



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريش -

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبيضائع

مذكرة التخرج ضمن متطلبات

نيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ(ة):

▪ درارجة عبد الجليل

من إعداد الطالب(ة):

▪ بوختالة البشير

▪ صيودة وسام بهاء الدين

لجنة المناقشة:

-د./أ جامعة رئيسا.

-د./أ جامعة مقرا

-د./أ جامعة مناقشا

شكر و عرفان

أشكر الله العلي القدير الذي أنعم عليّ بنعمة العقل والدين. القائل في محكم التنزيل "وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ" سورة يوسف آية 76.... صدق الله العظيم .

وقال رسول الله (صلي الله عليه وسلم): "من صنع إليكم معروفاً فكافئوه, فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم كافأتموه"..... (رواه أبو داود).

وأثني ثناء حسنا على ... وأيضا وفاءً وتقديراً وإعترافاً مني بالجميل أتقدم بجزيل الشكر لأولئك المخلصين الذين لم يألوا جهداً في مساعدتنا في مجال البحث العلمي، وأخص بالذكر الأستاذ الفاضل "" ، على هذه الدراسة وصاحب الفضل في توجيهنا ومساعدتنا في تجميع المادة البحثية، فجزاه الله كل خير.

ولا أنسي أن أتقدم بجزيل الشكر للأستاذ المشرف على هذه المذكرة "دراجة عبد الجليل"" الذي قام بتوجيهنا طيلة هذه الدراسة , وأخيراً, أتقدم بجزيل شكري إلي كل من مدوا لي يد العون.

الإهداء

إلى من أفضّلها على نفسي، ولمّ لا؛ فلقد ضحّت من أجلي ولم تدّخر جهدًا في سبيل إسعادي
على الدّوام (أمّي الحبيبة).

نسير في دروب الحياة، ويبقى من يُسيطر على أذهاننا في كل مسلك نسلكه صاحب الوجه
الطيب، والأفعال الحسنة. فلم يبخل عليّ طيلة حياته (والدي العزيز).
وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني بكل ما يملكون، وفي أصعدة كثيرة أقدم لكم هذا البحث،
وأتمنّى أن يحوز على رضاكم

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات﴾

" لم يبق للآخرين ما يقدمونه لي... فإن والدي قد فعل كل شي " الى سندي و ملجئي
الآمن...داعمي و مشجعي الدائم... حين ينادوني باسمه أسعد و أُردهي.. بأني ابنته و ثورته من
رأيت انعكاس نجاحي و فوجي بريقا في عينيه .

إليك والدي العزيز "طيب"

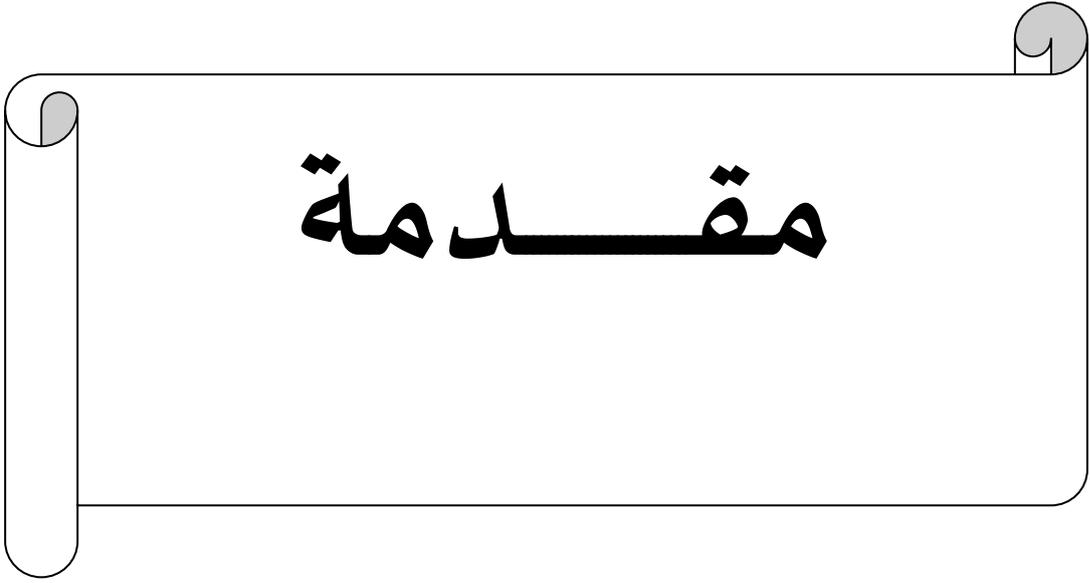
"إذ رزقت بفوحة فأبدأ بها مع أمك"

رفيقتي و أمانتي...بطلتي و معلمتي الأولى من علمنتي معنى الحنان و العطاء...معنى
الصبر و القوة و الحب من كان دعؤها ورضاهها بوصلتي في المسير . إليك والدتي

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

ص	صفحة
ج ر:	الجريدة الرسمية
ق ب ج:	القانون البحري الجزائري
ق إ م إ:	قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
د ط:	بدون طبعة
ف:	فقرة
ط:	طبعة



مقدمة

مقدمة عامة

يحتل النقل البحري للبضائع، الصادرة بين أنواع النقل الأخرى إذ يعتبر الوسيلة المثلى لتحقيق التواصل التجاري بين الدول ، إذا كان نظام النقل البحري للبضائع نظاما قانونيا، عرفته معظم التشريعات القديمة و الحديثة على حد سواء، فإن هذا الأخير قد تطور ، و لم يعد يقتصر على الدول المتجاورة بل اتسع نطاقه ليشمل عدة دول حتى و لو كانت متباعدة و الحقيقة ان ازدهار النقل البحري للبضائع و اتساع آفاقه و تربيته في مجال القانون، ما هو الا مظهر من مظاهر تكريس التبادل التجاري بين الدول إذ يكتسي أهمية بالغة في تنمية الاقتصاد الوطني ، بحيث يضمن 97% من المبادلات الخارجية للجزائر مثلا.¹

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع، باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانون، يعرف بعقد النقل، و الذي يكون إما بموجب مشاركة الايجار la charte-partie ، أو بموجب سند الشحن، ففي الصورة الأولى، يتم النقل إذا أراد الشاحن ان ينقل الضائع على سفينة كاملة او على جزء كبير منها، بحيث يحرر الشاحن مع الناقل مشاركة الايجار و سند الشحن في الوقت نفسه ، أما النقل في الصورة الثانية ، فيقع إذا كان حجم البضاعة محل النقل لا يستغرق جزءا كبيرا من السفينة، بحيث ينصب العقد على البضائع لا على السفينة ذاتها، و هذا ما يعرف بالصورة الحديثة للنقل و المعروفة بالنقل بالسندات sous-connaissance بحيث جرى العمل على عدم تحرير وثيقة تثبت شروط هذا العقد ، بل يكفي تحرير وثيقة تثبت شروط هذا العقد، بل يكفي تحرير وثيقة تسمى سند الشحن. إن عملية النقل البحري للبضائع ، لا تستقيم الا بتدخل اطراف ثانوية، الى جانب الأطراف الاصلية، فعادة ما يكون عقد النقل البحري للبضائع ، كمكمل اقتصادي لقد البيع الدول، و بالتالي وجود نوع من التشابك و التداخل بين اطراف عقد النقل البحري للبضائع و اطراف عقد البيع الدولي، هذا الى جانب تدخل المرسل اليه في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، بحيث تتصرف اليه آثار العقد، بالرغم من أنه لم يشارك في إبرام هذا الأخير.

الإشكالية:

باعتبار عقد النقل البحري من أهم العقود في المجال البحري ، فانه رتب على اطرافه العديد من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري و هذه الالتزامات تكون متقابلة ، فإذا كان التزام الشاحن تسليم البضاعة للناقل، فان لهذا

¹ HADDOUM Kamel, «Les investissements maritime et portuaire en Algérie: la consécration du régime de la concession», CDMO , Université de Nantes, volume. 20, 2014, p 01. In <http://www.cdmouniv-nantes.fr/>, consulté le 04/10/2017.

الأخير الالتزام بإيصال البضاعة الى ميناء الوصول و تسليمها الى المرسل اليه على ان تكون سليمة، و عليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية. انطلاقا من الإشكالية التالية:

■ ما هو الاحكام الموضوعية و الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري وفق التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية. و نتفرع عن الإشكالية الرئيسية الى الإشكالات الفرعية الآتية:

- ماهي مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري؟
- ما هي الاثار المترتبة عن قيام هذه المسؤولية؟
- ما هي الحالات التي تعفى الناقل البحري من المسؤولية؟

الفرضيات:

- يعتبر النقل البحري للبضائع يتم وفقا لشروط عقد النقل، و الذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل عن طريق البحري بضاعة الشاحن لقاء اجر معلوم.
- إن الاثار المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع ترتب التزامات على اطراف العلاقة في العقد أكد عليها المشرع و تقوم عنها مسؤولية كلا الطرفين ضمانا لحقوق الطرف الاخر.
- قد تكون الإعفاءات التي يستفيد منها الناقل البحري إعفاءات قانونية تشكل كل حالات الاعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة، كما قد تكون حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية غير المتعلقة بالسفينة.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة على تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري، و كذلك ما جاءت به التشريعات المقارنة و ما تضمنه الاتفاقيات الدولية فميا يخص مسؤولية الناقل البحري.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية موضوع الدراسة في كونه يعالج قطاعا حساسا و استراتيجي له علاقة وطيدة بالاقتصاد الوطني، ألا و هو النقل البحري للبضائع ، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الأكثر أهمية و جدلا بمناسبة هذا العقد، و المثيرة لأغلب النزاعات الناشئة عن عقد النقل، فهي من المواضيع الحيوية في القانون البحري،

باعتباره الناقل البحري الطرف الاقتصادي الضاغط ، الذي و رغم هلاك البضاعة التي يعهد اليه بنقلها ، قد يعفى من المسؤولية عن ذلك مما يسبب خسائر للشاحنين.

أسباب اختيار الموضوع:

ان سبب اختيارنا لموضوع هو رغبتنا الذاتية في الاطلاع اثر حول ما يخص المسؤولية الناقل البحري ، أما بالنسبة للأسباب الموضوعية ان مسؤولية الناقل البحري تعد من أكثر المواضيع الحيوية التي اهتمت التشريعات بتنظيمها و كذا الاتفاقيات الدولية ، و نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري و اعتبار المسؤولية الناقل البحري من المواضيع المثيرة للجدل و التي تدفعنا للبحث في مختلف الجوانب التي تثار بمناسبةها.

الفصل الأول:
الإطار القانوني لعقد النقل
البحري للبضائع

تمهيد:

يأتي النقل في طليعة الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ويعد النقل بوجه عام عصب الحركة تداول الثروات إذ لا يتأتي انجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر، ولا يختلف عقد النقل البحري في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد إلا وهي السفن، فهي تسمح بربط بين مكانين تفصل بينهما البحار، وتتجلى أهمية النقل البحري في تنمية المبادلات التجارية الداخلية و الدولية خصوصا لدول التي تتوفر على واجهة بحرية فالنقل البحري يعد السبيل لتنفيذ هذه المبادلات مما جعل الاهتمام التشريعي بتنظيم أحكامه علي الصعيد الوطني والدولي فان لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها من بين قواعد النظام القانوني، وتطبيق ذلك على عقد النقل البحري للبضائع يقتضي منا الأمر التعريف بهذا العقد وبالتالي تحديد القواعد التي تسري عليه حسب التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية و ماهي وسائل إثباته،(المبحث الأول) و متى أبرم العقد فانه يترتب آثار على عاتق طرفيه وهذا ما سنتناوله في(المبحث الثاني).

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع و إثباته

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة فهي وسيلة و أداة للملاحة البحرية، كما يعتبر عقد النقل البحري بأنه عقد تبادلي للالتزامات التي تقع على عاتق طرفي العقد¹.

إن عقد النقل البحري لا ينحصر بنقل السلع و إنما أيضا بتقديم خدمات كنقل الأشخاص من مكان إلى آخر، كما أصبح ظاهرة وثيقة للارتباط بالنشاط الاجتماعي والاقتصادي للإنسان إذ يلعب دور كبير من الأهمية في المجالات الداخلية و الخارجية فهو أداة لتحقيق المبادلات السلعية وتوزيعها من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك ولولاه لما استطاع الإنسان الفصل بينهما².

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

لكل ظاهرة قواعد قانونية تحكمها و لتحديد هذه القواعد لا بد من تحديد معالم الظاهرة أو الموضوع محل البحث وربطها بالقواعد التي تحكمها بين مختلف الأنظمة القانونية ولتطبيقها على عقد النقل البحري للبضائع فلا بد منا في هذا المطلب التطرق إلى تعريفه بيان خصائصه الجوهرية وتميزه عن العقود المشابهة له وبيان فحواه وأهم الأركان الأساسية.

¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للتوزيع و النشر، 2009، ص222

² هاني، دويدار، موجز في القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص45

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه

سننتظر من خلال هذا الفرع إلى تعريف عقد النقل البحري ثم نبين الخصائص الجوهرية التي يقوم عليها

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

1- التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع

عرفه البعض على أنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص مقابل اجر بأن ينقل بنفسه شخصاً أو بضاعة من مكان إلى آخر " كما عرفه اتجاه آخر علي انه العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا لسفينة أو مستأجرها بأن ينقل بحراً بضاعة لشاحن لقاء اجر¹ معلوم²، يتفق عليه الطرفان.³

- كما عرف أيضاً هو العقد الذي يتعهد فيه بنقل وإيصال أمتعة أو البضائع إلى مكان معين بطريق البحر مقابل أو لقاء أجرة⁴.

- كما يري اتجاه آخر من الفقه بأنه العقد بموجبه يلتزم الناقل فيه بأن ينقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر معلوم يلتزم بيه الشاحن⁵، وعرف بأنه عقد بين الطرفين هما الشاحن وهو المكلف بتقديم البضاعة والمطالب بشحنها وبدفع الأجرة المتفق عليها⁶ أما الطرف الثاني وهو الناقل الذي يقوم بنقل البضاعة ويكون عقد النقل البحري في شكل صورتين أما عن طريق سند الشحن أو في شكل مشارطات في تأجير السفن.

من خلال التعاريف التي تطرقنا لها فان اغلب الفقهاء عرفوه علي انه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بان ينقل البضاعة عن طريق البحر لي الشاحن مقابل اجر⁷.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، لنشر، 2005، ص288

² محمود محمد عبابنة، احكام عقد النقل البحري الجوي البري، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن ، ص64

³ وهيب الأسير، القانون البحري ،د، ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2001، ص150

⁴ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص224

⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري، نط، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2000، ص286

⁶ محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، نط، دار النهضة ، القاهرة، 2004، ص64

⁷ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي، بيروت ن لبنان، 2006، ص481

2- تعريف عقد النقل البحري وفق القانون الجزائري: نظرا للمخاطر التي تعرض لها النقل البحري فقد

اخضع المشرع الجزائري عقد النقل البحري إلى قواعد قانونية خاصة حيث خصص الباب الثالث¹ لنقل

البضائع من الكتاب الثاني للاستغلال التجاري للسفينة في المواد من 738 إلى 816 قانون بحري الجزائري.

حيث عرفت المادة 738 قانون بحري بأنه "يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال

بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة" ويبدأ عقد النقل البحري

بمجرد أخذ الناقل البضاعة علي عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه القانوني مع أبدا قبوله ما لم

ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن²، وهو ما جاء في المادة 739 حيث تنص "يبدأ العقد البحري بمجرد أخذ

الناقل البضاعة علي عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."

3- التعريف حسب الاتفاقيات الدولية:

- حضي عقد النقل البحري بالتعاريف علي المستوي الدولي، ذلك ضمن العديد من الاتفاقيات الدولية التي

نضمت التجارة البحرية، وقد أخذت بها أغلب الدول في قوانينها وهذه الاتفاقيات وهي:

1- معاهدة بروكسل 1924 والتي عدلت بموجب بروتوكولين وهما (برتوكول لاهاي قسبي 1968-1979)

2- اتفاقية هامبورغ: 31/05/1978 ودخلت حيز التنفيذ 1992.

3- قواعد روتردام 2009 ، وتعتبر المولود الجديد وعرفت باسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل

البحري الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا.

أولا: معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924:

- عرفت المادة الأولى فقرة "ب" أنه: "عقد النقل ينطبق علي العقود النقل المثبت بسند الشحن أو بأية وثيقة

مماثلة كالبوليصة تكون سند لشحن أو أي مستند بموجب عقد نقل البضائع بحرا ، كما انه عمليات النقل

التي تتم بموجب مشارطات إيجار (عقود ايجار) لا تطبق عليها أحكام الاتفاقية، إلا إذا صدر سند الشحن

وبسبب مشاركته إيجار. وفي ظل استئجار السفينة تطبق أحكام هذه الاتفاقية ابتداء من الوقت الذي ينظم

فيه هذا السند العلاقات بين الناقل حامل سند الشحن حسب المادة 1/2 و المادة 05/02 من المعاهدة³،

¹ امر رقم 86/67 المؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل23 اكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في اول ربيع الأول الموافق ل25

يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجردتين الرسميتين رقم 1977/29 رقم 1998/47 ، القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 اوت المعدل و المتمم

للامر 76-80 ج ر عدد 46، صادر 18 اوت 2001

² نبيل صقر ، القانون البحري نسا و تطبيقا، دار الهدى للطباعة و النشر، عين مليلة، الجزائر ص150

³ احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، القاهرة، 1998، ص12

وتضمنت اتفاقية بروكسل تنظيم الأساسي والقانوني لمسؤولية الناقل البحري وأبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان يتمسك بها الناقل.¹

- في حقيقة الأمر نجد أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن لم تكن تقنيا شاملا تعبر عن كل أنواع وصور أنظمة النقل البحري المختلفة ومن أهمها سندات الشحن فقط، كما أنها معاهدة أساسها مسؤولية الناقل البحري بشكل محدد وبشكل أمر بحيث لا يجوز مخالفته.²
- وعليه ومن خلال أحكام المعاهدة نستخلص بان للأطراف الحرية في تدوين ما يشاؤون من شروط واتفاقيات لسندات الإيجار لأن أحكام المعاهدة لا تطبق إلا على النقل بوثيقة الشحن دون سندات الإيجار، ورغم التعديلات التي قامت بها الاتفاقية من خلال البروتوكولين عجزت عن مجارة التطور الاقتصادي واستغلال السفينة ، ولأطراف الحرية في تدوين الشروط بسند الإيجار لأن أحكام المعاهدة لا تشترط التطبيق إلا على النقل بوثيقة الشحن.³

ثانيا: اتفاقية هامبورغ 1978:

عرفت المادة 01 فقرة 06 من الاتفاقية بأنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بموجبه بان ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلي آخر لقاء أجرة"⁴ ، وعليه العقد المبرم بين الطرفين يكون بأية وثيقة فالمعاهدة لم تشترط ذلك وكتفت بالاتفاق بين الشاحن و الناقل، أما الفقرة 07 عرفت بأنه: "وثيقة انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص أو تحت الإذن لحاملها"، ومنه نستنتج أن إتفاقية هامبورغ جاءت بنصوص قانونية أكثر توضيح من اتفاقية بروكسل فهي لم تشر إلى أن العقد الذي يبرمه الطرفان ينصب في وثيقة الشحن، بل يكفي الاتفاق بين الطرفين والحرية في إبرامه، كما أنها حددت مسؤولية الناقل البحري علي عكس اتفاقية بروكسل 1924 بالإضافة إلى أنها إتفاقية منسجمة مع التطور والتقدم الصناعي التكنولوجي وتأثيره علي بناء السفن وزيادة استعمال الحاويات⁵، وبالتالي عملت على ضبط التوازن بين مصالح طرفي عقد النقل.

¹ محمود محمد عبابنة، مرجع ساب، ص54

² محمد عبد الفتاح ترك، مرجع ساب، ص50

³ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص248

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 و التي تعرف بقواعد هامبورغ، 1978

⁵ محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق، ص55

ثالثا: قواعد روتردام 2008:

عرفت قواعد النقل البحري بأنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة. ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز النقل بوسائل أخرى إضافة إلى النقل البحري، نظمت هذه الاتفاقية لإعداد تشريع دولي ينظم عمليات النقل من باب إلى باب آخر والتي تشمل على جزء بري وبحري، وإعطاء أهمية لزيادة النقل بالحاويات.

من خلال استعراض التعاريف التي تطرقنا لها، يمكن استخلاص أهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل البحري وهي ما نص عليها المشرع في المادة 738 الجزائري والتي أشارت إليها معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة "ب" وتتمثل كالآتي:

- عناصر عقد النقل البحري:

1- عملية النقل بواسطة التعاقد: وفقا لشريعة العامة فان "عقد النقل البحري للبضائع هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"¹ والالتزام المتضمن عقد النقل البحري هو التزام بفعل الذي يعتبر التغير المكاني أي نقلها من مكان إلى آخر، ومادام جوهر عقد النقل تغير المكان فهو لا يعد بمثابة أداء رئيسي وإنما تابع لعملية الرئيسية.²

2- البضائع: متى كان النقل واردا علي البضائع بتحديد نطاق العلاقات الناشئة، ومتمثلة في الأموال والأشياء والمواد والحيوانات الحية والمشحونات التي تشحن علي سطح.

3- النقل البضاعة من ميناء بطريق البحر: من أهم مميزات عقد النقل البحري هو نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وهو جوهر النقل ونقل البضاعة من مكان إلى مكان تعني نقل البضاعة من المخزن إلى السفينة، و بالتالي فعقد النقل البحري يشمل جزء من اليابسة أو الجو ويعرف النقل الخليط إما البسيط إذا كانت السفينة هي وسيلة النقل وهو ما تطرق له المشرع الجزائري بنص المادة 769 قانون البحري.

4- الأجرة: وهو مقابل التزام الناقل بالتزامه بنقل البضاعة، هو دفع الأجرة من قبل الشاحن وتكون الأجرة تقاضي (المكافأة) حسب الاتفاق بين الطرفين وفي حالة لم يتفق عليها تكون حسب الأعراف.

¹ المادة 54 من قانون منني جزائري

² هاني بويدار ، النقل البحري و الجوي، ط1، منشورات الحلبي، بيروت، 2008، ص26

ثانيا: الخصائص الجوهرية لعقد النقل البحري:

على ضوء التعريف لعقد النقل البحري للبضائع ومن خلال استقراء للاتفاقيات الدولية وما جاء به المشرع الجزائري يمكن القول بأن عقد النقل البحري يتسم بالخصائص التالية:

الفقرة الأولى: خصائص العقد من حيث طريقة التعاقد

1- رضائية عقد النقل البحري:

يصدر عقد النقل البحري بصدور الإيجاب و القبول فهو يعتبر من العقود الرضائية¹، لأنه ينعقد بمجرد تقابل الإيجاب والقبول، وهذا يعني بأن العقد لا يتوافق على إجراء معين كإصدار سند الشحن أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلي الناقل البحري وسند الشحن الذي تدور حوله جل أحكام و معظمها في النقل البحري للبضائع و الذي يصدر الناقل إلى الشاحن ينحصر دوره في إثبات العقد لا في تكوينه.

2- الإذعان في عقد النقل البحري:

يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان، بحيث يتعهد الشاحن ببضاعته إلى الناقل، فالشاحن لا يمكنه مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل فمن المفروض أن يكون محل المناقشة من الطرفين، إن الشاحن لا يقبل العقد بعد مناقشة ومفاوضة، كما هو الحال بالنسبة لمستأجر السفينة وإنما يضطر للقبول بسبب الاحتكار الذي يتمتع بيه الناقل، وبذلك أصبح عقد النقل البحري من عقود الإذعان مما جعل المشرع الجزائري وحماية الشاحن من التعسف ووطأة هذه الشروط لأنها توضع مسبقا ولا يقبل مناقشتها، إذا قبلها انعقد العقد و في حالة الرفض فلا يقوم العقد أصلا فوثائق الشحن يتم إعدادها بواسطة شركة.

كما قد يكون في ميناء الشحن أكثر من ناقل و الشاحن يظل عاجز عن إبداء رأيه أو مناقشة أو تعديل أو إلغاء تلك الشروط.

الفقرة الثانية: خصائص العقد من حيث الآثار المترتبة عليه:

أ- عقد النقل البحري للبضائع من العقود المعاوضة:

في عقود المعاوضة يحصل كلا المتعاقدين علي ما يقدمه²، حيث تكون مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود وهو أجرة النقل أي أن كلا الطرفين المتعاقدين يحصلان علي مقابل متقدمه فلا يكون النقل مجاني فهو ليس علي سبيل التبرع دون مقابل و إنما يحصل علي أجرة النقل.

¹ يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، ط1، مركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ص38

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام، الجزء الأول، دار احياء التراث العرب، بيروت، ص116

ب- عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة لجانبين:

يعتبر عقد النقل البحري عقد ملزم لجانبين ، فهو يرتب التزامات في ذمة الطرفين (الشاحن الناقل) فالناقل يلتزم بتحويل البضاعة وتسليمها في ميناء الوصول، فيما يتمثل التزام الشاحن في دفع الأجرة للناقل فعقد النقل البحري تسري عليه القواعد المطبقة علي العقود الخاصة، فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ².

ج- عقد النقل البحري للبضائع من العقود الفورية:

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الفورية، بمعنى أن عنصر الزمن ليس جوهریان، فالتنفيذ يكون فوري وعنصر الزمن يكون محدد لنطاق التزامات الناقل الذي يجب عليه تسليم البضاعة المنقولة في الميعاد المتفق عليه، وعليه العقد ينتهي بمجرد تقديم الطرفين لالتزاماتهم وعنصر الزمن لا أثر له في ذلك فخدمة النقل تنتهي بمجرد الحصول عليها.

الفرع الثاني: تميز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له:

1- تميزه عن الوديعة:

عقد الوديعة هو العقد الذي يتم بمقتضاه المودع بوضع شيئاً منقولاً إلي المودع له و بذلك بالمحافظة عليه لمدة وعلي المودع³ أن يردده وهو يختلف عن عقد النقل فهو يكون بمقابل أي بدفع الأجرة في حين الوديعة تكون مجانية.

2- تميزه عن عقد تقديم الخدمات:

بالرجوع إلى تعريف عقد النقل البحري حسب اتفاقية هامبورغ فإن العقد يتكون من الطرفين لهم علاقة بعقد النقل وهم الشاحن والناقل⁴ ، فالناقل يختلف ويستقل عن الشاحن من حيث تنفيذ التزامه فكل واحد يعمل مستقل عن الآخر في حين عقد العمل فهو اتفاق بموجبه يلتزم أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر رب العمل وتحت إشرافه لمدة محدد أو غير محددة مقابل اجر معين ومحدد فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل وتحت إشرافه وإدارته⁵.

¹ هاني نويدار، موجز القانون البحري، دط، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 1999، ص158

² علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دط، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1992، ص442

³ المادة 590 من القانون المدني

⁴ محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص68

⁵ احمد سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، دط، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص77

3- تميزه عن عقد الإنابة:

حسب المادة 571 من القانون المدني عرفت الوكالة أنها: "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شي لحساب الموكل أو باسمه"، وعليه فالوكالة هي حلول إرادة شخص معين يسمى الوكيل محل إرادة شخص آخر هو الأصيل بإنشاء تصرف قانوني أثاره إلي ذمة الأصيل لا إلي ذمه النائب. ومن خلال التعريف ومقارنته مع عقد النقل البحري للبضائع فهو ينشئ آثار علي عاتق الناقل والشاحن أما الوكالة فهو لا يترتب ذمة الشخص الذي أوكله لإبرامه إي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد تتصرف أثاره إلى الموكل، كما إن الوكالة تكون جانبية عكس النقل البحري للبضائع يكون بمقابل إي بدفع الأجرة وتعتبر الوكالة عمل قانوني في حين النقل عمل مادي.

4- تميزه عن عقد الإيجار:

إذا نظرنا من الناحية التاريخية عقد النقل ايجار السفينة أقدم من عقد النقل البحري لسند الشحن فمستأجر السفينة يلتزم بموجب مشروطه ايجار موقوتة للاستئجار سفينة أو أكثر لنقل البضاعة.

ويترتب عليه انتقال الإرادة التجارية لتلك السفينة أن المستأجر فيحق له أن يصدر لهذه الصفة. كما أن عقد النقل البحري لا يعتبر من قبل إجارة الأشياء فالإيجار يرد على شي معين في العقد وقد لا تعين السفينة في العقد كأن ترسل البضاعة علي السفينة معينة¹، بالإضافة إلى أن المؤجر يلتزم بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة والحفاظ على السفينة و إدارتها.

ومن الناحية الاقتصادية فعقد النقل البحري بموجب وثيقة الشحن يعتمد على عملية قليلة الأهمية بأن الشاحن يتعهد بالبضاعة إلى احدى السفن وذلك من أجل نقلها إلى الميناء المتفق عليه.

كما أن المشرع الجزائري تناول عقد الإيجار السفينة في المادة 460 قانون البحري ونص على العقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن استأجر السفينة على أساس الرحلة أو المدة أو بهيكلها.

أضاف المشرع بان الالتزامات والشروط والآثار الاستئجار الأطراف عن طرق عقد، ولا يجوز إدراج اشتراطات في عقد تخالف المبادئ العامة للقانون المعمول بيه حسب نص المادة 641 قانون بحري جزائري.

¹ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، نط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص30

الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع:

عقد النقل البحري من العقود الرضائية أي يتم بتوافق إرادة طرفيه الشاحن والناقل ، كما سبق الذكر فالناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها ويقوم بنقل البضاعة والشاحن هو الذي يقدم البضاعة لشحنها مقابل التزام بدفع الأجرة بواسطة أو بواسطة المرسل إليه والذي يعتبر أحد أطراف العلاقة، فالأصل أن اثر العقد لا يقتصر على الناقل أو الشاحن فقط وإنما بوجود شخص ثالث ألا وهو المرسل إليه الذي تربطه علاقة قانونية وتعاقدية تنشأ اتجاه الناقل بأن يسلمه البضاعة في الميعاد المتفق عليه، ولا يتوقف انعقاده على إجراء شكل معين، فعقد النقل يخضع إلى القواعد العامة من حيث الأركان : السبب، المحل، الرضا.

أولاً: أطراف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري بين طرفين وهما الناقل والشاحن لكن اثر العقد يمتد إلى طرف ثالث وهو المرسل إليه:

1- الناقل:

يقصد بمصطلح الناقل كل شخص ابرم عقداً أو ابرم العقد باسمه مع الشاحن لنقل البضاعة بطريق البحر¹، فالناقل هو الطرف الأساسي والرئيسي والجوهرية في عقد النقل البحري للبضائع ما جعل له اهتمام من طرف الفقهاء والدارسين للقانون وبذلك فالناقل يعتبر الطرف الأساسي فهو الذي يقع على عاتقه تنفيذ عملية النقل خلال إبرام العقد ، وعرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 الناقل في المادة الأولى (أ) بالقول: " الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن"²، كما إن اتفاقية روتردام عرفت أن "الناقل الشخص الذي يبرم العقد مع الشاحن"، أما اتفاقية بروكسل وهامبورغ نصتا على أن يكون الناقل الذي يصدر عقد النقل باسمه أو بواسطة وكيل بموجب أجرة وقد يكون مالك السفينة أو مستأجرها غير إن اتفاقية هامبورغ إضافة تعريف الناقل الفعلي علي أنه >>كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه عقد بتنفيذ عقد النقل للبضائع أو جزء من هذا العقد، كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ >>³ بالإضافة إن الاتفاقية روتردام نصت أن عبئ تنفيذ العقد قد يكون علي الناقل الفعلي فهو الذي ينفذ كل أو جزء من عملية النقل حيث يتعهد بأداء واجبات الناقل ويكون بواسطة عقد بينه وبين الناقل الأصيل.⁴

¹ المادة 01 من اتفاقية روتردام 2009

² المادة 01 فقرة 5 من اتفاقية روتردام 2009

³ المادة 10 من اتفاقية هامبورغ، 1978

⁴ محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق، ص72

وحسب المشرع الجزائري أن الناقل قد يكون شخص طبيعي أو معنوي وسواء مسجل باسمه أو مشتغلة عنه¹ ، وعادة ما يكون مالك السفينة هو الذي يقوم بتجهيزها وتجهيتها للقيام بالرحلة وقد يكون مستأجرا للسفينة فقط المرتبط بعقد نقل مع الشاحن حسب معاهدة بروكسل.

ومن بين أنواع تأجير السفينة التأجير العاري بحيث يقوم المستأجر بتجهيز السفينة كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب وثيقة الشحن مع العديد من الشاحنين ، أما التأجير الزمني يقوم مالك السفينة بتجهيزها و تطعيم السفينة²، وعليه فالمستأجر قد يستأجر السفينة بأكملها³ أو استأجرها لمدة معينة حسب المشرع الجزائري في المادة 701 قانون بحري وقد يستأجرها علي أساس الرحلة وهو ماء في المادة 651 قانون بحري <يحفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري لسفينة>> وفي حالة لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة علي متنها هو الناقل واد لم يذكر اسم الناقل صحيح أو بشكل غير دقيق⁴.

والناقل قد يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي عام أو خاص وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في الكتاب الثاني الإستغلال التجاري للسفينة و بأحكام نص المادة 571-01 معدلة بالقانون 98-05: "انه يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين أو أشخاص اعتباريين قد يكون عام أو خاص⁵ ". بالإضافة إلى أن النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون امتياز، وأضافت المادة 571 ف2 أن منح الامتياز يكون على أساس دفتر الشروط⁶.

2- الشاحن:

عرفت المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه : "كل شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه أو نيابة عنه عقد النقل البحري للبضائع بحر مع الناقل، أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء ثم ذلك التسليم بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه و كانت تتعلق بعقد النقل البحري⁷".

من هذا التعريف يتضح بأن الشاحن يقوم بإبرام ، عقد النقل بموجب سند الشحن، واتفاقية روتردام عرفته في المادة 01/08 "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"، وعليه فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل وقد

¹ المادة 47 من القانون البحري الجزائري

² سليم بودليو ، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير قانون الاعمال، المؤطر ابن حليلو فيصل ، كلية الحقوق، باجي

مختار، عنابة، 1999-2000، ص20

³ تنص المادة 730 من ق ب ج

⁴ المادة 754 قانون البحري

⁵ نبيل صقر، مرجع سابق، ص122

⁶ المرجع نفسه ، ص122

⁷ مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، 2007، ص178

تكون ملكه أو ملك لغيره من ميناء الشحن إلى ميناء آخر، سواء كان الشاحن شخص طبيعي أو معنوي وقد يبرم الشاحن العقد مع الناقل الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة عن طريق البحر سواء كانت ملكه أو مستعمل الشرعي مقابل أجره يتعهد بدفعه¹.

3- المرسل إليه:

المرسل إليه هو الشخص الذي يحق له في استلام البضائع حسب المادة 01 فقرة 04 من اتفاقية هامبورغ فتحديد صاحب الحق ليس بالأمر السهل، ففي بعض الحالات يكون الشاحن بائعاً ولم يحصل على الثمن فيكون له الحق في وقف البضائع أثناء الرحلة إذا أفلس المشتري²، واتفاقية روتردام عرفته بنص المادة 11 "هو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو المستند النقل أو السجل النقل الإلكتروني"، والمرسل إليه هو الطرف أو الجهة التي لها الحق في استلام البضائع والتي تكون غالباً مشمولة على سند الشحن في ميناء الوصول، فالمشرع الجزائري نص على أن المرسل لبيده قد يكون البائع فيقوم بإرسالها إلى المشتري ويكون الطرف الأصلي في العقد القائم بين البائع و الشاحن و يعين المرسل إليه في وثيقة الشحن ويكون ذلك كما يلي:

أ- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية اسم الشحن في وثيقة الشحن.

ب- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره و في حالة التحويل الوثيقة: آخر مظهر له.

ج- عندما تكون الوثيقة لحاملها: الشخص الذي يقد الوثيقة عند الوصول.

في حالة انضم المرسل إليه العقد يصبح طرف ومستفيد من الحقوق والإلتزامات فله الحق في السيطرة على البضاعة وله السلطة على العقد بحيث يعين سند الشحن وبفضلها تثبت له هذه الحقوق كرفع الدعوى طلب التعويض في حالة التلف أو هلك البضاعة بالإضافة إلي دفع الأجرة إلى الناقل في ميناء الوصل³.

ثانياً: أركان عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري كسائر العقود يقوم على الأركان الأساسية وهي: الرضا، المحل، السبب بالإضافة إلى ركن الأجرة سنتناول هذه الأركان كالاتي:

¹ المادة 738 قانون بحري جزائري

² احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، نط، الناشر المعارف، الإسكندرية، ص38

³ جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص454

1- الركن الأول : الرضا:

عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتهم وهي إرادة الشاحن و الناقل¹، فشرط صحة التراضي في عقد النقل البحري نفسها صحة الشروط العامة في التعاقد فيشمل تطابق الإيجاب مع القبول لانعقاد العقد فالعقد يتم بمجرد إن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية²، وعليه فإن إيجاب الناقل يتمثل في كونه عارضا لخدمات تحكمها قوانين ونصوص قانونية تنظيمية تتضمن تفاصيل العقد بما فيها الأسعار والخدمات وشروط النقل والأسعار المطبقة ومتى وصل ذلك إلى علم الشاحن وقبل بها يحصل تطابق الإرادتين ويتم الرضا المطلوب والذي يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب، ويصبح الرضا متطابق متى ابدي الشاحن قبوله ورضائه لهذه الشروط حسب نص المادة 59 قانون مدني، وقد يكون الشاحن والناقل متبايعين لا يجمعهما مجلس واحد فقد فصل المشرع الجزائري في ذلك بالاعتماد بنظرية الوصول، فالوصول يكون بعلم القبول في الزمان والمكان اللذان وصل إليه فيهما القبول.³

ولتحديد مكان ووقت إبرام العقد أثار هامة على الصعيدين الوطني والدولي، وهما القانون المطبق على العقد ويجب صدوره من أهل الاختصاص أي الأشخاص المؤهلون قانونا أما بالنسبة إلى الجهة الأخرى الاختصاص القضائي بالنسبة إلي للقانون المطبق، كما يجب أن يكون الرضا خالي من العيوب كالتدليس أو الإكراه، إلا انه يستثنى حالة التصريح الكاذب و عيب الإكراه⁴ ، في حين الغلط في طبيعة البضاعة كثيرا ما يصرح إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلي إبطال العقد، غالبا ما يتم اللجوء إلى الزيادة أو النقصان في الالتزامات دون إبطاله في حالة ما لم يتمعن المرسل في بنود العقد بشكل دقيق وبالتالي يؤدي عيب التدليس أو الخطأ في طبيعة البضاعة أو في النوع التي إذا علم بها الناقل لما أقدم علي التعاقد في حالة ما إذ تم شحن البضاعة دون علم الناقل أو الممثل القانوني فله أن ينزلها من السفينة و أن يقوم بإتلافها أو يجعلها غير ضارة إذا كانت قابلة للاشتعال أو الانفجار من غير تحمل التعويض ويكون الشاحن مسؤولا عن كل ضرر أو تلف ويتحمل المصاريف عن الأضرار⁵

2- الركن الثاني: المحل:

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 287

² المادة 59 قانون مدني

³ المادة 67 قانون مدني

⁴ المادة 86 قانون مدني

⁵ هاني نويدار ، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 43

محل عقد النقل البحري أو موضوعه هو نقل البضاعة من مكان إلي آخر بمعنى من ميناء إلى ميناء آخر ويمكن القول بأن عقد النقل هو تقديم خدمة النقل¹، التي تكون بشكل رئيسي على عاتق الناقل لمصلحة شخص آخر متلقي خدمة النقل، فيشترط أن يكون المحل مشروعاً أي يكون التعامل تجارياً حيث نص المشرع صراحة على أن لا يكون من الممنوعات كالمخدرات والأسلحة فيبطل العقد لبطلان المحل²، ويختلف الوضع حسب ما يكون في الظروف الاستثنائية أو العادية.

أ- الظروف العادية: هنا تختلف وضعية عدم الشرعية كالمنع القاطع لنقل بعض المواد كالأسلحة الحربية إذا كان النقل مرخصاً يقع العقد باطل بطلان مطلق، وفي بعض الحالات يكون المنع في السلع التي تستوجب نقلها ظروف خاصة أي تكون غير مكيفة حسب طبيعة السلعة كنقل المواد الخطيرة و سريعة التلف³، و يحتاج بطلانها إلى ظروف خاصة هنا يكون نسبي.

ب- الظروف الاستثنائية: تكون عدم المشروعية في المواد الغذائية أوقات الحروب و الأزمات الاقتصادية هنا يكون البطلان مطلق.

3- الركن الثالث: السبب:

ركن السبب يكون في اغلب العقود مشروعاً فعقد النقل البحري لا يختلف عن العقود الأخرى فالالتزام الناقل بنقل البضائع والتزام الشاحن بدفع الأجرة، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف لنظام العام⁴، وعقد النقل البحري من العقود الرضائية يشترط أن يكون صحيح ومشروع⁵ وكذلك موجود، حسب المشرع الجزائري في نص المواد من 54 إلى 98 قانون مدني ويرى الدكتور السنهوري أن السبب ركن في الالتزام وليس في العقد وهاد ما نصت عليه النظرية التقليدية بحيث يكون التزام المتعاقدين رغم أن العقد مصدر من مصادر الالتزام.

4- الركن الرابع: الأجرة:

هي القيمة المالية التي حددت في بنود عقد النقل البحري للبضائع فهي المبلغ الذي يدفعه المرسل إليه إلى الناقل مقابل البضاعة و نقلها إلى ميناء آخر⁶، ودفع أجرة النقل هو التزام يلتزم بيه الشاحن اتجاه الناقل.

¹ هاني نويدار، النقل البحري و الجوي، ط1، منشورات الحلبي، بيروت، 2008، ص23

² سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط6، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، 1998، ص878

³ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، مرجع سابق، ص295

⁴ عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، المرجع السابق، ص564

⁵ علي علي سليمان، النظرية للالتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص56

⁶ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص29

نص المشرع الجزائري علي هذا الركن من خلال المادة 797 فقرة 01 قانون بحري بأنه: "يترتب علي الشاحن أجره النقل أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف"، من خلال هذا النص نستنتج بأن تحديد الأجره يكون بالاتفاق على مقدار و وزن وحجم البضاعة وفي حالة عدم الاتفاق يعمل بعرف الجاري في ميناء الشحن¹، والمشرع ترك المجال مفتوح لطرفين ولحريتهما.

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع:

سبق الذكر بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، كما انه عقد تجاري، وأن أغلب التشريعات لا تشترط الكتابة فهو لا يحتاج إلى شكل خاص لانعقاده فيجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، فالكتابة شرط للإثبات وليس للانعقاد² والاستناد الوارد أن الكتابة تعتبر سند للإثبات إلا أنها ليست شرط لصحة العقد ولا ركن من أركانه وإغفالها يترتب عليه بطلان، فعقد النقل لا يثبت بالكتابة وإنما بإيصال النقل³. أو كما يعرف بسند الشحن الذي يصدره الناقل بطلب من الشاحنة⁴. كما نصت معاهدة بروكسل لعام 1924م والخاصة بتوحيد الأحكام المتعلقة بسندات الشحن واتفاقية هامبورغ 1978 على أن الكتابة في عقد النقل البحري تكون بسند الشحن، ويثبت عقد النقل البحري بسند الشحن الذي يصدره الناقل أو من ينوب عنه.

أما المشرع الجزائري فقد تطرق إلى هذا الإشكال من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بأن الناقل يتعهد بموجب عقد النقل للبضائع بإيصال البضاعة وتعهده بدفع المكافأة⁵. كما أن المشرع الجزائري حسب المادة 739 أفرغ العقد في وثيقة الشحن والاستلام والتداول ويكون للحامل الشرعي حق استلامه من ميناء الوصول⁶.

إن جل التشريعات جعلت من سند الشحن الوثيقة الأصلية والأساسية التي يعتمد عليها إلى جانب وثائق أخرى وهذا ما سنتناوله ونقوم بدراسته دراسة مفصلة.

¹ المرجع نفسه، ص 29

² عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 229

³ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري البحري، مرجع سابق، ص 296

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص 421

⁵ المادة 738 من ب ق ج

⁶ هاني نويدار، موجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 240

الفرع الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن:

يعد سند الشحن الصك لإثبات شحن البضاعة واستلام الربان لها فهو يثبت عقد النقل ويمثل البضاعة وله قوة في الحصة، ونظرا لأهمية هذه الوثيقة في الإثبات سنتعرض لدراسته بشكل مفصل من خلال تعريفه وبيان أشكاله وكيفية تداوله بين الأطراف ثم نتطرق إلى قوته في الحجية.

أولا: تعريف سند الشحن وبياناته:

1- تعريف سند الشحن:

يعرف سند الشحن بأنه وثيقة أو إيصال يصدرها الناقل أو الربان إلى الشاحن بحيث تحرر نسختين، نسخة للناقل ونسخة أخرى للشاحن¹.

إن معاهدة بروكسل لم تعطي تعريف لوثيقة فهي نصت على أنه في المادة 3 الفقرة د " بأن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند يتضمن بياناته"، معاهدة بروكسل عرفته بأنه عبارة عن إيصال يحرره ربان السفينة المنقولة عليها البضاعة فيحرر الناقل أو الربان وثيقة ويسلمها للشاحن كدليل على استلامه البضاعة وشحنه لها على السفينة.

نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في القانون البحري من خلال نص المادة 748 ق ب ج وبالرغم من أهمية السند إلا أن المشرع الجزائري لم يعطه تعريف إلا أنه تثبت عملية النقل البحري للبضائع وفق للمادة بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده وثيقة الشحن.

كما تجدر الإشارة أن اتفاقية هامبورغ قد عرفت وثيقة الشحن في المادة الأولى الفقرة السابعة " وثيقة تثبت انعقاد العقد ، عقد نقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود في وثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحاملها."

2- بيانات وثيقة الشحن:

نصت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل والمادة 748 قانون البحري الجزائري بالنظر إلى أهمية سند الشحن في عقد النقل البحري فالمشرع الجزائري أوجب أن يتضمن البيانات²، التي حددتها المادة: "هوية الأطراف، بيان البضاعة المفوضة، عناصر الرحلة والأجرة الواجبة الدفع."

من خلال نص المادة يمكن استخلاص أهم البيانات في سند الشحن والتي تتشكل من:

1. أسماء الأطراف " هوية الأطراف" : من خلال نص المادة أعلاه يجب أن يحتوي سند الشحن على:

¹ يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص39

² المادة 748

- اسم الشاحن وعنوانه.

اسم الناقل بشكل واضح وصفته، وفي حالة تعدد الناقلين أو إذا كان الناقل الظاهر أو الناقل المتعاقد¹ وفي حالة لم يذكر اسم الناقل يعتبر مجهز السفينة حسب المادة 754 أنه إذا لم يذكر الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح.

فمن المقرر قانون ذكر الناقل وفي حال لم يذكر في وثيقة الشحن لو ذكر بشكل غير واضح عد مجهز السفينة²، والمرسل إليه لا يجب ذكر اسمه فلا فائدة من ذكر اسمه فكل الأحوال فالشاحن حسب العرف لا يهم ذكر اسمه في وثيقة الشحن لأن المرسل إليه يتغير لتغيير الشخص الحامل الشرعي لسند الشحن.

2. البضائع الواجب نقلها " بيان البضائع المشحونة:"

"لقد حدد المشرع الجزائري من خلال سند الشحن أن يتضمن البضاعة المشحونة من حيث النوع والمقدار ويعتبر سند الشحن هو أساس إيصال البضائع المشحونة، حيث تنص المادة 752 من القانون البحري على ما يلي: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المتقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع يختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحريمها.

ب- عدد الطرود والأشياء، وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب الحاجة.

ج- الحالة وتكيف الظاهران للبضاعة."

النصوص التي جاءت بها اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 تجميع كلها على نفس البيانات البضائع المشحونة وتعتبر هذه البيانات إلزامية وتخلف أحد هذه البيانات لا يترتب بطلان السند³، وعدم صحته يجوز الإغفال فيها أو يضاف إليها أو يجعلها غير صحيح سواء في الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1924 أو القانون البحري الجزائري.

أوجب المشرع الجزائري على الشاحن تقديم بيانات خاصة بالبضاعة وقيدتها في سند الشحن، وأن تكون مطابقة وصادقة من حيث النوع والمقدار وعدد الطرود أو القطع، أي كافة التفاصيل المتعلقة بتحديد الطبعة العامة

¹ احمد غنيم، سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندة، نط، دون مكان النشر، سنة 2000، ص28

² المادة 754 ق ب ج

³ سليم بوديلو، مرجع سابق، ص28

للبيضائع¹، فالشاحن يظل مسؤول في مواجهة شاحن الناقل في تصريحاته إذ كانت خاطئة أم كاذبة وللناقل التأكد من صحتها لأنه مسؤول على نقلها وسلامتها كما جاء في سند الشحن، وتضمن البضاعة ليس بالأمر السهل والهين فالناقل لا يجد وقت كافي لفحصها والتأكد من سلامتها ووزنها وحجمها لاسيما أن عملية الشحن تتم بسرعة وحتى لا البضاعة على الرصيف لفترة طويلة².

أجاز المشرع إجراء تحفظات عند كتابة البيانات في سند الشحن المتعلق بالبيضائع³، والشاحن يظل مسؤول أمام الناقل على الرصيف لفترة طويلة ومصارييف ناشئة أو ناتجة في الأخطاء لا يؤدي إلى رفع مسؤولية الناقل اتجاه الغير عن الالتزامات المترتبة في العقد.

ج- الإخطار عن نوعية البضاعة:

إن الشاحن ملزم بضرورة تحذيره من البيضائع ذات الخطورة وبيان كيفية الوقاية، كذلك عليه إحاطة الناقل لهذه البيضائع وله الخيار بنقلها أو رفضها والشاحن يعد مسؤول ويعوض الضرر الناجم في حالة إثبات عدم صحة البيانات التي أدلى بها⁴.

د- عناصر الرحلة الواجب إتمامها:

1. تحديد السفينة (الاسم):

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن اسم السفينة التي تشحن عليها البضاعة وجنسيته، وتمكن أهمية ذلك في كونها تتيح للشاحن معرفة ميعاد وصولها لاستلام البضاعة⁵، في حالة خلو السند من السفينة نكون أمام " السند باسم الشحن" والتي كثرت تحت استعماله للأسباب التالية والتي تعتبر من أهم مزاياه.

- أنه يمكن الشاحن من إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة.
- شركات الملاحة التي تسلم لها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائما بتعيين السفينة التي ستقل عنها البضاعة.
- الناقل يستطيع أن يطالب بأجره النقل دون انتصار لشحن البضاعة ودون تحديد اسم السفينة أو تعيينها

¹ احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية مابورغ الخاصة بنقل البضائع بحر 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص22

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص291

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص250

⁴ المرجع نفسه، ص252

⁵ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون التجاري، مرجع سابق، ص499

والسند الشحن برغم من مزاياه وفائدته فهو لا يخلو من العيوب فلا يمكن لحامله أو لمن بيده هذا السند من متابعة البضاعة أو التحقق من شحنها وهل شحنت وميعاد وصولها لذلك نصت وحكمت. معاهدة سندات الشحن في المادة 3 فقرة 08.

إن لحق حامل السند " الشاحن " في مطالبة الناقل أو الربان أن يسلمه سند الشحن بدل سند برسم الشحن يحمل اسم السفينة¹، مؤشر عليه مشحون².

2. قيمة أجرة الحمولة:

نص المشرع الجزائري بأن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن قيمة الأجر الذي اتفق عليه الشاحن والناقل والواجب دفعها وهذا البيان نصت عليه أيضا اتفاقية هامبورغ في المادة 15 فقرة 01 بند "ك": " يستحق المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة حزب تدل على أجرة النقل مستحقة عليه"، وإذا غفلا الطرفان العقد هذا البيان يفترض أنهما أرادا إتباع السعر الذي جرت عليه العادة بالنسبة لمثل هذه البضاعة.

3. تحديد ميناء الشحن والتفريغ:

يجب تعيين الموانئ التي تجري بينهما عملية النقل، ويقصد بها عناصر الرحلة وهي ميناء الشحن وميناء التفريغ الذي يمكن إتباعه وبتواريخ الانطلاق و الوصول³، وحسب نص المادة 748 من القانون البحري فالناقل ينقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁴.

4. تاريخ إصدار وثيقة الشحن وتوقيعها:

أوجب المشرع الجزائري حسب المادة 760 من القانون البحري أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها، ويوجد لزوم هذا البيان تفسيره في أنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى الناقل أو الربان وبالتالي تحميله المسؤولية بدءا من ذلك الحين وتكون المسؤولية ناجمة عن الهلاك والأضرار اللاحقة بالبضاعة أوتلفها أو التأخير يتم ذكر تاريخ شحنها⁵ وتاريخ الإيجار.

¹ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقهي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص312

² محمد فريد العريفي ، هاني نوايدار ، مرجع سابق، ص387

³ سليم بولديو، مرجع سابق، ص27

⁴ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقهي ، مرجع سابق، ص313

⁵ المادة 760 ف1، ق ب ج

كما لهذا البيان أهمية وتتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المنفق عليه في البيوع البحرية، كما أن تحديد التاريخ يفيد انتقال حيازة البضائع إلى الناقل ومدى سلامتها.¹ أما عن التوقيع فيجب أن تكون الوثيقة موقعة بتوقيع الشاحن والناقل أو الربان وهو ما يتفق مع وظيفة الشحن فهي معدة لعقد العمل والإثبات لسند الشحن، فالنسبة إلى إمضاء الشاحن للوثيقة فلم تفرضه ولا تستلزم توقيعه ولم تنص عليه لا معاهدة بروكسل وهامبورغ، أما عن إمضاء وتوقيع الناقل فيعد تعبيراً في إرادته واعترافه بالوثيقة والبيانات الموجودة فيها وأن البضاعة أصبحت بحيازته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها إلى الشاحن. وجرى العرف أن توقيع السند يكون من الناقل أو من يمثله أو بفوض عنه التوقيع ويتبين استلام البضائع حسب البيانات التي تضمنها السند بالكمية، العدد والهدف من التوقيع بيان وأبهر هوية الناقل أو ممثله ربان أو وكيل سفينة أو مدير الفرع أو الشركة المفوض بالتوقيع²، وهذا ما حددته المادة 760 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري وكذلك المادة 15 فقرة "ي" من قواعد هامبورغ³.

ملاحظة: ألزم المشرع الجزائري إلزامية توقيع "إمضاء" الشاحن في وثيقة الشحن بنص المادة 760 فقرة 2 ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن، وتوقع نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة". أما عن سند النقل يجب أن يحتوي على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي والاسم التجاري ومهنته وعرض شركته ومقر السكن أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عن قيمتها⁴.

5. عدد النسخ:

يحرر السند الشحن نسختين تسلم واحد إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل وقد يتطلب الأمر إصدار أكثر من نسختين حسب الضرورة، والمشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بل جاءت صياغة النص بلفظ المجموع، وترك الأمر للناقل وفقاً لما يراه ضرورياً، إلا أنه ألزم أن ترفق البضاعة بنفسه مرفقة من الطرفين " الشاحن ، الناقل" وعلى الشاحن توقيعها خلال 24 ساعة حسب نص المادة 760 فقرة 2 ق ب من التحميل أو عند مغادرة السفينة كأقصى مدة، جرى العمل على تحرير نسختين أحدهما للناقل والأخرى للشاحن يبعثها إلى المرسل إليه لكن يستلم

¹ مراد يسعد ، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تحت اشراف المؤطر

الأستاذ محمد بن عمار، كلية الحقوق ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2011، ص50-51

² محمد فريد العريفي ، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص314

³ تنص المادة 15 من قواعد هامبورغ

⁴ المادة 543 فقرة 2 مكرر من ق ب ج

البضاعة، وليس هناك ما يمنع زيادة عدد النسخ ويظهر أهمية ذلك لمواجهة مخاطر الضياع والدقة ويتمكن الشاحن من الاحتفاظ بوحدة ويرسل الباقي إلى المرسل إليه.

أحرر أكثر من سند شحن وتعددت نسخ سند البحري وكان الأمر لحامله أو لأمر فيجب ذكر كل نسخة بأنها "قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول" مع بيان عدد النسخ في حال استعمال أحدهما. في حالة الخلاف أو تعارض بين نسختين لا يمكن لكل طرف التمسك بنسخة التي يحملها إلا إذا كانت البيانات الواردة موجودة في نسخة التي بدأ الطرف الآخر، كما أنه في حالة استعم بيبطل ما عددها من النسخ.

ثانيا: وظائف سند الشحن:

لسند الشحن وظائف يقوم بها بحيث يقوم على ثلاثة وظائف أساسية وهي:

1. سند الشحن أداة لإثبات شروط وعقد العمل:

يعني بمعنى إثبات جيد لعقد النقل البحري ولكن ليس العقد نفسه¹، ولكونه من العقود الرضائية كما ذكرنا سابقا ينعقد بناء على إرادة الشاحن والناقل ومضمونه هو نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل أو الهيئة المخولة بتفريغ البضاعة²، ولكونه يتضمن شروط النقل وكل البيانات الموجودة فيه، برغم من أن عقد النقل موجود قبل إصدار سند الشحن لكنه يصبح أداة النقل البحري ذاته.

2. سند الشحن هو سند ملكيته للبضاعة:

بمعنى أن حامل السند بحكم القانون يجسد كحامل للبضائع يعتبر دليل لإثبات البضائع فهو يمثلها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضائع³، وبموجبه يمكن لحامل سند الشحن أو لأمر إثبات الحق في استلام البضائع في ميناء الوصول⁴، ويمكن بيع البضاعة أو أية إجراء آخر ويقوم بتسليم السند مقام تسليم البضائع في حد ذاتها.

3. سند الشحن أداة استلام البضاعة لنقلها. بحر " إيصال بتسليم البضاعة:

يعتبر أداة استلام الناقل للبضاعة الموصوفة من قبل الشاحن، وفي بعض الحالات يتم استلام البضاعة قبل شحنها على متن السفينة⁵.

فبمجرد إثبات واقعة الاستلام للبضاعة في هذه الناقل أي أن البضاعة أصبحت في عهده دون شحنها في سند برسم الشحن.

¹ عبد القادر العطيير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 233

² محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 80

³ المرجع نفسه، ص 81

⁴ المادة 749 ق ب ج

⁵ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 80

ثالثا : أشكال سندات الشحن وتداولها:

تصنف سندات الشحن إلى عدة أشكال وتكتسب مسميات مختلفة باختلاف العناية فقد يجري تصنيفها حسب غاية انتقالها وتداولها فقد يصدر السند باسم شخص كالمرسل إليه وقد يعد بالأمر قابلا للتداول بالتطهير وقد يصدر لحامله وهو نادر الحدوث أو الإصدار لمخاطرها.

تنص المادة 758 من القانون الجزائري بالقول " يمكن وضع وثيقة الشحن: "

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.

ج- لحاملها إذا لم يعين الشخص في وثيقة الشحن لأمر عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن.

1- السند الشحن الاسمي:

سند يصدر باسم شخص معين كان اسما ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية ولا تنتقل الملكية إلى الغير تبعا للإجراءات حوالة الحق ، بحيث قبولها من طرف الناقل وهذا السند لا يستعمل إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخص واحد أي قبول الناقل للتنازل عن السند أو إبلاغه ولا يمكن لناقل تسليم البضاعة إلا للشخص المبين أو المذكور في السند أو الشخص الذي انتقل إليه السند بطريقة الحوالة.

2- وثيقة الشحن لحامله:

هو السند الذي يتم تداوله بالتسليم ويدون عليه " لحامله" أي يصدر هذا السند بخلوه ودون أن يحمل اسم المرسل إليه، وتداوله يكون بالمناولة أي بالتسليم اليدوي¹ ، ونادرا ما يتم العمل به لما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة.

وعلى ربان السفينة أن يسلم البضاعة لمن يحمل هذه الوثيقة على حسب ما جاء في نص فوثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن² ، بمعنى أنه قد ينص في سند الشحن على أنه الحامل وإذا ما تضمن السند شرط الإذن أو الأمر لشخص معين وقام بتطهيره على بياض ومنذ حصول يصبح السند لحامله ففي الغالب وثيقة الشحن لأمر لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه فالوثيقة تكون على بياض³.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص242

² تنص المادة 759 ف3

³ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص318

3- وثيقة الشحن الأدنى " لأمر: (ordre bill) "

وهو السند الذي يصدر لشخص معين أي لأن أوامر لشخص وهو الأمر الغالب في العمل والصورة الغالبة الاستعمال، إذ يصدر لإذن شاحن أو المرسل إليه قابل للتداول بالتطهير، يجب أن تذكر عبارة الإذن أو الأمر صراحة في وثيقة الشحن وهذا الإجراء يسهل للشاحن عمله ببيع البضاعة دون التسليم الفعلي. لا يستلزم في التطهير الناقل للملكية إلا توقيع المظهر ويجب أن يكون التطهير لسند الشحن مؤرخا ويترتب على التطهير سند الشحن نقل الملكية وليس لربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل السند حتى وإن كان التطهير علي بياض¹.

رابعا : أنواع سندات الشحن

1- سند الشحن النظيف (clean bill of loading) :

سند الشحن النظيف هو السند الذي تكون كافة البيانات الواردة فيه صحيحة، وكما سبق وأن ذكر فإن سند الشحن هي الوثيقة التي يعطيها الربان أو الناقل إلى الشاحن ويتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، فإن دون الربان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن دون ملاحظات أو تحفظات على البضاعة المشحونة، فإن ذلك طبقا لما صرح به الشاحن هنا يعتبر سند الشحن نظيف بمعنى كل البيانات صحيحة² في حالة وصول البضاعة متضررة أو ناقصة يكون الناقل هو المسؤول عن الأضرار والنواقص. وعليه تسييرا لتداول سند الشحن يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل ويصدر السند نظيف أي خالي من التحفظات بأن البضاعة تم شحنها بحالة جيدة ويتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن عجز أو تلف³.

بالمقابل يحصل الناقل على خطاب الضمان يذكر فيه تحفظات وبيانات سند الشحن، ويقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل ولا يجوز الاحتجاج في مواجهة الغير " المرسل إليه" و اعتبرت اتفاقية هامبورغ خطاب الضمان باطلا لا اثر له في مواجهة الغير أما الشاحن والمرسل بعد صحيح إلا إذا الناقل غش الغير أي المرسل إليه فيعوض الناقل الغير عن الضرر الذي لحق به

2- سند الشحن الغير النظيف:

في حالة حصول شكوك من الناقل " الربان" حول صحة البيانات كالوزن والنوعية... الخ، فللناقل أن يدون ما شاهده من عيوب في سند الشحن أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو نقص في وزنها أو الكمية أو المقياس أي أن الربان شك حول حالة البضاعة لهذه العبارات يفقد سند الشحن قوته ويطلق عليه سند غير نظيف، وهذه التحفظات

¹ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص318

² يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص34

³ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص310-311

في سند الشحن قد سبب عراقيل للشاحن ببيع البضاعة فيتفق مع الناقل بتزويده بسند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان من قبل الشاحن، ونذكر التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها ويتعهد بمقابل الشاحن بالتنازل عن المطالبة في حالة ظهور عيب، كما يتعهد بتعويض الناقل عما يؤديه إلى المرسل إليه عن ضرر اللاحق بالبضاعة عند التسليم.

خامسا : قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات:

يعتبر سند الشحن صحيحة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.

1- حجية السند بالنسبة لطرفيه:

تشكل وثيقة سند الشحن حجة كاملة في الإثبات بين الشاحن والناقل لما يحتويه من بيانات بالبضاعة المشحونة¹، فهي دليل على عقد النقل وشروط الأجرة المتفق عليها، إلا أن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس لأنها ليست مطلق بين الطرفين بل نسبة تجوز لكل من الشاحن أو الناقل إثبات عكسها، فللناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضاعة بالسند وللشاحن هو الآخر إثبات عدم صحة البيان الخاص باستحقاق الأجرة عند الوصول فالطريقتين إثبات عكس ما جاء في السند وفقا للقواعد العامة والتي تخص بجواز إثبات عكس الناقل بالكتابة² " إلا إذا كان الأمر منظويا على الغش فيجوز إثباته بكافة الطرق.

نصت المادة 761 قانون البحري الجزائري " تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثانية بالقربية بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في حاله والكمية المنسبة في الوثيقة إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك". كما نصت معاهدة بروكسل في المادة 3 ف5 بأن الشاحن وقت الشحن ضامنا من قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن، وان الشاحن يعرض الناقل عن الملاك والتلف وكذلك المصاريف الناشئة عن عدم حجة هذه البيانات لا يؤثر لحال على مسؤولياته وتعهداته في عقد النقل لصالح شخص آخر.

2- حجية بالنسبة للغير " العلاقة بين الناقل والغير حسن النية":

حجية سند الشحن لا تقتصر على الأطراف فقط وغنما تشمل أيضا الغير ويقصد به كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ العقد كالمُرسل إليه والمؤمن³ على البضائع فهو يعتبر حجة مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير، ووفقا لتقرير نص المادة 761/2 " ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت لحامل من الغير بحسن النية" وكذلك تعني أمرين هما:

¹ عادل على المقدادي، القانون البحري، دط، المكتبة القانونية (428à)، ص101

² كمال حمدي، مرجع سابق، صص433

³ محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صص315-316

1. أنه يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق مع مصلحته وله أن يتمسك بما في مواجهة طرفي

العقد ولا يمكنهما الادعاء بعدم صحتها في مواجهة الغير حسن النسبة فالسند حجية مطلقة وللغير.

2. يجوز للغير إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات، هي مجرد واقعة مادية يجوز إثباتها بكل

الطرق بما فيها القرائن والبيئة¹ " في حالة قيام نزاع بين الشاحن والبائع.

إن الهدف من جعل قوة وحجية لسند الشحن مطلقة فالعلاقة بين الناقل والغير هو تدعيم الثقة بينهما وهذا الغير

بإمكانه أن ينقل السند لغيره عند بيع البضاعة، وعليه نستنتج بأن المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية أعطى لسند

الشحن حجية تداولها وتدعيم قوتها الائتمانية إلا أنها فرضت على طرفي العقد الشاحن والناقل من نقص في قوتها

في الإثبات لمواجهة الغير حسن النسبة الذي لا يعلم ويجهل عدم صحة بيانات الوثيقة وعلى الناقل التحقق من

صحتها عند التسليم. من بين الأدوار الأساسية لسند الشحن هي إثبات عقد النقل البحري للبضائع، فأنا يمكن

إثباته بوسائل أخرى لذلك سنتناول في الفرع الثاني إثبات العقد بوثائق أخرى.

الفرع الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوسائل مختلفة:

لا يثبت العقد إلا بالكتابة غير أن الرأي الراجح في خصوص عقد النقل البحري قد رجع عن هذا المبدأ الإثبات

في المواد التجارية، إلا انه يمكن جعل نظام الإثبات في عقد النقل البحري اشد من المسائل المدنية وعليه إثبات

عقد النقل البحري هي ذات وسائل الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري أو المسائل المدنية ويثبت عقد النقل

البحري بمحرر مكتوب² كما يثبت بالبيئة أو بأية وسيلة أخرى كذلك يجوز بإقرار المدعي عليه إذ كان شفويا أو

تضمنه محررات كالخطابات³، مثال عن البيئة في حالة قيام نزاع بين الشاحن البائع والمرسل إليه المشتري بسبب

عدم تسليم البضاعة إمكان الشاحن أن يسند إلى سند الشحن في إثبات تنفيذ التزامه بالتسليم.

كما أن المشرع الجزائري أجاز الإثبات بالبيئة أو بأية وسيلة أخرى إذ رأت المحكمة وجوب قبولها⁴، ومن خلال

نص المادة 30 فقرة 6 قانون تجاري فان المشرع أجاز الإثبات بكافة وسائل. الإثبات غير الكتابة وتتمثل في

شهادة الشهود والقرائن، والإقرار باليمين وقد تركت السلطة وللقاضي قبولها أو رفضها⁵.

¹ يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص41

² محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص316

³ أسامة عبد العزيز، مرجع سابق، ص51

⁴ المادة 30 ف6 قانون تجاري

⁵ سليم بولديو، المرجع السابق، ص40

الفرع الثالث: إثبات العقد النقل البحري للبضائع بوثائق النقل:

صدرت اتفاقية هامبورغ لوثائق النقل في المواد 14 إلى 17 وفي المادة 18 ووثائق النقل الأخرى وكما رأينا أن اتفاقية عقد النقل " معاهدة بروكسل" تشمل كل المستندات قد صدرت بمناسبة عقد النقل وعليه ثمة وثائق أخرى غير سند الشحن توحد في العمل يصدرها الناقل وتشمل أوامر التسليم ، الإيصال المؤقت، السند من أجل الشحن، السند الصادر شارطة الإيجار¹.

أولاً: السند من أجل الشحن " برسم الشحن Bill of Lading":

القاعدة العامة لإصدار سند الشحن هو تاريخ التحميل على متن السفينة وإبحارها، إلا أنه في كثير من الأحيان يجوز أن يحرر سند الشحن قبل شحن البضاعة ويسمى برسم الشحن وقد أجاز هذا النوع من السندات وأجبت استبداله بسند الشحن العادي بعد شحن البضاعة وللشاحن أن يطالب بأن تتضمن وثيقة عبارة منتوجة أي معنوية بعبارة مشحون² "sheppedbill" ، وكذلك اسم السفينة وتاريخ التحميل وكذا اسم الناقل وإمضائه وميناء الشحن والتفريغ.

وقد نصت معاهدة بروكسل لسنة 1924 أن الناقل أو الربان أو الوكيل الناقل تسليمه سند الشحن المشحون. كما نص المشرع الجزائري أن الشاحن بعد تحميل البضاعة أن يطالب بأن تتضمن الوثيقة على عبارة مشحونة والبيانات الأخرى³ وحتى لم يستعمل الشاحن حقه في استبدال السند من أجل الشحن بسند مشحون فالمشرع اعتبره سند مثبت من الناقل والمرسل إليه.

إن الشاحن يتعاقد مع شركة الملاحة بدون معرفته اسم السفينة الناقلة، والناقل لا يصدر سند الشحن عادي لأنه يكون مضطر لتوزيع البضائع المستلمة من السفن المختلفة وحسب ما تقتضيه الظروف، والغاية من هذه السندات مراعاة شركات النقل الضخمة والتي يصعب تحديد أسهم السفينة وفي حالة ذكرها تكتب بعبارة بإحدى السفن.

ثانياً: السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار:

النقل بموجب مشاركة الإيجار هو عقد يلزم بمقتضاه يتم تأجير السفينة من مالكها إلى المجهز أو شاحن حاجب البضاعة وقد تكون يستأجرها المستأجر كاملة أو مسافة معينة وتوقع تحت نظره للقيام برحلة أو عدة رحلات لقاء أجر معلوم⁴.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، ص 584-585

² احمد محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 83

³ تنص المادة 751 ق ب ج

⁴ احمد محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 57

لا تسري اتفاقية هامبورغ على مشارطات الإيجار على أنه حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشاركة إيجار ترى أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن إن لم يكن هو المستأجر¹.

ولهذا النوع من النقل فإن معاهدة بروكسل لعام 1924 قد خرجت عن تطبيق أحكامها، بأن النقل بموجب مشاركة الإيجار تطبق على الصفة التعاقدية والاستناد من هذه القاعدة إمكانية تطبيق هذه المعاهدة عندما يصدر سند الشحن تنفيذا للعقد عند تنظيم العلاقة بين أطرافه، ففي العلاقة بين مالك السفينة ومستأجرها " وجود مشاركة إيجار". تكون الأفضلية لشروط الوارد فيه فيما بين طرفيه أما العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن يعتمد على سند الشحن في الإثبات ويعتبر الشاحن من الغير² وصدور هذا الحكم لحماية الطرف حامل السند الذي لم يكن طرف في مشاركة الإيجار ولا علم له بما هو مندرج فيه وهذا ما جاء به المشرع الجزائري بنص المادة 746 قانون بحري وما يجب ملاحظة أنه لم يحدد ولم يضبط الوقت الذي يحكم العلاقة بين الطرفين إذ كان عليه تحديد بدقة لهذا طبقا لما جاء بمعاهدة بروكسل والتي نصت على أنه " أية وثيقة مماثلة صادر بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن"³.

ثالثا: الإيصال المؤقت:

الإيصال وهو الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة عند إجراء عملية الشحن، وهذا الإيصال محض أي ذو طابع مؤقت فهو يستبدل بسند الشحن " المشحون" وعند نهاية العملة يسلم إلى الشاحن ونادرا ما يحصل أن يكون الأمر أو يلقي به التداول وإن أصبح في شكل إيصال قابل للتداول يكون له نفس آثار سند الشحن الأسمى⁴.

المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم الوسائل المستعملة لنقل، إذ يشكل الركيزة الأساسية لتجارة الداخلية و الخارجية ، كما يعتبر أهم وسائل النقل ذات الحمولة الكبيرة و يرتب عقد النقل البحري التزامات على عاتق الطرفين الناقل و الشاحن ، و تبدأ هذه الالتزامات بخطة تسليم البضاعة من قبل الناقل . و يترتب التزامات على عاتق الناقل بعد سريان النطاق الزمن للنقل و إيصال البضاعة إلى الميناء و تفريغها و تسليمها إلى المرسل

¹ احمد محمود حسني، التعليق على نقوق اتفاقية هامبورغ، مرجع سابق، ص43

² فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة ، ص312

³ المادة الأولى، فقرة "ب"، من معاهدة بروكسل

⁴ احمد محمود حسني، مرجع سابق، ص32

إليه ، و باعتبار عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين¹ و لتنفيذه يستوجب تدخل شخص آخر هو المرسل إليه² . و لمعالجة الآثار المترتبة على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، ارتأينا تناول هذا البحث من خلال مطلبين نتناول في المطلب الأول " التزامات الناقل " في المطلب الثاني نتطرق إلى اثار العقد و التزامات كل من الشاحن و المرسل إليه.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

جوهر النقل البحري للبضائع هو تغيير مكانها بحرا بواسطة سفينة و يقتضي أن تكون السفينة معدة لانجاز عملية النقل ، كما سبقت الإشارة يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين شخصين هما الناقل من جهة و الشاحن من جهة أخرى فالناقل هو الذي تقع على عاتقه معظم الالتزامات قبل الرحلة و أثنائها و أخرى بعد انتهاء و تتم الرحلة.

الفرع الأول: التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن

هناك عدة التزامات على عاتق الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة، ويمكن حصرها فيما يلي:

أولاً: إعداد السفينة لانجاز النقل البحري

فالناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة السفينة و يجب أن تكون صالحة و لانجاز و تنفيذ عملية النقل المتفق عليها³ ، كما على الناقل إعداد السفينة و تجهيزها كما يلزم لتكون صالحة للملاحة و السفر المتفق عليه و نقل نوع البضائع التي تشحن فيها و عليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة و حفظها⁴ .

و الصلاحية في السفينة تتصرف إلى أمرين الصلاحية من الوجهة الملاحة قدرة السفينة على خوض البحر و مواجهة مخاطر الملاحة في البحار، و ثانية التجارية أي ملائمة السفينة لتلقي البضاعة و نقلها بأمان لوجهة الوصول، أما بخصوص إعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة تتحمل مخاطر الرحلة البحرية أن تكون مزود بالمؤن و الأدوات و تزود بطاقم ذو كفاءة و مؤهل كما تقضي به القوانين، و فيما يتعلق بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية بمعنى إعدادها لتكون صالحة للملاحة التجارية، أن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و حفظها من حيث النظافة و التطهير العنابر كذلك يتطلب إعداد الفرق و آلات التبريد⁵ ، و سلامة التستيف فهذا من جانب الناحية

¹ عادل على المقدادي، القانون البحري، د ط، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2011، ص 112

² محمد فريد العربي، دهاني ديوبدار، مبادئ القانون التجاري و البحري،، 2000، ص 591

³ يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، مرجع سابق، ص 45

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 434

⁵ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 435

التقنية" الميكانيكية " وعليه فيمكن إعداد السفينة من الناحية الملاحية والناحية التقنية بتجهيز السفينة حتى تكون صالحة للملاحة حيث أخذ المشرع في هذا المجال بالمادة 3 ف 01 من معاهدة سندات الشحن¹ و ينص في المادة 770 قانون البحري الجزائري انه " يتعين من الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة كما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها وحفظها.

بالإضافة إلى الصلاحية القانونية فكل سفينة يجب أن تحمل شهادات من قبل السلطات الإدارية البحرية وهي مخصصة لسفينة حسب نوع الملاحة والتزويد وفرض المشرع التزويد بهذه الوثائق حسب نص المادة 189 قانون بحري جزائري و التي تنص على أنه " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية ، و هذه الشهادات مخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها سفينة و هي: شهادة الجنسية ، دفتر البحارة ، رخصة أو بطاقة المرور .

ثانيا : الالتزام شحن البضائع

يقصد بالشحن تلك العملية التي تتضمن رفع البضاعة عن الرصيف و وضعها على ظهر أو على متن السفينة² أين كانت الوسيلة كالرافعات أو الآلات أو الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة³، فإذا كانت البضاعة من السوائل كالزيت تشحن في الأنابيب، لو كانت البضاعة حبوب تسحن عن طريق المضخات وفي حالة ما كانت بعيدة عن رصيف الميناء تشحن عن طريق الموانع⁴ والناقل هو من يتولى الشحن عن طريق شركات متخصصة تقوم بالشحن البضاعة وتتطلب تقنيات و مهارات و تكون بواسطة عمال متخصصون بحيث يخضع الرص و ترتيب البضائع داخل السفينة لترتيبات خاصة، لا علم لناقل يتم تعيين هؤلاء المتخصصين من احد الطرفين الناقل أو الشاحن، و إن كان يرى المتخصص إن الالتزام في الأصل يقع على عاتق الشاحن ما لم يتم الاتفاق على ذلك⁵، في عملية الشحن في الموانئ الجزائرية المشرع الجزائري لمقاولي الشحن و التفريغ سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو اعتباريين و يطلق على الشحن بعقد المناولة.

¹ المادة 3 فقرة 1 من بروكسل 1924

² عباس حلمي، القانون البحري، مرجع سابق، ص27

³ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص267

⁴ عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص119

⁵ سعيد مراح ، مرجع سابق، ص288

و لشحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في العقد ، و في حالة خلوه من تحديد الميعاد يتوجب الرجوع إلى الصرف، و ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن إلا إذا على غير ذلك¹ و بالنظر إلى عملية الشحن تجوز بكافة الطرق، و بعد 24 ساعة من عملية الشحن يسلم الشاحن سند الشحن الذي شحنت البضاعة لحسابه في السفينة.

شحن البضاعة على السطح الأصل أن البضاعة يجب أن تشحن في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة لان ذلك يعرضها إلى أخطار السقوط أو الابتلال بمياه البحر أو الأمطار أو السرقة من الركاب أو رجال الطاقم ، فلا يجوز للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة إلا إذا ادن له الشاحن بذلك و يكون كتابياً² انه ملزم بشحنها بهذه السفينة بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو التي تجري به العرف من حيث التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة المشحونة بالسفينة.

ثالثاً : الالتزام بالرص و التسليف: **arrimage – stowage** :

يقصد بالرص والتسليف ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر و تحفظ للسفينة توازنها ،و يلتزم الناقل بشحن البضاعة و رصها في المكان المعد لها في العربة أو القطار أو المركب و عملية الرص التزم قانوني على عاتق الناقل حسب اتفاقية تحت إشرافه وقد يتولها تابعون آخرون للمجهز ودورهم هو رص البضاعة كما يراعي أن توضع هذه البضائع بطريقة فنية يتحقق معها توازن و ترص البضائع وفق قواعد فنية التي استقر عليها العمل في الموانئ بروكسل حسب طبيعة البضاعة وقد تعرضت لها بعض الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية لندن لسنة 1920 الخاصة بالخطوط الجوية لشحن.

كما أن الرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل و يدخل ضمن وظائف الربان من أجل المحافظة على البضاعة و سلامتها، فيجب أن يفصل بين البضائع بقطع خشبية أو من قماش سميك (مشمع) يقيها من ماء البحر عند اهتزاز السفينة ،كما يتضمن التنسيق فواصل fardage-dummage بين البضائع و بعضها و بين الماكنة و السفينة و ذلك لمنع الأضرار و المحافظة على سلامة البضائع و يظل الربان مسؤولاً عن الرص و لو حصل اتفاق في عقد النقل بأن الشاحن هو الذي يقوم به لذلك فلا يعتبر الرص خطأ تجاري ، ولكن يعتبر خطأ ملاحياً يرتب عليه اختلاف في توازن و سلامة السفينة أثناء سفرها³.

¹ عادل على مقدادي، مرجع سابق، ص 119

² مصطفى كمال طه، قانون بحري، مرجع سابق، ص 3-5

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 299

عيب الرص يكون خطأ تعاقديا لا يتضمن إخلال بالتزام الناقل العقدي بأحد التزاماته في عقد النقل لذلك يكون خطأ الناقل مفروضا كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة ، و لا يستطيع دفع بهذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الهلاك أو التلف¹. أما فيما يتعلق بقواعد كلفة الرص ، فلا توجد قواعد خاصة و لم يحدد القانون كيفية قيام الناقل بذلك، و إنما ترك الأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ و يكون بحسب طبيعة البضاعة.²

كقاعدة عامة فالرص على سطح غير جائز و لا يسمح به³ و هو ما تقرره معاهدة بروكسل لسنة 1924 و القانون الجزائري في المادة 774 ق ب ج لأنه قيد يشكل حظر على البضاعة و السفينة معا، إلى أنه يرد استثناءان على ذلك وهما:

- لا يجوز التحميل والرص على وسط السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من امن الرحلة البحرية و عندما يكون التحميل نظاميا، و هذا الاستناد جاء لما متعارف عليه يوجب العموم لمل ترفضه الطبيعة. كالمواد الخطيرة و كذا نظرا لحجمها أو يستحيل رصها داخل العنابر، و رصا من شأنه أن يخل بتوازن السفينة لذا يعتبر خطأ من جاني القائم بذلك حتى و لو انعدم التصريح.
- أما الفقرة الثانية من المادة 774 ق ب فانه يجوز الرص على سطح بحصول الناقل على إذن بموجب اتفاق بين الطرفين "الشاحن والناقل"، إلا انه المشرع لم يوضع كيف يكون هذا الإذن شفويا أم كتابيا و هذا عكس ما ورد في اتفاقية بروكسل لعام 1992 و التي خرجت نطاق تطبيقها للبضائع التي تم رصها على سطح السفينة و كانت سارية المفعول و هو ما جاء بنص المادة الأولى بان المشحونات التي تذكر في عقد النقل البحري أن نقلها يكون على ظهر السفينة و قد تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

رابعا : الالتزام بنقل البضاعة و حفظها و العناية بها :

أهم التزام يقع على عاتق الناقل بموجب عقد النقل البحري هو الالتزام بنقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه في العقد أو في الميعاد المعقول و التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهرى و أساسى وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود، و النقل هو الغرض الأساسى الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري و على الناقل إسناد هذا الالتزام بأن لا يغير خط سير الملاحة التي تسلكه السفينة لأنها قد يعرضها إلى مخاطر البحر فلا يجوز و يمنع على الربان القيام بذلك و إلا يتحمل الأضرار الناجمة ،فعليه أن

¹ مصطفى الجمال، القانون البحري، نط، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1987، ص299

² على يونس حسن، العقود التجارية ،نط، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 64

³ المادة 774 من قانون مدني

يسلك الطريق المتفق عليه و التي جرت العادة إتباعه ولا يسلك طريقا آخر إلا إذا اضطر إلى ذلك "القوة" و هذا ما يعرف بالانحراف المعقول و عليه إثبات ذلك.¹

الفرع الثاني : التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بعدة التزامات بمقتضى مدة النقل البحري و بإعداد السفينة و تجهيزها لتكون صالحة للملاحة ، و بعد قيام الناقل بعدة التزامات في المرحلة الأولى في ميناء الشحن المبين أعلاه تأتي المرحلة الثانية و التي تقوم أساسا على التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فهو التزام بنقل التزامات في المرحلة الأولى في ميناء الشحن المبين أعلاه تأتي المرحلة الثانية و التي تقوم أساسا على التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فهو إجراء بنقل البضاعة حسب الوقت المتفق عليه في العقد و واجب الناقل المحافظة على البضاعة طول الرحلة البحرية من خلال الآتي

أولاً: الطريق المتبع:

على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه أي إتباع خط السير المتفق عليه أو المعتاد للرحلة و في حالة. عدم الاتفاق على الطريق يعتبر عاديا و تنص المادة 775 قانون بحري " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك." يتضح من المادة أن الناقل يجب عليه إيصال البضاعة خلال الميعاد المتفق عليه في العقد وفي مدة عادية كما انه ملزم بإتباع خط السير المعتاد أو خط السير المنصوص في العقد ، فلا يجوز له أن يسلك طريق آخر أو يخرج على موانئ ، فإذا انحراف على خط السير المتفق عليه كان مسؤولا عما يلحق البضاعة² من ضرر وفي حالة الانحراف أو سلوك طريق آخر في البحر³ يكون المبرر قوي كعاصفة شديدة أو إنقاذ أرواح والأموال أو سفينة أخرى في خطر و لا يعد مسؤولا عنه.⁴

ثانيا :الالتزام بالنقل:

يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة ، في حالة لم يتفق الأطراف على ميعاد الذي تم فيه النقل يفترض أن يتفق على أن يتم في مدة معقولة مع مواساة طبيعة البضاعة ، وقوة السفينة و في حال لم يتم الاتفاق يكون الناقل مسؤولا اتجاه الشاحن وعليه بالتعويض وها ما نصت بيه اتفاقية هامبورغ التي فرضت في المادة 115 على الناقل

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص299

² عبد القادر الحصير ، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص286

³ المادة 414 من معاهدة بروكسل 1924

⁴ المادة 755 فقرة 2 ق ب ج

مسؤولية التجارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها و كذا التأخير يتسلم في التسليم وإذا وقعت الخسارة في عهده.

ثالثا: الالتزام بالمحافظة على البضاعة:

يجب على الربان "الناقل" بالمحافظة على البضاعة المشحونة في السفينة و صيانتها وحراستها وبدل العناية اللازمة و التي تستوجبها عملية النقل¹ و يتعين توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود و في هذا الشأن التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهري و أساسي وهو الذي يميز العقد عن بقية العقود إلا انه يجب أن يفهم إن التزام الناقل الحري بالمحافظة على البضائع لا يقتصر خلال فترة إبحار السفينة و إنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن و يمتد إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول² ، و يحافظ على البضاعة بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة كان بعد الحزم وإصلاح الأغلفة وتبريدها والمحافظة على درجة الحرارة كما قد تتطلب التهوية كالفواكه والحيوانات الحية.

رابعا : تغيير السفينة أثناء الرحلة:

يجب على الناقل أن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع و لا يحق له تغييرها إلا انه في الأحوال التي تصبح غير صالحة للملاحة أثناء السفر يجوز للناقل استبدالها عند توقف الرحلة البحرية لأي - سبب كان لاستكمال الرحلة إلى ميناء الوصول³ ، ويعمل الناقل بتأمين على السفينة البضائع و اتخاذ جميع التدابير اللازمة أثناء عملية تفريغ البضاعة من السفينة القديمة و إعادة شحنها للسفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك.⁴

خامسا: الالتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:

يلتزم الناقل أساسا بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى ميناء الوصول و يحدد حسب اختيار الشاحن أو من اختيار الطرف ربان السفينة لتفريغ البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه في الميناء المتفق عليه و قد لا يتمكن الناقل من الرسو بميناء الوصول كتعذر دخول السفينة الميناء بسبب قوة قاهرة⁵ كالحصار البحري أو بسبب حجم السفينة مما يضطر رسو بعيدا عن الشاطئ.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص300

² محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص309

³ المادة 776 ق ب ج

⁴ عادل على المقدادي ، مرجع سابق، ص121

⁵ المادة 781 ق ب ج

فادا تعذر على الربان حرية التصرف و لم يكن مزود بتعليمات فمن حقه الرسو إلى اقرب ميناء يمكن أن تصل فيه السفينة بأمان¹ وبوصول السفينة إلى الميناء يبدأ الناقل بفك و إنزال البضائع و تسليمها ، وهذه الالتزامات التي تنفذ بعد انتهاء الرحلة.

الفرع الثالث : التزامات الناقل للبضائع في ميناء الوصول:

إن من أهم التزامات الناقل البحري هنا تتركز حول تفريغ البضائع و تسليمها و كما نوضح ذلك فيما يلي:

أولا : الالتزام بتفريغ البضائع:

يقصد بالتفريغ العملية المادية التي تهدف إلى إنزال البضاعة المنقولة من على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل² والمواعين التي تحمل البضاعة إلى رصيف الميناء عند رسو السفينة بعيدة عن الرصيف³، وعملية التفريغ تقع على عاتق و نفقة الناقل ، ويتم التفريغ مباشرة عند وصول السفينة بحيث يبدأ الناقل بفك وإخراج البضاعة بنفس العناية و هذا ما نصت عليه المادة 780 من القانون البحري الجزائري " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية⁴ حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ."

. وعقد النقل البحري يحدد فيه بالعادة مدة التفريغ وفي حالة عدم النص في العقد يتبع العرف، والمشرع الجزائري لم يحدد المدة التي تتم فيها عملية الإفراغ، و إنما يفهم بنص المادة 781 ق ب في الفقرة الأولى أن يتم في مدة معقولة.

واعتبرت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن 1924 بأن التفريغ من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل البحري، وللناقل الحرية سواء بالاتفاق أو بتنظيم مع سلطات الميناء حول استخدام رافعات الرصيف، أما اتفاقية هامبورغ 1978 فعملية التفريغ أنسبتها إلي الناقل وتكون تحت مسؤوليته حسب نص المادتين 4 و 5 من هذه الاتفاقية، أما قواعد روتردام 2009 فجعلت عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل إلا إذا كان اتفاق بين طرفين علي أن يتولي الشاحن عملية التفريغ ويتم الإشارة إلي تفاصيل في عقد النقل البحري وهذا ما جاء في نص المادة 13 الفقرة الثانية.

¹ عبد القادر العطير، باسم ملحم، مرجع سابق، ص 292

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 267

³ فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 332

⁴ المادة 781 ق ب ج

إذ وقع حادث مفاجئ كالحرب أو الحصار أو اضطرابات تمنع الناقل من إفراغ البضائع في اقرب ميناء أو يرجع لها إلى ميناء تحميل الشحن و تكون المصاريف على عاتق الناقل إلا إذا ثبت إن ذلك راجع إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة.

ثانيا : تسليم البضاعة:

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول إلى ميناء التفريغ وتسلم إلى المرسل إليه أو الجهة المخولة بالاستلام ، وتسلم عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لالتزاماته ويترتب عليه انقضاء عقد النقل وانتهائه.¹ ويقصد بالتسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع الي المرسل اليه أو ممثله القانوني ،وقد يكون الناقل وكيلا هو وكيل السفينة و يأخذ الوكيل كل البضائع التي بحوزته ويقوم بدوره بتسليمها إلى كل مرسل إليه وما يخصه من البضائع.²

وتشمل النشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام السفينة وتسليم البضائع باسم الريان وكذا العلاقات الإدارية للسفينة مع النشاطات الرسمية، وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وتموين الريان بالمال ودفع الحقوق والمصاريف وكل التكاليف.³

ويتم التسليم في المكان المتفق عليه سواء محل المرسل إليه أو ممثله القانوني، وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسليمها للتحقق من مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن و إذا لم تصدر وثيقة الشحن يكون بوثيقة النقل و على الناقل التأكد من الشخصية المرسل إليه أو الممثل القانوني له وذلك بإبراز وثيقة وتحقق هوية حامل السند⁴ ، فإذا كانت وثيقة لحاملها فان الأمر سهل ووجب تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إلى الريان و يقدم له الوثيقة بخلاف سند الشحن للأمر ، فلا يجوز تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي و يتأكد من التظاهرات اللاحقة من لتظهير الأخير ، أما إذا كانت الوثيقة اسمية أي سند باسم الشخص المعني فعلى الناقل أن يسلمه البضاعة الذي انتقل إليه الحق بموجب حوالة الحق كن لناقل أن يسلم البضاعة إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخ من وثائق الشحن، بل عملية ادعاها في مكان على حساب المرسل إليه الحقيقي، اختيار الجميع المطالبين

¹ محمود محمد، المرجع السابق، ص91

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص310

³ المادة 610 ق ب ج

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دط، دار الجامعة الجديدة، بيروت، 1993، ص212

لها كما في ذلك الشاحن الفوري¹ ، وإذا سلمت البضاعة إلى المرسل إليه بعد التأكد من نسخة التي يجب التسليم لها، و تفقد باقي النسخ قيمتها القانونية.²

بما أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة كما تبين تطرقنا إلى التزامات الناقل و التي تمثلت في إعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة و لتنفيذ العقد النقل المتفق عليه قبل الرحلة وأثناء وبعد الرحلة و بعد تطرقنا لالتزامات الناقل سنحاول التعرف على التزامات الطرف الثاني في عقد النقل البحري للبضائع كما يعرفه البعض من أصحاب البضاعة إلا وهو الشاحن وكذلك المرسل إليه.

المطلب الثاني: التزامات أصحاب حق البضاعة " الشاحن و المرسل إليه"

في تعريفنا لعقد النقل البحري أعلاه ذكرنا بأن أطراف عقد النقل البحري الأساسيين هما الناقل و الشاحن ويكون العقد النقل البحري يحتوي على طرف ثالث و هو المرسل لديه التزامات يوجب عقد النقل البحري وعليه نستعرض الالتزامات الشاحن ثم التزامات و حقوق المرسل إليه.

الفرع الأول: التزامات الشاحن و حقوقه

تتجلى الالتزامات في التزام الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل أي التزام بتسليم البضائع في ميناء الشحن و ثانيا التزامه بدفع الأجرة والتي سنتطرق إليها كالاتي:

أولا : الالتزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل:

. يتوجب على الشاحن القيام بتسليم البضائع المراد بمجرد انعقاد عقد النقل البحري صحيحا ، للناقل في الزمان و المكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي العرف بهما في ميناء الشحن لتجديد وقت مكان التسليم³ ويكون الشاحن مسؤولا عن التأخير في تسليم البضائع للناقل ، ولا تجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة⁴ و على الشاحن أن يقدم خطيا الطرود و عددها و كمية البضائع و نوعها و وزنها قبل الشحن إلى الناقل لتقيد بالبيانات في سجل الشحن⁵ ، ومع انعقاد مسؤولية الشاحن قبل الناقل عن التعويض عن الضرر الذي ينشا عن عدم صحة البيانات و لو نزل الشحن إلى الغير.

¹ سليم بولدير، مرجع سابق، ص51

² المادة 785 ق ب ج

³ على عادل المقدادي، مرجع سابق، ص112

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص318

⁵ عبد القادر العطير، محمد ملحم، مرجع سابق، ص263

كما انه من الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن انه من مسؤوليات المترتبة على الشاحن في حالة عدم التغليف أو عدم إتقان العلامات و الأضرار الحاصلة للبضائع بسبب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله وقد سلكت كل من اتفاقية هامبورغ و روتردام نفس المنهج في تقرير الالتزامات المعهودة للشاحن ومنها¹:

- التغليف الذي يقي البضاعة من المخاطر عند نقل و عادة ما يقوم البائع بتغليف لأنه على علم بما يحمي البضاعة من الأخطار و يكون ذو طبيعة فنية يتناسب مع طول الرحلة و الأخطار التي تحيط بها، و يقتضي أن تتلائم مع حالتها التجارية في تسيير عملية البيع²، ويعرف التغليف « paking » وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق و لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية و يمنع الصدمات أثناء عملية النقل، أما التحريم « lashing » فهو إحاطة البضاعة المغلفة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية حتى لا تتعرض البضاعة للحظر أثناء عملية النقل و يكون التحريم بربط البضاعة على ظهر السفينة³.
- يتولى الشاحن تعبئة الضائع في الحاويات أو تحميلها في عربة كما يقوم بربط و تثبيت المحتويات في الحاوية على نحو ملائم و الهدف من ذلك في عملية التغليف الحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات حسب ما حددت به قواعد روتردام⁴ كما لتغليف حماية فعالة للبضائع كما انه يسهل عملية الفحص و يضمن حفظ البضاعة خلال الرحلة البحرية و حمايتها عند التداول خلال الشحن و التفريغ، بالإضافة إلى أن تحريم و تغليف البضائع يكون بشروط و الأعراف المعمول بها يضمن لها النقل بشكل امن.

من بين الأعمال التي يقوم بها الشاحن أيضا الالتزام بوضع العلامات على البضاعة بمعنى وضع بطاقات على البضائع و هي عبارة عن رموز و بيانات ضرورية مثل الأبعاد 150 ، أسماء المرسل و المرسل إليه، العنوان الحقيقي، رمز البلاد و يشترط أن تكون مطبوعة و مختومة على ظهر البضائع و يوجد أيضا بعض الرموز الأخرى و البيانات التي توضع بطريقة لا يسمح لها بزوال عملية النقل، كذلك الوزن لتأكد من البضاعة المصرح به لمقارنتها بعد التسليم أما العدد المنوه عنها من طرف المرسل ، بالإضافة إلى تهيئة الوثائق الواجب كالضرائب الشرطة والجمارك، ومن التزامات الشاحن أيضا الأخطار بالبضائع الخطرة أو قابلة لالتهاب و الانفجار فيجب

¹ المادة 03 فقرة 05 معاهدة بروكسل 1924

² عنيونة شيهاب، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية بالنقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير قانون دولي خاص، المؤطر بوخامتي

فاطمة ، جامعة وهران ، 2012-2013، ص15-16

³ عبد القادر العطير ، محمد ملحم، مرجع سابق، ص312

⁴ المادة 27 من قواعد روتردام 2009

إخبار الناقل بذلك و وقع البيانات التحذير من خطورتها¹، وكما يقوم بوضع علامة أو رسماً يتوافق مع القوانين و اللوائح من جانب السلطات العمومية و إذ لم يفعل يكون الشاحن مسؤولاً اتجاه الناقل².

ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة:

تعرف الأجرة على أنها المبلغ الذي يدفعه الشاحن لناقل أو الوكيل مقابل نقل البضاعة فالأجرة، تعتبر الالتزام الثاني الذي يقع على عاتق الشاحن والغالب يكون في ميناء الشحن، و قد يتفق الطرفان على دفع الأجرة في ميناء الوصول ويتحدد الاتفاق على دفع الأجرة على حسب البضاعة ووزنها و حجمها و طبيعتها³ في سند الشحن وهو ما يثبت سند الشحن، وتحديد الأجرة يكون بموجب الأفراد فهما من يحددا مقدارها⁴ ويكون في ميناء التفريغ و إذا لم يتضمن عقد النقل الأجرة تكون حسب العرف أو أجرة بالمثل وقت إبرام العقد حسب تقدير القاضي⁵، وتضاف إلى أجرة النقل المصروفات الإضافية التي نفقت من طرف الناقل كمصروفات الوزن والإيداع والصيانة و كذلك إذ كان الاتفاق أو العرف يستوجب التامين⁶ و الأجرة المتفق عليها قد تزيد أو تنقص بسبب حصول حوادث أثناء عملية النقل، اثر القوة القاهرة على الالتزام إذا هلكت البضاعة أثناء النقل بين القوة القاهرة كالغرق أو الحريق⁷ انقض التزام المرسل بدفع الأجرة في حالة الهلاك الكلي للبضاعة فهنا يبدأ الناقل من الالتزام، أما إذا كان الهلاك جزئياً استحق الناقل جزء من الأجر، إذا كان سبب أهم للناقل فلا يستحق الأجرة و هو في المواد 770 إلى 775 من قانون بحري الجزائري ، فقد نص المشرع على عدم استحقاق الأجرة.

في حالة تلف البضاعة بالقوة القاهرة، أو لعب خاص التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة ، والناقل نفذ التزامه وفلا يجوز للمرسل في هذه الحالة أن يترك البضاعة دون مقابل دفع الأجرة⁸ ولكن إذا اتفق على دفع الأجرة عند الوصول على أساس الكمية المسلمة كان المرسل إليه مديناً بالأجرة و يكون المدين الأصلي بالأجرة هو الشاحن واستحقاق الأجرة في جميع الأحوال أو كما يقال عنها أيضاً ضمانات الوفاء بالأجرة و يكون بالاتفاق بي المتعاقدين فإذا كانت الأجرة المستحقة تدفع عند الوفاء بالتسليم فيتفق الطرفان على دفع الأجرة عند الشحن فقد منح القانون للناقل ضامنتين للوفاء بالأجرة وهما:

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص319

² المادة 32 البند "أ" اتفاقية روتردام 2009

³ محمود محمد عبابنة ، مرجع سائب، ص93

⁴ يونس علي حسن، العقود البحرية، نط، ط1، دار الفكر العربي، 1978، ص341

⁵ محمد فريد العربي، القانون البحري و الجوي، مرجع سابق، ص324

⁶ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون البحري و التجاري، مرجع سابق، ص197

⁷ المادة 789 ق ب ج

⁸ مصطفى كمال طه، القانون البحري ، مرجع سابق، ص298

أ- الوفاء الأول حق الحبس: هو أن الناقل يرفض تسليم البضاعة إلى غاية دفع الأجرة من المرسل إليه¹ وتعتبر الأجرة المستحقة علي نقل البضاعة، بالإضافة إلى المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو عليه تقديم ضمان بذلك حسب نص المادة 792 قانون بحري والتي تنص علي انه "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل علي إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الإسعاف أو تقديمه ضمانا بذلك"، كما أن المشرع الجزائري أعطي للناقل البحري الحق في أن يودع البضاعة في مستودع وتكون على نفقة المرسل إليه، ويجب إعلام المرسل إليه إذا كان معروفا²، كما نصت المادة 794 من القانون البحري علي أنه: يحق للناقل لتعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه ومن خلال النص المشرع أن لناقل التعويض المناسب للخسائر التي تلحقه جراء التأخر الغير المبرر، كما نصت المادة 795 قانون بحري بأنه إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودع ولم تدفع المبالغ المستحقة من طرف المرسل إليه، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، فيجوز لناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة.

ب- الوفاء الثاني وهو حق الامتياز: يكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستعداد أجرة النقل و غيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل و قد نصت المادة 818 على أنه: "ديون أجرة الحمولة وأجرة المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل و مصاريف التفريغ المترتبة علي البضاعة و أجرة المهلة الإضافية و المصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ و كذلك التعويض المستحق من جراء التأخر في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم و مصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات.

الديون المستحقة عن الالتزامات التي تعاقد عليها الربان لاحتياجات الحمولة. ولناقل أن برفع دعوى للمطالبة بديونه في اجل 15 يوم من عملية التفريغ قبل أن تصبح البضاعة النزلة من السفينة بيد الغير أي لشخص آخر.³

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 463

² المادة 793 من ق ب ج

³ المادة 820 ق ب ج

الفرع الثاني : أثار العقد بالنسبة إلى المرسل إليه و حقوقه:

المرسل إليه لا يعتبر طرف في العقد المبرم بين الناقل و الشاحن و ليس له دور في إبرام العقد إلا انه يكتسب الحقوق و يتحمل التزامات عن هذا العقد مباشرة.

أولاً: التزامات المرسل إليه : من التزاماته الواجبة هي:

1. الوفاء بالأجرة النقل:

أ- التزم بدفع الأجرة في ميناء الوصول¹ و التي يطلبها الناقل و هي واجبة الدفع عند الوصول أو قبل استلام البضائع.

ب-مراجعة جميع النسخ في وثيقة الشحن و التي تكون بحوزته عندما يتقدم لاستلام البضاعة.²

ثانياً: حقوق المرسل إليه:

فالمرسل إليه الحق في استلام البضاعة من الناقل، يتمتع بهذا الحق كطرف في العقد و يستمد هذا الحق من وثيقة الشحن ذلك انه حق مميز عن العقد المنظم لعلاقات الشاحن بالناقل والمرسل إليه يتمتع بهذا الحق وكأنه طرف أساسي وأصلي في العقد، كذلك الحق بالرجوع على الناقل بالتعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير و يلزم المرسل إليه بدفع الأجرة عند الوصول³.

كما له الحق في مقاضاة الناقل و إقامة دعوى مباشرة عليه و إقامة دعوى مباشرة إذا خلى بالتزامه ويحق له الطلب بأداء بدل العطل والضرر عند الاقتضاء⁴.

الملاحظ أن الفقه والقضاء قد استقر منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة رغم انه ليس من أطراف العقد فأعطى له حقوق كمقاضاة الناقل و المطالبة باستلام البضاعة ومن التزاماته دفع الأجرة⁵. وهناك اجتماع على الاعتراف للمرسل إليه بحق خاص مباشرة من قبل الشاحن، إلا أن الاختلاف كان حول تعبير الأساس القانوني لهذا الحق؟

قد تطرقت عدة محاولات في إيجاد الأساس القانوني والمركز القانوني للمرسل إليه ورغم مكانته وأهميته لازال الجدل حول مركزه القانوني إلا أن مركزه القانوني يعتبر إسناد إلى الشحن.

¹ سليم بولديو، مرجع سابق، ص57

² عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه ، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص215-216

³ Pierre bonassies et christian scapel , traite de droit martimes librie generale de droit et drjurisprudence , parix cedex 2006, p598

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص301

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص165

خلاصة الفصل :

نستخلص في الأخير من خلال الفصل الأول يمكن القول بان عقد النقل البحري من العقود الرضائية إذا يتم بموافقة الناقل والشاحن، إلا أن الواقع العملي يفرض تدخل شخص ثالث في كثير من الحالات و هو المرسل إليه، وفرض علي أن يكون طرف في العقد لان عليه التزامات و يكتسب حقوقا بخلاف العقود الأخرى، ولا يشترط عقد النقل البحري لانعقاده شكل أو إجراء أو شروط خاصة فهو يخضع للقواعد العامة من حيث الأركان "الرضا والمحل والسبب" إلا انه يضاف إليه ركن آخر وهو الأجرة ، كما يختلف عن العقود الأخرى من حيث الإثبات إذا لا يثبت بالكتابة فهو يثبت بسند الشحن والتي تعتبر وسيلة قانونية ووثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية، ويلعب سند الشحن دور جوهري في إثباته لأنه تدون عليه كل البيانات المتعلقة سواء بالعقد أو البضاعة و يجوز تداولها كونه سند تجاري ، كما يمكن إثبات العقد بوسائل ووثائق مختلفة، وفي الأخير إذا كان العقد صحيحا ومستوفي كافة الأحكام و الأركان فانه ينتج آثار تنشأ التزامات على أطرافه وتكسبهم حقوقا .

**الفصل الثاني: وسائل فض
المنازعات الناشئة عن
مسؤولية الناقل البحري**

تمهيد:

يلتزم الناقل وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة على المرسل إليه، في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري.

وعليه يحق لكل من لحقت به خسارة أو ضرر جراء إصابة البضائع بالهلاك أو التلف، أو ضرر نتيجة التأخر في التسليم، أن يرفع دعوى على المتسبب في الضرر، سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع، وهذا وفقا للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وكذلك القانون البحري الجزائري.

وعليه سنقوم في هذا الفصل بدراسة وسائل فض المنازعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري وذلك في مبحثين، نتناول في المبحث الأول الدعوى القضائية، وسنتناول في المبحث الثاني التحكيم الذي بعد نظام قضائي خاص يتم إختياره من قبل الأطراف لفض المنازعات القائمة بينهم.

المبحث الأول: الدعوى القضائية

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر بالبضاعة، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل دعوى المسؤولية طبقا للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم إحالتها إليه بموجب التقنين البحري، بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها موجه دعواه للهيئة القضائية المختصة وهذا قبل سقوط حقه في التقاضي، وعليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها والجهة القضائية (المطلب الأول) وصولا إلى إجراءات رفع هذه الدعوى وأجال تقادمها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة

تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه بوصول البضاعة معيبة أو تالفة، وقيام المسؤولية يحق للمضرور رفع دعوى على مسبب الضرر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاحية مستوفية الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من القانون الإجراءات مدنية والإدارية، وذلك برفعها أمام الجهة القضائية المختصة، ولهذا سنقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين الفرع الأول سنتطرق فيه لأطراف الدعوى والفرع الثاني الجهة القضائية المختصة في النظر في المنازعات مسؤولية الناقل.

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

من المعلوم قانوناً أن لدعوى طرفان هما المدعي والمدعي عليه وسنعرض في مايلي أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

أولاً: المدعى

هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير وصولها ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير¹.

1. الشاحن : لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم يتم تناوله في اتفاقية بروكسل في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة 3 بنصها على مايلي : "يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرام عقد بإسمه أو نيابة عنه عقد النقل للبضائع بحراً مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري"².
بمعنى أن الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه. فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه³. ومن ثم يكون للشاحن حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ولاشك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه⁴.

ويعتبر الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة،

¹ عزوز رزيقة ، أحمد مسعود زهرة، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة ماستر ، أداة اعمال، كلية الحقوق و العلم السياسة ، جامعة خميس مليانة 2015، ص77

² سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2007، ص24

³ عزوز رزيقة ، احمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص77

⁴ يسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون بحري جزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة تلمسان ، 2012 ، ص307

فالشاحن الذي يحرر سند الشحن بإسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره¹.

2. المرسل إليه: عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه "هو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة"². وهو

الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناءً على اتفائه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه³. وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم"⁴.

فالمرسل إليه هو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، فهو شخص آخر غير الشاحن فالمرسل إليه عندما يطالب باستلام البضاعة لا يعد مستعملاً حق الشاحن أو بوضعه وكيلاً عنه، بل إن هذا حقاً مباشراً وأصيلاً اتجاه الناقل.

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في العقد بموجب الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها، وبالتالي فإن هذه الأخيرة هي التي تثبت له صفة المرسل إليه وهذا عملاً بأحكام المادة 749 ق.ب. ج⁵. بمعنى أن لتأكد من شخصية المرسل إليه يتعين عليه تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته.

فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء خطأ ارتكبه الناقل وتكون له مصلحة أيضاً في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة.

ولكن وإذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أو في الناقل البحري بالتعويض

¹الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص123

² احمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة الكالوريوس في القانون، كلية الحقوق، جامعة القادسية، العراق، 2017، ص9

³ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص123

⁴ يسعيد مراد، مرجع سابق، ص308

⁵ يسعيد مراد، مرجع سابق، ص308

لشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن.¹ لأنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

3. الغير: يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق البضاعة أو التأخير في تسليمها

الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولاشك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية،

حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك خلاف الشاحن الذي

يرتبط بعقد الناقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير.²

ويترتب على ذلك، أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ

وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها

القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية. إلا أنه و إن كان رجوع الغير يستند على القواعد العامة في

المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير³، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من ق.ب.ج التي

نصت على أنه: " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة

بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".⁴

ثانياً : المدعى عليه

هو الطرف المسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخير أي الشخص الذي تسبب في الإضرار ببضاعة، ويكون

الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية، كما يجوز أن ترفع هذه الدعوى على أي من تابعي الناقل.

1- الناقل المتعاقد : وهو كل شخص أبرام عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، وقد ورد

هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى لاتفاقية هامبورغ⁵. أي يعتبر الناقل الشخص الذي يلتزم

تعاقدياً بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وبالتالي فإذا أخل بالتزامه التعاقدية أي المنصوص عليه في

وثيقة سند الشحن فهذا يعرضه للمطالبة قضائية مفادها التعويض.

2- الناقل الفعلي : هو لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد

مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط، وبالتالي

¹ عزوز رزيقة ، امحمد مسعود زهرة، مرجع سابق، ص78

² هانر دويدار، مرجع سابق، ص313

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص310

⁴ المادة 813 من القانون البحري الجزائري

⁵ احمد فخري علي ، مرجع سابق، ص8

يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية¹.

3- تابعو الناقل البحري : هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين لناقل البحري

للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة المشحونة إلى خطأ أحد أتباع الناقل².

ويكون تابعين الناقل مسؤولين عن ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقبته أي بعهدته، ومن ثم يمكن رفع دعوى ضد الناقل أو المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب منه عملية النقل وذلك خلال فترة قيامه بمهامه.

وباستقراء المادة 765 من القانون البحري الجزائري، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات الجزء من النقل الذي فيه الخسائر. وبالتالي من الأحسن للمدعى أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول، على أنه إذا لم يستطيع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة وإلا عد كل من الناقلين مسؤولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها³.

الفرع الثاني : الاختصاص القضائي

قرر المشرع الجزائري في المادة 745 ق.ب.ج. " أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام

الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام⁴.

ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائما بالنسبة للناقل، وتجارى في الوضع الغالب بالنسبة للشاحن والمرسل إليه، فإن المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بخصوص هذا الشأن بأنه يحق للمدعى أن يقيم الدعوى بحسب اختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع دعواه في محكمة محل التسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دوليا، ومحل الناقل في بلد أجنبي⁵.

¹ عزوز رزيقة ، امحمد مسعود زهرة، مرجع سابق، ص79

² عزوز رزيقة ، امحمد مسعود زهرة ، مرجع سابق، ص79-80

³ بعسيد مراد، مرجع سابق، ص314

⁴ المادة 745 من القانون البحري الجزائري

⁵ فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري و في اتفاقية هامبروغ، مجلة الحقيقة ، العدد35، جامعة دراية اندرار، الجزائر، 2010،

ومن المقرر قانوناً أن ترفع الدعاوى التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام. كما للمدعى الخيار أيضاً في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ إذا كانت واقعا بالجزائر¹.

فالمحكمة المختصة وفقاً للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه (الناقل)، غير أنه لتسوية القضايا التجارية في أقرب وقت ممكن لأن هذه الأخيرة تتطلب السرعة لدى منح المشرع للمدعى حق الاختيار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم سالفة الذكر. وعلى ذلك يتبين أن الاختصاص المحلي ليس من النظام العام. ولكن إذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري، فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لشركة أو أحد فروعها.²

أما في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه. وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، إما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ. وأخيراً أي مكان آخر يعين في عقد النقل.³

ومما سبق يتبين أن اتفاقية هامبورغ قد أعطت مجالاً واسعاً في منح الاختصاص للمحاكم بنظر الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، والأمر الذي يحقق قدراً كبيراً من المرونة وتيسير على المتقاضين.

المطلب الثاني: إجراءات وآجال رفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع

فرضت مجمل القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعى أحكاماً خاصة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المسؤولية، حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خاصة إليه حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به وهو ما سنفصله في الفرع الأول، ضف إلى ذلك يجب على المدعى احترام آجال رفع الدعوى وهو ما سنتولى ذكره في فرع الثاني.

الفرع الأول: الإخطار

لم يتم تحديد المقصود بالإخطار من قبل القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية وترك هذا إلى الفقه والقضاء، فنجد الفقيه الفرنسي "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق⁴.

¹ سحولي صلاح الدين ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، منكرة ماجستير في قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007، ص79

² سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص80

³ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص61

⁴ Rodiere rene , dupontavice emmanuel , droit maritime ,12 eme , edition dalloz , paris , 1997, p730

كما يقصد به إعلام الناقل بالعجز أو التلف الحاصل للبضاعة، وبأن المرسل إليه أو الشاحن غير راضي عن ما لحق البضاعة من أضرار، أنه متمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك.

تقتضى دعوى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها، أو للتحقق من ذلك ينبغي إثبات الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدي إلى زوال أدلة الإثبات، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق في البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسؤولية إتباع إجراءات معينة حتى يحمي الناقل من الطلبات المتأخرة، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها¹.

ولذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضورياً عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه².

وبهذا نجد أن هذا النص تضمن الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة الثالثة الفقرة السادسة). ويستخلص من نص المادة أن المرسل إليه إذا لم يقدم تحفظات إلى الناقل أو قدمها في وقت متأخر فتعتبر البضائع المستلمة أنها سليمة كما تم وصفها في وثيقة الشحن إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك وهذا بتقديم دليل على ان الخسائر تسبب فيها الناقل.

وقد حدد المشرع شكل هذا الإخطار وفق المبدأ العام وذلك بوجود إيراد التحفظات في شكل مكتوب، وذلك باشتراط شكل خاص للكتابة، الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الاحتجاج عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موصى عليها وبأي وسيلة أخرى³.

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 364

² الأمر 80/75 المرجع السابق

³ سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 50-51

ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، ويجب أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة¹. ويتم توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه أو من ينوبه، فهو حق يتقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني.

ويوجه الإخطار في ميناء التفريغ حسب ما جاء في نص المادة سالفه الذكر، وميناء التفريغ هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه².

وأما بالنسبة لميعاد الإخطار فقد ميز المشرع الجزائري بين حالتين من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة. ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الحالة الثانية فإن ميعاد تقديم الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من التسليم الفعلي للبضاعة³.

الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل

لرفع أي دعوى يجب على المدعي رفع دعواه في الأجل المحددة قانوناً وإلا سقط حقه في التقاضي وهذا ما سنتولى تبيانه في هذا الفرع.

أولاً : أساس ونطاق التقادم

لقد نص المشرع البحري في المادة 743 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر⁴. أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث.

غير أن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض⁵.

¹ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 60

² عزوز رزيقة، امحمد مسعود زهرة، مرجع سابق، ص 82

³ فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 60

⁴ عزوز رزيقة، امحمود مسعود زهرة، مرجع سابق، ص 83

⁵ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 69

ثانيا : بدء سريان التقادم

ويسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الذي يبدأ منه التقادم وهو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها.¹ ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة.

في حالة التسليم الجزئي للبضاعة وكان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام. أما بالنسبة لحالة الثانية لحالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل².

وبالمحصلة تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها عطالة أو تقصيرا إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناء إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية.

وخلاصة القول أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تقتضي إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة من طرف الشخص المتضرر الشاحن أو المرسل إليه، ويكون الإثبات في الوقت الذي يتم فيه التسليم، وبعد التحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطار كتابي في ميناء التفريغ ويعد الإخطار أهم إجراء من إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل.

وأن المدعي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه وهذا عملا بالقاعدة العامة، كما يمكنه أيضا حق الاختيار أي حددت له قواعد الاختصاص أكثر من جهة قضائية يمكنه اللجوء إليها عند الاقتضاء. وقد حددت مدة تقادم هذه الدعوى بسنة واحدة من اكتشاف الضرر وإلا سقط حقه في التقاضي، إلا أنه قد ورد استثناء على هذا مفاده إمكانية تمديد هذه المدة بسنتين في حالة حدوث حادث مترتب عليه الدعوى بشرط أن يسبق له اتفاق الأطراف.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 353

² الواحد رشيد، مرجع السابق، ص 170

المبحث الثاني: التحكيم

التحكيم البحري هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار، فقد يتفق أطراف عقد النقل البحري على اللجوء إلى التحكيم البحري في حالة نشوء أي نزاع بينهم، بدلا من طرحه أمام القضاء، وغالبا ما يتجه إليه الأطراف وذلك لتوفير الوقت والمصارف، بالإضافة إلى طرح النزاع على أشخاص متخصصين في النقل البحري، والاتفاق على التحكيم قد يكون متضمنا داخل العقد الأصلي فيسمى بشرط التحكيم، أو يكون على شكل اتفاق مستقل ويسمى بمشاركة التحكيم. وعليه ومن خلال هذا المبحث سنقوم بدراسة محكمة التحكيم كطلب أول، ومكان التحكيم كطلب ثاني، والقانون الواجب التطبيق كطلب ثالث.

المطلب الأول: محكمة التحكيم

يتم تشكيل محكمة التحكيم باتفاق الطرفين، وهذا يعني مبدئيا أن هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، ومع ذلك فقد ترجع هذه المهمة في حالات معينة إلى القضاء، فيقوم القضاء بعملية التعيين، ومثلما يرجع للأطراف كأصل عام حرية التعيين، فلهم أيضا الحق في العزل والاستبدال، كما يمكن متى توافرت شروط معينة القيام برد المحكم¹. كما يشترط في اتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته، وواضحا وصريحا ومعبرا عن أن إرادة الأطراف اتجهت إلى اللجوء للتحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة².

وعليه فإن هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم بتعبير المشرع الجزائري، يلجأ إليها أطراف عقد النقل البحري للبضائع، ونعني بهم الناقل والشاحن، وذلك في حالة نشوء أي نزاع بين هؤلاء، من خلال إدراج شرط اللجوء إلى التحكيم ضمن العقد الأصلي، أو يكون الاتفاق عليه بعد نشوء النزاع، وهيئة التحكيم قد تعين من قبل القضاء، وهذا في حال لم يتفق الأطراف على تعيين المحكمين، أو امتنع أحد منهما عن تعيين المحكم، شريطة أن يكون الاتفاق على عقد الاختصاص في حل النزاع للتحكيم مكتوبا، كي يكون دليلا لإثباته.

الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

لا يختلف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري عن اتفاق التحكيم عموما إلا بخصوصيته، إذ أنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا بمناسبة عقد النقل البحري على التحكيم، وكون التحكيم هو استثناء عن المبدأ، ألا وهو اللجوء إلى القضاء، فلذلك يقتضي على

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 329

² عزوز رزيقة، محمد مسعود زهرة، مرجع سابق، ص 88

أطراف النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري أن تعبر بشكل صحيح عن هذا النزاع وإحالاته إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، وكذلك ينبغي على أطراف النزاع تحديد وقت اللجوء إلى التحكيم، ويجب عليهم صياغة اتفاق التحكيم سواء كان شرطاً أو مشاركة بشكل سليم وواضح¹.

ويأتي اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في شكل صورتين، صورة شرط التحكيم وصورة مشاركة التحكيم:

أ- شرط التحكيم : هو الشرط المنصوص عليه في عقد النقل البحري، وينص على أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، ويأتي اتفاق التحكيم مستقلاً عن العقد الأصلي ولو أنه يعتبر بند من بنوده ، حيث أن بطلان العقد الأصلي لا يؤثر على صحة شرط التحكيم.

وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ، كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها، ويكون 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 اقتصر التحكيم على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري².

وعليه فشرط التحكيم ما هو إلا بند من بنود عقد النقل البحري، يتم تضمينه من قبل الأطراف للتحديد والاتفاق المسبق للجهة التي سيتم عرض أي نزاع قد يحدث في المستقبل بمناسبة العقد، على محكمة التحكيم لتتولى الفصل فيه، والاتفاق على التحكيم قد يخص نزاع معين أو قد يتضمن جميع أنواع النزاعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري المبرم بين أطرافه، فالبنود الذي يتضمن شرط التحكيم ما هو إلا تعبير عن إرادة الأطراف ورضيتهم في أن يكون التحكيم هو القضاء الذي يفصل في منازعاتهم بدل اللجوء إلى القضاء العادي.

ب- عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم : هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقاتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري، وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم³.

¹ ميموني سعاد، النظام القانوني لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون اقتصادي، كلية الحقوق و العلوم السياسية

، جامعة الطاهر مولاي سعيدة ، 2015-2016، ص29

² كحلة صدام، التحكيم الدولي في المنازعات التجارية البحرية ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلاقات الدولية الخاصة، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،

جامعة قاصدي مرياح ورقلة، 2015-2016، ص33

³ ميموني سعاد ، مرجع سابق، ص30

وتبدو فائدة مشاركة التحكيم في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد شرط التحكيم عند إبرام الاتفاق الأصلي أي عقد النقل البحري، حيث أن مشاركة التحكيم تقتض مبدئياً عدم وجود شرط التحكيم في عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد¹.

وقد نص المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 1007 على شرط التحكيم على أنه الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 اعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن العقد على التحكيم، كما وقد جاء في المادة فقرة 1 التي تليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن شرط التحكيم يثبت بالكتابة في الاتفاقية الأصلية أو الوثيقة التي تستند إليها وهذا تحت طائلة البطلان. أما بالنسبة لمشاركة التحكيم ثم النص عليها في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهي الاتفاق الذي الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم، وتكون مشاركة التحكيم مكتوبة وهذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وقد أجاز المشرع اللجوء إلى التحكيم حتى أثناء سير الخصومة أمام الجهة القضائية.

الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم

وردت الأحكام الخاصة بتعيين هيئة التحكيم أو المحكمين في المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية. أولاً-تعيين المحكمين أو هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد:

تعطي الفقرة 1 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحق للخصوم في أن يقوموا بتعيين محكم أو محكمين، أو تحديد شروط تعيينهم، وهو أمر يمكن أن يتم حسب هذه الفقرة وفق صورتين، الأولى أن يعين الخصوم المحكم أو المحكمين مباشرة سواء كان ذلك في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم، ويحقوا للأطراف أن يكتفوا بمحكم واحد كما لهم أن يختاروا أكثر من محكم، أما الثانية يتفق الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي مقرر من قبل هيئة التحكيم دائمة، فتكون بذلك طريقة التعيين المقررة في هذا النظام التحكيمي مقبولة من قبل الأطراف².

أي أن هيئة التحكيم قد يتوصل الأطراف إلى تعيينها بنفسهم دون الاستعانة بأي جهة أخرى، وهذا ما يسمى بالتحكيم الحر، كما وقد يتفق الأطراف سواء في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم إلى اللجوء إلى مركز تحكيمي وهو ما يسمى بالتحكيم المؤسساتي والتي يتم من خلالها تعيين هيئة تحكيمية للفصل في النزاع القائم.

¹ كحلة صدام، مرجع سابق، ص 39

² بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 330

ثانياً: تعيين هيئة التحكيم من قبل القضاء

قد يحدث ألا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تعيين المحكم في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهمله التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى هنا مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر صراحة في الفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

ففي حالة لم يتفق الأطراف على تعيين هيئة التحكيم، أو بدا هناك تماطل من أحد الأطراف في تعيين المحكم، يتدخل هنا القضاء للقيام بتعيين المحكمين، فالقضاء يضمن تطبيق واحترام اتفاق لتحكيم وبذلك فعاليته، ويظهر تدخل القضاء في تعيين هيئة التحكيم عند عدم اتفاق الأطراف في حالة إتباعهم للتحكيم الحر، لأنه في حالة التحكيم المؤسسي يتدخل المركز التحكيمي بحل هذا الخلاف، وقد أوجدت مراكز تحكيم بحري حر وهي جمعية المحكمين البحرين بلندن وجمعية المحكمين البحرين بنيويورك، والتحكيم البحري الخاضع للاتحة التحكيم للجنة الامم المتحدة، كما أن هناك مراكز تحكيم بحري مؤسساتي وهي غرفة التحكيم بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفة اللويدز للتحكيم.

وبإسقاط كل ما سبق ذكره على عقد النقل البحري، قد يتفق أطراف العلاقة البحري أي الشاحن والناقل، أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة التي بعهدته، يتم حل النزاع عن طريق التحكيم، ويكون الاتفاق بينهم في شكل شرط تحكيمي بحيث يكون أحد بنود العقد الأصلي، وذلك قبل حدوث النزاع، أو يكون الاتفاق في شكل مشاركة تحكيم أي في شكل عقد مستقل عن العقد الأصلي، وهذا بعد حدوث النزاع، بشرط أن يكون الاتفاق سواء شرط أو مشاركة تحكيم مكتوباً، لأن تخلف الكتابة جزاءه بطلان الاتفاق، ولأطراف العلاقة البحرية مطلق الحرية في اللجوء إلى التحكيم الحر أو المؤسساتي للفصل في النزاع القائم.

المطلب الثاني: مكان التحكيم

ويقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، هذه هي القاعدة العامة إلا أن التغير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقابها.

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 331

إلا أن الأمر يترك دائما في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم تحديده بموجب لائحة تحكيم بحري¹. وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري والبضائع لسنة 1978 مكان التحكيم في مادتها 22 بأنه مكان في الدولة التي يقع في أراضيها:

- 1- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه.
- 2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل عمل أوفر أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.
- 3- ميناء الشحن أو التفريغ.
- 4- أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري وليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات².

وتبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم مبديا رغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، ويتم صياغة طلب التحكيم وفقا للائحة مركز التحكيم البحري المختار، وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وغالبا ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم.

أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعي عليه رأسا، حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراءات التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم³.

وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكيما حرا أو مؤسسي، فهي تتأكد أولا من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها، كذلك تتأكد من أن النزاع الذي أحاله الأطراف لهيئة التحكيم لكي تنظر فيه قد تم الاتفاق على الفصل فيه عن طريق التحكيم سواء كان ذلك في شرط تحكيمي ضمن بنود العقد الأصلي، أو مشارطة التحكيم، فإذا ثبت عدم وجود اتفاقية تحكيم أو عدم صحتها، أو كان موضوع النزاع الذي ستقوم بالفصل فيه غير مشمول في اتفاقية التحكيم، كل هذا يفقد محكمة التحكيم ولايتها في الفصل في النزاع المطروح عليها.

¹ كحلة صدام، مرجع سابق، ص42

² عزوز رزيقة، محمد مسعود زهرة، مرجع سابق، ص89

³ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005، ص412-413

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أثار مسألة فصل محكمة التحكيم في اختصاصها ضمن المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية : (تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها. ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع. تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطاً بموضوع النزاع).

وبهذا أجاز المشرع لهيئة التحكيم أن تفصل في اختصاصها وهذا ما يسمى بمبدأ الاختصاص بالاختصاص. وبعد ثبوت الاختصاص لمحكمة التحكيم تصبح هذه الأخيرة هي المختصة في نظر موضوع النزاع المحدد بموجب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، عن طريق اتفاقهم بالعهد ببعض منازعاتهم أو كلها والناشئة عن عقد النقل البحري لهيئة التحكيم للفصل فيها، فالمحكم يستمد ولايته في الفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم من الاتفاق المبرم بين أطراف عقد النقل البحري على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم بسبب هذا العقد، ويمكن القول أن اختصاص المحكمة التحكيمية بعد تقرير يكون محددًا بموضوع النزاع الموجود في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ولا يمكن أن يمتد دور الهيئة التحكيمية إلى ما لم يطلبه الخصوم، وإلا كان تجاوز لاختصاصها¹.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة:

- 1- حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم إجراءات التحكيم سواء أكان مؤسسياً أو حرا.
 - 2- حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة اتفاق الأطراف عليها.
 - 3- علاقة التعاون بين هيئة التحكيم والمحاكم القضائية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه.
- هذا وتسير إجراءات التحكيم البحري في حضور الأطراف غالبا أو في حضور ممثلهم وفي هذه الإجراءات تحقق هيئة التحكيم في الدعوى بفحص أدلتها أسانيداً ووسائل إثباتها في جلسات شفوية أو دون عقد جلسات².

المطلب الثالث : القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

بعد أن يثبت الاختصاص لهيئة التحكيم للنظر في موضوع النزاع المعروض عليها، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف، وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات، لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي يحكم النزاع من قبل الأطراف فإن مهمة تحديده تسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسب سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي.

¹ ميموني سعاد، مرجع سابق، ص 60

² كحلة صدام، المرجع السابق، ص 45

الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم

مثما هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم إتباعها، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو أيضا لإجراءات معينة، على أنه بخلاف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال، نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف¹.

ولقد نص المشرع الجزائري في المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: (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 اسنادا إلى قانون أو نظام التحكيم).

يلاحظ من خلال نص المادة أعلاه أن المشرع الوطني منح للأطراف الحرية في تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم، ويجب على هيئة التحكيم أن تحترم إرادتهم أثناء بدء إجراءات التحكيم، وفي حال لم يكن هناك أي اتفاق من طرف الأفراد على قانون معين، يرجع تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم إلى هيئة التحكيم.

الفرع الثاني: إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

تنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي يختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة ".²

يتضح أن المشرع الجزائري يعطي دائما الأولوية لإرادة الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق، وهو الذي تعتمد عليه محكمة التحكيم لفض النزاع القائم بين الخصوم، كما جعل اللجوء إلى محكمة التحكيم حل احتياطي يكفل للخصوم اللجوء إلى هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق وهذا في حال عدم الاتفاق³.

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص332

² المادة 1050 قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، الجريدة

الرسمية ، العدد21، 2008

³ خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري، مكترة لنيل شهادة ماستر، القانون الخاص الشامل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة

عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016، ص86

وإن كان من الملاحظ أن انحصار اختيار هيئة التحكيم البحري للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع غالباً في تطبيق قانون محل التحكيم، وأحياناً قانون علم السفينة أو قانون محل تنفيذ العقد، ولكن المؤشر الغالب استخدامه في القضاء التحكيمي البحري هو اختيار الأطراف لمكان التحكيم الذي يستدل منه تطبيق قانون محل التحكيم على موضوع النزاع، فإذا اختار أطراف النزاع البحري عقد تحكيمهم في باريس، ولم يتفقوا صراحة أو ضمناً على القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، فإن هيئة التحكيم البحري بباريس، تستشف من اختيارهم محلاً التحكيم تطبيق القانون الفرنسي بوصفه قانون محل التحكيم.¹

وفي الأخير تنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري فصل في النزاع بصفة نهائية، مستوفياً جميع شروطه الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانوناً، وذلك بعد غلق محكمة التحكيم لباب المرافعات، تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لإصدار حكم تحكيمي فاصل في النزاع بصفة نهائية، والذي بصدوري تستند محكمة التحكيم ولايتها على النزاع وهذا ما جاء في المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الأولى: (يتخلى المحكم عن النزاع بمجرد الفصل فيه) إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة جاءت باستثناء على الفقرة الأولى: (غير أنه يمكن للمحكم تفسير الحكم، أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه، طبقاً للأحكام الواردة في القانون). أما عن الشكل الذي يصدر فيه الحكم التحكيمي فهو يجب أن يأتي متضمن عرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، كما أن الحكم التحكيمي يجب أن يكون مسبباً، إضافة إلى أنه يجب أن يتضمن البيانات التالية:

- 1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين،
- 2- تاريخ صدور الحكم،
- 3- مكان صدوره،
- 4- أسماء و ألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الإجتماعي،
- 5- أسماء وألقاب المحامين أو مساعد الأطراف، عند الإقتضاء.

وهذا بناء على ما جاء في المواد 1027 و 1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية. كما يشترط أن يكون الحكم الصادر عن هيئة التحكيم فاصل فقط في موضوع النزاع محل الاتفاق، وأن يكون قد صدر ضمن الميعاد الذي حدده الأطراف لهيئة التحكيم للفصل في النزاع، وذلك طبقاً للقانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف ليحكم موضوع النزاع في حال اتفاقهم على قانون معين.² وما نخلص إليه من هذا المبحث أنه وفي حال ثبوت مسؤولية

¹ كحلة صدام، مرجع سابق، ص 60

² المواد 1027 و 1028 و 1030 من قانون الإجراءات المدنية و الادارية

الناقل البحري، يمكن لأطراف عقد النقل البحري تضمين عقدهم شرط اللجوء إلى قضاء التحكيم لفض النزاع الحاصل بينهم، وقد يحدث وأن يتم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع وهذا في عقد مستقل عن العقد الأصلي، للخصائص التي يتمتع بها من سرية وسرعة وقلة التكاليف، والأهم أن هيئة التحكيم تتكون من أشخاص ذوي خبرة في كل ما يخص النزاعات التي تقوم بصدد عقد النقل البحري، ويتم اختيار محكمة التحكيم من قبل أطراف النزاع وكذا اختيار القانون الواجب التطبيق، وتنتهي ولاية محكمة التحكيم عن النزاع عند صدور حكم تحكيمي بحري.

خلاصة الفصل :

وفي ختام ما جاء في هذا الفصل أن أطراف عقد النقل البحري، وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضائع التي تكون بعهدته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، كذلك في حال لم يتم بالتزامه بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، يحق للمضرور الذي لحقته خسارة نتيجة لأخطاء الناقل الذي قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير، أن يرفع دعوى مسؤولية على الناقل المتسبب في الضرر، وهذا أمام الجهة القضائية المختصة، وإتباع الإجراءات والأجال المنصوص عليها قانوناً.

ويمكن أيضاً للأطراف الاتفاق على التخلي عن القضاء العادي واللجوء للتحكيم، وهذا للسرعة في فصل النزاع، وسرية المعلومات الخاصة بالأطراف، إضافة إلى قلة التكاليف في هذا النوع من القضاء والاتفاق على التحكيم قد يكون في شرط التحكيم قبل نشوء النزاع، في يكون كبند من بنود العقد الأصلي أو في مشاركته التحكيم أي في عقد مستقل عن العقد الأصلي وهذا بعد نشوء النزاع، تكون الهيئة التحكيمية من اختيار الأطراف، ويمكن أن يتبع الأطراف التحكيم الحر أو التحكيم المؤسسي، وتنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري يكون منهي لولاية هيئة التحكيم على النزاع.



خاتمة

تناولت هذه الدراسة موضوعا ذو أهمية بالغة على صعيد النشاط التجاري الخارجي للدولة للنظر بحجم و كمية السلعة و البضاعة و المبدلات التجارية التي تتم من خلال عقد النقل البحري للبضاعة خاصة ان الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة جدا على استيراد السلع ، ما يجعلها دولة تحتل مركز فعال في النشاط الاقتصادي الذي يعتمد على خدمات الناقلين البحريين من خلال شحنهم للسلع و البضائع على السفن التجارية على مدار السنة، ليتم تفرغها في الموانئ الجزائرية المختلفة، و لذلك كان لابد من الاهتمام الكبير بموضوع النقل البحري للبضائع.

يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع الشاحن بإبصال بضاعة معينة من ميناء الى آخر ، و تبدأ مسؤولية الناقل البحري بمجرد استلامه للبضاعة، و لا يستطيع التخلص منها الا بعد تسليمها للمرسل اليه بحالة جيدة، مثلما ورد في سند الشحن خلافا لذلك فإن مسؤولية الناقل البحري تبقى لصيقة فيه الى أن يثبت ان الأضرار لم تكن نتيجة لأخطائه بل تعود الى أسباب اجنبية.

فيكمن للناقل البحري ان يعفس نفسه من المسؤولية و ذلك برد الضرر الحاصل الى سبب اجنبي، كما تعرضنا له في السابق الذي لايد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية بالخصوص اذا نظرنا الى الظروف التي تتم فيها عملية نقل البضائع.

اما الإعفاءات القانونية التي يستفيد منها الناقل البحري فهي حسب القانون الجزائري و اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 كثيرة مقارنة باتفاقية هامورغ سنة 1976 و السبب راجع الى ان هذه الأخيرة جاءت حماية لمصلحة الباحثين على الناقلين البحريين.

و في الأخير ننادي المشرع الجزائري ان يعدل من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية بتقليصها و ذلك باعتبار ان الجزائر دولة شاحنة و ليس دولة ناقلة.

قائمة المراجع و المصادر

أولا: المصادر

1. المعاهدات الدولية

أولا: المعاهدات التي صادقت عليها الجزائر

- 1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد سندتات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 التي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندتات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924
- 2- برتوكول المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندتات الشحن و الموقعة ببروكسل 23-02-1968.

ثانيا : المعاهدات التي لم تصادق عليها الجزائر

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978،الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 التي يطلق عليها بقواعد هامبورغ.
- 2- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طرق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 المسماة روتردام.

2. النصوص التشريعية

- 1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم بموجب القانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية عدد 31 الصادر في 13 ماي 2007.
- 2- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975،يتضمن القانون التجاري،الجريدة الرسمية عدد 101 الصادر في 19 ديسمبر 1975 معدل و المتمم.
- 3- أمر رقم 67-86 المؤرخ في شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-25 المؤرخ في أول ربيع الموافق لـ 25/1998 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية رقم 29/1977 رقم 47/1998،القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 أوت المعدل والمتمم للأمر 76-80 الجريدة الرسمية عدد 46،18 أوت 2010.
- 4- قانون التأمينات رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1955 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 فبراير 2006.
- 5- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير 2008 و المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

3. القرارات القضائية

1- قرار المحكمة العليا بتاريخ 22-10-1996 الملف رقم 1420584 مشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية عدد خاص القانون البحري.

ثانيا : المراجع

1. الكتب:

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998.
- 2- أحمد محمود حسني، قضاء النقص المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997.
- 3- أحمد محمود حسني، التعليق علي نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية
- 4- أحمد غائم، سند الشحن في إطار الاعتماد المستندي، ط م، 2000.
- 5- أحمد سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية 1992.
- 6- إبراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج 1، ج 2، مطابع دار القيس، الكويت 1978.
- 7- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 8- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، ط 1، منشورات الحلبي 2006.
- 9- جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 1992.
- 10- سميحة القيلولي، موجز القانون البحري، ط 01، مكتب القاهرة الحديثة، القاهرة، 1996.
- 11- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة للبضائع لعام 1978 قواعد هامبورغ، مكتب الحديث، الإسكندرية، 1996.
- 12- سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط 6، دار المنشورات الحقوقية، لبنان 1998.
- 13- سوزان علي حسن، عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 14- طالب موسي، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق 1986.
- 15- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة لنشر وتوزيع، ط 01، الإصدار الأول 2009.
- 16- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح قانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964.
- 17- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 18- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 19- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة لنشر و التوزيع، عمان 2011.

- 20- علي علي سليمان ،النظرية العامة للالتزام،ط5،ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر 2003.
- 21- علي البارودي،هائي دويدار،مبادئ القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية،2003
- 22- علي يونس حسن،العقود التجارية،دار الفكر العربي،القاهرة،1978
- 23- فايز نعيم رضوان،القانون البحري،دار الفكر العربي،القاهرة،1986.
- 24- كمال حمدي،القانون البحري، ط3، منشأة المعارف ، الإسكندرية،2008.
- 25- كمال حمدي،مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط2،منشأة المعارف، الإسكندرية،2003.
- 26- محمد عبد الفتاح ترك،عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية، 2005.
- 27- محمد عبد الفتاح ترك،التحكيم البحري،النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري،دار النشر الجامعة الجديدة،الإسكندرية ،2005.
- 28- محمد فريد العريني، هاني دويدار،مبادئ القانون التجاري والبحري دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية، 2000.
- 29- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي،القانون البحري و الجوي،منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت لبنان،2010.
- 30- محمد السيد الفقي،القانون البحري،دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية، 2007.
- 31- محمود سمير الشرقاوي،القانون البحري،دار النهضة العربية،القاهرة ،1993.
- 32- محمود عباينة، أحكام عقد النقل البحري والجوي،ط1 ،دار الثقافة لنشر وتوزيع ،عمان،2015
- 33- مصطفى جمال ،القانون البحري ،دار النهضة العربية، 1987
- 34- مصطفى كمال طه، توحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي ،2007.
- 35- نبيل صقر ،القانون البحري نضا وتطبيقا ،دار الهدي للطباعة و النشر، عين مليلة الجزائر.
- 36- هاني دويدار ،النقل البحري والجوي، ط 1،منشورات الحلبي ،بيروت 2006.
- 37- هاني دويدار ،النقل البحري والجوي ،الطبعة 1 ، منشورات الحلبي بيروت 2008.
- 38- هاني دويدار، موجز القانون البحري، د ط ،دار الجامعة الجديدة لنشر،الإسكندرية،1999.
- 39- هائي دويدار، النقل البحري ،دار الجامعة الجديد،الإسكندرية2014.
- 40- وهيب الأسير ،القانون البحري، د ط،المؤسسة الحديثة ،طرابلس لبنان 2001.
- 41- يوسف حسن يوسف ،تنازع القوانين، ط1، مكتبة الأهرام ،القاهرة 2015.

2. الكتب باللغة الأجنبية:

- Traité de Droit Maritimes librerie,Pierre Bonassies et Christian Scapel générale de Droit et Dr jurisprudence Paris Cedex 2006 p 598.

3. المقالات

- 1- سليم بدليو ،نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية ،المجلد ب،العدد46، ديسمبر 2016،كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة.

4. الرسائل والمذكرات الجامعية

- 1- يسعد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ،رسالة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2011-2012
- 2- رشيد الواحد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2013
- 3- كميلة اعراب ،تنفيذ النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، معمري مولود تيزي زوز، 2016.
- 4- أيمن خلفي ،المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامورغ1978 مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة معمري مولود تيزي وزو 2009.
- 5- سليم بودليو ،عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ،شهادة لنيل الماجستير ،جامعة باجي مختار ، عنابة 1999-2000.
- 6- عبد الغاني عقون ،التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة "مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،جامعة الجزائر يوسف بن خدة بن عكنون،2008-2009
- 7- خديجة نبات ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام ،"دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة أحمد بوقرة ،بومرداس 2013.
- 8- عينونة شيهاب ،التزامات الشاحن علي ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،في القانون الخاص ،جامعة وهران، 2012-2013.
- 9- عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن 2017.

الفهرس

فهرس المحتويات

الإهداء

شكر وعران

قائمة المختصرات

مقدمة

أ-ج

الفصل الأول: الاطار القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

2

تمهيد

2

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع و إثباته

2

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

3

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه

8

الفرع الثاني: تمييز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له

10

الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

15

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع

16

الفرع الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن

25

الفرع الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوسائل مختلفة

26

الفرع الثالث: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق النقل

27

المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

28

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

28

الفرع الأول: التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن

32

الفرع الثاني: التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية

34

الفرع الثالث: التزامات الناقل للبضائع في ميناء الوصول

36

المطلب الثاني: التزامات أصحاب حق البضاعة " الشاحن و المرسل اليه"

36

الفرع الأول: التزامات الشاحن و حقوقه

40

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة الى المرسل اليه و حقوقه

41

خلاصة الفصل

الفصل الثاني: وسائل فض المنازعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري

43

تمهيد

43

المبحث الأول: الدعوى القضائية

43

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع و الجهة القضائية المختصة

44

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

47

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي

48

المطلب الثاني: إجراءات و آجال رفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع

48

الفرع الأول: الإخطار

50

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل

52

المبحث الثاني: محكمة التحكيم

52

المطلب الأول: محكمة التحكيم

52

الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

54

الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم

55

المطلب الثاني: مكان التحكيم

57

المطلب الثالث: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

58

الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم

58

الفرع الثاني: اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

60

خلاصة الفصل

62

خاتمة

19

المراجع