدة بروكسال.

يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة في حالة تسلم الناقل من الشاحن بضائع خطيرة قابلة للإستعمال أو الانفجار لكن بشرط الناقل لم يعلم بذلك و لا مندوبه و هذا طبقاً للنص المادة 778 من ق ب التي تقابلها المادة 4 من معاهدة بروكسل. ففي هذه الحالة يمكن للناقل إخراجها أو إتلافها وإزالة خطورتها عند التفطن بذلك<sup>1</sup>، وكذلك يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة سوء التحزيم، التكييف أو وضع العلامات من طرف الشاحن و هذا طبقاً لنص المادة 803/فقرة ح من ق ب ج.

### الفرع الثاني

## حالة الأضرار اللاحقة بالسفينة

حسب نص المادة 779 من ق ب ج يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع من جراء خطأه أو خطأ مندوبه<sup>2</sup>.

فيمكن للبضاعة التي تم شحنها أن تسبب أضرار لسفينة خاصة اذا كانت خطيرة ولم يعلم بها الناقل فالشاحن مسؤول عن تعويض الناقل في حالة ثبوت العلاقة السببية بين الضرر و السبب.

### الفرع الثالث

## عدم احترام الشاحن الإلتزام بتسليم البضاعة

---

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص150

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص90

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص150

يتحمل الشاحن كل المسؤولية في حالة عدم احترام زمان و مكان اتفاق على تسليم البضاعة ففي حالة إذا تسبب أضرار للناقل فالشاحن ملزم بتقديم تعويض على ذلك طبقاً للنص المادة 772 من ق ب من خلال ما ذكرناه سابقاً فإن مسؤولية الشاحن تثار على أساس الخطأ المثبت في حقه الذي يؤدي إلى توليد نزاع بحري بين الأطراف العقد. ويكون الشاحن مسؤولاً إزاء الناقل في الحالة التي يكون فيها بيع البضائع لا يكفي لتسديد ديون الناقل و المصاريف الخاصة لإيداع هذه البضائع و مصاريف بيعها وذلك عن الجزء الباقي لدين وفقاً لنص المادة 796 من ق ب ج.

من خلال ما ذكرناه في الأعلى يتبين أن المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري تثار بمجرد إخلال أحد الأطراف بالتزاماته التعاقدية.

## الفصل الثاني

### طرق تسوية المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع

بعد استعراضنا أطراف عقد النقل البحري وتحديد كل حقوق وواجبات كل طرف، فإن إخلال أحد الأطراف بالتزاماته سيثير نزاع بين الأطراف الذي يستوجب إيجاد حل لهذا النزاع لكي يأخذ كل واحد حقه و لكي تعود المياه لمجاريها.

تتميز المنازعات البحرية، بتعدد طرق حلها، منها عن طريق القضاء أو التحكيم الذي يعتبر من الوسائل البديلة لحل المنازعات وهي وسيلة تساعد على التخفيف في حل المنازعات أمام القضاء و كذلك تساهم في حل المنازعات في مدة وجيزة. فأغلب التشريعات من بينه المشرع الجزائري تبنى هذه الوسيلة. سنتطرق في هذا الفصل تسوية المنازعات البحرية عن طريق القضاء في مبحث الأول، ونخصص المبحث الثاني إلى تسوية المنازعات عن طريق التحكيم.

### **المبحث الأول**

#### **تسوية المنازعات البحرية عن طريق القضاء**

يترتب على أي إخلال بأحد الالتزامات التعاقدية ضررا لطرف الآخر، فيكون له حجة للجوء للعدالة، وسبب لنشوء مصلحة قائمة وسبب للمطالبة بالحماية القضائية للمركز القانوني المتولد عن العقد، وهذا ما يجعل أساس الدعاوي الناشئة عن العقد النقل البحري للبضائع هي المسؤولية العقدية، فيكفي إثبات عن تنفيذ أحد الأطراف بنود العقد لكي تتولد لديه الصفة والمصلحة للجوء للعدالة لأستفاء حقه المهضوم.

سنحاول التطرق في هذا المبحث إلى الشروط الواجب توافرها في أطراف الدعوى في مطلب الأول، أما الطلب الثاني سنتطرق إلى الدعاوي الناشئة في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع.

### المطلب الأول

#### شروط الواجب توافرها في الدعاوي الناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري للبضائع

حق اللجوء إلى القضاء هو حق مكرس في الدستور، فكل طرف في عقد النقل البحري للبضائع له الحق في رفع دعوى للمطالبة بحقوقه. لكن لقبول هذه الدعاوى يجب توفر مجموعة من الشروط سواء ما يتعلق بأطراف الدعوى، الجهة القضائية المختصة للفصل في هذه الدعاوي وميعاد رفعها وهذا طبقاً للقانون الإجراءات المدنية و الإدارية و القانون البحري.

سنتطرق في هذا المطلب إلى شروط الواجب توافرها في الأطراف في الفرع الأول، أما الفرع الثاني نخصه للجهة القضائية المختصة، و نخصص الفرع الثالث لميعاد رفع الدعوى.

### الفرع الأول

#### شروط الواجب توافرها في أطراف الدعوى

المشرع الجزائري يستلزم توفر مجموعة من الشروط في رافع الدعوى ، أوردها في نص المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتوقف على وجودها من عدمه ، قبول الدعوى أو رفضها ، تتمثل أساساً في الصفة و المصلحة ، وأهلية التقاضي ، وهو ما يعرف بالشروط العامة لقبول الدعوى.

يعتبر شرط الأهلية الواجبة لرفع الدعاوى واحدة لا تختلف باختلاف نوع الدعوى. و على هذا فإنما يستوجب الدراسة في هذا المقام هو كل من المصلحة و الصفة في التقاضي.

#### أولاً: شرط المصلحة

فتعرف المصلحة بأنها الفائدة أو المنفعة التي يسعى المدعي إلى تحقيقها جراء رفعه دعوى قضائية يطالب بحقوقه. فقبول دعوى قضائية مرتبط بوجود مصلحة تمكن الشخص من الحصول على الحماية القضائية لحقه أو مركزه القانوني المعتدى عليه ، و عليه فإن أول مسألة يتأكد منها القاضي هي ما إذا كان الحق أو المصلحة المدعي بها محمية قانوناً أم لا . و ذلك من خلال البحث عن وجود نصوص قانونية تسمح بمنح هذه الحماية ، إضافة إلى ذلك يشترط إن يكون الاعتداء قد وقع فعلاً على المركز القانوني المراد حمايته وقت رفع الدعوى وليس مستقبلاً وأن هذا الاعتداء يولد ضرر وخسائر. و في هذا

الصدد تشترك الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع مع باقي الدعوى الأخرى في وجوب توفر شرط المصلحة لقبوله كقاعدة عامة، إلا أنه في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع لتحقق شرط المصلحة يجب أن يتوفر نقطتين أساسيتين هما:

وجود عقد نقل بحري للبضائع و الإخلال في تنفيذ عقد النقل.

### ثانياً: شرط المصلحة

لا يكفي لنشوء الحق في الدعوى توفر شرط المصلحة فقط بل يستلزم توفر صفة التقاضي لدى رافع الدعوى (المدعى) وكذلك توفر الصفة في المدعى عليه طبقاً لنص المادة<sup>1</sup> 13 من ق إ م إ.

فأطراف الدعوى البحرية هما المدعى و المدعى عليه تستلزم توفر فيهم شرط المصلحة و صفة التقاضي وفقاً للقواعد القانونية، والعاوي البحرية تتميز ببعض الخصوصيات مقرنة بالدعاوي الأخرى. أمام هذا يتبادر إلى أذهاننا طرح التساؤل التالي من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع؟

### 1- الناقل:

حسب المواد: 779 ، 791 ، 794 ، 797 من القانون البحري تثبت للناقل باعتباره طرفاً في عقد النقل البحري الصفة في رفع دعوى ضد الشاحن أو المرسل إليه فيمكنه رفع دعوى ضد الشاحن بسبب الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع الأخرى التي تحملها من جراء خطئه أو خطأ أحد مندوبيه ، و كذا للمطالبة بأجرة الشحن كما يمكنه رفع دعوى ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة الشحن في حالة ما إذا كان دفعها واجبا عند الوصول ، و للمطالبة بالتعويضات المطابقة للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه.

### 2- الشاحن:

يعتبر الشاحن طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع وبذلك فهو يتضرر في حالة هلاك البضاعة أو تلفها ووصولها متأخرة إلى ميناء الوصول وبالتالي يكون هو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية وذلك بمقتضى المسؤولية التعاقدية.

<sup>1</sup> راجع نص المادة 13 من قانون 09/08، مؤرخ في 2008/02/25، متضمن قانون إجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر، عدد 21، مؤرخ

2008/04/23



ولإثبات صفة الشاحن كمدعى فلا بد من استظهاره لسند الشحن الذي يعد وسيلة في إثبات عقد النقل البحري أو أي وثيقة نقل أخرى ولا يمكن أن تبقى للشاحن الصفة في رفع الدعوى إلا إذا ظل حائزا لسند الشحن<sup>1</sup> و أن الحق في رفع الدعوى ينتقل مع سند الشحن.

إضافة إلى هؤلاء الأشخاص الذين تثبت لهم بصفة أصلية الصفة في رفع دعاوى ناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع يمكن أن تثبت الصفة في رفع هذه الدعاوى لأشخاص آخرين قد ينتقل لهم الحق في رفعها<sup>2</sup>.

### 3- المرسل إليه : Le Destinataire

رغم أن المرسل إليه ليس طرف في العقد إلا أنه له المصلحة في رفع الدعوى بموجب سند الشحن الذي يعتبر سند للحيازة و لاستلامها. وقد تكون وثيقة الشحن اسمية أو لحاملها فبموجب هذا السند تبقى مصلحته قائمة في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحق بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره، وإذا رفعت الدعوى من طرف المرسل إليه ضد الناقل لايجوز للشاحن رفعها ثانية بنفس الطلبات.

فيمكن لحامل الأخير لسند الشحن<sup>1</sup> أو أي وثيقة أخرى مماثلة تثبت استلام البضاعة يمكن له المطالبة بحقوقه في حالة ما تسبب الناقل بتلف أو هلاك البضاعة وهذا طبقا لنص المادة 782 من ق ب ج التي تنص "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب إستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة"

### 4- المؤمن : L'ASSUREUR

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 181

<sup>2</sup> René Rodière :op.cit,p223-

<sup>1</sup> وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 239

المؤمن هي شركة تأمين التي تأخذ على عاتقها تعويض المؤمن له (المرسل إليه) عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه التي يتسبب فيها الناقل أو من يمثله. رغم أن شركة التأمين ليست طرف في العقد بعد قيامها بالتعويض المرسل إليه عن الخسائر التي لحقت البضاعة وهذا طبقا لنص المادة 144 من قانون التأمينات يمكن لها الرجوع على الناقل برفع دعوى الرجوع بشرط تقديم عقد الحلول .  
<sup>2</sup> acte de subrogation وهذا منصوص عليه في المادة 744 من ق ب ج و المادة 118 من ق التأمينات.

في الأخير نلاحظ أن أغلب القضايا في المحاكم الجزائرية يتخذ المرسل إليه و الشاحن صفة المدعى، يتخذ الناقل صفة المدعى عليه، وتحديد صفة الناقل عنصرا جوهريا لتحديد صفة المدعى عليه في أغلب الدعاوى الناشئة عند عقد النقل البحري للبضائع.  
و إذا كان تحديد صفة الناقل لا يثير أية صعوبة في حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة أين يتولى هو استغلالها من الناحية التجارية في نشاط النقل البحري فإنه ليس بتلك السهولة في حالة إيجار السفينة ، و في حالة النقل البحري المتتابع أين يصبح تحديد صفة الناقل أكثر تعقيدا.  
فيمكن أن يتخذ صفة المدعى عليه<sup>1</sup> على سبيل المثال وكيل السفينة، الناقل المتعاقد أو مستأجر السفينة، مجهز السفينة.....إلخ.

## الفرع الثاني

### الجهة القضائية المختصة

إذا كان تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيا بنظر الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكال ولا تعترضه أية صعوبة نظرا لاعتبار المشرع الجزائري النقل البحري، عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل وهو تجاري كذلك بالنسبة إلى الشاحن إذا كان تاجرا وأبرمه لحجات تجارته ومن ثم تكون دعوى الناشئة عن عقد النقل البحري من اختصاص الأقسام التجارية البحرية المتواجدة على مستوى

---

<sup>2</sup> علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني، دراسة مقارنة، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 2005، ص 108.

<sup>1</sup> راجع نص المواد 610، 611، 701، 724، 730، 700، 650، 695 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق

المحاكم الجزائرية<sup>2</sup> وهو يعتبر أيضا من النظام العام فإن تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر هذه الدعاوى يثير عدة إشكالات و أمر مهم خاصة إذا علمنا أن هناك أحكام خاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في هذا المجال وأحكام عامة

إن الاختصاص المحلي للمحاكم لم تتطرق إليه معا اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذلك بروتوكول سنة 1968 من أي حكم في شأن تحديد الاختصاص القضائي في حالة ما إذا نشأ نزاع بصدد تنفيذ أو عدم تنفيذ عقد نقل البضائع بالبحر. غير أن إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 21 تضمنت القواعد التالية بصدد هذا الموضوع:

تحدد المحكمة المختصة طبقا لما نصت عليه المادة الأولى حيث يكون للمدعي إختيارا واسعا بين عديد من المحاكم على النحو التالي :

أ-المركز الرئيسي للمدعى عليه.

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه مقر عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريقها.

ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

د- أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض في عقد النقل.

وهذا هو نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص 745 من القانون البحري تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

فتنص المادة المذكورة أعلاه على ما يلي : " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام " .

وهو نص المادة باللغة العربية . غير أننا بالرجوع إلى النص الفرنسي نجد أن هذه المادة تحتوي على فقرة ثانية توسع فيها الاختصاص المحلي ليشمل إضافة إلى ما هو موجود في القواعد العامة ، المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن ، أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء واقع في الإقليم الوطني.

<sup>2</sup> بموجب القرار الوزاري 1995/06/14، إستحدثت الأقسام البحرية على مستوى المحاكم المتواجدة في المدن الساحلية

**"Elles peuvent , on outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du porte de déchargement , si celui-ci est situé sur le territoire national".**

**فسؤال الذي يطرح هل نأخذ بالنص الفرنسي أو العربي؟**

فالإجابة نجدها على مستوى المحكمة العليا التي حسمت الجدل في هذه النقطة و أكدت على وجوب تطبيق أحكام الفقرة الثانية للمادة 745 الواردة في النص الفرنسي من خلال قرارها الصادر بتاريخ 1997.12.16 عن **الغرفة التجارية<sup>1</sup>** و البحرية ملف رقم 162697 قرار مؤرخ في 1997/12/16. الذي جاء في إحدى حيثياته ما يلي: "حيث انه يجوز تطبيق الفقرة الثانية من نص المادة 745 من ق ب ج الواردة باللغة الفرنسية.

**أما بالعودة للقواعد العامة تحديدا لنص المادة 32 من ق إ م إ أين استحدث فيها الأقطاب المتخصصة وهي مختصة دون سواها ببعض القضايا على سبيل الحصر منها القضايا المتعلقة بالمنازعات البحرية. فهذه المادة تنص على مايلي "تختص الأقطاب المتخصصة، المنعقدة في بعض المحاكم، بالنظر دون سواها، بالمنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، و المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية، و **منازعات النقل البحري** والجوي، و منازعات التأمينات. تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة و الجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم".**

**أما نص المادة 37 من ق ا م ا نصت "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطنه، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها موطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".**

**وأشارت كذلك نص المادة 39/4 لهذا الموضوع كمايلي "..... في المواد التجارية، غير الإفلاس و التسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، أو**

<sup>1</sup> سعيد يحي، مرجع سابق، ص 88

أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها، وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"

من خلال ما ذكر في الفقرة أعلاه فيحدد الاختصاص المحلي للدعاوى الناشئة عن المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع إما بالعود للقواعد العامة أو القانون الخاص، ويمكن كذلك الإتفاق بين الأطراف على منح الاختصاص لمحكمة ما إذا لم ينص القانون على خلاف ذلك.

### الفرع الثالث

#### ميعاد رفع الدعوى

إن الحق في رفع دعوى ناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع، مثله مثل الحق في رفع الدعوى في القواعد العامة، مرتبط بمدة زمنية معينة يشترط أن يمارس خلالها، وهذا تحت طائلة عدم قبول الدعوى. فشروط قبول الدعوى لا تقتصر على شرطي المصلحة والصفة، والجهة القضائية المختصة اللذان بالرغم من توافرها قد تكون دعوى المدعي غير المقبولة، لرفعها خارج الآجال المحددة لها، على أساس أن حقه في رفع الدعوى قد سقط بتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانوناً. لقد حدد

المشرع الجزائري مدة التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>

في المواد 742،743،744 من القانون البحري، والتي بالرجوع إليها نجد أنها قسمت هذه الدعاوى إلى 3 أقسام حددت لكل قسم منها مدة تقادم خاصة به.

#### أولاً: الدعاوى المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع:

حسب نص المادة 20 من اتفاقية هامبورغ و المادة 743 من ق ب ج التي تنص " " تتقادم كل دعوى ضد الناقل البحري 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 دعوى " بمضي عام واحد" وذلك مع إمكانية زيادة هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى. "

<sup>1</sup> راجع نص المواد 742،743،744 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق

يفهم من هذه المادة أنها تتعلق فقط بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup> فيما يخص الأضرار اللاحقة بالبضائع أين المشرع أجاز استثناءا تمديد مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه **الدعوى القضائية**<sup>3</sup>. أما الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل البحري كدعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة بأجرة النقل، أو تأخير التسليم... الخ حددها المشرع في مواد أخرى سنتطرق إليها لاحقا.

### ثانيا: دعوى الرجوع

حسب نص المادة 744 من القانون البحري التي تنص "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع الدعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى " نجد انه يمكن رفع دعاوى الرجوع<sup>4</sup> حتى بعد انقضاء المهلة المحددة في المادة 743 من ق ب ج. أي مهلة السنة أو السنتين ويظهر من خلال نص هذه المادة، أن مدة 3 أشهر هي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار لها صادر بتاريخ 1997/05/06 عن الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 151318 الذي جاء في إحدى حيثياته أنه "يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين."

ويترتب عن هذه الاستقلالية قبول دعوى الرجوع المرفوعة بعد انقضاء مهلة 3 أشهر من تسديد قيمة الدين، إذا تم رفعها قبل انقضاء مهلة السنة. على اعتبار أن أحكام المادة 743 هي الأصل وأن أحكام المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء السنة أو السنتين عند التمديد الاتفاقي<sup>1</sup>.

### ثالثا: الدعاوى الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع

حددت المادة 742 مدة التقادم بالنسبة لجميع الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع، فيما عدى الدعاوى التي يحكم تقادمها نصوص المواد 743, 744 ق ب ج مدة التقادم فيها بسنتين. أي يستثنى منها الدعاوى

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 282

<sup>3</sup> محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 234

<sup>4</sup> حلول شركة التأمين مكان المرسل إليه أو الشاحن للمطالبة بالتعويض

1 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق ص 236

المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان البضاعة أو تضررها<sup>2</sup> وكذا دعاوى الرجوع، فإن كل دعوى يمكن أن تنتج عن عقد نفل بحري للبضائع تحدد مدة تقادمها بسنتين ومن هنا نجد أن المادة 742 وضعت كقاعدة عامة لتقادم دعاوى النقل البحري للبضائع، أما الباقي يعتبر استثناء.

وكمثال عن الدعاوى التي قد تنتج عن عقد النقل البحري للبضائع فيما عدى تلك المنصوص عليها في المادتين 743, 744 من ق ب ج لدينا:

- دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه حسب الحالة للمطالبة بأجرة النقل المادتين: 797، 791 ق ب.

- دعوى الناقل ضد المرسل إليه بسبب التأخير غير المبرر في استلام البضائع حسب نص م 794 ق ب

- دعوى الناقل ضد الشاحن مطالبا بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع

الأخرى... الخ. فسؤال الذي يمكن طرحه في هذا المقام هو من أي تاريخ يبدأ حساب التقادم؟؟؟

فميعاد بدأ حساب مدة التقادم يختلف إذا تعلق بالدعوى الرجوع أو دعاوى الأخرى فيبدأ ميعاد حساب مدة التقادم يختلف إذا تعلق بالدعوى الرجوع أو دعاوى الأخرى فيبدأ ميعاد حساب التقادم السنوي من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً<sup>1</sup>

وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام، فإن التقادم يبدأ حسابه من اليوم الذي إنتهى فيه وضع البضاعة بأكمله في حيازة المرسل إليه وإذا لم يقع التسليم كما في حالة الهلاك الكلي فإن التقادم السنوي يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة وهو الأمر الذي أكدت عليه المحكمة العليا في أحد قراراتها بتاريخ 1992/05/10، ملف رقم 84781.

حيث جاء فيه " إن القرار الذي قضى بتقادم الدعوة المرفوعة من المرسل إليه يوم 1985/05/13 بعد إستلامه البضائع في 1983/01/13 قد طبق المادة 743 من القانون البحري تطبيقاً سليماً لأن تلك الدعوة رفعت خارج مهلة السنة المنصوص عليها قانوناً" كما أنه يجدر ذكر على أنه لا يجوز الإتفاق على أن يكون التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الإتفاق يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل ومن ثم

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسين الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الإتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديد للنشر

الإسكندرية، سنة 2009، ص 139

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسين الجميل، مرجع سابق، ص 140

يقع باطلا، وعلى عكس ذلك يجوز الإتفاق على أن يتم التقادم في مدة تزيد على سنة وذلك في حدود سنتين كما نصت عليه المادة 743 من القانون البحري كما أن الدفع المتعلق بالتقادم هو دفع موضوعي

ليس من النظام العام، إذ لا يجوز للقاضي إثارته من تلقاء نفسه بل بناءا على طلبات الأطراف أما فيما يخص دعوى الرجوع فإن بداية حساب ميعاد التقادم يبدأ حسابه بعد 3 أشهر من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة، أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه<sup>1</sup> مع مراعاة الميعاد المحدد في المواد 742 و 744 من ق ب ج.

ملاحظة:

فيما يخص عدم تقديم في الأجال المنصوص عليها في المادة 790 لا يؤدي إلى تقادم دعوى المرسل إليه أو سقوط حقه في المطالبة ، لكن يسمح له بإثبات الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع حسب الطرق القانونية التي تنص عليها المادة 790 ق ب . فالأثر الوحيد لعدم إبدائها هو قيام قرينة لصالح الناقل على أن استلام البضائع تم على الوصف الذي جاءت به في وثيقة الشحن ، إلى غاية إثبات المرسل إليه عكس ذلك وهذا ما أخذت به المحكمة العليا في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1995/09/12 تحت رقم 13510

في الأخير نلاحظ أي مدد تقادم الدعاوى البحرية تعتبر قصيرة بالمقارنة مع مدة التقادم المحددة في القواعد العامة المنصوص عليه في القانون المدني وهذا نظرا لمتطلبات التجارة البحرية و ما لعامل الزمن من أهمية كبرى فيها، وأيضا حماية للناقل حتى لا يبقى مهددا لمدة طويلة برفع دعاوى ضده بسبب عقود نقل أنجزها منذ فترة طويلة، وكذا رغبة من المشرع في الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات.

#### الفرع الرابع

##### القانون الواجب التطبيق على الدعوى القضائية

سنتطرق في هذا الفرع إلى القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع المنصوص عليها في نص المادة 18 من ق م ج و كذلك القانون الواجب التطبيق على الإجراءات طبقا لنص المادة 21 من ق م ج، وسنحاول تبيان هل يخضع للقانون القاضي أو يخضع للقانون المختار من طرف الأطراف بحكم أن هذه العلاقة التعاقدية تحتوي على طرف أجنبي.

أولا: القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع



العلاقات التعاقدية المتعلقة بعقود النقل البحري تنتم بالدولية، ففي حالة نشوب النزاع وعند عرض النزاع أمام القاضي فهل يقوم القاضي بتطبيق القانون الوطني أو قانون الإرادة. فبرجوع إلى نص المادة 18 من ق م ج التي تنص (يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد. وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة. وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام<sup>1</sup> العقد.....). من خلال نص المادة يتضح أنه بإمكان للأطراف اختيار القانون المناسب لحل النزاع لكن تستوجب توفر شروط تتمثل في:

• 1- أن يكون العقد دولياً: يجب أن يكون العقد دولياً يتضمن عنصر أجنبياً

• 2- الشكل الذي يرد فيه الاتفاق على القانون الواجب التطبيق على العقد

يتعلق بشكل التعبير عن إرادة الأطراف<sup>1</sup> هل هي ضمنية أو صريحة فبالعودة لنصوص المادة 18 السالفة الذكر

و نص المادة 60/ف2 من ق م ج نجد أن المشرع أخذ بالإرادتين الصريحة و الضمنية في تحديد

القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.

• 3- أن تكون هناك صلة حقيقية بين القانون المختار و المتعاقدين أو العقد

يشترط المشرع أن يكون القانون الذي يختارونهم الأطراف له صلة حقيقية بالمتعاقدين و العقد على سبيل المثال قانون جنسية أحد الأطراف، أو مكان إبرام أو تنفيذ العقد.

إن المشرع الجزائري من خلال ما ذكرناه أعلاه اعترف بحق الأطراف في اختيار القانون الذي ينظم علاقاتهم من جهة و من جهة أخرى منح سلطات واسعة للقاضي في الأخذ بقانون إرادة الأطراف أو استبعاده. فالمشرع يعترف للقاضي بدور أساسي في تحديد القانون الواجب التطبيق، على الالتزامات التعاقدية، ذلك بالبحث في مسألة وجود الصلة بالمتعاقدين أو بالعقد. ففي حالة غياب هذه الصلة فالقاضي خول له القانون استبعاد القانون إرادة المتعاقدين.

إذا غابت هذه الصلة الحقيقية فما هو القانون الذي سيطبقه القاضي في هذه الحالة؟

<sup>1</sup> أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص، الجزء الأول، تنازع القوانين، دار هومة، الجزائر، 2003، ص 304

<sup>1</sup> أورمضاني محمد، محاضرات غير مطبوعة في قانون الدولي الخاص، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2000

ف نجد الجواب في الفقرة الأولى و الثانية من المادة 18 من ق م ج التي تنص (.....في حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة. و في حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام العقد). يتضح من خلال هذا النص أنه في حالة عدم اتفاق الأطراف على القانون الواجب التطبيق (غياب قانون الإرادة<sup>2</sup>) أو إن القاضي استبعاد قانون الإرادة، بسبب غياب صلة الحقيقية بين القانون المختار و المتعاقدين أو مع العقد، يطبق القاضي قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة أو قانون مكان إبرام العقد

### ثانيا : القانون الواجب التطبيق على الإجراءات

النزعات المتعلقة بعقود النقل البحري حتى إذا كان أطراف العقد جنسية أجنبية فإنه عندما يعرض النزاع أمام القضاء الوطني فيخضع الإجراءات للقانون القاضي أي القانون الواجب التطبيق على الإجراءات هو القانون الوطني<sup>2</sup> مكان رفع الدعوى و هذا استنادا لنص المادة 21 من ق م ج التي تنص (يسري على القواعد الاختصاص و الإجراءات قانون الدولة التي ترفع فيها الدعوى أو تباشر فيها الإجراءات).

### المطلب الثاني

#### الدعاوي الناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري للبضائع

قد يتولد نزاع بسبب عدم احترام أحد الأطراف بنود عقد النقل البحري للبضائع، بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزاماته، فمنح المشرع الجزائري الحق لكل طرف متضرر اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقوقه. هناك عدة دعاوي يمكن أن يرفعها الطرف المتضرر، التي حددها المشرع الجزائري ومختلف الاتفاقيات الدولية .

سنتطرق في هذا المطلب إلى دعوى المسؤولية في الفرع الأول، دعوى الرجوع في الفرع الثاني، دعوى الحلول في الفرع الثالث.

#### الفرع الأول

#### دعوى المسؤولية

---

<sup>2</sup> راجع نص المواد 18 و 21 من الأمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1957 متضمن قانون المدني، ج ر، عدد 78 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم بالقانون رقم 10/05 مؤرخ في 20 يونيو 2005، ج ر عدد 44، سنة 2005

يقصد بالدعوى المسؤولية كل دعوى يرفعها الشاحن، أو المرسل إليه على الناقل تهدف إلى تعويض المدعى على ما أصابه من أضرار. ويكتسب الشاحن الحق في رفع الدعوى باعتباره طرف في عقد النقل البحري للبضائع ويستخدم هذا الحق في حالة إخلال الناقل بالتزاماته. مما أدى إلى الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع وكذلك في حالة نقصانها. أو في حالة التأخر في تسليمها<sup>1</sup>.

أما المرسل إليه يكتسب أيضا حق رفع هذه الدعوى على الناقل رغم أنه ليس طرف في العقد. لكن على أساس وثيقة الشحن التي بحوزته التي يمثل سند للملكية البضاعة.

بالإضافة إلى أن دعوى الشاحن ودعوى المرسل إليه لا تعتبران مستقلتين تماما عن بعضهما، بحيث يمكن ممارستهما في آن واحد، بل يجب الإعتبار أن الدعوى هي في الأصل للشاحن على أساس عقد النقل. فإذا أقامها فلا يعود للمرسل إليه أن يقيم دعواه وإذا أغفل ذلك أو تأخر يعود للمرسل إليه الذي يستمد من الأساس حقه من وثيقة الشحن المعقودة من قبل الشاحن أن يقيم الدعوى على الناقل وهذا استنادا للقانون البحري و اتفاقيات بروكسل<sup>1</sup>.

كذلك يمكن للناقل رفع دعوى ضد الشاحن أو المرسل إليه من أجل تسديد أجرة الحمولة، لكن هي حالات نادرة في المحاكم الجزائرية، نظرا لوجود وسائل أخرى لاستفاء حقه كحق الإمتياز على البضاعة و حق الحبس<sup>2</sup>

## الفرع الثاني

### دعوى الرجوع

هي الدعاوي التي يرفعها الناقل على الشاحن أو الناقل المتعاقد على النقل الفعلي أو الناقل على عامل الشحن و التفريغ ، إن حق الرجوع مكفول لكل من قام بوفاء دين غيره بدلا عنه، ما لم يكن قد وفاه بصفته كنائب عن المدين، إذ يعتبر في هذه الحالة كأنه قد وفى دين نفسه، ويستمد حق الرجوع أساسا من نص المادة 259 من القانون المدني.

و قد أشارت اتفاقيات بروكسل بعد تعديلها ببروتوكول لسنة 1968 في الفقرة 6 من المادة 03 وكذلك القانون البحري قد نص على بعض دعاوى الرجوع في المواد المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع،

<sup>1</sup> راجع نص المادة 802 من الأمر 86/67، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق

<sup>1</sup> بوجعي الحبيب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء الجزائر، السنة 2008، ص 33.

<sup>2</sup> شتون حياة، مرجع سابق، ص 135.

مثل المادة 766 التي تنص على حق رجوع الناقل المتعاقد على الناقلين الآخرين في حالة النقل المتتابع، وكذا نص المادة 779 التي يستخلص منها حق رجوع الناقل الذي أثيرت مسؤوليته بسبب تضرر البضائع التي قام بنقلها، على الشاحن المسؤول عن أي ضرر يلحق ببضائع الآخرين من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه، إضافة إلى حق الناقل الذي أثيرت مسؤوليته، في رفع دعوى ضد الشاحن الذي أصدر له ورقة ضمان مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات، وكذا على الشاحن في حالة عدم صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات وعدد وكمية ووزن البضائع وهذا طبقاً لنص المادة 753 ق ب ج.

### الفرع الثالث

#### دعوى الحلول

تخضع البضائع المنقولة بحرا عبرى السفن إلى التأمين على مختلف الأخطار التي يمكن أن تمس البضاعة أو السفينة. فإذا حصل الضرر أو التلف للبضاعة بسبب الخطر المضمن بالتأمين، كان الشاحن أو المرسل إليه الحق بالرجوع إما على الناقل أو شركة التأمين للمطالبة بالتعويض.

عملياً فإن الشاحن أو المرسل إليه يلجئ إلى شركة التأمين للحصول على تعويض من أجل ربح الوقت و بساطة الإجراءات.

فتفرض حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه، الشاحن) فإذا تم تعويضه من طرف المؤمن (شركة التأمين) فيفقد الشاحن أو المرسل إليه مصلحته في الدعوى ضد الناقل<sup>1</sup> بينما يكون للمؤمن حق الرجوع على الناقل بدعوى الحلول التي تستوجب لقبولها تقديم عقد الحلول<sup>1</sup>، الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة عن الأضرار، في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له.

ودعوى الحلول الممنوحة للمؤمن مستمدة من القواعد العامة في الوفاء من غير المدين، مع ذلك فإن المشرع حددها بالنص خاص في ق ت، حيث نصت المادة 118 من أمر 07/95 على أنه "يحل المؤمن محل حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له"

<sup>1</sup> أغلب إجتهاادات المحكمة العليا تستوجب تقديم عقد الحلول عند رفع الدعوى و إلا تعرضت الدعوى للرفض

يكون المؤمن ملزم بتعويض المؤمن له بموجب عقد التأمين، ولا يجوز الإمتناع عن ذلك بحجة أن الناقل هو المتسبب عن الأضرار فهي تعتبر من حالات الحلول القانوني<sup>2</sup>.

## المبحث الثاني

### تسوية المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق التحكيم

إن تطور التجارة الدولية وازدياد النشاط الاقتصادي و كثرة استعمال وسيلة النقل البحري لتوزيع البضائع عبرى العالم مما أدى إلى كثرة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع. ففكر التجار إيجاد وسائل بديلة لتسوية نزعاتهم لتجنب اللجوء للقضاء بسبب طول الإجراءات، و ظهر ما يعرف بالتحكيم التجاري البحري لتجنب طول وبطء التقاضي أمام المحاكم خاصة وأن عامل السرعة يعتبر من العوامل الهامة في تنفيذ المعاملات التجارية إضافة إلى سرية جلسات التحكيم وكذا إلى الخبرة التي يتميز بها المحكمون على أساس أن أطراف التحكيم يراعون في اختيارهم المحكمين مدى تخصصهم<sup>1</sup> في موضوع النزاع و علمهم بمقتضيات التجارة البحرية والنقل البحري وهذا ما جعل اللجوء إلى التحكيم أمرا منتشرا في مجال العلاقات التجارية الدولية بصفة عامة وفي مجال العلاقات البحرية بصفة خاصة.

يوجد العديد من الهيئات الوطنية التحكيمية، مثل مركز الصلح و الوساطة و التحكيم الجزائر العاصمة، التابع للغرفة التجارية للجزائر العاصمة و الصناعة caci. أما على الصعيد الدولي نذكر

منها la chambre international de commerce, la chambre de l'arbitrage de paris, londone court of international arbitration (LCIA)...etc.

<sup>2</sup> بوجمعي الحبيب، مرجع سابق، ص 34

<sup>1</sup> فغلول سي، الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكر تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، سنة 2008، ص 33

سننظر في هذا المبحث إلى مفهوم التحكيم و كيفية اللجوء إليه في المطلب الأول، أما المطلب الثاني سنخصصه للقانون الواجب التطبيق.

## المطلب الأول

### مفهوم التحكيم وكيفية اللجوء إليه

سنتناول في هذا المطلب مفهوم التحكيم الدولي في الفرع الأول، ونخصص الفرع الثاني لكيفية اللجوء إليه.

## الفرع الأول

### مفهوم التحكيم البحري

#### أولا : تعريفه

رغم كثرت المنازعات المعروضة على التحكيم إلا أنه لا يوجد له أي تعريف تشريعي، فيمكن إعطاء تعريف اصطلاحي و فقه على النحو الآتي:

التحكيم هو إتفاق الخصوم على عرض النزاع على شخص أو أشخاص معينين وهذا سواء قبل أو بعد نشوب النزاع، ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة، وبمقتضى هذا التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في عرض النزاع على القضاء، ويصدر بموجبه حكم يكون ملزم للخصوم.

وقد عرفه الأستاذ فوشار بأنه "وسيلة لحل الخلاف بين الأشخاص العاديين من شخص أو عدة أشخاص يتم اختيارهم من قبل أطراف النزاع و هي الوسيلة الممكنة لتنظيم العلاقات التجارية الدولية<sup>1</sup>.

أما عن التحكيم البحري فقد أصبح أول وسيلة لفض المنازعات البحرية خاصة ما يتعلق منها بعقود النقل البحرية و كل ما يرتبط بها كما لا يختلف تعريف التحكيم البحري عن تعريف التحكيم عموما إلا بالخصوصية التي تتمتع بها منازعته ذات الطابع البحري والتي تجعل له نوعا من الذاتية والاستقلالية.

و بالتالي يمكن تعريف التحكيم البحري أنه: "اتفاق أطراف منازعة بحرية دولية على إحالة منازعاتهم

القائمة أو المستقبلية ذات الطبيعة البحرية على هيئة تحكيم " أو يمكن تعريفه على أنه "اتفاق أطراف

<sup>1</sup> - محمود مسعود، أساليب و تقنيات إبرام العقود الدولية، د ط ، ديوان المطبوعات الجامعية ، سنة 2006 ، ص 234

علاقة بحرية على تدكيم المدكم و الذي يكون في الغالب مختص في المجال البحري<sup>2</sup> . لحام النزاع بدكم ملزم وقابل للتنفيذ . " و من هنا يمكن استخلاص بعض خصائص التدكيم البحري من هذين التعريفين كالتالي:

\_التدكيم البحري هو أسلوب أو وسيلة ، عن طريقها يمكن حام المنازعات ذات الطبيعة البحرية.حام النزاع البحري يتم عن طريق شخص أو أشخاص يسمون المدكم البحري أو المدكمون البحريون- و الذين يتم تعيينهم بواسطة الخصوم.  
-المدكم أو المدكمين البحريين يكون لهم سلطة الفصل في النزاع البحري،كما هو الحال بالنسبة للقضاة.

\_التدكيم البحري هو وسيلة خاصة لحل المنازعات البحرية ،و الأفراد هم الذين يقومون بإدارة العملية التحكيمية،دون تدخل الدولة في هذا الخصوص والحكم الصادر من المدكم سوف يكون نهائيا وملزما ، حيث يضع نهاية للنزاع القائم بين الخصوم.

### ثانيا :أنواع التدكيم:

هناك عدة أنواع من التدكيم منها:

#### 1- التدكيم المؤسسي.

إن معيار التفرقة بين التدكيم البحري المؤسسي والتدكيم البحري الحر يكمن في شقين مجتمعين أحدهما وجود مؤسسة تدكيم دائمة ذات هيكل عضوي وإداري، والثاني تدخل هذه المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيما وإدارة وإشرافا .وينطبق هذا المعيار بشقيه على التدكيم البحري أمام غرفة التدكيم البحري بباريس، والمنظمة الدولية للتدكيم البحري<sup>1</sup>.ويقصد بالتدكيم البحري المؤسسي الاتفاق على إحالة المنازعات التي تنشأ أو التي نشأت بالفعل على التدكيم أمام إحدى مؤسسات التدكيم البحري الدائمة(مثل الغرفة التجارة الدولية) والتي تتولى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التدكيم وحتى إصدار حكم التدكيم وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية<sup>2</sup>، وعلى ضوء لائحتها التحكيمية.

<sup>2</sup> Stéphane MIRIBEL, EDITORIAL, DMF 681(mai 2007) p385

<sup>1</sup> عمر الفقي، الجديد في التدكيم في الدول العربية، د ط، المكتب الجامعي الحديث ، السنة 2003 ، ص11

<sup>2</sup> عمر الفقي، المرجع السابق، ص60

## 2-التحكيم البحري الحر

التحكيم البحري الحر فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال اتفاق التحكيم، على إدارة وتنظيم عملية التحكيم البحرية، وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية واختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على موضوع النزاع<sup>3</sup>.

## 3-التحكيم الإجمالي:

نقول فيما يتعلق بهذا التقسيم أن الأصل أنه اختياري وأن المرجع<sup>1</sup> لحل النزاعات هو القضاء و التحكيم طريق استثنائي لا يلجأ إليه إلا بإرادة الأطراف و اختيارهم، إلا أن هناك حالات تجبر فيها أطراف النزاع على اللجوء للتحكيم عند نشوب النزاع بينهم بناء على نص يفرض عليهم هذا الطريق ففي هذه الحالة يكون التحكيم إجباريا.

## 4- التحكيم الاختياري:

التحكيم البحري هو في الأصل تحكيم اختياري يلجأ إليه أطراف النزاع البحري بإرادتهم عن طريق اتفاق خاص والذي يخضع للقواعد العامة في النظرية العامة للعقد بصفة عامة، فضلا عن القواعد الخاصة المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي وسيلة<sup>2</sup> لحل النزاع الحاصل بينهم، ويترتب عن اللجوء إليه تنازلهم المؤقت عن طرح النزاع على القضاء، فنظام التحكيم يكون اختياريًا، إذا لم يكن الالتجاء إليه أمرا مفروضا على أطراف النزاع البحري وهذا بالطبع أمر مستبعد في العلاقات التجارية البحرية الدولية.

فيما يخص موقف المشرع الجزائري نجد أنه لم يميز بين التحكيم الحر والمؤسستي، إذ وضع تنظيم عام للتحكيم الداخلي والدولي وترك الأطراف حرية الاختيار، أي نظام تحكيمي مناسباً طبقاً لنص المادة 1041 من ق إ م إ

## . الفرع الثاني

<sup>3</sup> عمر الفقي، المرجع السابق، ص 90

<sup>1</sup> علي الطاهر البياني، التحكيم التجاري البحري، دراسة قانونية مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة لنشر و التوزيع عمان، الأردن، سنة 2005 ص 63

<sup>2</sup> علي الطاهر البياني، المرجع السابق، ص 65



## كيفية اللجوء إليه

يتحدد لجوء الأطراف إلى التحكيم من أجل حل نزاعهم بناءً على اتفاق الأطراف اختيارهم هذه الوسيلة وذلك بوضع شرط التحكيم في العقد وذلك قبل نشوب النزاع أو قد يتفق الأطراف اللجوء إلى التحكيم بعد نشوب النزاع. سنتطرق في هذا الفرع إلى التمييز بين شرط التحكيم و مشارطه التحكيم التي تسمح للأطراف اللجوء إلى التحكيم.

### أولاً: شرط التحكيم clause compromissoire

هي أن يتعهد أطراف عقد البحري قبل نشوء النزاع<sup>1</sup> على عرض منازعاتهم على التحكيم، ويكون غالباً ضمن بنود العقد الأصلي الذي يحكم العلاقة القانونية بين الطرفين، و ينص هذا البند على عرض أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد في المستقبل للفصل فيه عن طريق التحكيم<sup>2</sup>.

وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري وفي هته الحالة يكون ضمن بنود مشارطة الإيجار على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحام المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري دون أي تفصيل يؤدي إلى تطبيق هذا النص، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ<sup>3</sup>.

كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل المحكمة، اختيار هيئة التحكيم تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات، المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع. و قد يكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاماً أو خاصاً، فيكون عاماً إذا أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصاً إذا اقتصرته الإحالة على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري.

### ثانياً : إتفاق التحكيم أو مشارطة التحكيم compromis

---

<sup>1</sup> و قد نص التشريع الجزائري في المادة 1431 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية لجزائري: "تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات المستقبلية والقائمة.

<sup>2</sup> علي الطاهر البياني، المرجع السابق، ص 194، 193.

<sup>3</sup> بودالي خديجة، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة تلمسان، سنة 2015، ص 89، 90.

هو أن يتعهد أطراف عقد النقل البحري للبضائع بعد نشوء النزاع على عرضه على التحكيم، بموجب عقد مستقل وهذه الصورة تعرف بمشارطة التحكيم<sup>4</sup>. و غالبا ما يكون اتفاق التحكيم بمعنى (compromis) أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم، لكن شرط التحكيم غالبا ما يرد في مادة واحدة بين شروط العقد الأخرى و تبدو فائدة المشارطة في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد "شرط التحكيم" عند إبرام الاتفاق الأصلي عقد النقل البحري.

حيث أن مشارطة التحكيم تفترض مبدئيا عدم وجود شرط تحكيم في عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد. وقد أقرت معظم التشريعات مشارطة التحكيم والمعيار المميز للمشارطة هو إبرامها بعد قيام النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري سواء قبل رفع الدعوى أمام القضاء. و هو الأمر الغالب أو بعد رفع الدعوى، حيث يمكن إبرام مشارطة التحكيم في أي حالة تكون عليها إجراءات الدعوى<sup>1</sup> و أمام أي درجة من درجات التقاضي بل و حتى أمام محكمة النقض المحكمة العليا في القضاء الجزائري. و يجوز إبرام مشارطة التحكيم و لو كانت القضية في المداولة طالما لم يصدر فيها حكم<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة أنه لا يصح إبرام المشارطة بالنسبة لنزاع انتهى بالفعل بين أطرافه إما بحكم قضائي حاسم للنزاع أو حتى بحكم تحكيم نهائي، و قد تضمن القانون شروط هذا الاتفاق حيث نصت المادة 1412 من ق إ م "...: يجب أن يتضمن اتفاق التحكيم، تحت طائلة البطلان، موضوع النزاع، و أسماء

---

<sup>4</sup> سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النشاطات الساحلية و البحرية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2015، ص 89

<sup>1</sup> وقد ذكر المشرع الجزائري مشارطة التحكيم في القانون إ م باتفاق التحكيم في المادة 1411 إذ عرفه بأنه "اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم"

<sup>2</sup> وقد نص المشرع الجزائري في المادة 1413 من قانون إ م على أنه "يجوز للأطراف الاتفاق على التحكيم، حتى أثناء سريان الخصومة التحكيمية أمام الجهات القضائية."

المحكّمين ،أو كيفية تعيينهم " .. ، و بالتالي رتب البطلان كجزاء على عدم تحديد موضوع النزاع في مشاركة التحكيم.

إن توفر الشروط الموضوعية والشكلية المطلوبة لصحة اتفاق التحكيم تجعل هذا الأخير قادرا على ترتيب آثاره لكن السؤال الذي تفرضه طبيعة عقد النقل البحري للبضائع هو هل أن هذه الآثار تترتب في ما بين المتعاقدين فقط وهما الشاحن و الناقل أم أنها تنصرف أيضا للمرسل إليه ليصبح هذا الأخير ملزما به؟

هناك إختلاف في آراء الفقهاء<sup>1</sup> فهناك من اعتبار أن مبدأ استقلال شرط التحكيم عن العقد الأصلي يقف حائلا دون امتداد شرط التحكيم المدرج في سند الشحن إلى المرسل إليه خاصة و أن شرط التحكيم يعبر عن رغبة شخصية ومن جهة أخرى هناك من إعتبره شرط التحكيم المضاف إلى سند الشحن ينتج أثره في حق المرسل إليه وأن مبدأ الاستقلالية يتعلق باستقلال وجود الشرط وصحته عن العقد الأصلي المدرج فيه دون أن ينفي الارتباط الموجود بينهما على أساس أن محل شرط التحكيم هو المنازعات الناشئة عن العقد الأصلي وهذا الارتباط كاف للقول بأن الاعتبارات التي أدت إلى التسليم بامتداد آثار سند الشحن إلى المرسل إليه تكفي لتبرير امتداد آثار شرط التحكيم الملحق به إلى المرسل إليه.

إن محكمة النقض الفرنسية أخذت بالمذهب الأول أي شرط التحكيم ينفذ آثاره بالنسبة للمرسل إليه لكن بشرط العلم به، أما في الإجتهد القضائي الجزائري فإن قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2008/04/09 تحت رقم 439517 (غير منشور) يؤكد بأن المرسل إليه أن يأخذ بشرط التحكيم والتمسك به إن أراد ذلك ويفهم من ذلك أنه غير ملزم<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### القانون الواجب التطبيق على الدعوى التحكيمية

سنتطرق في هذا المطلب إلى القانون الواجب التطبيق على الإجراءات في الفرع الأول، أما الفرع الثاني نخصه للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.

### الفرع الأول

<sup>1</sup> سيدي معمر دليّة، مرجع سابق، ص100.

<sup>2</sup> بودالي خديجة، مرجع سابق، ص ص 91، 92.

## القانون الواجب التطبيق على الإجراءات

لقد نص المشرع الجزائري على هذا الأمر في المادة 1043 كمايلي "يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام تحكيم، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم. إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة، مباشرة أو استنادا إلى قانون أو نظام تحكيم".

يفهم من خلال هذه المادة أن هناك إجراءات يجب إتباعها في حالة عرض النزاع على التحكيم أنه تختلف عندما يتعلق بالنزاع مرفوع أمام القاضي فالقانون المطبق على الإجراءات هو القانون القاضي. أما إذا تعلق الأمر بالمنازعات المعروضة أمام التحكيم فإن القانون الواجب التطبيق على الإجراءات المتبعة أمام هيئات التحكيم تعود إلى حرية الأطراف ففي حالة إتفاق الأطراف على القانون الواجب التطبيق أو الاتفاقية على ذلك فإنه يتم تطبيقه بأي شكل. على أنه قد يحدث أن يأتي اتفاق التحكيم خاليا من أي إشارة لمسألة الإجراءات في هذه الحالة وضعت المادة 1043 حلا احتياطيا يتمثل في إعطاء محكمة التحكيم مهمة ضبط الإجراءات<sup>1</sup> وهو ما تقوم به إما بشكل مباشر أو من خلال الرجوع إلى نظام تحكيمي<sup>1</sup>، أو قانون وطني فيختلف القانون الواجب التطبيق على الإجراءات في حالة وجود اتفاق من عدمه.

### • أولا في حالة وجود إتفاق بين الأطراف:

يتمثل في ترك الحرية التامة للأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات إما بصياغة مختلف القواعد الإجرائية وإما اختيار القوانين الوطنية أو إخضاعها لوثيقة تحكيمية دولية. فيعتبر تكريس لمبدأ سلطان الإرادة وذلك بتولي الأطراف على صياغة مختلف القواعد التي تنظم الإجراءات دون الخضوع للقوانين الوطنية، التي تفرض عليها شروط و قيود لكن بشرط عدم مخالفتها للنظام العام.

<sup>1</sup> أيت حبيب نبيلة وبوعلاق سلوى، القانون الواجب التطبيق في الخصومة التحكيمية، مذكرة لنيل شهادة الماستير تخصص قانون

فتولت عدة تشريعات وطنية ودولية تكريس مبدأ اختياراً لقانون الواجب التطبيق على سبيل المثال قانون النموذجي لتحكيم التجاري الدولي<sup>2</sup> لسنة 1985 في نص المادة 19، وإضافة إلى الإتفاقيات الدولية فنجد التشريعات الوطنية سارت على نفس المنهاج مثل ما فعله المشرع الفرنسي في نص المادة 1509 من ق ا م و المشرع الجزائري نقل حرفياً هذه المادة و أدرجها في ق ا م و بعد التعديل تحديداً في نص المادة السالفة الذكر 1043.

لكن لتفادي سوء سن القواعد الإجرائية دون الاعتماد على قواني وطنية بسبب نقص الخبرة في هذا المجال و لتفادي وقوع في إشكالات إجرائية وفراغ قانوني، فنجد الأطراف تلجأ إلى اختيار القانون الوطني معين ينظم إجراءات التحكيم سواء بالاختيار الصريح أو الضمني باختيار قانون دولة معينة لينظم إجراءات التحكيم<sup>1</sup>.

لأنها قواعد مناسبة للطرفين وليس بالضرورة لها علاقة مع القوانين الوطنية للأطراف أو بمكان التحكيم فالأطراف الحرية المطلقة لتحديد هذا القانون و الذي يمكن أن يكون قانون مكان إجراء التحكيم أو قانون جنسية أحد الأطراف أو جنسية أحد المحكمين كما قد لا يكون ذو صلة بأي حالة من الحالات السابقة، كاختيار القانون الجزائري أو قانون أجنبي رغم أن الخصومة التحكيمية تجرى في الأقاليم الجزائرية و أكثر من ذلك يمكن للأطراف تجزئة باب من القواعد لاختيار ما يناسبهم و استبعاد الجزء الآخر وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري.

يمكن أيضاً إخضاع العلاقة القانونية لوثيقة التحكيم الدولية مثل أحكام عقد النموذجي<sup>1</sup> فهذا يندرج ضمن حرية الأطراف في اختيار قوانين لزم تطبيقها.

من خلال ما ذكرناه سابق يتضح لنا جلياً أن إرادة الأطراف في تنظيم القواعد الإجرائية التي تلزم تطبيقها من طرف الهيئة التحكيمية فعدم مراعاة هذه القواعد الاتفاقية يترتب عنه بطلان حكم التحكيم أو عدم الاعتراف به ويطرح إشكال في تنفيذه و المشرع الجزائري سار على نفس منهاج التشريعات

---

<sup>2</sup> - أيت حبيب نبيلة و بو علاق سلوى، مرجع سابق، ص 54

<sup>1</sup> عيساوي محمد، فعالية التحكيم في حماية الإستثمار الأجنبي في الجزائر، على ضوء الإتفاقيات الدولية للجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، د.س.م، ص 131، ص 134

الأجنبية و قد نصت المادة 1058/ف1 من ق إ م إ "يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع بطلان<sup>2</sup> في الحالات المنصوص عليها في نص المادة 1056 من ق إ م.

### • ثانيا : حالة عدم تحديد القانون الواجب التطبيق

لا يثير أي إشكال في حالة غياب إرادة الأطراف في اختيار القواعد الإجرائية، وهذا لا يعني أن النزاع يبقى قائما دون حل، بل يكون للهيئة التحكيمية السلطة في اختيار ذلك، حيث أكدت معظم القوانين الوطنية و الاتفاقيات الدولية على ذلك، و عليه تقوم إما بتطبيق قانون مقر التحكيم أو تطبيق القواعد الإجرائية الملائمة.

لقد لقي تطبيق قانون مقر التحكيم عند غياب اتفاق الأطراف قبولا واسعا من قبل الفقه والاتفاقيات الدولية وحتى التشريعات الوطنية، حيث مكنت هيئة التحكيم تطبيق قانون الإجراءات التابعة لدولة التي يجري على إقليمها التحكيم، وهذا القانون لا يشكل أية مفاجأة للأطراف المتنازعة، فهم الذين يحددون مقر التحكيم، فيستحسن تطبيق قانون ذلك المكان<sup>1</sup>.

أخذت معظم التشريعات الوطنية بهذا الاتجاه أي تطبيق قانون مقر التحكيم في حالة انتفاء إرادة الأطراف أما المشرع الجزائري لم ينص صراحة في ذلك في نص المادة 1043 من ق إ م إ و هو نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الفرنسي.

لكن بالعودة للقواعد الأساسية لتنازع القوانين في الإجراءات وهي قاعدة عالمية هو خضوع النزاع المعروف أمام القضاء الوطني للقانون مكان رفع الدعوى وفقا لما تنص عليه المادة 21 مكرر من القانون المدني على:" يسري على قواعد الاختصاص والإجراءات قانون الدولة التي ترفع فيها الدعوى أو تباشر فيها الإجراءات"<sup>2</sup>

كما يمكن للهيئة التحكيمية إختيار قانون الوطني لأحد الأطراف أو إسنادها لقواعد الإجرائية التابعة لمراكز تحكيمية الدولية الدائمة وهذا طبقا لنص المادة 1043 من ق إ م إ.

<sup>2</sup> راجع نص المادة 1056 ق.إ.م.إ.ج تنص : " لا يجوز إستئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو بالتنفيذ إلا في الحالات الآتية: .....إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها". ....

<sup>1</sup> لزهري بن سعيد، كرم محمد زيدان النجار، التحكيم التجاري الدولي: (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2010، ص

<sup>2</sup> راجع نص المادة 2 من قانون 10/05 المتضمن القانون المدني الجزائري، ص

قد يلجئ المحكم<sup>3</sup> إلى سن القواعد الإجرائية الخاصة بهذا النزاع لكن بشرط أن لا يخالف النظام العام ويحترم المبادئ المحاكمة العادلة.

فيبقى دور هيئة التحكيم دور استثنائي لأن الأصل الأطراف هم الذين يختارون القانون الواجب التطبيق، وفي حالة سكوت الأطراف على ذلك أو إغفالهم يأتي دور الهيئة في تحديد ذلك تجنباً للفراغ القانوني.

## الفرع الثاني

### القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

لقد نص المشرع الجزائري على هذا الأمر في المادة 1050 كمايلي: "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملاً بقواعد القانون الذي إختاره الأطراف، في غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون و الأعراف التي تراها ملائمة". تلعب إرادة الأطراف دورها كاملاً في هذا المجال، إذ الأصل طبقاً للمادة 1050 ق. إ. م. ج. هو أن يقوم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق وهو القانون الذي على محكمة التحكيم تطبيقه من أجل الفصل في النزاع، ومرة أخرى أيضاً يلجأ إلى محكمة التحكيم كحل احتياطي في حال عدم اتفاق الأطراف<sup>1</sup> وهنا أعطت المادة 1050 حرية واسعة لهذه المحكمة التحكيمية إذ متى اتضح لها عدم وجود اتفاق بين الأطراف كان لها الحق في تطبيق ما تراه ملائماً من أعراف أو قوانين أو إتفاقيات الدولية المتعلقة بالتحكيم البحري. فيختلف القضاء التحكيم عن القضاء الوطني فالأول يتميز بالحرية الواسعة في إختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع عكس القضاء الوطني ليس له أي حرية سوى تطبيق القانون الوطني.

سنتطرق في هذا الفرع إلى القانون الواجب التطبيق في حالة وجود إتفاق بين الأطراف (أولاً)، وإلى القانون الواجب التطبيق في حالة غياب إرادة الأطراف (ثانياً).

<sup>3</sup> خالد محمد القاضي، المرجع السابق، ص258

<sup>1</sup> سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص100.

## أولا القانون الواجب التطبيق في حالة وجود إتفاق

القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع يخضع لإرادة الأطراف وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري فقد أكد أنه تفصل محكمة التحكيم حسب ما إتفق عليه الأطراف شأنه شأن التشريع المشرع الفرنسي- ، وهذا وفقا لما نصت المادة 1050 من ق.إ.م.إ التي تنص: "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي إختاره الأطراف، وفي غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون و الأعراف التي تراها ملائمة<sup>2</sup>".

إن المشرع الجزائري في نص المادة 1050 السالفة الذكر لم يأخذ بالموقف الفرنسي الذي يلزم على الهيئة التحكيمية الأخذ بعين الاعتبار أعراف التجارة، فبالتالي فإن المشرع الجزائري قد تحرر من الإسناد لأي قانون وطني كان مما يتبين من خلاله أن المحكم لا يلتزم بتطبيق منهج التنازع القوانين و ما على المحكم إلا احترام القواعد الأمرة و النظام العام للقانون الجزائري<sup>1</sup>.

إن اختيار الأطراف لقانون دولة أحدهم أو لقانون أجنبي آخر سواء قبل نشوب النزاع أو بعده، فإن ذلك يعني أنه بمجرد اختيارهم له-قانون وطني -فإن ذلك يعتبر أنه تطبيق للقواعد الموضوعية لتلك الدولة مباشرة دون قواعد التنازع كما أقرت الاتفاقيات الدولية بذلك وبأخص الذكر المادة 28 من القانون النموذجي لهيئة الأمم المتحدة التي تنص: "تفصل هيئة التحكيم في النزاع وفقا لقواعد القانون التي يختارها الطرفان بوصفها واجبة التطبيق على موضوع النزاع"<sup>2</sup>...<sup>2</sup> ، والإشكال المطروح في هذا الشأن حالة ما إذا لم يتم التعبير الصريح في إنفاق التحكيم فيما يخص القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، فيتعين على الهيئة التحكيمية في هذه الحالة البحث عن الإرادة الضمنية للأطراف،

---

<sup>2</sup> بلغول دنيا زاد ،(سلطات المحكم في التحكيم التجاري الدولي): دراسة في القانون الجزائري والقانون النموذجي للأمم المتحدة)، مذكرة لنيل شهادة الماستير في الحقوق، قسم: القانون الخاص، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2013 ،ص32

<sup>1</sup> عواشيرية رقية، "القانون الواجب التطبيق في التحكيم التجاري الدولي"، مداخلة أقيمت في أعمال الملتقى الدولي حول التحكيم التجاري الدولي في الجزائر بين التكريس التشريعي و الممارسة التحكيمية، الذي أجريت فعاليته خلال يومي 15 و 16 جوان 2006 جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، ص354

<sup>2</sup> المادة 28 من القانون الأونستريرال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1985 مع التعديلات التي أتمدت في عام 2006



ليتسنى لها الوصول إلى القاعدة القانونية المناسبة لحل النزاع<sup>3</sup>، أما في حالة ما إذا لم تلتزم الهيئة التحكيمية بما اتفق عليه الأطراف فإن الحكم التحكيمي معرض للبطلان لمخالفته للإرادة الأطراف.

### • ثانيا القانون الواجب التطبيق في حالة عدم وجود إتفاق

المشكل لا يثور في حالة ما إذا تم الاتفاق الصريح بين الأطراف كما سبق الذكر، بل المشكل يكمن في حالة ما إذا غاب هذا الاتفاق ففي هذه الحالة الهيئة التحكيمية تسعى لتطبيق قواعد التنازع بمجرد إسناد المهمة لها كما يمكن لها أن تحدد مباشرة القانون المختص لحل النزاع. ففي حالة إختيار المحكم قواعد التنازع فإنه لا يعتبر حل لموضوع النزاع بل يجب العودة لتلك المادة التي بدورها تحيلنا إلى القانون الواجب التطبيق حسب طبيعة النزاع، ونخص بذكر نص المادة 18 من ق م ج<sup>1</sup> التي لها علاقة بموضوعنا الحالي.

إلا أن أغلب الأنظمة الوطنية فيما يخص حالة اللجوء لحل الخلافات بين الخصوم بطريقة ودية، تتفق على منح الهيئة التحكيمية سلطة التحديد المباشر للقانون الذي سيكون محل التطبيق على موضوع النزاع المعروف أمامه، وذلك دون الاستناد إلى قواعد تنازع القوانين. وعلى رأسها المشرع الجزائري الذي نص في المادة 1050 من ق.إ.م.إ التي تنص على: "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا لقواعد القانون الذي إختاره الأطراف وفي غياب ذلك تفصل محكمة التحكيم وفقا لقواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة " ، وحسب هذه المادة المشرع الج لم يقيد الهيئة التحكيمية بتطبيقها أي قانون أو قواعد تنازع القوانين التي تكون لها صلة بالعقد للفصل في النزاع<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> المادة 28 من القانون الأونستيرال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1985 مع التعديلات التي أعتمدت في عام 2006 المنشور على الموقع الإلكتروني: [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>1</sup> أيت حبيب نبيلة وبوعلاق، المرجع السابق، ص59

<sup>2</sup> أيت حبيب نبيلة وبوعلاق سلوى، المرجع السابق، ص59.

يمكن القول أن السلطة الممنوحة للهيئة التحكيمية في حالة غياب إتفاق الأطراف عن تحديد القانون واجب التطبيق على موضوع النزاع، قد لقيت قبولا واسعا من خلال الاتفاقيات الدولية و كذا التشريعات الوطنية هذا ما يؤكد تكريس دور الإرادة لهيئة التحكيم وذلك في اختيار القانون واجب التطبيق والذي تراه مناسبا لموضوع النزاع، سواء كان لأحد المتعاقدين أو لدولة التنفيذ أو الأعراف الدولية... إلخ، المهم ضرورة وجود مبرر أدى بها لتطبيق ذلك القانون. غير أن تطبيق المدكم أو المحكمين لقواعد التنازع والإسناد ليس إلا تطبيقا للقواعد الشكلية الغير المباشرة فيها، أي أن قواعد التنازع تفترض وترشد للقانون الذي يعطي حلا للنزاع ولا غير ذلك.

# خاتمة

من خلال دراستنا لهذا الموضوع يتضح لنا أن النقل البحري للبضائع هو القلب النابض للتجارة الدولية، لهذا نجده أخذ اهتمام كبير من طرف الدول سواء على المستوى الداخلي أو الدولي بالتنظيم، هذا النشاط بسن قوانين واتفاقيات دولية تنظم هذا النشاط.

فالمشرع الجزائري محاولة منه مسايرة التطورات الاقتصادية التي يشهدها العالم، فقامت المصادقة على اتفاقيات بروكسل لسنة 1924 ولم يتم المصادقة على البروتوكولين المعدلين لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 و اتفاقية هامبورغ المتعلقة بتوحيد سندات الشحن وذلك بالرغم من أخذه للكثير من أحكامها في القانون البحري الجزائري.

رغم كل هذا يبقى موضوع النقل البحري من المواضيع الشائكة و المعقدة لأنه يدخل فيه عدة أطراف مثل الوكيل بالعمولة، مقاول الشحن.... الخ، وكذلك الناقل يتخذ عدة صفات قد يكون مالك السفينة أو مستأجر السفينة، مما يؤدي إلى نشوب منازعات يثيرها أطراف عقد نقل البحري للبضائع بسبب عدم احترامهم شروط تنفيذ العقد.

ومن خلال دراستنا حولنا تبيان التزامات أطراف عقد النقل البحري(الناقل والشاحن) وتحديد مسؤولية كل طرف في حالة وجود نزاع بين الأطراف.و كذلك حدد المشرع الجزائري في نص المادة 803 من ق ب ج حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بغية منه إعطاء توازن في العلاقة التعاقدية.رغم أن المرسل إليه ليس طرف في العقد فتقع عليه بعض الالتزامات لأنه في حالة حوزته لسند الشحن فيعتبر مالك البضاعة.

أما الشرط الثاني من دراستنا خصصناه إلى الوسائل التي يمكن اللجوء إليه من أجل تسوية المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع.

فهناك التسوية القضائية أين يجب احترام مجموعة من الإجراءات لقبول الدعاوي المرفوعة أمام القاضي خاصة ميعاد التقادم وكذلك عل المشرع الجزائري تدارك الخطأ الوارد في نص المادة 745 بلغة العربية من ق ب ج المتعلق بالاختصاص المحلي أين أغفل المشرع ذكر الفقرة الثانية مقارنتها بالنص باللغة الفرنسية. وكذلك يمكن أن يصادف المدعى إشكال تقديم محاضر التبليغ خاصة إذا كان المدعي عليه من بلد أجنبي فقد تتعرض دعواه لشطب.

أما المسألة المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على الدعوى القضائية التي تنقسم إلى شقين، فشق المتعلق بالقانون الواجب التطبيق على الإجراءات فلا يثير إشكال لأنه يتم تطبيق قانون القاضي التي رفعة أمامه الدعوى طبقا لنص المادة 21 من ق م ج. أما الشق الثاني المتعلق بالقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فهناك إشكال رغم أن المشرع نص في المادة 18 من ق م ج على تطبيق قانون الإرادة على العقود الدولية، إلا أنه قيد هذه الإرادة باختيار الأطراف القانون الذي له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد.

ففرى أنه يجب على المشرع التدخل لتعديل المادة 18 من ق م ج إما أن يمنح الأطراف مطلق الحرية في اختيار أي قانون يحكم علاقتهم التعاقدية، وعند غياب ذلك يطبق القاضي القانون الذي تكون له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد، وإما حذف كلمة حقيقة في المادة 18 من ق م ج، حتى يمنح الأطراف فرصة اختيار قانون يحكم علاقتهم التعاقدية. مع تقييد هذه الحرية بأن تكون صلة بين القانون المختار و المتعاقدين أو العقد وفضل الحل الأول لأنه الأنسب لقواعد التجارة الدولية.

لذلك أمام ثقل الإجراءات التقاضي فكر المجتمع الدولي في التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية المنازعات أكثر سرعة وببساطة الإجراءات من أجل إيجاد حل يرضي الطرفين.

فالقانون الواجب التطبيق في الدعوى التحكيمية يخضع للإرادة الأطراف إلا أن الحرية الممنوحة للأطراف في اختيار التحكيم التجاري الدولي طبقا لنص المواد 1043 و1050 من ق م ج إ طريقا لحل نزاعاتهم ليست بالحرية المطلقة بل هناك حالات أين لا يمكن فيها اللجوء إليه، من بين هذه الحالات التي تقيد حريتهم حالة الأشخاص و أهليتهم و كذا النظام العام. كما أنه في حالة ما تم اختيار أحدا لأطراف مركز التحكيم الدائمة للفصل في نزاعهم يحد من حريتهم فيخضعون للقواعد النافذة فيها.

أما إذا اختاروا تطبيق قانون دولة معينة لتنظيم مختلف القواعد الإجرائية و الموضوعية فيها دون القواعد الخاصة، فالأطراف و الهيئة التحكيمية ملزمين بالأخذ بعين الاعتبار القواعد الأمرة التي لا يمكن مخالفتها.

لكن في الجزائر لم يعطي اهتمام كبير للتحكيم بدليل غياب مؤسسات مختصة في التحكيم البحري، وكذلك على المشرع أخذ بالإرادة الصريحة للأطراف في إختيار القانون الواجب التطبيق على الدعوى التحكيمية وليس بالإرادة الضمنية لتفادي إيقاع المحكم في أخطاء يزيد تعقيدا النزاع.

وفي الأخير يظهر أهمية تخصص القضاة و المحامين وكل الأطراف الذين لهم علاقة في المجال البحري على اعتبار أن التطبيق السليم لأحكام القانون البحري لا يتأتى إلا بمعرفة كل القواعد الخاصة التي تحكم عملية نقل البضائع بحرا والتي تأخذ بطبيعتها طابعا دوليا وذلك حتى يكون القضاء مساهما في تطبيق السياسة الوطنية الجديدة المتجهة نحو الاقتصاد الحر و تشجيع الاستثمار الأجنبي في الجزائر

# قائمة المراجع

## أولاً: الكتب

### • 1- الكتب باللغة العربية:

- 1- سعد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية.
- 2- علي حسين يونس، العقود البحرية، القاهرة، دار الفكر العربي، 1987.
- 3- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقيات هامبورغ)، الطبعة 2، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1995،
- 4- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون الجديد، دون طبعة، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1998
- 5- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 2001
- 6- أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص، الجزء الأول، تنازع القوانين، دار هومة، الجزائر، سنة 2003.
- 7- عمر الفقي، الجديد في التحكيم في الدول العربية، دط، المكتب الجامعي الحديث، سنة 2003
- 8- سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات -النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط - دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2004.
- 9- علي كمال، الوجيز في القانون البحري، دون طبعة، مكتبة نانسي، سنة 2005.

10- علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني، دراسة مقارنة، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 2005.

11- علي الطاهر البياني، التحكيم التجاري البحري، دراسة قانونية مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة لنشر و التوزيع عمان، الأردن، سنة 2005 .

12- مصطفى كمال طه، أساسيات في القانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة، السفينة-أشخاص القانون البحري-النقل البحري-الحوادث البحرية-الضمان البحري، منشورات الحلبي للحقوق ،سنة 2006.

13- هاني الدويدر، النقل البحري و الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ،سنة 2008.

14- إيمان فتحى حسين الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الإتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديد للنشر الإسكندرية، سنة 2009.

15- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل لنشر، عمان، المملكة، الأردنية، سنة 2009 .

16- لزهر بن سعيد، كرم محمد زيدان النجار، التحكيم التجاري الدولي : (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2010 .

## • 2- باللغة الفرنسية

1- René Rodier , Transport Maritime, Répertoire de droit commercial, Tome 05 Dalloz

2- ZAHl Amar: droit des transports, tome 1 cadres juridiques et - institutionnels-contrat de transport de marchandises, office des publications universitaire Alger, 1999

-ثانيا: الرسائل و المذكرات الجامعية:

### • 1- رسائل دكتوراة:

1- بودالي خديجة، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة تلمسان، سنة 2015.

2- عيساوي محمد، فعالية التحكيم في حماية الاستثمار الأجنبي في الجزائر ،على ضوء الاتفاقيات الدولية للجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراة في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، د.س.م

### • 2- مذكرات

### • أشهادة ماجستير:

1-عباس سامية،التزامات الشاحن في عقد نقل البحري،(مذكرة لنيل شهادة الماجستير،فرع العقود و المسؤولية)،جامعة تلمسان،سنة2012،2011.

1-شتوان حياة ،عقد النقل البحري للبضائع دراسة في إطار اتفاقيات بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري،مذكرة لنيل شهادة ماجستير تخصص فرع قانون الأعمال،جامعة مولود معمري تيزي وزو،2008.

2-حيفري نسيمه أمال،الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن،رسالة لنيل شهادة الماجستير،تخصص قانون الأعمال،جامعة وهران،سنة الجامعية 2010،2011.

4-سيدي معمر دلييلة،التحكيم في المنازعات البحرية،مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النشاطات الساحلية و البحرية،جامعة مولود معمري تيزي وزو،سنة2015.

#### ● ب-شهادة الماستير:

1- أيت حبيب نبيلة وبوعلاق سلوى،القانون الواجب التطبيق في الخصومة التحكيمية،مذكرة لنيل شهادة الماستير تخصص قانون العام للأعمال،،جامعة عبد الرحمان ميرة،بجاية،2016 .

2-بلغول دنيا زاد،(سلطات المحكم في التحكيم التجاري الدولي) :دراسة في القانون الجزائري والقانون النموذجي للأمم المتحدة)، مذكرة لنيل شهادة الماستير في الحقوق، قسم: القانون الخاص،جامعة عبد الرحمان ميرة،بجاية،2013 .

#### ثالثا إجازة المدرسة العليا للقضاء:

1-مدبر عبد الوهاب ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء،الدفعة 16،سنة 2008.

2-بوجمعي الحبيب،مسؤولية الناقل البحري للبضائع،مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء الجزائر،السنة2008

3-برزاق وهيبه:أثار عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري،مذكرة لنيل اجازة المدرسة العليا للقضاء الجزائر العاصمة،الدفعة الواحدة والعشرين،سنة 2013.

#### رابعاً:النصوص القانونية:

##### ● 1-الاتفاقيات الدولية:

1-اتفاقية بروكسال بشأن توحيد الأحكام المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ 1924 ، و المعدلة-ببرتوكول 1968 و المعدلة من جديد ببروتوكول 1979

2-معاهدة هامبورغ و هي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر أبرمت بتاريخ 1978/03/31.



• 2- القوانين و الأوامر:

- 1-القانون 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- 2-القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25/02/ المتضمن قانون الإجراءات المدنية2008
- 3-أمر 75-59 المؤرخ في 26-09-1975 المعدل و المتمم و المتضمن القانون التجاري.
- 4- أمر 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 المتعلق بالتأمينات
- 5-الأمر 86/67 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد29 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر عدد47والمعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 18/08/2010، ج ر عدد46

**خامسا:المجلات:**

-الإجتهاد القضائي لغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية للمحكمة العليا عدد04،سنة 1999  
2stéphane MIRIBEL, EDITORIAL, DMF 681(mai 2007) p385

**- سادسا:المقالات**

- 1-خليل بوعلام، مقال بعنوان " التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية" مجلة المحكمة العليا، العدد 02 سنة 2004
- 2-عواش رقية،" القانون الواجب التطبيق في التحكيم التجاري الدولي"، مداخلة أقيمت في أعمال الملتقى الدولي حول التحكيم التجاري الدولي في الجزائر بين التكريس التشريعي و الممارسة التحكيمية،الذي أجريت فعاليته خلال يومي 15 و16 جوان 2006 جامعة عبد الرحمان ميرة،بجاية.
- 3-أورمضاني محمد،محاضرات غير مطبوعة في قانون الدولي الخاص،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري تيزي وزو،سنة2000

**- سابعاً Site internet**

- www.arbitrage-maritime.org
- www.joradp.dz
- supreme .dzwww.cour
- www.cdmt.com
- tlemcen.dzwww.universite
- www.unictral.org

# فهرس

المقدمة.....	ص1،2،3،4
الفصل الأول: المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع.....	ص5
المبحث الأول: المنازعة البحرية المترتبة من إخلال الناقل بالتزاماته.....	ص6
المطلب الأول: تعريف الناقل البحري و تحديد التزاماته.....	ص6
الفرع الأول: تعريف الناقل البحري.....	ص7
الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع.....	ص8
أولاً: التزامات الناقل قبل بداية الرحلة.....	ص8
1-الالتزامات المرتبطة بالسفينة.....	ص8
2-الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة.....	ص9
ثانياً: التزامات الناقل أثناء الرحلة.....	ص10
1-الطريق المتبع.....	ص10
2-مدة الرحلة.....	ص10
3-تغيير السفينة أثناء الطريق.....	ص10
4-تحديد ميناء الوصول.....	ص11
5-المحافظة على البضاعة.....	ص11
ثالثاً: إلتزامات الناقل عند نهاية الرحلة.....	ص12
1-تفريغ البضائع.....	ص12
2-التسليم.....	ص12،13
المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في تنفيذ عقد النقل البحري.....	ص14
الفرع الأول: صور مسؤولية الناقل البحري وصور إعفائه.....	ص14
أولاً: المسؤولية عن هلاك البضاعة.....	ص15
ثانياً: المسؤولية عن تلف البضاعة.....	ص15
ثالثاً: التأخر عن التسليم.....	ص16
الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية.....	ص17
أولاً: حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة.....	ص18
ثانياً: الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية.....	ص18
1-الخطأ في الملاحة.....	ص19
2-الخطأ في إدارة السفينة.....	ص19

ثالثا: حالة الحريق.....	ص19
رابعا: حالة إخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.....	ص19
خامسا: القوة القاهرة.....	ص20
سادسا: حالة الاضطرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب.....	ص20
سابعا: حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.....	ص20
ثامنا: حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.....	ص21
تاسعا: أخطاء الشاحن.....	ص21
<b>المبحث الثاني: المنازعات البحرية المترتبة عن إخلال الشاحن بالتزاماته.....</b>	<b>ص22</b>
<b>المطلب الأول تعريف الشاحن ووثيقة الشحن وتحديد التزاماته.....</b>	<b>ص22</b>
الفرع الأول تعريف وثيقة الشحن والشاحن.....	ص22
أولا تعريف الشاحن.....	ص23
ثانيا تعريف وثيقة الشحن.....	ص23
1- صور سند الشحن.....	ص23
أ- سند الشحن الإسمي.....	ص23
ب- سند شحن لأمر.....	ص24
ج- سند شحن للحامل.....	ص24
2- بيانات سند الشحن:.....	ص25
أ- بيانات متعلقة بالأطراف:.....	ص25
ب- بيانات المتعلقة بالبضائع الواجب نقلها:.....	ص25
ج- بيانات متعلقة برحلة:.....	ص25
ج-1 اسم السفينة.....	ص25
ج-2 تاريخ إصدار السند.....	ص26
ج-3 عدد النسخ.....	ص26
ج-4 توقيع الربان والشاحن.....	ص26
ج-5 عدد النسخ.....	ص26
3- حجية سند الشحن.....	ص27
الفرع الثاني: التزامات الشاحن في عقد نقل البحري.....	ص27
أولا : الإلتزام بتسليم البضاعة في ميناء الشحن.....	ص27، 28
1- التغليف و التحزيم : Emballes.....	ص29

29ص.....	2-وضع البطاقات على البضائع:Le marquage des marchandises
29ص.....	3-تقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة و كذلك ارفقها بالوثائق اللازمة:
30ص.....	ثانيا:الإلتزام بدفع أجرة الحمولةLe paiement des frets
30ص.....	1-تحديد أجرة الناقل واستحقاقها.
31ص.....	2-ضامانات الوفاء بأجرة النقل.
32ص.....	<b>المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن</b>
32ص.....	الفرع الأول: حالة الأضرار اللاحق بالبضاعة:
33ص.....	الفرع الثاني لأضرار اللاحقة بالسفينة:
33ص.....	الفرع الثالث: عدم احترام الشاحن للإلتزام بتسليم البضاعة:
34ص.....	<b>الفصل الثاني: طرق تسوية المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع</b>
35ص.....	<b>المبحث الأول: تسوية المنازعات البحرية عن طريق القضاء</b>
35ص.....	<b>المطلب الأول الشروط الواجب توافرها في الدعاوي الناشئة عن عقد البحري للبضائع</b>
36ص.....	الفرع الأول: شرط الواجب توافرها في أطراف الدعوى.....
36ص.....	أولا:بشرط المصلحة.....
36ص.....	ثانيا:بشرط الصفة.....
37ص.....	1-الناقل.....
37ص.....	2-الشاحن.....
38ص.....	3-المرسل إليه.....
38ص.....	4-المؤمن.....
39،40ص.....	الفرع الثاني الجهة القضائية المختصة.....
41ص.....	الفرع الثالث: ميعاد رفع الدعوى.....
42ص.....	أولا:الدعاوي المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة.....
42ص.....	ثانيا:دعاوي الرجوع.....
43،44ص.....	ثالثا:الدعاوي الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع.....
45ص.....	الفرع الرابع:القانون الواجب التطبيق على الدعاوي القضائية.....
45ص.....	أولا:القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.....
46ص.....	ثانيا: القانون الواجب التطبيق على الإجراءات.....
47ص.....	<b>المطلب الثاني: الدعاوي الناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري للبضائع</b>
47ص.....	الفرع الأول: دعوى المسؤولية.....
48ص.....	الفرع الثاني: دعوى الرجوع.....
49ص.....	الفرع الثالث: دعوى الحلول.....
50ص.....	<b>المبحث الثاني: تسوية المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق التحكيم</b>

المطلب الأول: مفهوم التحكيم وكيفية اللجوء إليه	ص50
الفرع الأول: مفهوم التحكيم البحري	ص51
أولاً: تعريفه	ص51
ثانياً: أنواع التحكيم	ص52
1- التحكيم المؤسسي	ص52
2- التحكيم البحري الحر	ص52
3- التحكيم الإجباري	ص53
4- التحكيم الاختياري	ص53
الفرع الثاني: كيفية اللجوء إليه	ص53
أولاً: شرط التحكيم	ص54
ثانياً: مشاركة التحكيم	ص54، 55
<b>المطلب الثاني : القانون الواجب التطبيق على الدعوى التحكيمية</b>	ص56
الفرع الأول : القانون الواجب التطبيق على الإجراءات	ص56
أولاً: في حالة وجود اتفاق بين الأطراف	ص57
ثانياً: في حالة عدم تحديد القانون الواجب التطبيق	ص58، 59
الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع	ص60
أولاً: القانون الواجب التطبيق في حالة وجود اتفاق	ص61
ثانياً: في القانون الواجب التطبيق في حالة عدم وجود اتفاق	ص62
<b>الخاتمة</b>	ص63، 64، 65
<b>قائمة المراجع</b>	ص66، 67، 68، 69، 70
<b>الفهرس</b>	ص71، 72، 73، 74، 75

ملخص:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع قمنا بتعريف عقد النقل البحري للبضائع على أنه عقد بموجبه يلتزم الناقل بإيصال البضاعة العائدة للشاحن إلى ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه بعد تقديم وثيقة الشحن مقابل أجره حمولة.

لكن في حالة تهاون أحد الأطراف وإخلال بالتزاماته فيثار نزاع حول هذا العقد فتتولد مسؤولية الطرف المتسبب في الأضرار و من أهم التزامات الشاحن هو تسليم البضاعة و تقديم أجره، أما في الجهة المقابلة فإن الناقل يبذل كل ما بوسعه لإيصال البضاعة بسلام وهذا طبقا لنص المادة 738 وما يليها من ق ب ج، وهناك حالات يمكن أن يعفى الناقل من مسؤوليته و هذه الحالات ذكرها المشرع في نص المادة 803 و 804 من ق ب.

في حالة وجود نزاع جدي فهناك طرق لتسويتها وهو إما اللجوء إلى القضاء أين يخضع للقانون القاضي خاصة في الإجراءات طبقا للنص المكادة 21 من ق م أو إلى التحكيم أين يخضع للإرادة الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق طبقا لنص المواد 1043 و 1050 من ق م إ.

Le contrat de transport de marchandise par mer signifie que le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret et pour la remettre au destinataire.

Ce dernier doit pressante le connaissance, pour que cette marchandise soit décharger et remise au destinataire.

Chaque partie du ce contrat est soumis à des obligations, elle est susceptible de contentieux si l'un des contractant néglige l'une des obligations.

Durant ce voyage, si il y à des dégâts immatériel qui sont enregistre le transporteur peut se dégager la responsabilité, dans la mesure qu'il peut prouver, qu'il n'est pas responsable selon les articles 803 et 804 de code maritime algérien.

Les litiges contentieux puèrent être régler, selon deux cas soit par voix de justice ou on va appliquer la loi de juge sur les procédures selon l'article 21 de code civile, soit par voix d'arbitrage national et international dans ce cas on va appliquer loi choisie par les deux partis sur le litige selon les articles 1043 et 1050 de code procédure civile.