جامعة مولود معمري تيزى وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الخاص

من إعداد الطالبتين :

- مختوب نوال
- لوني سيلية

تحت إشراف الأستاذة:

د/ أعراب كميلة

لجنة المناقشة

- د/سليماني حميدة، أستاذة محاضرة "أ".....رئيسا
- د/أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "ب".....مشرفا ومقررا
- د/ حدوش وردية، أستاذة محاضرة "أ".....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2023/07/04

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

" اللهم لك الحمد والشكر على ما قدرته بنعمك علينا، إننا نسألك خير الدعاء وخير النجاح وخير تواب"

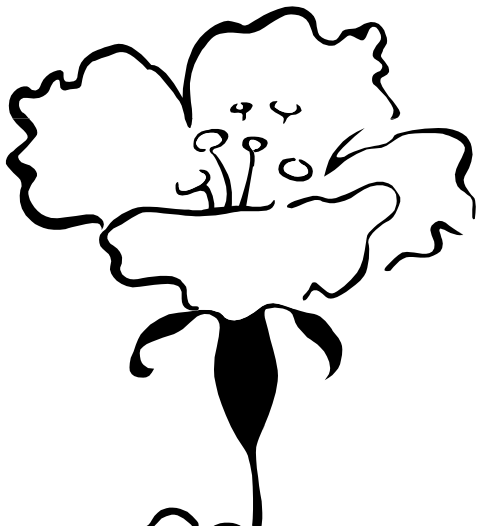
نتقدم بالشكر الجزيل وعظيم الإمتنان للأستاذتنا الفاضلة المشرفة على هذه المذكرة الأستاذة "أعراب كميلة" نشكرها على ما قدمته لنا من عون ونصح وإرشاد وتوجيه وعلى صبرها علينا لحين إتمام هذا العمل، بالرغم من الإمتنان الكبير فلا يمكننا الوفاء بحقك.

كما نشكر أساتذة لجنة أعضاء اللجنة قبولهم لمناقشة مذكرتنا.

ولا يفوتنا أن نوجه تحية شكر وعرفان لكل من مد لنا يد العون والمساعدة وساهم ولو معنويا في إخراج هذا البحث إلى النور.

لكم جميعا نقدم شكرنا وتقديرنا واحترامنا

* سيلية ونوال *



إهداء

إلى التي منحتني الحياة وربتني نعم التربية وسهرت معي أمي الغالية الله وأطال عمرها.

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار وعلمني العطاء بدون إنتظار أبي العزيز حفظه الله.

إلى أعمدة البيت آخواتي حفظهم الله لنا خاصة أخي سعيد الذي كان سند لي في مشواري دراسي وحياتي أطلب الله أن يحفظه لي.

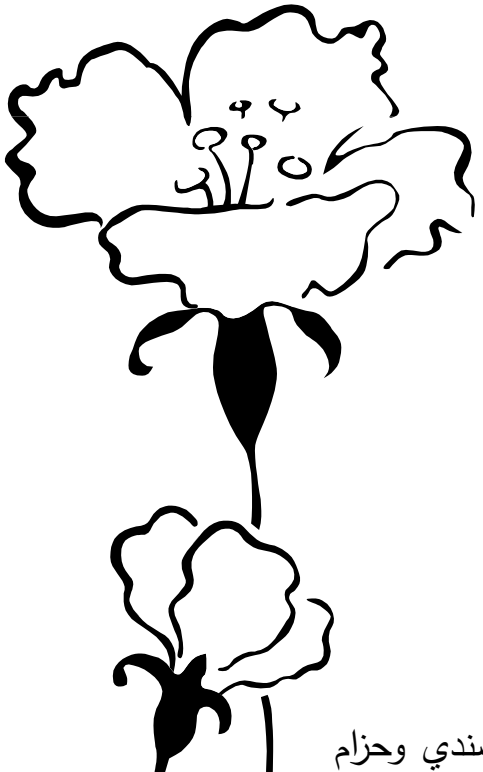
إلى أختي الغالية حفظها الله صبرينة إن شاء الله يشفيها.

إلى أختي وزوجها وملائكة بناتها الثلاثة

إلى صديقاتي وأخوات في الله كريمة وأسماء التي كانوا في السنوات العجاف سحبا محضرة إلى أصدقاء المقربين حفظهم الله

إلى كل من تسعهم ذاكرتي لم تسعهم مذكرتي.

*** سيلية ***



إهداء

إلى أغلى ما عندي في الوجود أمي وأبي انتم سندي وحزام ظهري وكياني وفلذات كبدي، حفظهم الله وأطل في عمرهم.

إلى أخوات من القلب والداعمين والمساندين في السراء والضراء.

إلى أخي مقران حفظه الله لنا كان في مثابة الغضد والسند وإلى أصدقائي الذين أجلهم وأحترمهم.

إلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلمي.

نوال

قائمة المختصرات

- **ج.ر.ج.ج:** جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
- **ص:** صفحة.
- **ص ص:** من صفحة إلى صفحة
- **ق.م:** القانون المدني
- **ق.ب.ج:** القانون البحري الجزائري
- **ق.إ.م.إ.ج:** قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائرية
- **ط:** طبعة
- **CCI : CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONAL**
- **CMI : comité maritime international**
- **CAMP : chambre arbitral maritime de paris.**

مقدمة

للبحر دور وأهمية كبيرة في حياة الإنسان اليومية في جميع أنحاء العالم لأنه يعتبر طريق للتجارة ومخزنا للثروات والمواد الطبيعية التي تتمتع بها تلك الدولة ويعتبر من أهم الأنشطة البحرية إنتشارا في مجال التجارة أي أن سريان الإقتصاد العالمي يتم عن طريق النقل البحري فيه تحدث عملية التبادل التجاري الدولي لأنه الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وكانت مهنة الناقلين منذ القدم، وتطورت مع تطور المؤسسات التجارية التي تملك فروع في مختلف الدول، وهو الشيء الذي أدى إلى إختراع تيار منتظم لنقل البضائع عبر البحر بواسطة أشخاص محترفين في هذا التخصص.

وقد أدى تقدم هذا الأخير إلى بروز خدمات فرعية لنقل مثل الشحن والتفريغ والتي يجب على الناقل أن يقوم بأدائها وذلك بإحترام القواعد المعينة المنصوص عليها في القانون، ولقد إزدادت أهمية النقل البحري مع إزدهار وتقدم حركة الملاحة البحرية التي تعتبر من أهم النشاطات البشرية، فمن خلالها يتم إنتقال البضائع والأشخاص على إختلاف أنواعها من مكان لآخر، فهي من أساس الدواعي لتقدم التجارة الخارجية. وكذلك مع التقدم الكبير للسفن التي إزداد حجمها وإستبعادها للبضائع وأيضا تمتعها بأحدث وأرقى الأجهزة وهذا ما أدى إلى انعدام كثرة المخاطر البحرية، ولكن مع كل هذا التطور والتقدم الحاصل سواء على مستوى السفن التي تنتقل الأشخاص والبضائع أو وسائل الشحن والتفريغ، يجد هذا التطور في مجال النقل البحري صاحبه إهتمام تشريعي وطني ودولي لتنظيم وتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالنقل البحري عموما، فمثلا نجد معاهدة بروكسيل لـ 25 أوت 1924 المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن[1]، وذلك على أساس أن هذه المعاهدة هو قواعد "**لاهاي**"

1- معاهدة بروكسيل هو الوثيقة القانونية المهمة في هذا الموضوع بإعتبارها الجزائر إنضمت إليها بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج، عدد 28 الصادر بتاريخ 03 أفريل 1964.

التي أقرها المؤتمر الدولي الذي عقد في لاهاي في الفترة بين 13 أوت و03 سبتمبر 1921 وصادقت الجزائر عليها في سنة 1964.

كما أن هذه المعاهدة تم تعديلها مرتين، بروتوكول 1968 وثاني بروتوكول 1979 وأنه لا يرتبط بالبروتوكول سوى الدول التي صادقت وإنضمت إليها، ورغم التعديلات التي أتى بها هاذين البروتوكلان، إلا أن الجزائر لم تصادق على أي منهم، كما نجد في هذا الصدد لجنة الأمم المتحدة التي إهتمت في هذا الإختصاص أو المجال المتعلقة بقانون التجارة الدولية التي قررت دراسة القواعد التي تحكم مسؤولية الناقلين وقد توج هذا المجهود بإنجاز معاهدة بتاريخ 31 مارس 1978 أطلق عليها إسم " **معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر**" والتي توجت بإسم آخر المتمثل في معاهدة هامبروغ والتي دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992[1] ومع تطور الإتفاقيات ظهرت إتفاقية جديدة المتمثلة بقواعد روتردام لسنة 2009[2] التي إهتمت في خلق التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين البحريين. والتي تعتبر من الإتفاقيات الدولية التي تنضم أحكام عقد نقل البضائع بحرا إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ لسبب عدم دخولها في مصادقة 20 دولة لها حسب نص المادة 94 منها، ولأنه من ذكر كذلك القانون البحري الجزائري الذي صدر سنة 1976 بموجب

1- وقد صادقت زمنيا وهي الدولة العشرين على قواعد هامبورغ في 1991/10/08، ومن ثم تكون الإتفاقية قد دخلت حيز النفاذ الدولي في 1992/11/01، إذن وفقا للمادة 30 الفقرة الأوّلى من الإتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم الأوّل من الشهر الثاني لانقضاء سنة واحدة على تاريخ الإيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبروغ 1978، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 07.

2- يجب التنبيه إلى أن هناك من الكتاب، من يرجع تاريخ قواعد روتردام إلى سنة 2008 وهناك كتاب أخرين يرجعون تاريخ قواعد روتردام، إلا أن في دراستنا أيدنا الكتاب الذين يرجعون تاريخ قواعد روتردام بهولندا إبتداءا من 23 سبتمبر 2009.

الأمر رقم 76-08 المعدل والمتمم[1]، كما أن هناك الكثير من المراسيم والقوانين التي قامت بتنظيم مختلف الأنشطة التجارية البحرية.

يتم في عمليات النقل البحري للبضائع تنظيمها عن طريق عقد النقل البحري للبضائع الذي يعد من العقود ذات الطابع الدولي، التي تنحصر أطرافه في كلا من الشاحن والناقل والذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل البضاعة عن طريق البحر، لشاحن لقاء آخر معلوم، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة بحرا وفي أغلب الأحيان يكون مجهزا للسفينة التي تنقل البضاعة، أما الشاحن يقدم البضاعة للناقل وقد يرسلها لنفسه أو إلى المرسل إليه، ولأن هذا العقد يحتوي على إلتزامات تقع على أطرافها، فلابد من إحترامها وإذا أخل أحدهما بهذه الإلتزامات، قامت مسؤوليته خصوصا مسؤولية الناقل البحري، لأنه يعتبر طرفا رئيسيا في هذا العقد ولكن رغم كل هذا التطور والتقدم الحاصل سواء على مستوى السفن التي تنقل الأشخاص أو البضائع أو وسائل الشحن والتفريغ، إلا أن المنازعات الناتجة عن عقد النقل البحري لا زال يشكل الحيز الأكبر للمنازعات البحرية، وهو الشيء الطبيعي بالنظر إلى حجم الكثير للمبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، فالمنازعات البحرية عبارة عن النزاعات الناشئة بين العقود البحرية، ونجد الإهتمام بعقد النقل البحري وتنظيمه للقواعد الخاصة به، مما جعل تلك المنازعات الناشئة عنه خاضعة للأحكام خاصة بها والتي تجعلها مميزة عن غيرها من المنازعات، إضافة إلى ذلك نجد أن موضوع التحكيم قد شغل حيزا كبيرا من إهتمامات الباحثين، لكونه يلعب دورا هاما وأساسيا بإعتباره أقدم وسيلة من وسائل فض المنازعات بجانب القضاء، التي عرفها الإنسان منذ القدم وتطور مع مرور الزمن وحضي بإزدهار لا مثيل له في عصرنا الحاضر وفي ضوء هذه المعطيات نطرح الإشكالية التالية:

1- أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، عدد 29، صادرة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادرة في 18 أوت 2010.

إلى أي مدى نظم المشرع الجزائري تسوية منازعات عقد النقل البحري للبضائع؟

للإجابة على الإشكالية إعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي وقسمنا موضوعنا إلى قسمين أساسين المتمثلة في القضاء كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع(**الفصل الأوّل**)، التحكيم كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع (**الفصل الثاني**).

الفصل الأول

القضاء كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يبرم عقد النقل البحري للبضائع مثل العقد بين الناقل البحري والشاحن، إذ يلتزم فيه الناقل البحري بإيصال بضاعة من ميناء القيام إلى ميناء التفريغ لصالح الشاحن لقاء دفع هذا الأخير أجرة الحمولة.

قد لا يتمكن الناقل البحري من تنفيذ التزاماته التي يضمنها عقد الناقل البحري على عاتقه وذلك إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ هذا ما يؤدي إلى قيام مسؤوليته، وكذا ما يؤدي إلى نشوء نزاع بينه وبين الشاحن.

من أجل حل هذا النزاع تم إيجاد وسيلة تتمثل في اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتسوية هذا النزاع، ومن أجل ذلك يجب معرفة أطراف الدعوى القضائية(**المبحث الأول**)، والإجراءات الواجب احترامها في هذه الدعوى(**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

أطراف الدعوى القضائية الخاصة

بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع

تعد الدعوى القضائية الوسيلة القانونية التي تضمن حماية حقوق ومصالح الأطراف عند إخلال أحدهم بالإلتزام المتفق عليه، وتنحصر أطراف الدعوى الخاصة بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع في شخصين أساسيين: المتمثلين في كل من المدعي الذي يرفع الدعوى **(المطلب الأول)**، ضد المدعي عليه وهذا الخير هو الذي يتحمل مسؤولية عن ما أصاب من أضرار كل من الشاحن والمرسل إليه اللذان تتوفر فيهم كل الشروط التي فرضها المشرع الجزائري اللازمة لكي تقبل الدعوى أمام القضاء **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

المدعي في الدعوى القضائية

الخاصة بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع

يكون المدعي في منازعات النقل البحري صاحب الحق في البضاعة، ويكون هو المالك الشرعي لها وصاحب الحق في الدعوى هو الذي يحصل على الحماية القضائية إما شخصيا أو قانونيا وذلك لحماية نفسه ومواجهة الذي إعتدى على حقه ويكون هو الطرف الذي قد أصابه الضرر بسبب تلف البضاعة وهلاكها، وقد يكون أيضا التأخير في التسليم تلك البضاعة، لم يرد تعريفا للمدعي في القانون البحري ولكن يمكن تعريفه لأنه ذلك الشخص الاعتباري أو الطبيعي الذي يتقدم إلى القضاء لكي يطلب الحكم له فيما يدعيه في مواجهة شخص آخر الذي يسمى بالمدعي عليه.

فتتمثل أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري في كل من الشاحن الذي يعتبر أهم أطراف عقد النقل البحري **(الفرع الأول)**، والمرسل إليه الذي يكون الطرف الأجنبي عن العقد الذي ابرم لمصلحته **(الفرع الثاني)**، وأخيرا المؤمن**(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

الشاحن

يلعب الشاحن دور هاما في عقد النقل البحري والذي يعتبر الطرف الرئيسي المتعاقد إلا فهناك عدة تعريفات قدمت له، منها التعريفات الفقهية(**أولا**)، وتعريف المشرع الجزائري (**ثانيا**)، وأخيرا تعريف الإتفاقيات الدولية (**ثالثا**).

أولا: التعريف الفقهي للشاحن

إن دعوى الشاحن ضد الناقل لا تكون مقبولة إلا إذا كان ما زال حائزا لسند الشحن أو في حالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية، يعرف الشاحن بأنه الشخص الذي يتعهد بتقديم البضاعة للنقل، ويمكن أن يرسل هذا الشاحن البضاعة إلى نفسه كما في حالة إرسال محل تجاري بمنتجاته إلى فروعه في الخارج إلا أنه وبالرجوع إلى الواقع العملي نجد بأن الغالب هو أن يتم النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن[1].

ثانيا: تعريف الشاحن في التشريع الجزائري

إن المشرع الجزائري لم يقم بتعريف الشاحن لكن بالعودة إلى المادة 748 من ق.ب.ج: نجدها تنص على ما يلي:" **بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيود بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب دفعها**".

كما يعتبر الشاحن الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن.

1- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 26.

إستعمال مصطلح الشاحن قد يخلق بعض المشاكل فهو يفرض أنه قام بشحن البضاعة لكن عمليا لا يقوم بذلك في الغالب وإنما يعفى الأمر بالشحن، بالإضافة إلى أنه قد يجعلنا نعتقد أن الشحن قد تم قبل إبرام عقد النقل وهدا غير صحيح[1].

كما يعتبر الشاحن في تعاقده مع الناقل نائبا عن المرسل إليه، إذ يظل الشاحن طرف في عقد النقل وفي نفس الوقت يكون المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقتضي بإنصراف أثار العقد إلى الأصل[2].

ثالثا: تعريف الشاحن وفقا للإتفاقيات الدولية

عرفت إتفاقية هامبورغ سنة 1978 بالعكس قامت بإعطاء تعريف للشاحن في فقرتها الثالثة من المادة الأولى التي تنص على مايلي: " **كل شخص أبرم مع الناقل عقد أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع بإسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري**"[3].

فالشاحن عبارة عن طرف في عقد النقل البحري يستوي في ذلك أن يتم النقل بموجب سند شحن أو بدونه.

كما يعتبر صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية العقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء، إخلال الناقل بإلتزامه التعاقدي بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

1- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 26.

2- أكلي ليندة، "المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، سنة 2017، ص 242.

3- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وبإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 25.

وقد يكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال[1]، أي سواء كان من المقرر أن يتسلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول أو كان من المقرر أن يتسلمها شخص آخر.

كما قامت قواعد روتردام بتقديم تعريف الشاحن في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها، بحيث يقصد به الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، كما تم توسيع مفهوم هذا الأخير وهذا ما يتضح من خلال الفقرات 9، 10، 13 من المادة الأولى من قواعد روتردام بحيث جاءت بمصطلحات جديدة تتمثل في كل من الشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر[2].

الفرع الثاني

المرسل إليه

يعتبر الشاحن الطرف الأصيل في عقد نقل البضائع بحرا، إلا أنه قد يشحن البضاعة لتسلم في ميناء الوصول إليه أو إلى وكيل له، وقد يكون تعاقده مع الناقل على أساس تسليمها في ميناء الوصول إلى شخص آخر يتمثل في المرسل إليه، ويتحدد هذا الأخير بموجب بيانات سند الشحن ذاته فهو الذي يرد إسمه صريحا في سند الشحن الإسمي، وهو المظهر إليه الأخير في سند الشحن لأمر وهو الحامل الأخير لسند الشحن للحامل[3].

ويعتبر المرسل إليه ذلك الشخص الذي تعهد الناقل البحري في إتفاقه مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه وبالتالي يخول له حق شخصي ومباشرة إتجاه الناقل البحري

1- أكلي ليندة، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 251.

2- بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، فرع قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 49.

3- أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2020، ص 461.

ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير[1].

فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري إلا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن، يعني هذا بأن طرفا عقد النقل البحري هما الشاحن والناقل لكن الواقع العملي لهذا العقد يفرض تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو المرسل إليه، فالمرسل إليه بالرغم من أنه يعتبر من طائفة الغير إلا أنه يساهم في عقد النقل البحري، وتنشأ بينه وبين أطراف عقد النقل البحري علاقات وهو ما يعبر عنه بالعلاقات الثلاثية[2].

والمرسل إليه يتم تعيينه في وثيقة الشحن إذا كانت إسمية وإن كانت لأمر يذكر إسم الشخص الذي تكون لأمره وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عن وصول البضاعة ومن أجل التأكد من صفة المرسل إليه، إشترط القانون صدور وثيقة أخرى غير سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 787 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: " **يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في إتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن**"، فالمرسل إليه غالبا ما يكتب عقد تأمين ينشأ الأضرار التي قد تصيب بضاعته وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه، ودائما ما تكون أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه[3].

1- بن صغير شهرزاد، " منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجماعات المقتضيات"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017، ص 252.

2- مدني أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2015، ص ص 217-218.

3- بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجماعات المقتضيات، مرجع سابق، ص ص 252-253.

الفرع الثالث

المؤمن

يعتبر المؤمن الشخص المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه ، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعفن النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي مكان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، وذلك بناءا على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضائع تعرض دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه)، فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل، يجب لتمكين المؤمن من إقامة الدعوى بمواجهة الناقل القيام بإجراء الحلو القانوني محل المرسل إليه الذي يملك الحق بتحويل الحقوق التي يملكها في العبء المؤمن عليه إلى شركة التأمين، ولا يتم الحلول إلا بعد إجراء التسوية ودفع مبلغ التعويض للمرسل إليه(المؤمن له)، حيث يتحمل المؤمن على إقرار تنازل وإبرام ذمة وعقد إنابة موقع من المؤمن له، يقوم المؤمن بعد ذلك وبناء على إتفاق الحلول مع المرسل إليه (المؤمن له)، بإقامة الدعوى على الناقل لإسترداد ما دفعه للمرسل إليه[1].

المطلب الثاني

المدعي عليه في الدعوى القضائية الخاصة

بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع

إن تحديد الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم في عقد النقل البحري للبضائع يكتسي أهمية بالغة وذلك عملا بالقاعدة التي تقر بأن الدعوى التي ترفع من ذي صفة على

1- أعراب كميلية، مرجع سابق، ص 461.

ذي صفة، فالإخلال بإلتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر هو إخلال الإلتزامات المترتبة عن عقد النقل ويشكل موضوع أكثر طرحا على القضاء[1].

يعتبر الناقل البحري أول من ترفع ضده الدعوى بإعتباره مسؤول **(الفرع الأول)**، ووكيل السفينة**(الفرع الثاني)**، والطرف المنفذ البحري منصوص عليها في إتفاقية روتردام **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

الناقل البحري

يعتبر الناقل البحري للبضائع أحد أطراف عقد النقل البحري للبضائع الذي يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر عبر البحر.

فيمكن للناقل البحري المتعاقد أن ينقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ **(أولا)**، كما يمكن أن يعهد به إلى ناقل آخر في النقل المتتابع **(ثانيا)** كما يمكن له أن يتفق مع ناقل آخر من أجل نقل البضاعة ويسمى الناقل الفعلي**(ثالثا)**.

أولا: الناقل البحري المتعاقد

يعتبر الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه ويكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أو التأخير في تسليمها وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه، وهو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية[2].

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا ما تعلق بالتوفيق الإضطراري فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض إتخاد ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر حسب المادة 777 من ق.ب.ج:" **في حالة مسافنة البضائع في سفينة إلى**

1- بن صغير شهرزاد، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجماعات المقتضيات"، مرجع سابق، ص 254

2- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وبإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 33.

أخرى من خلال توقف السفر تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا أن أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف.

وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة"[1].

ثانيا: الناقل البحري في النقل المتتابع

يقصد بالنقل المتتابع ذلك النقل الذي يتم وفق عدة مراحل متتالية فالنقل المتتابع صنفان النقل المتتابع بواسطة واحدة والنقل المتتابع المختلط أما النقل المتتابع البحري فيندرج ضمن النقل المتتابع بواسطة واحدة.

لقد نظمت قواعد هامبروغ أحكام النقل المتتابع وإعتبرته كنقل يتم بموجب واسطة واحدة ذات طبيعة بحرية في جميع مراحله ولابد من التمييز بين واسطة النقل ووسيلة النقل، فواسطة النقل يمكن أن تكون بحرية أو جوية أو برية، أما وسيلة النقل فقد تكون عبارة عن سفينة أو طائرة أو سيارة أو قطار إلى غير ذلك من وسائل النقل، فالنقل المتتابع البحري إما أن يكون على صورة عقود متعددة مع تعدد الناقلين أو على شكل عقد واحد مع تعدد الناقلين بحيث يجوز للناقل الأوّل أن يتعهد بتنفيذ عملية النقل أو تنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر وهو الناقل الفعلي ما لم يتفق على غير ذلك[2].

لقد أسس المشرع الجزائري النقل المتتابع وخصه بأحكام خاصة من أجل التوفيق بين مصلحة صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأوّل والمتتابعين من جهة أخرى فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت البضاعة وذلك نيابة عن باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب

1- المادة 777 من ق.ب.ج

2- بن صغير شهرزاد، المركز القانوني للأطراف عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ص 31-32.

وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق البضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل.

يصعب من الناحية العلمية أن يثبت الجزء من النقل الذي حدث فيه أو أصابه الضرر وبالرّجوع إلى المادة 767 من ق.ب.ج تنص على أنه:" **إذا لم يمكنه أن يثبت في أي جزء من النقل المتتابع لوثيقة الشحن المباشرة، حصلت الخسائر والأضرار للبضائع، عد كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها**"، كل ناقل للبضاعة يصبح مسؤولا عليها بحسب أجرة التي قبضها.

وبالرّجوع إلى نص المادة 765 من ق.ب.ج تنص على ما يلي:"**إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ المهام المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة**"

في حالة تعدد الناقلين نجد أنه مسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن وهو الناقل المتعاقد عن تنفيذ عقد النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة أي من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على أساس أن سند الشحن المباشر يضم عمليات النقل المختلفة في عقد واحدة في المسافة التي تكفلوا فيها بالبضائع وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن[1].

يتولى تابعوا الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية لأنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن والناقل البحري وكثيرا ما يرجع الضرر

1- بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، مرجع سابق، ص ص 256-257.

الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد اتباع الناقل، وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرّجوع عليه بالمسؤولية ويسند هذا الرّجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية[1].

ثالثا: الناقل البحري الفعلي

الناقل الفعلي هو الناقل الذي إتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل بصفة كلية فإنه يتحمل المسؤولية أما إذا قام بتنفيذ جزء منها فهو مسؤول فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط أما الأضرار التي حدثت خلال مراحل أخرى سابقة أو لاحقة فلا يمكن مساءلته عنها، كما وهذا ما أكدت عليه المادة 765 من ق.ب.ج التي تنص على ما يلي:" **إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بتنفيذ المهام المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الإلتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشّحن المباشرة**".

ويجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض بحكمهما متضامنين فيها بينهم وبين الناقلين الآخرين في نفس العملية فبالرّجوع إلى نص المادة 765 سالفة الذكر من القانون البحري الجزائري والمحددة للمسؤولية في حالة تعدد الناقلين نجد أنه يقر مسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن وهو الناقل المتعاقد عن تنفيذ عقد النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة أي من ميناء التفريغ على أساس أن سند الشحن المباشر يضم عمليات النقل المختلفة في عقد

1- مدني أحمد، مرجع سابق، ص 09.

واحد، وبالنسبة إلى الناقلين الآخرين فإنهم مسؤولون عن تنفيذ عقد النقل في المسافة التي تكفلوا فيها بالبضائع وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن[1].

الفرع الثاني

وكيل السفينة

يقصد بوكيل السفينة كل شخص يلتزم مقابل أجر بوكالة من المجهز أو من الرّبان القيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرّحلة البحرية وتتعلق أنشطته بإستيلام وتسليم البضائع بإسم الرّبان، ويتولى العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الرّبان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء ويجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو الرّبان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة ولوكيل السفينة أن يدافع عن المصالح مجهز السفينة أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق ويسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز مسؤولية الوكيل قبل موكله إذا لم يبذل العناية اللازمة.

ويجب عدم الخلط بين مسؤولية الناقل ومسؤولية وكيل السفينة فلا يسال هذا الأخير عما لحق البضاعة من أضرار أثناء نقلها وعلى المضرور الرّجوع على الناقل مباشرة ذلك أن وكيل السفينة يتصرف بصفته وكيلا عن الناقل(المجهز) لا بصفته الشخصية[2].

1- بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، مرجع سابق، ص ص 256-257.

2- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة السانيا، وهران، 2007، ص 40.

الفرع الثالث

الطرف المنفذ

عرفت قواعد روتردام الطرف المنفذ في الفقرة السادسة "أ" مع المادة الأولى والتي تنص على أنه "الطرف المنفذ يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

فالطرف المنفذ هو الطرف الذي يعمل لفائدة الناقل ويشبه الناقل الفعلي في إتفاقية هامبورغ والذي عمد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو تنفيذ جزء من النقل، ولا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به صورة مباشر الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه لا الناقل[1].

أما بالنسبة للطرف المنفذ البحري قدمت قواعد روتردام تعريفا له في الفقرة 97 م1 والتي تنص على أنه: " الطرف المنفذ البحري يعني أي طرف منفذ ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة، ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذ بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء فهو الذي يعهد إليه بتنفيذ النقل أثناء ما بين وصول البضائع إلى ميناء الشحن ميناء التفريغ.

يعتبر الناقل البحري للبضائع مسؤولا عن أعوان المذكورين في مادة 18 من قواعد روتردام المتمثلة في : " يكون الناقل مسؤولا عن الإخلال بالواجبات المكترتبة عليه بمقتضى هذه الإتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يفعلها :

1- بن صغير شهرزاد، مرجع سابق، ص ص 48-49.

أ. طرف منفذ

ب. ربان السفينة أو طاقمها.

ج. موظفون الناقل او الطرف المنفذ

د. أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، حتى كلن ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته "، ماعدا الطرف المنفذ البحري والذي يتحمل الواجبات الملقاة على عاتق الناقل خلال الفقرة المذكورة وذلك طبقا لنص مادة 19 من قواعد روتردام[1].

1- بن صغير شهرزاد، مرجع سابق، ص ص 48-49.

المبحث الثاني

الإجراءات الواجب احترامها في الدعوى القضائية الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع

لا شك أن عند قيام بعمل بحري يرد عليه منازعات خاصة في مجال عقد النقل البحري للبضائع ومن أجل حل ذلك النزاع لابد من توجه أطرافه إلى القضاء باعتباره وسيلة لحل النزاع ويكون ذلك برفع الدعوى القضائية الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع فيعد الإخطار هو تعبير عن عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق، لذلك يجب على المرسل إليه أو الشاحن في إطار الإخطار بهلاك البضاعة أو تلعبها قبل رفع الدعوى القضائية(**المطلب الأول**)، كما يجب على الطرفين احترام إجراءات التقاضي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع(**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

الإخطار بهلاك البضاعة أو تلفها قبل رفع الدعوى القضائية

عندما لا يقوم أحد من أطراف عقد النقل البحري للبضاعة بتنفيذ التزاماته أو الإخلال به لابد من إخطار الطرف الآخر. لذا يجب تحديد المقصود بالإخطار(**الفرع الأول**)، والآثار الناتجة عن الإخطار بهلاك البضاعة(**الفرع الثاني**) وميعاد الإخطار(**الفرع الثالث**).

الفرع الأوّل

المقصود بالإخطار عن هلاك البضاعة أو تلفها

إن الإخطار بصفة عامة هو تعبير عن عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق ونجد أن القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية لم يقدموا تعريفا للإخطار بل أشاروا إليه، لذا نتطرق إلى تعويض الإخطار(**أولا**) الأطراف المعنية بالإخطار (**ثانيا**) وشروطه (**ثالثا**).

أوّلا: تعريف الإخطار

لم يعرف المشرع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية الإخطار، ولكن قد أشاروا إليه فمثلا في التشريع الجزائري[1]، يكون الإخطار بإثبات وجود خسائر أو أضرار في البضاعة أثناء تسليمها وبالرّجوع إلى أحكام المادة 790 من ق.ب.ج فتنص على أنه:" **إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.**

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من إستلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند إستلامها.

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

كما تعرضت المادة 19 من معاهدة هامبروغ لعام 1978 للأخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر فنصت على أنه: " إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 01 من هذه المادة منها إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه[2].

ثانيا: الأطراف المعنية بالإخطار

حددت المادة 790 فقرة أولى من ق.ب.ج المادة 03 الفقرة السادسة من معاهدة بروكسيل الأطراف المعنية بالإخطار(والأطراف الموجهة لهذا الأخير)

1- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 50-51.

2- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع نفسه، ص ص 66-67.

1- الأطراف الموجهة للإخطار: يجوز أن يوجه الإخطار من طرف المرسل إليه المذكور في سند الشحن أو مظهره أو حامله، كما يجوز لممثل المرسل إليه توجيه الإخطار كوكيل الشخص أو من له الحق في تمثيله.

أ-المرسل إليه:

يمكن أن نقول أن المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في إستلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ بموجب سند الشحن بإسمه أو لإدانة أو لحامله وطبقا نظرية سند الشحن أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمنة في سند الشحن نفسه ومنقوله معه، وأن الحائز الشرعي لهذه الوثيقة له الحق في إستلام البضاعة وبالتالي فإن صاحب الحق في الدعوى هو صاحب الحق في البضاعة وهو صاحب الحق في توجيه الإخطار للناقل أو ممثله إذا ما ثبتت الخسائر أو الأضرار في البضاعة ويكون كذلك صاحب صفة في التقاضي في نفس الوقت فيجب توافر في رافع الدعوى الشروط المتعلقة بالصفة والمصلحة وأهلية التقاضي، رغم أن عقد النقل البحري يبرم بين الناقل او ممثليه والشاحن او ممثليه فإن المرسل إليه يثبت صفته بتقديمه سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 495 من ق.إ.م.ج التي تنص على ما يلي: " **لا يجوز لأحد أن يرفع دعوى امام القضاء ما لم يكن حائزا لصفة واهلية التقاضي وله مصلحة في ذلك**"[1].

ب-ممثل المرسل إليه: يعتبر ممثل المرسل إليه كل شخص معنوي أو طبيعي وحسب القانون يستطيع أن يحل محل المرسل إليه في استلام البضاعة وما يترتب عن هذا الاستلام، من بينهم نجد كل من:

1- بوعلام خليل،" إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والاتفاقايات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، 2008، ص ص 66-67.

ب1: وكيل الحمولة:

بالرّجوع إلى المادة 621 من ق.ب.ج يتضح أن وكيل الحمولة (وكيل الشحنة) يعمل لذوي الحق في البضاعة وهم المرسل إليه أو ممثله القانوني وكل حامل الشرعي لسند الشحن وقد صدر في هذا الشأن قرار رقم 242808 من المحكمة العليا بتاريخ 13 فيفري 2001 تقضي بأن فاتورة تسديد المصاريف المسندة من طرف المرسل إليه لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، وأن النقص في البضاعة من مسؤوليات الناقل البحري منذ إستلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه بإستلام البضاعة بدلا عنه في هذه القضية، ولوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفة مدعي إذا كان متضرر نتيجة لعدم تنفيذ الناقل لإلتزاماته التعاقدية، أو مدعى عليه إذا كان محل دعوى قضائية وذلك في حدود الوكالة التي تمنح له هذا الحق[1].

ب2- وكيل العبور:

يعرف وكيل في الجزائر بالوكيل المعتمد لدى الجمارك، يكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها كما يقوم بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن، كما يدفع الحقوق والرسوم المستحقة كما يقوم عند تفقده البضاعة بإتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة، كما أن الإخطار لا يستفيد به إلا من أجراه، إن طرحت قضية أمام محكمة إستئناف – روان – وقائعها تتخلص فيما يلي: إستلم شخص بضاعة تالفة نتيجة تشبعها برائحة غريبة من إجراء رصها في عبر السفينة، إلى جانب بضاعة أخرى إلا أن المرسل إليه لم يقدم التحفظ في الوقت المناسب وتصادف أن مرسلا إليه آخر جرى لبضاعته نفس التلف وبادر بإجراء التحفظ في الوقت المحدد، وحاول الأوّل أن يستند إلى تحفظ الثاني، إلا أن المحكمة رفضت

1- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 54-55.

ذلك ما لم يثبت أن البضاعتين كانتا متلامستين ومرصوصتين في عنبر واحد إلى جانب البضاعة المعزو إليها إحداث التلف[1].

ب3- مقاول التشوين:

يمكن لمقاول التشوين أن يمثل المرسل إليه إذا كان يعمل لحسابه وأن يتخذ التحفظات ضد الناقل البحري وهو ما تضمنته المادة 923 فقرة أوّلى من القانون البحري:

" **يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها...**"[2].

2-الأطراف المستقبلة للإخطار:

يوجه الإخطار إما للناقل أو وكيل الناقل أو الربان

أ-الناقل:

القاعدة أن يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة وفي حالة عدم إمكانية ذلك يوجه الإخطار إلى ممثله القانوني، وقد نص ق.ب.ج في المادة 790 سالفة الذكر، على أن يوجه التبليغ إلى الناقل في ميناء تفريغ البضاعة بإعتباره المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة وما يكون قد أصابها من خسائر وأضرار عند إستلامها من قبل صاحب الحق فيها وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله أو المرسل إليه أو ممثله مثلا: إذا كانت السفينة تابعة للشركة الجزائرية للملاحة (S.N.T.M/C.N.AN) وتم تفريغ البضاعة في ميناء الجزائر، فإن الإخطار وجه إلى الناقل نفسه، بينما إذا تم التفريغ في ميناء مرسيليا بفرنسا، يمكن توجيه الإخطار لوكيل الناقل المتواجد هناك.

1- بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 67.

2- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 55-56.

ب-وكيل الناقل:

هو من يتولى شؤون السفينة وطاقمها، منذ وصولها إلى ميناء إلى حين مغادرتها له، فتوجه التحفظات عامة إلى وكيل الناقل بإعتباره ممثلا له، كما أن المحكمة المختصة للفصل في النزاع البحري القائم بين الناقل والمرسل إليه قد تكون محكمة موطن الوكيل طالما كان من الحائز له تمثيل الناقل كمدعى أو مدعي عليه بموجب إتفاق مبرم بين الطرفين.

وهو ما نصت عليه 613 من ق.ب.ج على أنه:"**يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أما القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق**".

ج- الرّبان:

إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي وحدث نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة ولم يكن هناك وكيل يمثلها فإن التبليغ يوجه إلى ربان السفينة بصفته ممثلا للناقل وهو ما نصت عليه المادة 588 من ق.ب.ج تنص: " **أنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فرع فيها.**

يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا عيّن المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه"[1].

ثالثا: شروط الإخطار

فرض المشرع الجزائري على كل من الشاحن أو المرسل إليه شروط يجب احترامها إذا ألحقت خسارة بالبضاعة ينبغي القيام بالإخطار، ولا يتحقق إلا إذا توفرت شروط أساسية وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ-إن يكون الإخطار مكتوبا:

لحماية الناقل رأى المشرع ضرورة توجيه تحفظات خطية إليه أو إلى ممثله ففرضت المادة 790 من ق.ب.ج على المرسل إليه إذا هلكت البضاعة أو تضررت توجّه تحفظات

1- بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 68.

كتابية إلى الناقل أو ممثله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم الإخطار تعتبر البضاعة مستلمة حسبما وصفت في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس[1].

تعتبر الكتابة شرطا لإثبات وجود الضرر عند التسليم، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا بل كل ما يجب أن يتوافر فيه هو أن يكون مكتوبا في شكل واضح سواء في وصل إستلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار، ويمكن أن يتم بخطاب بريدي في موصى عليه، كما يمكن أن يتم بموجب برقية[2].

ب-أن يكون الإخطار واضحا ومحددا:

إن الوضوح والتحديد شرطان ضروريان في كتابة الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل، ولكي يكون الإخطار مقبولا من قبل المحكمة التي تنظر النزاع يجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر وأضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة وأن يكون محددا وبعيدا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها، كما يشترط في كتابة التحفظات أن تتعلق بما حدث فعلا من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية الاستلام وليس ما قد يحدث مستقبلا رغم التأكد من حصوله، إذ لا يعتد بالإخطار الذي يرسل قبل إستلام البضاعة بدعوى الاحتفاظ بحق المرسل إليه على ما قد يظهر من مختلف الأضرار للبضاعة عند استلامها.

وإذا تعلق الإخطار بنقص أو عجز في البضاعة، على المرسل إليه أو ممثله الذي يقوم بتوجيه الإخطار للناقل أو ممثله ذكر مقدار النقص أو العجز مثلا إذا كان العجز أو النقص في البضاعة يكون تحرير الإخطار كما يلي: خمسة طرود مفقودة وعشر صناديق فارغة من محتوياتها وهكذا وأن تعلق بتلف بينت ماهيته(خمسة طرود ملوثة بالزيت وعشر صناديق مبللة بالماء) وإذا تعلق الأمر في تحديد الأضرار، فإن التحفظ على 248 كيس من

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 347.

2- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 58.

القهوة دون تحديد العلامة الخاصة بها، وأن محضر الخبرة تضمن 1258 كيس فاسد من مجموع الشحنة فإنه يتعذر على المحكمة معرفة ما إن كانت 248 كيس المذكورة في التحفظ تدخل ضمن النزاع المطروح أمامها أم لا.

وإذا تم توجيه الإخطار طبقا للشروط المذكورة أعلاه، فإنه يكون قرينة لصالح المرسل إليه تدعمه أمام المحكمة مفادها أن البضاعة لم تسلم له طبقا لمواصفاتها في السند الشحن وأن الناقل البحري مسؤول عما لحق البضاعة من أضرار يتعين تعويضها وبالتالي يتحرر من تقديم الإثبات أن الخسائر والأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل وهي قرينة قانونية[1].

الفرع الثاني

ميعاد الإخطار بهلاك البضاعة أو تلفها

إختلفت التشريعات البحرية والمعاهدات الدولية في تحديد ميعاد الأخطار للناقل البحري عن الخسائر والأضرار التي تحصل للبضاعة خلال نقلها بحرا بموجب سند الشحن حسب ما إذا كان الضرر ظاهرا أو غير ظاهر وتعرض لذلك في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل في الأوّل ثم معاهدة هامبورج ثانية:

ميزت الفقرة الثانية من المادة 790 الفقرة 2 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " **وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من استلام البضائع**"، والفقرة 06 من المادة 3 من معاهدة بروكسل بين حالتين من الخسائر أو الأضرار الظاهرة أو غير الظاهرة ففي الحالة الأوّلى يكون ميعاد تقديم إخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بينما في الحالة الثانية فإن ميعاد تقديمه الإخطار يجب أن يتم خلال ثلاثة أيام عمل إعتبار من التسليم الفعلي للبضاعة[2].

1- بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 66.

2- بوعلام خليل، مرجع نفسه، ص 68

أ-حالة الهلاك أو التلف الظاهر:

يكون التلف أو الهلاك ظاهرا عندما يمكن للشخص العادي اكتشافه وملاحظته بمجرد النظرة الأوّلى إليه في شكلها الخارجي وبدون الحاجة إلى فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي البضاعة بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبها[1].

1- مرحلة ما قبل تسليم البضاعة:

يرى الدكتور "**أحمد محمد حسين**" في مؤلفه "**النقل الدولي البحري للبضائع**" وهو من ميز بين مرحلة التفريغ وقبل الاستلام بأنه إذا أودعت البضاعة بعد تفريغها في مخزن على الرصيف يتوقف على صفة الشخص الذي ستوضع لديه البضائع بعد تفريغها وقبل استلامها فعلا من قبل المرسل إليه وما إذا كان يحتفظ بالبضاعة كأمين لحساب الناقل أم لحساب المرسل إليه صاحب الحق في تسليمها.

2- مرحلة تسليم البضاعة:

الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله وقد تستغرق أكثر من يوم حسب الكمية وطبيعة البضاعة، حيث أن عملية التسليم تبدأ من بداية تسليم أوّل جزء من البضاعة وتنتهي بإنتهاء تسليم آخر أي جزء منها. أما إذا كان التفريغ على أجزاء يتخللها وقت طويل فيتم الإخطار عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار والبضاعة تنتظر الأجزاء الأخرى التي لم تصل بعد إلى ميناء التفريغ.

كما أن هناك عدّة نصوص في القانون البحري الجزائري تناولت مسألة التسليم الذي يقصد به التسليم الفعلي للبضاعة الى المرسل إليه أو ممثله أو ممثله القانوني التي كانت محل عدّة قضايا أمام الجهات القضائية المختصة في الجزائر تتعلق بتطبيق المادة 790 من القانون البحري وفي غياب تعريف قانوني للتسليم عرفه القضاء في الجزائر بأنه:" **إجراء**

1- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية(دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 356.

قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه أو ممثله ويقبلها هذا الأخير والهدف من تعريف التسليم يمثل في تحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري ويبدأ حق المرسل اليه او ممثله في توجيه الإخطار".

ب- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر:

هي الحالة التي لا يتمكن فيها المرسل إليه أو ممثله التحقق من حالة البضائع والتأكد من سلامتها وتطابقها للمواصفات المدونة في سند الشحن بسهولة وإنما يتطلب لذلك متسع من الوقت إذ نصت الفقرة الثانية من المادة 790 من قانون البحري على ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة على أن تسري من تاريخ التسليم، لذلك إستقر الإجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية على أنه يتعين على المرسل إليه أو من يمثله أن يقدم التحفظات للنقل أو ممثله القانوني بالخسائر غير الظاهرة واللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاثة أيام من تاريخ تسليمها إلا أن عدم تقديم هذه التحفظات في مهلة ثلاثة أيام لا يؤدي إلى رفض الدعوى إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقا لأحكام المادة 790 فقرة أوّلى من القانون البحري تنص على أنه:" **إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر الضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس**"[1].

الفرع الثالث

الآثار الناتجة عن الإخطار بهلاك أو تلف البضائع

تختلف آثار التبليغ أو الإخطار بحسب توجيهه للناقل البحري من عدمه وهذا ما سنقوم بإظهاره.

1-أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 61-62.

يقع أن يوجه الإخطار (التبليغ) في الميعاد القانوني فإذا وجه في هذا الموعد كان ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء النقل وعندئذ تفترض مسؤولية الناقل البحري الذي عليه قرينة عليه دحضها بإثبات سبب من الأسباب التالية:

- أن الضرر سابقا للشحن أو لاحق للتفريغ.
- أن الإخطار لم يدون على وجه حق، بحيث يثبت أن البضائع قد سلمت كما هي موصوفة أو مثبتة في وثيقة الشحن.
- إن الضرر يرجع إلى عيب خفي أو حالة من حالات الإعفاء القانونية أو الاتفاقية.

فإذا لم يثبت شيئا من هذا ظل الناقل البحري مسؤولا وما على المرسل إليه اثبات الضرر.

يحدث أن لا يوجه الإخطار في الوقت المحدد أو بعد ذلك الوقت فذلك يعني قيام قرينة قانونية بسيطة على أن المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضائع وفقا لما وصفت ودونت في وثيقة الشحن بمعنى أنها سليمة ولم تلحقها الخسائر أو الأضرار.

لا تنشئ حالة غياب الإخطار للناقل المدعى عليه دفعا بعدم قبول الدعوى وإنما مجرد قرينة في غير صالح المدعى ومعنى ذلك أن إقامه الدعوى على الناقل لا تسقط إلا بالتقادم[1].

المطلب الثاني

إحترام إجراءات التقاضي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

إن اختيار الجهة القضائية لفصل في النزاع المعروض أمامها يلعب دور هاما من أجل وضع حد لنزاع ويكون ذلك بعد استنفاذ طرق ودية لحل النزاع لذلك يجب على الطرف الذي يرفع الدعوى أن يقوم باحترام الولايات القضائية **(الفرع الأول)**، وعليه أن يحترم آجال الرفع الدعوى حتى تقبل من طرف المحكمة **(الفرع الثاني)**.

1- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون فرع نشاطات البحرية الساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيز وزو، 2016، ص 177.

الفرع الأوّل

إحترام الولاية القضائية في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

إن تحديد المحكمة المختصة إقليميا يلعب دورا هاما في فصل المنازعات الناشئة في عقد النقل البحري للبضائع ويكون ذلك بإحترام الاختصاص الإقليمي(**أوّلا**) والإختصاص النوعي(**ثانيا**).

أولا: إحترام الإختصاص المحلي(الاقليمي) في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

الإختصاص المحلي(الإقليمي) هو إختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات بحسب المكان أو المركز أو المقر والقاعدة العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بالنسبة للاختصاص المحلي، أن المدعي يسعى إلى موطن المدعى عليه[1].

نصت المادة 745 من ق.ب.ح على أنه:" **ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام**" التي تحدد الإختصاص الإقليمي للمحكمة الفاصلة في النزاعات الناشئة عن تنفيذ العقد، يتضح أن هناك إختلاف بين مضمونها في اللّغة الفرنسية واللّغة العربية على أساس المادة لم يتضمن باللّغة العربية الفقرة الثانية الواردة باللّغة الفرنسية والتي تسمح لأطراف النزاع رفع دعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون ذلك البناء داخل التراب الوطني.

يتحدد الاختصاص الاقليمي للمحاكم المختصة في النظر في الدعاوي الناشئة عن تنفيذ عقد النقل بموجب المادة 745 من ق.ب.ج سالفة الذكر، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني.

1- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديد وللنشر، الإسكندرية، 2006، ص 01.

باستقراء أحكام المادة يتضح أن الاختصاص الاقليمي للمحاكم الفاصلة في النزاعات المتعلقة بعقود النقل البحري يتحدد إما بالقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 37 من ق.إ.م.إ.[1] وإما بمضمون الفقرة 02 من المادة 745 من ق.ب.ج.

طبقا لأحكام المادة 37 من ق.إ.م.إ يتعين على المدعي رفع دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه وأن لم يكن له موطن معروف ترفع الدعوى أمام الجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وحالة إختيار المدعى عليه موطن فيؤول الاختصاص للجهة القضائية التي تقع فيها موطنه المختار ومع ذلك في حالة تعدد المدعى عليهم يعين على المدعى أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم.

ومع ذلك يمكن للمدعي أن يرفع دعواه طبقا للمادة 745 من ق.ب.ج أمام المحكمة التي تقع في دائرة إختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون الميناء المختار واقع في دائرة إختصاص محكمة جزائرية، وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا في أحد قراراتها أنه يجوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي أمام محكمة جزائرية حتى ولم يكن مقيما بها لتنفيذ الالتزامات التي تعاقد عليها في الجزائر.

لم يضفي المشرّع الجزائري الطبيعة الالزامية للأحكام المتعلقة بالإختصاص الإقليمي على أساس أن المادة 747 من ق.ب.ج[2] جاءت كإستثناء على أحكام المادة 745 من القانون نفسه وهذا بنصها على أنه لا تسري أحكام هذا الباب في حالة:

1- نصت المادة 37 من ق.إ.م.إ على أنه: " **المحكمة المختصة إقليميا بالنظر في بعض الدعاوي بغض النظر عن موطن المدعى عليه وهذه الدعاوى قد تكون مدنية أو تجارية أو اجتماعية أو متعلقة بالأحوال الشخصية أو بالسجل**".

2- المادة 747 من ق.ب.ج تنص على ما يلي: " **لا تسري أحكام هذا الباب، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي، ألا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، وتسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية**".

1- وجود اشتراطات(كوجود شرط الاختصاص) أخرى إتفق عليها الأطراف صراحة.

2- الحاجة للأحكام الخاصة بالاتفاقات التي صادقت عليها الجزائر لما يتعلق الأمر بالنقل الدولي للبضائع بين ميناء جزائري وميناء أجنبي ففي هذه الحالة يؤول الاختصاص المحاكم المحددة في تلك الاتفاقية.

كل هذا يؤكد أن القانون البحري الجزائري قد أعطى الحرية لأطراف عقد النقل على إدراج شرط الاختصاص الذي يسمح لهم بتحديد الإختصاص الإقليمي للمحكمة التي يتولى حل نزاعاتهم[1].

ثانيا: إحترام الاختصاص النوعي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

قواعد الاختصاص النوعي تتعلق بالنظام العام فإنه يمكن للمحكمة أن تثيرها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى[2].

الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري يتحدد من خلال طبيعة عقد النقل البحري من جهة وبأطرافه من جهة أخرى، فعقد النقل البحري يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع استنادا إلى المادة 20 الفقرة الثانية من ق.ب.ج، كما أن المادة 03 فقرة 05 من التقنين نفسه صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل وبالتالي فإنه عقد النقل البحري له تكييف مزدوج إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن أطرافه[3].

تنص المادة 32 الفقرة الأوّلى والثانية والثالثة من ق.إ.م.إ.ج في مجال الإختصاص النوعي للمحاكم على ما يلي:" **المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام.**

يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

1- بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة الدكتوراه في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص ص 225-226.

2- بوعلام خليل، مرجع سابق، ص70

3- بن الصغير شهرزاد، مرجع سابق، ص 258.

تفصل المحكمة في جميع القضايا لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وشؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا".

يستند بذلك الاختصاص للقسم التجاري في حالة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع أساس ويطبق القانون البحري وهذا وفقا لنص المادة 531 من ق.إ.م.إ التي تنص على أنه:" **ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون".**

نلاحظ باستقراء هذا النص أنه لم يحدد إختصاصات خاصة لبعض الدعاوي وإكتفى بذكر القانون الذي يحكم المنازعات التي تعرض على هذا القسم وهو القانون التجاري أو البحري عند الإقتضاء، ويتحدد هذا الاقتضاء عند عدم إنشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع، كما أن القانون لم يحدد صلاحيات محددة لهذا القسم لأن الأصل في تحديد إختصاص هذا القسم هو توفر صفة التاجر في أحد طرفي الخصومة مثلما نص عليه القانون التجاري.

تشير الفقرة السابعة من المادة 32 من ق.إ.م.إج[1] إلى نوع جديد من الجهات القضائية جاء بها هذا القانون إلى جانب إختصاصها النوعي وهذا لم تكن معروفة من ذي قبل وهذه الجهات هي التي سماها الأقطاب المتخصصة توجد مقراتها داخل بعض المحاكم وهي تختص بالمنازعات البحرية والنقل البحري إلى جانب اختصاصات محددة على سبيل الحصر، مما يعني أن الأقطاب المتخصصة تتولى نظرها كإختصاصات نوعية ولا يجوز

1- تنص المادة 32 فقرة 07 من ق.إ.م.إ على أنه: "**.... تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات".**

لأية محكمة أخرى نظرها بأي حال وأن فعلت تكون قد خرقت القانون وبالتالي تعرض حكمها للخرق[1].

الفرع الثاني

إحترام آجال رفع الدعوى في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

إن التقادم بشكل عام هو إنقضاء الحق إذا مضت مدّة معينة دون أن يطالب به الدائن أو يستعمله صاحبه، فإعتبر المشرع أن فكرة التقادم بمعنى مضي مدة طويلة من الزمن يجب أن تؤدي إلى إنقضاء حق الدائن أو إنقضاء الدعوى التي تحميه إذا ظل ساكتا طوال هذه الفترة ولم يطالب به وسايره في ذلك التشريع البحري الذي نص على مواعيد معينة يجب على رافع دعوى مسؤولية الناقل البحري أن يتقيد بها حتى لا ترفض دعواه وذلك حتى يضع حدا للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري في أسرع وقت بعد كل رحلة وفق أساس التقادم(**أوّلا**)، ومدّة التقادم وبداية سيرانه(**ثانيا**).

أوّلا: أساس التقادم دعوى منازعات عقد النقل البحري للبضائع

نصت المادة 743 فقرة 01 من ق.ب.ج على أنه:" **تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الاضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد**"، كما نصت المادة 744 من القانون نفسه على أنه:" **يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على إلا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي حدد فيه من رفع دعوى الرّجوع المبلغ المطالب به أو يكون إستلم نفسه تبليغ الدعوى**".

يتبين من نص المادتين أن المشرّع نص على دعوى مسؤولية الناقل البحري بتقادم قصير هذا ما يجسده رغبته كما سبق ذكره وضع حد للمنازعات المتعلقة بالنقل في أسرع وقت حماية للناقل وحتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها وحماية من

1- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 178-179.

جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة التقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحصيل دعواه.

كما أن مدة التقادم التي حدّدها القانون ملزمة لطرفي العقد، فليس لهم الحق في أن يتفقا على تعديلها بإطالة مدّة التقادم أو تقصيرها فهي من النظام العام فقد نص التشريع البحري الجزائري على أنه لا يجوز الإتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الإتفاق يتضمن تحقيق لمسؤولية الناقل ومن ثم يقع باطل طبقا لنص المادة 811 من ق.ب.ج على أنه: " **يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر ما يلي:**

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب،

ب-تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808،

ج- منح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع".

فإذا كان الأصل هو جواز الإطالة أو التقصير في مدة التقادم فقد ورد استثناء يجيز إطالة مدة التقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن على أن لا تتجاوز هذه المدة السنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى[1]، كما أشارت إلى ذلك المادة 743 فقرة ثانية من القانون البحري على أنه:" **بيد أنه تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى**".

1- بن ددوش سيد أحمد، " دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد07، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 312-325.

ثانيا: نطاق التقادم دعوى منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يسري التقادم الذي نصت عليه المادتان 743 و744 من القانون البحري على دعاوي المسؤولية عن ملاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضد الناقل البحري، وثم يسري التقادم على دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وذلك خلال سنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم[1].

أ- أسس التقادم دعوى منازعات عقد النقل البحري للبضائع:

نص المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أنه: "**تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد**"، وهو بذلك يشكل إستثناء عن المبدأ المقرر في المادة 742 من ق.ب.ج التي تقضي بتقادم الدعوى عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم التسليم أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، والتقادم السنوي منصوص لمطالبات على نحو قد يعجز معه على الوفاء بها والتخوف من ضياع أدلة إثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد.

ب- بدأ سريان التقادم:

يعتبر التقادم في مادة النقل البحري تقادما مسقطا وتبدأ مدته من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

1-**حالة حصول تسليم البضائع:** إذا كان ثمة تسليم للبضائع فإن المدة تحسب من تاريخ التسليم وإذا استغرق التسليم عدة أيام فإنها تحسب من تاريخ الانتهاء من وضع البضاعة كاملة في حيازة المرسل إليه، والمقصود بالاستلام البضائع هو الاستلام المادي أو الفعلي لها من كانت صاحب الحق فيها بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها.

1- بن حدوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص ص 319-320.

2- **حالة عدم حصول تسليم البضائع:** في حالة ما إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة احتساب التقادم يبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، وفي حالة هلاك البضاعة هلاكا كليا، فإنه ليس هناك تسليم فإنه يحتسب ميعاد التقادم ابتداء من التاريخ المتفق على التسليم فيه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة[1].

1- سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص ص 67-69.

الفصل الثاني

التحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر التحكيم البحري نظام ثانوي لحل نزاعات عقد النقل البحري للبضائع، إذ هو نظام معروف منذ القدم وهو يتميز عن القضاء بالسرعة والسرية، هذا ما يؤدي إلى استمرار المعاملات بين الناقل البحري والشاحن كونها يقوي الروابط التي تربط بينهم.

يسود العلاقات البحرية في وقتنا الحالي رغبة في جعل التحكيم كوسيلة لحل منازعات عقد النقل البحري إذ يتفق أطراف هذا العقد إحالة المنازعات الحالية أو المستقبلية الناشئة عنها إلى محكمتين من اختيارهم.

لم يقم المشرع الجزائري بتنظيم التحكيم البحري في القانون البحري لهذا يتم اللجوء إلى أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية في هذا الشأن، وللإلمام بالتحكيم يجب أولا التطرق إلى مفهومه **(المبحث الأول)**، ثم التنظيم الإجرائي لهذا الأخير **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأوّل

مفهوم التحكيم البحري كوسيلة

لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

نص المشرع الجزائري في مختلف النصوص القانونية على تسوية النزاع بطرق ودية لكي لا تصل إلى القضاء، ويكون ذلك باتفاق بين الطرفين أصحاب النزاع على ذلك ومن بين الوسائل الودية نجد التحكيم الذي يتميز بالسرعة والسرية في حل المنازعات لذا يجب علينا أولا التعريف بالتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع **(المطلب الأول)**، كما أنه يشترط للجوء إلى التحكيم البحري من أجل فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع وجود اتفاقية التحكيم **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأوّل

التعريف بالتحكيم البحري كوسيلة

لفض منازعات عقد النقل البحري البضائع

يعتبر التحكيم البحري وسيلة ودية لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع هذا ما يؤدي بأطراف النزاع للجوء إلى هذه الوسيلة تجنبا للجوء إلى القضاء.

لذا نتطرق إلى المقصود بالتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع**(الفرع الأول)**، كما يتميز التحكيم البحري عن بعض الأنظمة المشابهة له**(الفرع الثاني)**، كما أن هناك أنواع التحكيم البحري**(الفرع الثالث)**.

الفرع الأوّل

المقصود بالتحكيم البحري كوسيلة

لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر التحكيم أهم وسيلة يلجأ إليها الأشخاص في إطار تعلمهم وذلك لحسم خلافاتهم الناتجة عنها فلا يكاد يخلو أي عقد من شرط يشار بموجبه إلى إتباع التحكيم عند حدوث نزاع أو خلاف يخص الإتفاق.

يعرف التحكيم البحري بأنه طريق يختاره الأطراف وتحل بواسطة النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويخضع عقد التحكيم بالأركان والشروط العامة التي تقوم عليها العقود وهي الرضا والمحل والسبب وتظهر أهميته في سرعة الفصل في النزاع المطروح وقلة التكاليف مقارنة بالتكاليف التي نعرضها للجوء الى القضاء العادي[1].

ينصب تعريف التحكيم بصفة عامة على تسوية النزاعات بالطرق الودية عن طريق الإحتكام إلى جهة مختصة وقع عليها الإجماع والاتفاق بين المتنازعين من أجل إيجاد حل ودي للنزاع القائم بينهما، هذا ما يجعلنا نتطرق إلى تعريف التحكيم فقها(**أولا**)، وتعريف التحكيم قانونا(**ثانيا**).

أولا: تعريف التحكيم فقها

إن التعريف الذي قدمه الفقهاء للتحكيم هو إتفاق الطرفين على عدم عرض نزاعهم على القضاء العادي في الدولة ورغبتهم في إقامة محكمة خاصة بهم يختارونها بأنفسهم ويحددون لها موضوع النزاع والقانون الذي يرغبون تطبيقه فيما بينهم، فالمحكم ليس قاضيا مفروضا على الطرفين وإنما هو قاضي مختار بواسطتهم بطرق مباشرة أو غير مباشرة[2].

1- نورهان حفيظ، إطار القانون العقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015، ص ص 57-58.

2- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في قانون الجزائري وللإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 191-192

ثانيا: تعريف التحكيم قانونا

تناول المشرع الجزائري موضوع التحكيم لكن لم يقدم أي إهتمام لإعطاء تعريف له وإكتفى بالنص على إمكانية اللجوء إليه بالنسبة لكل الأشخاص في مواضيع محددة لا تمس بمسائل متعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص أو أهليتهم، أو إذا تعلق الأمر بأشخاص معنوية عامة فلا يجوز لها طلب التحكيم إلا إذا كان الموضوع في إطار العلاقات الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية[1].

الفرع الثاني

تمييز التحكيم البحري عن بعض النظم المشابهة له

يجب التمييز بين التحكيم وبعض النظام التي تتشابه معه حتى لا يقع لبس في المفاهيم المتقاربة فيما بينها وما بين التحكيم كآليات يلجأ إليها المتخاصمون لحل الخلافات بينهم، من بين هذه النظم نجد الصلح **(أولا)**، والوساطة **(ثانيا)**

أوّلا: تميز التحكيم البحري عن الصلح

الصلح عقد ينظمه القانون المدني وهو عقد يحسم به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا وذلك بأن يتنازل كل منهما عن جزء من طلباته والصلح هو أقدم الوسائل البديلة لحل النزاعات فهو يرتكز على حكمة الشعوب وتقاليدها، كما يجوز الصلح فيما جاز التعاقد فيه أن نتيجة المصالحة هي محضر صلح إذا إتفق عليها الأطراف فهي لها طبيعة تعاقدية، إما لأن هناك تطور في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فرنسا، بحيث أن الصلح ليس عقد كباقي العقود فهناك توجه إلى جعله يتمتع بالطبيعة القضائية وذلك حينما ينص القانون على أن يصادق عليه القاضي ويمهره بالصيغة التنفيذية وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في تعديله في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري وبالتالي فشروط

1- شتوان حياة، عقد النقل البحري، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 253.

إكتساب الصلح الصفة القضائية هو حضور أطراف النزاع أمام المحكمة وإقرارهما بالصلح وبمضمونه وتصديق القاضي على ذلك الصلح، أما عن الحكم فهو يصدر قرار ملزم ذو طبيعة قضائية.

يختلف التحكيم عن الصلح في عدة أمور فالصلح هو ثمرة تفاوض مباشر بين أطراف العقد عن طريق تقديم تنازلات بينهم عن جزء من الحق الموضوعي، بينما دورهم في التحكيم عند تحويل المحكم سلطة حسم النزاع بحكم تحكيمي والذي يمكن أن يجاب لطرف واحد بكل طلباته دون الطرف الآخر، وبالتالي فإن إتفاق الصلح يحل النزاع حول الحق الموضوعي بشكل مباشر[1].

ثانيا: تمييز التحكيم البحري عن الوساطة

الوساطة هي تلك العملية التي تهدف إلى التقريب بين أطراف العلاقة القانونية عن طريق شخص من الغير دون المساس بالحق في اللّجوء إلى القضاء وقد إعتبرها البعض نوعا من أنواع التوفيق المشار إليه سابقا الذي عن طريقه يتدخل شخص من الغير يسمى الوسيط لتقريب وجهات النظر بين الخصوم حيث يقترح الحلول ومتى وافق عليها الأطراف يحرر محضر رسمي بذلك يتضمن توقيعهم جميعا[2].

الفرع الثالث

أنواع التحكيم البحري كوسيلة

لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

إن التحكيم وسيلة ودية لحل النزاع والذي يعتبر إتفاق طرفي نزاع معين على إحالته إلى شخص ثالث يحسمه دون اللجوء إلى القضاء، والتحكيم في مجال البحري نوعين التحكيم البحري الحر بإتفاق بين الطرفين على هيئة التحكيم وتحديد كافة قواعده**(أوّلا)**،

1- بودالي خديجة، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في قانون ، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 30.

2- بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 79.

والتحكيم البحري المؤسساتي الذي يكون أمام مؤسساته(**ثانيا**).

أولا: التحكيم البحري الحر

هو التحكيم الذي يتفق فيه الأطراف من خلال إتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم البحرية وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم والإتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وإختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على الموضوع النزاع. وتتمثل جهات التحكيم البحري الحر في[1]:

1- جمعية المحكمين البحريين بنيويورك (society of maritime arbitration)

تتكون هذه الجمعية من السماسرة المرخص لهم بالعمل في المجال البحري ووكلاء السفن التجارية وهي بالتالي توفر مجموعة من المحكمين ممن يملكون الخبرة والدراية في مجال البحري.

وضعت الجمعية لائحة للتحكيم بأفضل القواعد رغم أنها غير ملزمة إلا بطلب من أطراف الخلاف بالإستعانة بها ويحظى المحكمون في كنفها بتدريبات دورية وغايتها ليس الربح بل هي جمعية مهنية. كيف تتدخل الجمعية في العملية التحكيمية مبدئيا ليس لها دور في التنظيم وإدارة العملية التحكيمية بما أننا نتحدث عن تحكيم حر فكل الإتصالات تجرى مباشرة بين المعينين حيث يقوم طالبا بتقديم طلب للطرف الثاني يوضح فيه طبيعة النزاع وقيمته النقدية ومدى التعويض المطالب به

2-جمعية المحكمين البحريين بلندن: (the london maritime arbitrations association)

تضم هذه الجمعية نخبة كبيرة من المحامين والمستشارين القانونيين وكافة العاملين في مجال النقل البحري إضافة إلى ربانية السفن ذوي الخبرة والكفاءة المهنية المشهود لهم

1- خلادي إيمان، محاضرات المنازعات والتحكيم البحري، مقدمة للطلبة السنة الثانية ماستر، قانون بحري والنقل، elearn- univ.tlecom.dz.com.

تملك الجمعية لائحة تخص كل الأحكام والإجراءات الخاصة بها والمعروفة بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحريين لسنة 1987 وقد عدلت عدة مرات.

إلا إن هذه الجمعية ليس لها دور في تسيير العملية التحكيمية إداريا أو تنظيميا بل تضم قائمة من المحكمين ذوي الخبرة في مجال النشاط البحري تسهل على الخصوم عملية إختيار محكم من بينهم في حال طلب ذلك منها وتقوم أيضا بتقديم المشورة إذا طلبت هيئة التحكيم يضمن أن الجمعية لا تقوم بتدخل مباشر في إجراءات التحكيم ولا في تحديد التحكيم ولا تقوم بنشر الأحكام التحكيمية، إلا بناء على طلب الأطراف فدورها يقتصر على توفير محكم(أو محكمين) وتقديم النصيحة إذا طلب ذلك منها[1].

3-لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي:

قامت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بوضع لائحة تحكيم نموذجية وهي إختيارية وهي شاملة ومعروفة بـ"**لائحة البونسترال**" 1976، هذه اللائحة في متناول الجميع ويمكن الإطلاع عليها من قبل الأطراف المحكمين، ويخضع تطبيق قواعدها لإرادة أو إتفاق الأطراف، فلهم الأخذ بها أو ببعض القواعد منها وهي قواعد تشمل نصوص يمكن أن تسير العملية التحكيمية ومع غياب مؤسسة دائمة تشرف على تطبيق وإدارة وتسير العملية التحكيمية وفقا للائحة دليل على كونه تحكيم حر.

فهي لا تشكل إلا للمساعدة على تعيين محكم أو هيئة التحكيم عند عدم تعيين الأطراف لها، وتقدير قيمة النفقات الخاصة بالتحكيم[2].

ثانيا: التحكيم البحري المؤسساتي

يقصد به الإتفاق على إحالة المنازعات التي تنشأ أو التي نشأت بالفعل على التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة والتي تتولى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص ص 273-274

2- المرجع نفسه، ص ص 270-276.

تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية وعلى ضوء لائحتها التحكيمية[1].

لم يميز المشرع الجزائري بين التحكيم البحري المؤسساتي والتحكيم الحر عندما تناول موضوع التحكيم إذا وضع تنظيما عاما التحكيم الداخلي والدولي وترك للأطراف حرية إختيار أي نظام تحكيمي يرونه مناسبا فقد نصت المادة 1/1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: " **يمكن للأطراف، مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم أو إستبدالهم...**"، كما نصت المادة 01/1043 من ذات القانون على أنه: " **يمكن أن تضبط في إتفاقية التحكيم لإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو إستناد على نظام تحكيم...**".

كما أنه لم يشر المشرع إلى نوع النظام التحكيمي الذي يمكن للأطراف إتباعه فقد يكون نظاما خاصا بأحد مراكز التحكيم الدائمة المنتشرة عبر العالم أو تحكيما حرا كما لم يشر إلى رفض ذلك[2].

يزداد الاهتمام الدولي بالتحكيم ويزداد معه ظهور عدد كبير من المراكز الدولية والإقليمية ذات الاختصاص العالمي للتصدي للمنازعات التي قد تنشأ عن العلاقات البحرية، ويكون اللجوء إلى التحكيم في إطار أحد مراكز التحكيم البحرية الدائمة بناء على إتفاق الأطراف في إتفاقية التحكيم، إما عن طريق إختيار الأطراف لشروط التحكيم الخاص بالمؤسسة التحكيمية التي يرغبون في تسوية النزاع أمامها[3].

هناك على مستوى الدولي عدة مراكز مؤسساتها تختص في الفصل في المنازعات الناشئة عن العقود البحرية بما فيها عقد النقل البحري تتمثل فيما يلي:

1-خلادي إيمان، محاضرات المنازعات والتحكيم البحري، مقدمة للطلبة السنة الثانية ماستر، قانون بحري والنقل، elearn-univ.dz.niew.

2- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 93.

3- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص26.

1-غرفة التحكيم البحري بباريس:

تم تأسيس هذه الغرفة CAMP سنة 1929 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن وتم تجميد نشاطها بسبب الحرب العالمية الثانية لكن عادت لمهامها مجددا في 08 نوفمبر 1966 وتضع هذه الغرفة كافة التخصصات في مجال النشاط البحري، من مقاولي الشحن وربانية السفن والوكلاء البحريين إلى جانب شركات بنا السفن والتأمين[1].

يحكم هذه الغرفة لائحة تحكيم من وضع مجلس إدارة هذه الأخيرة والمتكون من 16 عضو يتم إختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة كما توجد على مستوى هذه الغرفة سكرتارية تهتم بالشؤون الإدارية المرتبطة بعملية التحكيم.

يمتد تدخل الغرفة في العملية التحكيمية إلى غاية ممارسة الرقابة على الحكم التحكيمي وإمكانية طلب تعديله بواسطة لجنة الغرفة وهو بمثابة تدخل صارخ للغرفة التحكيمية ليس له نظير لدى باقي مراكز التحكيم.

2- المنظمة الدولية للتحكيم البحري:

لقد وضعت غرفة التجارة الدولية(CCI) بالإشتراك مع اللّجنة البحرية الدولية (CMI) لائحة تحكيم بحرية عرفت بلائحة(CCI-CMI) على يد مدرائها في مارس 1978 وهذا بعدما إزدادت المنازعات البحرية وتعقدت وأوكلت مهمة تنفيذ هذه اللائحة إلى المنظمة الدولية للتحكيم البحري المتكونة من اللجنة الدائمة للتحكيم البحري(CAMP) وسكرتارية المنظمة المتواجد مقرها بباريس في نفس بناية(CCI).

تتألف اللّجنة(CPMA) من (12) عضو يتم تعينهم مناصفة بين غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية لمدة 03 سنوات.

تعين السكرتارية من قبل غرفة التجارة الدولية ويوجد مقرها السكرتارية بالغرفة وهي تقوم بتلقي الطلبات الخاصة بالتحكيم ومستندات والملفات وإجراء كافة الاتصالات ما بين الأطراف ومستشاريهم ومحكميهم.

1- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 269.

يلتزم المحكمين باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية للفصل في النزاع من تحقيق في أسباب الخلاف واستدعاء للمتنازعين وتعيين خبير، إذا لزم الأمر فالمحكم له صلاحيات واسعة في سبيل إنجاز مهامه[1].

3- هيئة اللويدز بلندن:

تعتبر هذه الهيئة أو الغرفة من أهم مؤسسات التحكيم البحري وتضم عدد كبيرا من أشهر المحكمين المعرفين والمشهود لهم بالكفاءة في مجال النشاطات البحرية.

تقوم هذه الغرفة بتعيين المحكم أو المحكمين الذين يشرفون على عملية التحكيم من بين قائمة المحكمين المتوفرة لديها على أن تطبق القانون الإنجليزي على عملية التحكيم[2].

إن معيار التفرقة بين التحكيم البحري المؤسساتي والتحكيم البحري الحر يكمن في شقين مجتمعين أحدهما وجود مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوي وإداري والثاني تدخل هذه المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيميا وإدارة وإشرافا وينطبق هذا المعيار بشقيه على التحكيم البحري أمام غرفة التحكيم البحري بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفه اللويدز للتحكيم البحري[3].

المطلب الثاني

وجود إتفاقية التحكيم شرط للّجوء إلى التحكيم البحري لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع

تتميز إتفاقية التحكيم في المنازعات التي تتعلق بالنشاط البحري بأهمية بالغة وكبيرة نظرا لمساهمتها في تنشيط العمليات التجارية البحرية الدولية وإستقرار معاملاتها، وأيضا ينبغي أن نشير إلى أن إرادة الطرفين المتعاقدين أي إتفاقية التحكيم هي التي تنشأ التحكيم كوسيلة لفض المنازعات التي تنشأ بينهم، وهذا ما يجعلنا نلجأ إلى دراسة تعريف إتفاقية

1- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 269.

2- المرجع نفسه، ص ص 272-270

3- بودالي خديجة، مرجع سابق، ص 25.

التحكيم(**الفرع الأوّل**) وصور إتفاقية التحكيم(**الفرع الثاني**) وأخيرا سنتطرق إلى شرط صحة إتفاقية التحكيم(**الفرع الثالث**).

الفرع الأوّل

تعريف إتفاقية التحكيم

تكتسي إتفاقية التحكيم أهمية قصوى، حيث تعد الحجر الأساسي للخصومة التحكيمية، إذ تعتبر عقد يبرم بين الأطراف المتعاقدة من أجل التملص من العدالة التابعة للدولة، وعليه فإنها تشكل أساس الخصومة التحكيمية، إذ لا يوجد هناك تحكيم من غير وجود إتفاقية التحكيم، وقد عرفها بعض الفقه بأنه ذلك الإتفاق الذي بمقتضاه تتعهد الأطراف بأن يتم الفصل في المنازعات الناشئة بينهم أو المحتمل نشؤها من خلال التحكيم وذلك إذا كانت المنازعات تتعلق بمصالح التجارة الدولية.

أما تعريف إتفاقية التحكيم بصفة عامة فيقصد بها تلاقي إرادة الطرفين المتعاقدين على إستبعاد القضاء للفصل في المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهم في المستقبل على أن يتم الإتفاق مع المحكم أو محكمين لتبني الفصل في هذه المنازعات طبقا لقواعد تحددها هذه الإتفاقية أو ترك مسألة التحكيم لتتولاها هيئة أو مركز ملائم من مراكز التحكيم[1].

الفرع الثاني

صور إتفاقية التحكيم

قد عرف المشرع الجزائري إتفاقية التحكيم في صورتين متباينتين هما شرط التحكيم(**أوّلا**)، وإتفاق التحكيم(**ثانيا**).

1- أعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 203-204.

أوّلا: شرط التحكيم

عرف المشرع الجزائري في المادة 1007 من ق.إ.م.إ على أنه: " **شرط التحكيم هو الإتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم**"، أي يعني إتفاق الطرفين على إنهاء، ما قد يدور بينهم من منازعات مستقبلا عن طريق عرضها لي محاكم أو أكثر ليقضي فيه بحكم ملزم بعيدا عن المحكمة المختصة أصلا بالنزاع، ويسعى هذا الإتفاق بالشرط الذي يرد كسند أو شرطا في إتفاق مستقبلا يلحق بالعقد الأصلي، ويقصد بذلك أن شرط التحكيم قد يكون قائما بذاته ومنفصلا عن العقد الأصلي المبرع بين أطرافه مصدر الرّابطة القانونية، ولا يؤثر بذلك في وصفه بأنه شرطا للتحكيم فهذا الشرط موضوع قبل وقوع أي نزاع، فالنزاع قد يقع مستقبلا، ويظهر من التعريف السابق أن شرط التحكيم هو إتفاق مكتوب بين طرفين في عقد يتعهدان بمقتضاه أن يخضعوا للتحكيم المنازعات التي يحتمل أن تنشأ عن العقد. ونجد هنا أن شرط التحكيم يعد تنازلا من قبل الأطراف منذ البداية عن اللّجوء إلى القضاء والتعهد بإرادتهما الصريحة بأن يتم حل أي نزاع مستقبلي بينهم حول العقد بواسطة طرف ثالث يتم اختياره من قبلهما، أو من جهة أخرى يتفقون عليها مسبقا لإدارة عملية التحكيم[1].

ثانيا: إتفاق التحكيم

يقصد به الإتفاق المبرم بين الخصوم في نزاع معين قائم بينهم بالفعل يلتزمون بمقتضاه على عرض النزاع على محكم أو محكمين يختارونهم للفصل فيه بدلا من المحكمة المختصة. ويتضح من هذا التعريف أن اتفاق التحكيم يتم بعد حدوث النزاع، بل حتى ولو كانت دعوى مرفوعة أمام القضاء وفي هذه الحالة يتعين على المحكمة إعلان عدم إختصاصها وإحالة النزاع إلى هيئة التحكيم لا تكن مقتصرة فقط على الإتفاق على الإلتجاء إلى التحكيم بشأن النزاع الذي ينشأ بينهما تشمل على كافة المسائل المتعلقة بالتحكيم

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 256.

كالإتفاق على مكان التحكيم وإجراءاته وسلطات المحكم وغير ذلك من الأمور التي ترتبط بعملية التحكيم. وما يلاحظ أنه في الواقع يعد شرط التحكيم هو القاعدة في ميدان التجارة الدولية، حيث أن الغالبية العظمى من قضايا التحكيم وخاصة الدولي تنشأ إستنادا إلى شرط التحكيم سابق على النزاع وقليلة تلك القضايا التي تنشأ في مجال التحكيم الدولي إستنادا إلى إتفاق لاحق على نشوء النزاع[1].

الفرع الثالث

شروط إبرام اتفاقية التحكيم

قامت المادة 1040 من ق.إ.م.إ بتحديد أهم الشروط الواجب في إتفاقية التحكيم، حيث قامت بتقسيمها إلى شروط شكلية وجب مراعاتها تحت طائلة البطلان(**أوّلا**)، وشروط موضوعية(**ثانيا**).

أوّلا: الشروط الشكلية لصحة إتفاقية التحكيم البحري

يخضع شكل إتفاقية التحكيم البحري إلى وجوب إفراغها في قالب شكلي فهي من العقود الرضائية التي تستوجب الكتابة، إذ تعتبر هذه الإتفاقية صحيحة من حيث الشكل إذا كانت مكتوبة بالشكل اللازم والمطلوب ويعتبر المشرع الجزائري الكتابة شرط أساسي حتى يكون العقد صحيحا لذلك نصت المادة 1040 على هذا الشرط لصحة إتفاقية التحكيم دون أن تفرض شكلا معينا له، وذلك بنصها على ما يلي:"...**يجب من حيث الشكل، وتحت طائلة البطلان، أن تبرم إتفاقية التحكيم كتابة، أو بأية وسيلة إتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة...**"، كما أشرت المادة 01/1008 منه على أنه:" **يثبت شرط التحكيم، تحت طائلة البطلان، بالكتابة في الإتفاقية الأصلية أو في الوثيقة التي تستند إليها...**"، إذ يفهم أن المشرع الجزائري قد حسم في وسيلة الإثبات عندما إستبعد اللّجوء إلى الشهود أو القرائن أو غيرها من وسائل الإثبات الأخرى، ويتمثل الهدف الأساسي من إشتراط الكتابة في التحقق من أن إرادة الطرفين قد تلاقت على قبول التحكيم كأسلوب لحل منازعاتهم الناشئة أو التي

1- أعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 206.

قد تنشأ، ولهذا يشترط أن تتضمن هذه الكتابة عبارات صريحة لا تدع مجالا للشك في إتجاه إرادة الأطراف نحو التحكيم[1].

ثانيا: الشروط الموضوعية لصحة إتفاقية التحكيم

نصت على الشروط الموضوعية لصحة إتفاقية التحكيم المادة 1040 الفقرة الثالثة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية كما يلي:"...**تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع، إذا استجابت للشروط التي يضعها أما القانون الذي اتفق الأطراف على إختياره أو القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي يراه المحكم ملائما...**"[2].

وعليه تكون إتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع، إذا ما أبرمت حسب الأحكام المنصوص عليها فيما يلي:

- القانون الذي إتفق الأطراف على إختياره.
- القانون المنظم للنزاع.
- القانون الذي يحدده المحكم.

يمكن القول هنا أن المشرّع الجزائري قد أخذ بما يعرف بإزدواجية الإرادة من خلال أعطاء الأطراف الحرية في إختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وفي حالة إنعدام هذا الإتفاق يتدخل المحكم لتحديده وهو الأمر الذي فرضته دولية العقود وإتفاقية التحكيم قصد التقليل من صرامة القوانين الوطنية التي من شأنها أن تتطور وتقضي ببطلان إتفاق التحكيم[3].

1- سيد معمر دليلة، "إتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري"، مجلة الجزائرية القانون البحري والنقل، العدد السابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2018، ص ص 346-347.

2- أعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 207.

3- المرجع نفسه، ص 208.

المبحث الثاني

التنظيم الإجرائي للتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البضائع

يعتبر التحكيم وسيلة لفصل المنازعات البحرية منها منازعات عند النقل البحري للبضائع باتفاق الطرفين على ذلك، ولا يمكن تحققه إلا بتدخل القضاء في مساعدته على السير في إجراءاته، بما يضمن السرعة في الفصل في المنازعات وذلك سواء في الخصومة التحكيمية(**المطلب الأوّل**)، أو في تنفيذ حكم التحكيم البحري وطرق الطعن فيه(**المطلب الثاني**).

المطلب الأوّل

الخصومة التحكيمية في التحكيم البحري

تعتبر الخصومة التحكيمية في الإجراءات التي تتخذها الهيئة التحكيمية لضمان الوصول إلى التسوية الودية للمنازعات المطروحة أمامها، ومن أجل ذلك يجب تشكيل محكمة التحكيم(**الفرع الأوّل**)، وإحترام والقانون الواجب التطبيق في التحكيم البحري(**الفرع الثاني**)، وكذا القانون الواجب التطبيق على الإجراءات (**الفرع الثالث**).

الفرع الأوّل

تشكيل هيئة التحكيم البحري

إن هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم بتعبير المشرع الجزائري يتم تشكيلها بإتفاق 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 التعين فلهم أيضا الحق في العزل والإستبدال[1].

1- يسعد مراد، مرجع سابق، ص 329.

وهذا حسب ما نصت عليه المادة 1017 من ق.إ.م.إ، والمادة 10 الفقرة الأوّلى من القانون نفسه[1]، على تشكيل هيئة التحكيم من محكم واحد أو عدّة محكمين وكيفية إختيارها(هيئة التحكيم) وهذا ما سنتطرق إليه:

أولا: إختيار هيئة التحكيم البحري

إن القوانين قد قامت بمنح حرية الإختيار المحكمين للخصوم ونجد أن المشرع الجزائري والمصري قد نص عليه وإعتبروه كأصل محترما لإرادة كل من الطرفين، إلا في حالة أن الخصوم لم يقوموا بإختيار المحكمين فهنا القضاء قد يتولى الأمر وذلك يبقى إستثناء.

أ- إختيار هيئة التحكيم البحري بإتفاق أطراف كأصل:

الأصل في تعيين المحكم والمحاكمين أو أعضاء هيئة التحكيم، هو من إختيار الأطراف الذين أرادوا بإتفاقهم إحالة نزاعاتهم على التحكيم وإبعادها على القضاء الوطني، إن مسألة تحديد المحكم أو المحكمين في القانون الجزائري واجهتها أحكام المادة 1041 من ق.إ.م.إ، والتي تتوقف على طريقة أصلية تنصب على إرادة الأطراف في تعيين المحكمين وطريقة فرعية متمثلة في اللّجوء إلى القضاء فبإستقراء نص الفقرة الأوّلى من المادة 1041 من ق.إ.م.إ والتي تنص على أنه: " **يمكن للأطراف مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم أو استبدالهم**"[2]، وكما أكدت أيضا المادة 10 الفقرة الأولى من ق.ت.م على أهمية توافق إرادة الطرفين على تشكيل هيئة التحكيم بنصها على ما يلي: " **تشكل هيئة التحكيم بإتفاق الطرفين...**"، فحسب هذه

1- تنص المادة 1017 من قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج عدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم، على أنهى: " **تتشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي**".

2- بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 246.

المادة على أن سواء إتفق الأطراف على شخص المحكم أو على وسيلة إختياره فإن إرادة الأطراف تكون هي الأساس في الإختيار سواء مباشرة أو بطريقة غير مباشرة[1].

ب-اختيار هيئة التحكيم البحري عن طريق القضاء في حالة غياب إتفاق الأطراف كإستثناء:

إذا كان المبدأ الأساسي في تشكيل هيئة التحكيم المناط بها مهمة الفصل في النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري للبضائع، يقتضي الرّجوع إلى الأطراف المتحكمة، فإن المشرع لم يجعل عدم إتفاقهم على الإختيار بذاته مانعا من إتمام التحكيم، ومن ثم قرر إحلال المحكمة محلهم في هذا الإختيار[2]، أي في حالة ما قد لا يتفق الأطراف على تعيين المحكم ولا يتفقوا على الإستعانة بأحد الهيئات أو المراكز أو السلطات في تعيين أو إختيار المحكم أو المحكمين، ففي هذه الحالة لا يبقى لأطراف النزاع إلا طريقة أخيرة لحل مشكلة تعيين أعضاء هيئة التحكيم وهي اللّجوء إلى القضاء ويرتبط إنعقاد إختصاص المحكمة في تعيين المحكم أو المحكمين بالعديد من الحالات والتي نجد منها:

1- في حالة عدم إتفاق الأطراف تعيين المحكم الوحيد في حالة هيئة التحكيم المشكلة من محكم واحد.

2- في حالة إمتناع أو تعذر على أحد الأطراف تعيين محكمة في حالة هيئة التحكيم المشكلة في ثلاثة محكمين.

3- في حالة عدم إتفاق المحكمين المعنيين على إختيار المحكم الثالث الذي يترأس هيئة التحكيم.

4- إذا تخلفت الهيئة أو المركز المعين على تعيين المحكم أو المحكمين، إذا تخلفت أحد الحالات سالفة الذكر، فطبقا للفقرة 02 من المادة 1041 من ق.إ.م.إ التي نصت على

1- أعراب كميلية، النظام القانوني لعقد نقل البحري بحرا، مرجع سابق، ص 439.

2- بلباقي بومدين، مرجع سابق، ص 329.

أنه: " **في غياب التعيين، وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو إستبدالهم، يجوز للطرف الذي يهمه التعجيل القيام بما يأتي:**

- **رافع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم بحري في الجزائر.**
- **رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم بحري في الخارج أو إختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر"[1].**

ثانيا: تشكيل هيئة التحكيم البحري

إن محكمة التحكيم البحري هي التي ستفصل في النزاع الناشئ عن العقد النقل البحري للبضائع وهي تتشكل أما من محكم واحد أو عدّة محكمين وهذا ما سنقوم بدراسته كما يلي:

أ-تشكيل هيئة التحكيم من عدّة محكميه:

يمكن أن يتم تشكيل هيئة التحكيم البحري من عدة محكمين شرط أن يكون عددهم فرديا وفقا لكل من القانون الجزائري والقانون المصري وعليه وجوب أن يكون العدد فرديا هو تفادي ما قد يحدث من مشاكل عند المداولة إذ قد ينقسم المحكمون إلى فريقين متساويين فيتعذر صدور حكم بالأغلبية[2].

ب-تشكيل هيئة التحكيم من محكم واحد:

تكمن في أن نظام المحكم الفرد مع التحكيمات الصغيرة، وما يترتب على ذلك من إقتصاد في النفقات وتعجيل إجراءات التحكيم، كما أنه يساعد على تجنب ما قد يحدث من مشاكل حول إختيار مواعيد التحكيم وما يترتب عن تعدد من صعوبة في تكوين أغلبية عند

1- بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 329.

2- أعراب كميلية، النظام القانوني لعقد نقل البحري بحرا، مرجع سابق، ص 438.

المداولة، كما أنه يضمن مبدأ حياد المحكم، بخلاف ما قد يحدث عند التعدد من إمكانية إنحياز أحد أو بعض المحكمين لبعضهم تغليبا لرأيهم على رأي الباقين[1].

الفرع الثاني

القانون الواجب التطبيق في التحكيم البحري

يتمتع أطراف المنازعات بحرية كاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وذلك في اتفاق التحكيم المبرم بينهم ولعل إختيار الأطراف هذا القانون هو تطبيقا للمبادئ المقررة في معظم التشريعات المقارنة عند معرض تنظيمها لقواعد تنازع القوانين في العلاقات الدولية ذات العنصر الأجنبي وهو ما نجده في ق.م.ج المواد 9 و106 منه إذا تقر هذه التشريعات الأولوية إرادية الأطراف المتعاقدة الصريحة الضمنية لإختيار القانون الواجب التطبيق على الموضوع النزاع طالما لا ينطوي مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة[2].

تلعب إرادة الأطراف دورها كاملا في هذا المجال طبقا للمادة 1050 من ق.إ.ج.م.ج: " **تفضل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي إختاره الأطراف وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد لقانون ولأعراف التي تراها ملائمة** ".

يقوم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق وهو القانون الذي على محكمة التحكيم تطبيقه من أجل الفصل في النزاع.

يلجأ إلى محكمة التحكيم كحل إحتياطي في حالة عدم إتفاق الأطراف وهنا أبطن على 1050 حرية واسعة لهذه المحكمة إذ متى إتضح لها عدم وجود اتفاق بين الأطراف كان لها الحق في تطبيق ما تراه ملائما من أعراف أو قوانين[3].

1- بلباقي بومدين، مرجع سابق، ص 319.

2- قرطبي سهيلة، "مدى فعالية التحكيم في المنازعات العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، أبو بكر بلقايد، تلمسان، ص 89.

3- بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 333.

الفرع الثالث

القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري

القاعدة السائدة هي أن القانون المطبق على العقد هو أيضا قانون إجراءات التحكيم إلا أنه لوحظ من قبل الفقه مع مرور الوقت أنه لا يمكن أن يكونا نفسهما وقد ظهر ذلك جليا في التحكيمات الدولية التي يجتاز فيها الأطراف قانونا يحسم النزاع على أساسه ويقبلان التحكيم بالإجراءات الواردة في القانون الفاصل في موضوع النزاع.

إن نظام التحكيم أصبح يقوم على مبدأ الرضائية المتمثل في اتفاق الأطراف على كل الجوانب المتعلقة بالتحكيم بما فيها اختيارهم لأي إجراءات يرونه مناسبا رغم كونه مختلف على القانون المطبق على موضوع النزاع.

في الوقت الراهن تجيز معظم تشريعات الدول الأطراف النزاع المتخلفون على إحالة نزاعهم على التحكيم، أن يختاروا قانون الإجراءات الذي سيطبق أثناء التحكيم من أجل حل النزاع، وقد أكد فيما يخص تحديد القانون الواجب التطبيق عن الإجراءات حيث يمكن للأطراف اختيار أي قانون إجرائي لأي دولة ما ليطبق عند إجراءات التحكيم، كما يمكن لهم الاتفاق على تطبيق القواعد الإجرائية المنصوص عليها في أحد لوائح مراكز أو مؤسسات التحكيم وأخيرا يمكن لهم وضع قواعد إجرائية من ابتكارهم.

إلا أنه في حالة خلو اتفاقية أو شرط التحكيم من الإشارة لمسألة إجراءات فبأن المشرع الجزائري بموجب فقرة 2 م 1043 ق.إ.م.إ ما أعطى دورا احتياطيا لهيئة التحكيم في اختيار الإجراءات بإحدى الطرق التالية:

1- اعتماد هيئة التحكيم على الإجراءات المعتاد إتباعها من طرفها.

2-استناد هيئة التحكيم إلى القواعد الإجرائية المكرسة في قانون ما لأية دولة ما أو لإسناد القواعد الإجرائية المتبعة من طرف هيئة تحكيمية أخرى[1].

1- بشوش يوسف، مرجع سابق، ص ص 249-250.

الفرع الرابع

حكم التحكيم البحري

تحكم مهمة المحكمة التحكيم في الفصل في النزاع، وذلك عن طريق إصدار حكم فبالأغلبية على أن يتبع إدراج رأي المخالفين قي قرار التحكيم[1]، ويصدر حكما تحكيميا مكتوبا تتوفر فيه شروط معينة ولتنفيذه يجب الاعتراف به.

أولا: الشروط الواجب توافرها في الحكم التحكيمي

1- تسبب الحكم التحكيمي:

يلزم قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المحكم أو هيئة التحكيم بتسبيب الحكم التحكيمي، إذ يعتبر عدم تسبيبه لإبطالها وذلك وفقا للمادة 1058[2] الفقرة الأولى ق.إ.م.إ، التي تحيلنا للمادة 1056[3] الفقرة السادسة من نفس القانون والخاصة يتسبب محكمة التحكيم لحكمها.

2-البيانات الواجب توافرها في الحكم التحكيمي:

ترك ق.إ.م.إ والخاص بالتحكيم لسلطات الإرادة تحديد البيانات الإلزامية في الحكم التحكيمي وذلك بالإحالة إلى نظام تحكيمي أو قانون تحكيمي وفي الأحوال لا يمكن تصور حكم تحكيمي دولي يأخذه طرفيه للتنفيذ إن لم يتضمن:

1- شريدي حسين، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون العام، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص 49.

2- تنص المادة 1058 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ.ج على ما يلي:"**يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع الطعن بالنقل، في القانون المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه.**

3- تنص المادة 1056: " **لا يجوز استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو بالتنفيذ إلا في الحالات الآتية:**

1- إذا فصلت محكمة التحكيم بدون إتفاقية تحكيم أو بناء على إتفاقية باطلة او إنقضاء مدة الاتفاقية،

2- إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون،

3- إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها،

4- إذا لم يراع مبدأ الوجاهية،

5- إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب،

6- إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي".

- اسم المحكم أو المحكمين لمراقبة استقلاليتهم وحيادهم.
- تاريخ صدور الحكم التحكيمي، وإلا فكيف يعرف إن كان الحكم قد صدر ضمن مهلة التحكيم.
- مكان إصداره لأنه إذا لم يبين مكان إصداره فكيف ستعرف المحاكم المختصة للمراجعة لديها في طلب إبطاله مثلا.
- أسماء أطراف النزاع وعناوينهم.
- أسماء المحامين.

وبالطبع يجب أن يكون الحكم التحكيمي الدولي موقعا، فهذه البيانات الإلزامية هي أسس عضوية ينهض على متنها الحكم التحكيمي وآيا كان الخيار الذي مارسه سلطان الإرادة، فلا يمكنه أن ينفك عن هذه البيانات الإلزامية لأن غيابها يفقد الحكم التحكيمي فعاليته[1].

ثانيا: الاعتراف بالحكم التحكيمي

يكون قرار حكم التحكيم ملزما بصرف النظر عن البلد الذي صدر فيه، وينص بناء على طلب كتابي يقدم إلى محكمة مختصة، على الطرف الذي يستند إلى قرار تحكيم أو يقدم طلب لتنفيذه أن يقدم القرار الأصلي الموثق حسب الأصول أو صورة منه مصادقة حسب الأصول.

كما قد إهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي وتنفيذها من خلال وضع شروط وإجراءات يتوجب إتباعها[2].

1- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقية الدولية، المرجع السابق، ص ص 213-214.

2- دوادي وليد، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015، ص 81.

المطلب الثاني

تنفيذ حكم التحكيم البحري وطرق الطعن فيه

إن تنفيذ حكم التحكيم البحري الدولي يمثل أساس التحكيم وأثر من أثاره، فلعب دورا هاما في استقرار المراكز القانونية واستقرار المعاملات البحرية الدولية، وتتحدى به فعاليته في تسوية المنازعات البحرية، فهو يعتبر نتيجة للمسائل المتنازع فيها والعمل في الفصل فيها إذ يغامد نجاح التحكيم بمدى تعيين أحكامه ونظرا للطبيعة الخاصة لحكم التحكيم البحري، فإنه يقبل الطعن بشتى الطرق المختلفة، وهذا ما سندرسه في فرعين أساسين**(الفرع الأول)** تنفيذ حكم التحكيم البحري، **(الفرع الثاني)** طرق الطعن فيها.

الفرع الأول

تنفيذ حكم التحكيم البحري

إن تنفيذ حكم التحكيم البحري يتم بإرادة الأطراف المتعاقدة فيكون التعيين بطريقتين إما أن يكون اختياريا فيلتزم من صدر الحكم ضده بالتطبيق التلقائي لمضمونه دون أن يقوم باتخاذ الإجراءات اللازمة أو أن يلجأ إلى جهة معينة إلا أنه في بعض الحالات يمنع أحد الأطراف عن التنفيذ الرضائي فحينئذ نكون أمام التنفيذ الجبري.

أولا: التنفيذ الاختياري لحكم التحكيم البحري

تتحقق فعالية أحكام التحكيم البحري بتنفيذها لتحسين الحقيقة القانونية التي توصل إليها المحكمون، والأصل أن يكون ذلك بصفة اختيارية ورضائية من الأطراف المتنازعة، إذ يكون من السهل على الطرف الخاسر الامتثال للحكم الصادر ما دام لجوءهم إلى التحكيم كاف بمضي إرادتهم واتفاقهم على عرض منازعاتهم على محكمين متخصصين ومؤهلين اشتركوا في تعيينهم بأنفسهم لربح الوقت وتوفير الجهد والتكاليف التي يمكن أن تتفق على الإجراءات القضائية ونفقات التقاضي وأتعاب المحامين وإفشاء أسرار النزاع[1].

1- سيدي معمر دليلة، مرجع سابق، ص 153.

ستترتب كل هذه الآثار وغيرها على عدم التنفيذ الطوعي لحكم التحكيم بالإضافة إلى الإجراءات المادية والمعنوية التي يعرضها المجتمع البحري خاصة على مستوى التحكيم البحري المؤسسي الذي يطالب بالدفع المسبق للتكاليف ومصاريف العملية التحكيمية والتي يتم صياغها عند عدم التنفيذ.

ثانيا: التنفيذ الاجباري لحكم التحكيم البحري

قد يمتنع أحد الأطراف المتنازعة عن تنفيذ حكم التحكيم البحري فيعضم بالإنكار الذي يؤدي إلى عدم تنفيذه، فيلجأ الطرف الراغب في التنفيذ إلى القضاء الوطني لإجبار الطرف المخالف على تنفيذه إجباريا.

تعتبر اتفاقية نيويورك لسنة 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الدولية من أبرز الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة تنفيذ أحكام المحكمين على المستوى الدولي، لذا صدقت العديد من الدول عليها وتبنتها في تشريعاتها الوطنية، ويأتي على رأسها فرنسا، إنجلترا، مصر، الجزائر، كما تناوله في تشريعاتها الداخلية أحكاما خاصة بالتنفيذ الجبري لأحكام التحكيم البحري[1].

الفرع الثاني

طرق الطعن لأحكام التحكيم البحري

أخذ المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية على غرار التشريعات الدولية الأخرى بطريقة خاصة للطعن في أحكام التحكيم الدولي تقوم هذه الطريقة على سبيلين رئيسيين نصت عليها المواد 1055 إلى 1060 من نفس القانون(ق.إ.م.إ)، ويتعلق الأمر بالاستئناف والبطلان.

أولا: الطعن في أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية

يسمح المشرع الجزائري الطعن في أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية بالاستثناء سواء ضد الآمر الرافع بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي أو الأمر القاضي

1- سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص 154.

بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي.

أ- الاستئناف في الآمر القاضي برفض الاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي:

نصت المادة 1055 من ق.إ.م.إ على ما يلي:" **يكون الآمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ قابل للاستئناف**".

يلاحظ أن المشرع الجزائري بموجب المادة 1055 من ق.إ.م.إ لم يحدد الحالات التي يمكن فيها رفع الاستئناف ضد الآمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ.

ب- الاستئناف في الأمر القاضي بقبول الاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي:

نص ق.إ.م.إ صراحة على عدم جواز استئناف الآمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي، إلا أنه أجاز الطعن فيها بالاستئناف في حالات محددة على سبيل الحصر في المادة 1056 من ق.إ.م.إ والمتمثلة فيما يلي:

إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية التحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة انقضت مدتها، أو كان تشكيل محكمة التحكيم مخالفا للقانون أو كان تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون، أو إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها، أو إذا لم يراع مبدأ الوجاهية، أو إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب أو إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي[1].

وقد حدد المشرع في المادة 1057 من ق.إ.م.إ.ج مهلة الاستئناف بأجل شهر واحد ويكون أمام المجلس القضائي المختص على أن يبدأ حسابه من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر رئيس المحكمة سواء برفض الاعتراف أو القاضي به أو برفض التنفيذ أو القاضي به[2].

ثانيا: الطعن في أحكام التحكيم الصادرة في الجزائر(الطعن بالبطلان)

أجاز قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري لمن يعتذر حكم تحكيم دولي في الجزائر أن يبادر فور صدور الحكم وقبل الشروع في تنفيذه بالطعن بالبطلان طبقا لأحكام

1- أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا، دراسة المقارنة، المرجع السابق، ص 447.

2- المرجع نفسه، ص 448.

المادتين 1058 و1059 ق.إ.م.إ.ج[1].

قد نصت المادة 1058 على ما يلي: " **يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع الطعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه، ولا يقبل الآمر الذي يقضي بتنفيذ حكم التحكيم الدولي المشار إليه أعلاه أي طعن، غير أن العقد بالبطلان حكم التحكيم يرتب بقوة القانون الطعن في آمر التنفيذ أو تخلي المحكمة عن الفصل في طلب التنفيذ إن لم يتم الفصل فيه**".

يفهم من هذه المادة أن الحكم التحكيمي الصادر في الجزائر يترتب عليه بالضرورة الاعتراف به لأنه صادر من جهات جزائرية وتطبيقا للقانون الجزائري على أن يتم تنفيذه ومن ثم لا يتصور عدم الاعتراف به ولا عدم تنفيذه ومن ثم لا يقبل الآمر الذي يقضي بتنفيذه أي طعن غير أن الطعن في الأمر القاضي بالتنفيذ يترتب بقوة القانون إذا وقع طعن بالبطلان في حكم التحكيم ذاته، يرفع الطعن بالبطلان في حكم التحكيم المنصوص عليه في المادة 1058 ق.إ.م.إ.ج أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه، ويقبل الطعن ابتداءا من تاريخ النطق بحكم التحكيم إلا أنه لا يقبل هذا الطعن بعد أجل شهر واحد من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي التنفيذ ويجدر الإشارة إلى أنه يكون القرارات الصادرة بالاستئناف في أوامر رفض الاعتراف أو التنفيذ والطعن بالبطلان في الحكم التحكيمي قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا[2].

1- تنص المادة 1059 من ق.إ.م.إ.ج على مايلي :" **يرفع الطعن بالبطلان في حكم التحكيم المنصوص عليه في المادة 1058 أعلاه أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه ويقبل الطعن ابتداءا من تاريخ النطق بحكم التحكيم**".

2- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقية الدولية، المرجع السابق، ص ص 219، 220.

خاتمة

إن نقل البضائع بحرا يحتل مكان الصدارة بين وسائل النقل باعتباره أهم وسيلة في نقل التجارة الدولية يقوم بتسهيل عملية تداول السلع بين مختلف الدول، وتتم عملية نقل البضائع من ميناء لآخر عن طريق إبرام عقد بين الشاحن والناقل، وكما يعتبر هذا العقد من العقود التي حازت على إهتمام التشريع الوطني الجزائري من التقنين البحري، والاهتمام الدولي بعد أن تولت كل من إتفاقية بروكسل حول توحيد قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009، وعلى الناقل البحري أن ينفذ الالتزامات التي فرضها عليه عقد نقل البضائع بحرا على الوجه الكامل، وإلا قامت مسؤوليته على هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها وصولها إلى ميناء التفريغ وهنا يلجأ أصحاب الحق في البضاعة إلى التحكيم أو القضاء من أجل إقتضاء التعويض، ومن خلال دراستنا لموضوعنا المتمثل في فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع إنتهت بمجموعة من النتائج يمكن إدراجها كما يلي:

- إن الجهود القانونية الدولية التي قاموا ببذلها وركزت كل إهتماماتهما على القواعد الموضوعية التي تخص النقل البحري وتركت تنظيم القواعد الإجرائية للقانون الوطني الواجب التطبيق.
- إن القضاة له أهمية كبيرة في المجال البحري على إعتبار أن التطبيق السليم لأحكام القانون البحري، لا تطبق إلا بمعرفة كل القواعد الخاصة التي تحكم عملية نقل البضائع بحرا وهذا حتى يكون القاضي مساهما في التطبيق.
- يحق رفع الدعوى في منازعات النقل البحري لكل من الشاحن والمرسل تثبت كما تثبت للغير، لكن تكمن صعوبة تحديد صفة المدعى عليه في حالة تأجير السفينة وكذلك في حالة النقل البحري المتتابع.
- توسيع من قائمة المحاكم المختصة محليا في الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري ومنح أطراف هذه الدعوى إمكانية رفع دعاويهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا ميناء المتواجد على الإقليم الوطني.

- إن الإختصاص المحلي للمحكمة لا يحدد أبدا بموجب الوكيل حتى وأن معظم المعاملات البحرية قد تتم عن طريق وسطاء فهذه الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لا يمكن رفعها أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن السمسار البحري أو موطن الوكيل بالعمولة الذي تعاقدوا لفائدة الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه.
- قد توصلنا حسب القاعدة إلى تمييز التحكيم كنظام عن إتفاق التحكيم كمرحلة من مراحل هذا النظام وأوّل مراحل التحكيم يمكنها الإتفاق عليه.
- خضوع إتفاق التحكيم في تنظيمه القانوني إلى القواعد العامة التي قررها المشرع بشأن التحكيم.
- الآثار المترتبة عن إتفاق التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، لا تقتصر على العاقدان فقط، بل تمتد لشامل أطراف أخرى من الغير، لم تقوم بالمشاركة في إبرام العقد الأصلي ولا إتفاق التحكيم.
- إن دور إتفاق التحكيم في العملية التحكيمية بشأن النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري للبضائع بتجلى في إجراءات التحكيم ما يعرف بخصومة التحكيم.
- من خلال التعريفات التي أوردت بشأن إتفاق التحكيم فإن المشرع الجزائري لم يضبط مسارا دقيقا يمكن على أساسه التمييز بين صورتي إتفاق التحكيم من جهة، ومن جهة ثانية ميز بين أحكام هذه الصورتين في كل التحكيم الداخلي والدولي.
- إن التقنين البحري الجزائري وإتفاقيات بروكسل لم يقدموا بنص على التحكيم كوسيلة لفض نزاع البحري، رغم أهميته في مجال النقل البحري عكس إتفاقية هامبروغ وقواعد روتردام التي نصت على جواز اللّجوء إلى التحكيم.

وبناء على هذه النتائج ندعوا المشرع التدخل في التقنين البحري الجزائري لكي يقوم بتعديله لأنه ناقص يحتاج المزيد من خلق قواعد قانونية وإجتهاد القضاء، وأن يقوم بإنشاء لجنة وطنية متمكنة ومتكونة من باحثين وأساتذة في المجال لتطوير النقل والتجارة.

قائمة المراجع

أوّلا: الكتب

1- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية(دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.

2-عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديد وللنشر، الإسكندرية، 2006.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ- رسائل الدكتوراه:

1-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

2-بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

3-بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

4-بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، فرع قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

5-بودالي خديجة، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في قانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015.

ب- المذكرات:

1.مذكرات الماجستير:

1-أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

2-أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وبإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات والداخلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2016.

3-سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2007.

4-سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

5-شتوان حياة، عقد النقل البحري، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.

6-شهوان ممدوح محمد حامد، دور التحكيم في فض منازعات النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة الشرق الوسط، الأردن، 2018.

2.مذكرات الماستر :

1-شريدي حميد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون العام، جامعة العربي بن مهيدي، ام البواقي، السنة الجامعية، 2013- 2014

2-نورهان حفيظ، إطار القانون العقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016/2015

3-دوادي وليد، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، سنة 2014- 2015.

ثالثا: المقالات:

1-أكلي ليندة، "المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود مولود معمري، 2017، ص ص 239-248.

2-بن صغير شهرزاد، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجماعات المقتضيات"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، الجزائر، 2017، ص ص 249-264.

3-بوعلام خليل، " إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقايات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978"، مجلة الكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، 2008، ص ص 57-77.

4-قرطبي سهيلة، " مدى فعالية التحكيم في المنازعات العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص ص 77-90.

5-مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 205-219.

6-بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 312-325.

رابعا: النصوص القانونية

أ- الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر:

1-الإتفاقيات الدولية الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي إنضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاص بتوصيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشخص ، ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج عدد 28 ، الصادر في 03 أفريل 1964.

ب- النصوص التشريعية:

1-أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر

2-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، عدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008.

خامسا: المحاضرات

1-خلادي إيمان، محاضرات المنازعات والتحكيم البحري مقدمة للطلبة السنة الثانية ماستر قانون بحري والنقل: elearn.univ-tlecom.dz Niew.

سادسا: الوثائق

1- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

2- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، المسماة بقواعد روتردام

الفهرس

مقدمة.....01

الفصل الأول: القضاء كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....05

المبحث الأول: أطراف الدعوى القضائية الخاصة بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع.06

المطلب الأول: المدعي في الدعوى القضائية الخاصة

بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع.....06

الفرع الأول: الشاحن.....07

أولا: التعريف الفقهي للشاحن.....07

ثانيا: التعريف الشاحن في التشريع الجزائري.....07

ثالثا: تعريف الشاحن وفقا لإتفاقيات الدولية.....08

الفرع الثاني: المرسل إليه.....09

الفرع الثالث: المؤمن.....11

المطلب الثاني: المدعي عليه في الدعوى القضائية

الخاصة بمنازعات عقد النقل البحري للبضائع.....11

الفرع الأول: الناقل البحري.....12

أولا: الناقل البحري المتعاقد.....12

ثانيا: الناقل البحري في النقل المتتابع.....13

ثالثا: النقل البحري الفعلي.....15

الفرع الثاني: وكيل السفينة.....16

الفرع الثالث: الطرف المنفذ.....17

المبحث الثاني: الإجراءات الواجب احترامها في الدعوى القضائية الخاصة

بعقد النقل البحري للبضائع.....19

المطلب الأول: الإخطار بهلاك البضاعة أو تلفها قبل رفع الدعوى القضائية.....19

الفرع الأوّل: المقصود بالإخطار عن هلاك البضاعة أو تلفها.....19

أوّلا: تعريف الإخطار.....20
ثانيا: الأطراف المعنية بالإخطار.....20
ثالثا: شروط الإخطار.....24
الفرع الثاني: ميعاد الإخطار بهلاك البضاعة أو تلفها.....26
الفرع الثالث: الآثار الناتجة عن الإخطار بهلاك أو تلف البضائع.....28
المطلب الثاني: إحترام إجراءات التقاضي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....29
الفرع الأوّل: إحترام الولاية القضائية في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....30
أولا: إحترام الإختصاص المحلي(الاقليمي) في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....30
ثانيا: إحترام الاختصاص النوعي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....32
الفرع الثاني: إحترام آجال رفع الدعوى في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....34
أوّلا: أساس التقادم دعوى منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....34
ثانيا: نطاق التقادم دعوى منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....36
الفصل الثاني: التحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....38
المبحث الأوّل: مفهوم التحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات
عقد النقل البحري للبضائع.....39
المطلب الأوّل: التعريف بالتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات
عقد النقل البحري البضائع.....39
الفرع الأوّل: المقصود بالتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات
عقد النقل البحري للبضائع.....40
أولا: تعريف التحكيم فقها.....40
ثانيا: تعريف التحكيم قانونا.....41
الفرع الثاني: تمييز التحكيم البحري عن بعض النظم المشابهة له.....41
أولا: تميز التحكيم البحري عن الصلح.....41
ثانيا: تمييز التحكيم البحري عن الوساطة.....42

الفرع الثالث: أنواع التحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع...42
أوّلا: التحكيم البحري الحر.....43
ثانيا: التحكيم البحري المؤسساتي.....44
المطلب الثاني: وجود إتفاقية التحكيم شرط اللّجوء إلى التحكيم البحري لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....47
الفرع الأوّل: تعريف إتفاقية التحكيم.....48
الفرع الثاني: صور إتفاقية التحكيم.....48
أوّلا: شرط التحكيم.....49
ثانيا: إتفاق التحكيم.....49
الفرع الثالث: شروط إبرام اتفاقية التحكيم.....50
أوّلا: الشروط الشكلية لصحة إتفاقية التحكيم البحري.....50
ثانيا: الشروط الموضوعية لصحة إتفاقية التحكيم.....51
المبحث الثاني: التنظيم الإجرائي للتحكيم البحري كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البضائع.....52
المطلب الأوّل: الخصومة التحكيمية في التحكيم البحري.....52
الفرع الأوّل: تشكيل هيئة التحكيم البحري.....52
أولا: إختيار هيئة التحكيم البحري.....53
ثانيا: تشكيل هيئة التحكيم البحري.....55
الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق في التحكيم البحري.....56
الفرع الثالث: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري.....57
الفرع الرابع: حكم التحكيم البحري.....58
أولا: الشروط الواجب توافرها في الحكم التحكيمي.....58
ثانيا: الاعتراف بالحكم التحكيمي.....59
المطلب الثاني: تنفيذ حكم التحكيم البحري وطرق الطعن فيه.....60

الفرع الأول: تنفيذ حكم التحكيم البحري.....60
أولا: التنفيذ الاختياري لحكم التحكيم البحري.....60
ثانيا: التنفيذ الاجباري لحكم التحكيم البحري.....61
الفرع الثاني: طرق الطعن لأحكام التحكيم البحري.....61
أولا: الطعن في أحكام التحكيم الصادرة من جهات أجنبية.....61
ثانيا: الطعن في أحكام التحكيم الصادرة في الجزائر(الطعن بالبطلان).....62
خاتمة.....64
قائمة المراجع.....66
الفهرس.....71

الملخص

يفرض عقد نقل البضائع بحرا عدّة إلتزامات على كل من الشاحن والناقل البحري. في حالة إخلال الناقل البحري للبضائع بإلتزاماته يعد مسؤولا عن ذلك، والذي يؤدي إلى نزاع بينه وبين الشاحن.

من أجل حلّ النزاع بين الناقل والشاحن يتم اللجوء إلى القضاء من أجل فض هذا النزاع أو التحكيم.

الكلمات الدالة:

عقد النقل البحري؛ القضاء؛ التحكيم؛ القانون البحري.

Résumé

Le contrat de transport maritime impose plusieurs obligations à l'expéditeur et au transporteur maritime.

Dans le cas du transporteur maritime des marchandises avec ses obligations, le transporteur est responsable de ce qui entraine un litige entre le transporteur et l'expéditeur.

Afin de régler le différend entre le transporteur et l'expéditeur, on a recours à l'escape pour régler ce différend ou cet arbitrage.

Mot clé :

Contrat de transport maritime; justice; arbitrages; droit maritime.