



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

:

:

/

د/ إقلولي/ ولد رابح صافية، أستاذة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو رئيسة

د/ يسعد حورية، أستاذة محاضرة (أ)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو مشرفة ومقررة

د/ حسين نواره، أستاذة محاضرة (أ)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2016/06/28

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

)

((

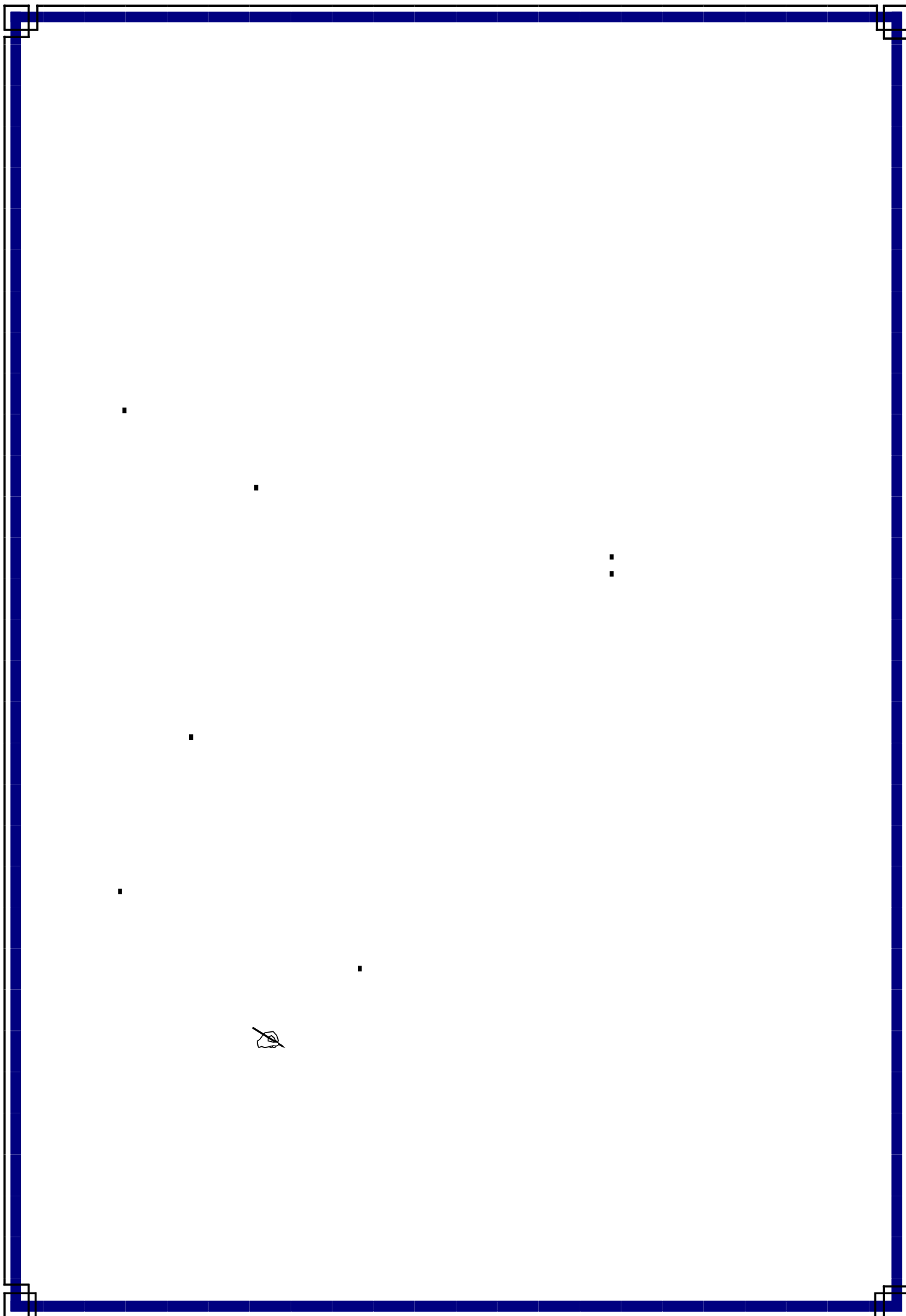
12

الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي

إهداء

() .





قائمة المختصرات

أولا - باللغة العربية:

ج . ر : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

د.ت.ن : دون تاريخ النشر

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة

ص : صفحة

ع : عدد

غ.ت.ب : الغرفة التجارية والبحرية

ق.ب.ج : القانون البحري الجزائري

ق.إ.م.إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري

ق.ت.ج : القانون التجاري الجزائري

ثانيا - باللغة الفرنسية:

B.T : Bulletin des Transports

B.T.L : Bulletin des Transports et de la Logistique

C. M : Code Maritime

C.App : Cour d'Appel

C.Cass : Cour de Cassation

Ed :Edition

LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

N° : Numéro

Op. Cit :Opere citato (référence président cité).

P : Page

P P : de la Page... à la Page...

RTD civ : Revue Trimestrielle de Droit civil

مقدمة:

للبحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في ذلك ليس فقط كونه وسيلة جوهريّة للتعارف والإتصال بين الشعوب، إنما جسرا ضخما للتجارة ومخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، إذ يعتبر النشاط البحري أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارا. فيرتبط استقرار العلاقات بين الدول إلى حد كبير بتنظيم العلاقات في البحار، فهو يتمتع بخصائص جعلتها محورا للاهتمام الإنساني على مدى العصور لما تشغله من مساحة تزيد على 71% من مساحة الكرة الأرضية، وقد كانت عبر القرون حاملة أمانة الحضارات ومهدا للعلم وطريقا للمرور والمواصلات، والأهم من ذلك موردا لثروات ضخمة.

ولقد عرف الإنسان الملاحة البحرية منذ العصور القديمة ولم تكن هنالك نصوص تشريعية تحكمها في تلك العصور، بل كانت تعتمد على العادات والتقاليد السائدة بين رجال البحر وعلى ظروف الملاحة البحرية. لتعتبر هذه الأخيرة المصدر السابق على صدور التشريعات التي وضعت بناء عليها ولم يتم تدوينها، حيث قامت دول أوروبا وعلى رأسها فرنسا بتجميعها في تقنين واحد ومن ثم أدرجتها الدول الأخرى في تقنيناتها الداخلية.

ويحتل النقل في الوقت المعاصر أهمية كبرى على صعيد التبادل الداخلي والخارجي (التجارة الدولية)، فهو يمثل في الواقع عصب تلك التجارة طالما أنه يؤدي إلى توفير المواد الأولية والسلع والبضائع ونقلها من مصادر الإنتاج إلى أسواق الاستهلاك والاستثمار. ويتقدم العلوم والتكنولوجيا اتجهت الأنظار إلى النقل بشكل غير مسبوق لمواجهة متطلبات النمو المتزايد للسكان وتوفير بدائل عن مصادر الثروات في اليابسة المهددة بالنفاد.

فظهرت مهنة الناقلين منذ القدم وتطورت مع تطور المؤسسات التجارية التي أضحت تمتلك فروعاً في مختلف البلدان، وقد أدى تطور هذه المهنة إلى ظهور خدمات فرعية للنقل مثل الشحن والتفريغ والتي كان الناقل يلتزم بأدائها وفق احترامه قواعد معينة. وازدادت أهمية النقل البحري مع تطور حركة الملاحة البحرية، ومع التطور الهائل للسفن التي زادت أحجامها وبالتالي درجة استيعابها للبضائع فضلا عن تزويدها بأحدث الأجهزة الأمر الذي أدى إلى تناقص المخاطر البحرية.

هذا التطور في مجال النقل البحري صاحبه اهتمام تشريعي وطني ودولي لتوحيد وتنظيم القواعد المتعلقة بالنقل البحري عموماً، فوجد معاهدة بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي تسمى أيضاً قواعد لاهاي. ذلك أن أساسها هي القواعد التي أقرها المؤتمر الذي عقد في لاهاي في الفترة بين 13 أوت و03 سبتمبر 1921 فأصبحت قانوناً تحكم المبادلات الدولية وأحكامها من النظام العام فلا يجوز مخالفتها، وعدلت هذه الاتفاقية ببروتوكول لسنة 1968 وتعرف قواعده بقواعد فيسبي (VISBY) حيث كان هذا محل تعديل ببروتوكول بروكسل سنة 1979.¹

وصادقت الجزائر على هذه الاتفاقية سنة 1964.² ولقد تم تعديل هذه المعاهدة مرتين، ورغم التعديلات التي أتى بها البروتوكولين إلا أن الجزائر لم تصادق على أي منهما. كما اهتمت بهذا المجال لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية وقد توج هذا المجهود بانجاز معاهدة بتاريخ 31 مارس 1978.³ أطلق عليه اسم معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر والتي تسمى أيضاً معاهدة هامبورغ.

إن سبب عدم استقرار المعاملات التجارية البحرية فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني، خاصة وأن الظروف التجارية والاقتصادية والتكنولوجية التي أبرمت في ظلها تلك القواعد قد تغيرت. لذا جاءت المبادرة من طرف اللجنة البحرية الدولية في إدخال تعديلات جديدة على معاهدة بروكسل 1924، إلا أن الإرادة الدولية اتجهت نحو إحداث اتفاقية جديدة حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية فكرس فريق العمل جهوده لإعداد الاتفاقية منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضاً خاصاً بفتح باب التوقيع لجميع الدول على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق

¹-RIPEIT Georges , Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952, p225.

²-مرسوم رقم 71/64 مؤرخ في 2 مارس 1964، يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 24 أوت 1924، معاهدة بروكسل، جريدة رسمية، عدد 28، صادر بتاريخ 03 أفريل 1964.

³- JACQUET Jean Michel, DELEBEQUE Philippe, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 1997, p 158.

البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008 يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية.¹

وفي سنة 1976 أصدر المشرع الجزائري قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976. فمنذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري و ذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، وهذا بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر وفتح مجالات الاستثمار كما قام أيضا المشرع الجزائري بتعديل آخر للقانون البحري وذلك عام 2010، إلا أن هذا التعديل يخص الحجز فقط.²

رغم كل هذا التطور الحاصل سواء على مستوى السفن الناقلة أو وسائل الشحن والتفريغ إلا أن حجم النزاعات الناجمة عن عقد النقل البحري لا زال يشكل الحيز الأكبر للنزاعات البحرية وهو الشيء الطبيعي بالنظر إلى حجم الكبير للمبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، فالنزاع البحري بالمفهوم الواسع يعني أي خلاف ينتج عن أي من آثار العلاقة القانونية، فقد يطلق عليها منازعة desputes ومطالبة claim وخلاف difference فأبي من الكلمات السابقة يعطي المعنى الواسع المعلوم ألا وهو المنازعة.³ فتأخذ النزاعات البحرية أشكال عدة منها: النزاعات الناشئة عن العقود البحرية وتكون في عقود مشاركة إيجار السفن (لمدة معينة، لرحلة وبهيكلاها)، وعقود النقل، وسندات الشحن.⁴ وبيع السفن المستعملة، في هذه الحالة فأكثر النزاعات تدور حول حالة السفينة عند تسليمها إلى المشتري، وعقود بناء السفن وإصلاحها، وعقود التأمين وإعادة التأمين وخصوصا بين المؤمنين الذين يحلون محل المستفيدين الأصليين عملا بمبدأ الحلول في التأمين.

¹ - وقعت على الاتفاقية 21 دولة والنصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل للاتفاقية أنظر موقع لجنة الأمم المتحدة لقانون التجاري الدول (www.uncitral.org)

² - قانون رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، مؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، ج. ر رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 ج. ر عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

³ - عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والإتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1999، ص 19.

⁴ - فأكثر النزاعات التي تثار بخصوص سند الشحن هي تلك المتعلقة بالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال الرحلة أو التأخير في وصولها أو عدم وصول البضاعة أو التسليم الخطأ للبضاعة

والنزاعات الناشئة عن الحوادث البحرية تتمثل في التصادم البحري، المساعدة البحرية والإنقاذ، وتحديد المسؤولية وتكون عندما يرغب صاحب السفينة تحديد مسؤوليته الناتجة عن حادث معين، وعليه تتور النزاعات حول تحديد هذه المسؤولية، والنزاعات الخاصة بتسوية الخسارات البحرية المشتركة.¹

فرغم ظهور التحكيم والدور الفعال الذي لعبه في فض النزاعات الناجمة عن العقود الدولية عامة وعقد النقل البحري خاصة وتفضيله من قبل الخصوم، إلا أن القضاء لم يفقد مكانته المرموقة باعتبار أقدم الهيئات التي تسهر على ضمان الحقوق. ومع محاولات التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ولمعرفة كيفية فض النزاع الناجم عن خطأ الناقل البحري وتابعيه بسواء وتحديد كذلك أحكام هذه الدعوى ارتأينا إلى طرح الإشكالية التالية:

ما مدى التجانس بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية حول مسألة التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري؟

وانطلاقاً من هذا وتسهيلاً لدراسة الموضوع ارتأينا تقسيمه إلى فصلين، خصصنا الفصل الأول بأطراف الدعوى البحرية، أما الفصل الثاني فتتم فيه الدراسة حول مراحل سير الدعوى البحرية وكل هذا في ظل التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية.

¹- لمزيد من التفاصيل راجع: عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، 2002، عن الموقع www.jcdr.com، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04.

الفصل الأول

أطراف الدعوى البحرية

لنشوء الحق في الدعوى أوجب المشرع لذلك توفر شروط في رافع الدعوى وتتمثل هذه الشروط في الصفة والمصلحة وأهلية التقاضي وذلك لقبول الدعوى أمام القضاء وهو ما نصت عليه المادة 459 من ق.إ.م.إ فتتص على أنه: " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يثير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي والمدعى عليه.¹

فأطراف الدعوى البحرية هما كل من المدعى والمدعى عليه اللذان يتمتعان بالصفة ولهم مصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانون.

غير أن الدعوى البحرية لها خصوصيات تميزها عن باقي الدعاوي الأخرى نظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه، فقد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل وأكثر من شاحن يرجع بعضهما على البعض كلما لم ينفذ العقد طبقا لما اشتمل عليه من التزامات متبادلة.²

إلا أن في بعض الأحيان يبرم عقد النقل البحري للبضائع لصالح شخص ثالث وهو المستفيد من البضاعة (المرسل إليه)، ولكن في الحقيقة ليس طرفا في العقد وإذا أدرج إسمه في وثيقة الشحن فيكتسب بذلك الصفة والمصلحة في الدعوى البحرية ضد الناقل البحري. فمن هم أصحاب الحق في رفع الدعوى البحرية (المبحث الأول) وضد من توجه هذه الدعوى البحرية (المبحث الثاني).

¹ قانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1924، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر. عدد 21، الصادر في 23 فيفري 2008.

² بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد صفر، الجزائر، 2008، ص 75.

المبحث الأول

صاحب الحق في رفع الدعوى البحرية

صاحب الحق في الدعوى هو من له الحق في الحصول على الحماية القضائية إما شخصيا أو من ينوب عنه قانونيا أو إتفاقيا وذلك لمواجهة من قام بالاعتداء على حقه. فصاحب الحق في الدعوى البحرية هو الطرف الذي لحقه ضرر بسبب هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها ويسمى بالمدعى، ولما كانت دعوى المسؤولية هي دعوى تعاقدية ناتجة عن عدم تنفيذ الالتزامات الواردة في العقد فإنه يحق رفع الدعوى للمرسل إليه الشرعي (المطلب الأول) كما يحق للشاحن والغير كذلك رفعها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المرسل إليه الشرعي

يرتبط عقد النقل البحري في البداية بين الشاحن والناقل، ويرتب على عاتقهما حقوقا والتزامات متقابلة إلا أن هذه الحقوق والتزامات يستفيد منها ويلتزم بها طرف ثالث وهو المرسل إليه فمن هو هذا الأخير (الفرع الأول) كما يدفعنا الأمر إلى تحديد مركزه القانوني وذلك بدراسة النظريات التقليدية للمركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم المرسل إليه

لقد استقر الفقه والقضاء منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه ليس من أطراف عقد النقل البحري في الحقيقة، فله حق مقاضاة الناقل ومطالبته باستلام البضائع وبالتعويض عن الهلاك أو التلف، كما أنه من ناحية أخرى يلتزم بدفع

الأجرة إذا لم يدفعها الشاحن ويلتزم كذلك بالشروط الواردة في وثيقة الشحن¹. وهذا ما يستدعي بنا إلى دراسة المرسل إليه وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (أولا)، والغير وعلاقته بالمرسل إليه (ثانيا).

أولا: تعريف المرسل إليه

عرف المرسل إليه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له الحق في تسلم البضائع عند نهاية الرحلة البحرية بتقديمه لسند الشحن.²

فوثيقة الشحن قد تكون إما اسمية أو لأمر أو لحاملها فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره (كمقاول الشحن والتفريغ أو المشون)، وإذا رفعت الدعوى ضد الناقل من قبل المرسل إليه لا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة أخرى حول نفس الطلبات.³

كما يعرف بأنه الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناء على اتفائه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري إلا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها.

أما اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 عرفت في المادة الأولى من الفقرة الرابعة بأنه: "الشخص الذي يحق له تسلم البضاعة "

يتضح من خلال هذه المادة أن مدلول اصطلاح المرسل إليه (destinataire) جاء واضحا لا لبس فيه فهو يشير إلى كل شخص أهل لتسلم البضائع، وواضح أن هذه المادة لا تضع شروط معينة

¹ - PIERRE Bonnasies, SCAPEL Christian, Droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, p598.

²-Port d'Alger : Périodique d'information du port d'Alger hors série N° 03, Ed. E.P.A.L, numéro spécial, janvier 2001, p 29.

نقلا عن: شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 38.

³ -بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 58.

لاعتبار الشخص مرسلًا إليه إلا أن يكن أهلاً لذلك الاستلام.¹

أما اتفاقية روتردام لسنة 2008 فعرفت في المادة الأولى فقرة 11 المرسل إليه بأنه "الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني".²

ثانياً: الغير وعلاقته بالمرسل إليه

توضح المادة 761 من القانون البحري الجزائري.³ بأن لوثيقة الشحن البحري حجية ليس فيما بين الناقل والشاحن فحسب وإنما بالنسبة للغير أيضاً، وبالرغم من أن المادة نفسها تجيز لأي من الناقل والشاحن إثبات خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن إلا أن الأمر المقصور على العلاقة التي

¹ -سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 20.

² -*فعقد النقل يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري. انظر المادة الأولى فقرة 1 من اتفاقية روتردام 2008.

*ومستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

- يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

- ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه. انظر المادة الأولى فقرة 13 من اتفاقية روتردام 2008.

* أما سجل النقل الإلكتروني فقد استحدثت اتفاقية روتردام هذا النظام إلى جوار مستندات النقل الورقية بحيث يمكن تسجيل المعلومات التي يحتويها مستند النقل في سجل الكتروني بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الكتروني واستخدامه رهناً بموافقة الناقل والشاحن، وجعلت الاتفاقية له نفس الحجية ونفس المفعول خاص بإصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالته.

فالمادة الأولى فقرة 18 من اتفاقية روتردام يعني سجل النقل الكتروني المعلومات الوارد في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل البحري، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من هذا السجل والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه. أنظر: سعيد مراد ، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، السنة الثالثة، المجلد السادس، العدد الثاني، 2012، ص 367.

³ -تنص المادة 761 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق على أنه: "تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية "

تنشأ بينهما، فالنص يقضي بأنه لا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من الوثيقة أو خلاف ما ورد فيها من بيانات، ولكن ما المقصود بالغير. سنتناول الغير وعلاقته بالمرسل إليه، في ثلاثة أجزاء وهي مبدأ نسبة أثر العقود، ومفهوم الطرف في العقد، والغير صاحب المصلحة.

أ-مبدأ نسبة أثر العقود

مبدأ نسبة العقود هو عدم انصراف آثار العقد لغير عاقيه، بمعنى أنه ينبغي ألا يستفيد الغير أو يضار من علاقة عقدية هو في الأساس أجنبي عنها إلا وفقا لما يقرره القانون والأصل في التصرفات وفقا لمبدأ نسبة أثر العقود أنها لا تولد آثارها إلا في دائرة الأطراف وحدهم.¹ إلا أن الإنسان كثيرا ما يتدخل لإبرام عقد أو اتفاق في شأن من شؤون غيره، مما يثير التساؤل عن يكون طرف في العقد؟ والإجابة تتوقف على ما إذا كان الشخص الذي أبرم العقد قد أبرمه بصفته الشخصية رغم أنه يتعلق بشأن غيره أو أنه أبرمه بصفته نائبا عن صاحب الشأن كما في حالة الوكالة فمن المقرر قانونا أن العقد شريعة المتعاقدين، وأنه إذا ما صدر مستكملا لأركانه وشروط صحته انصرفت آثاره إلى عاقيه دون أن تمتد إلى غيرهما، بمعنى أن القوة الملزمة للعقد تقتصر على أطرافه ما لم ينص القانون على خلاف ذلك فتتص المادة 108 من ق.م.ج على أنه: "ينصرف العقد إلى المتعاقدين والخلف العام، ما لم يتبين من طبيعة التعامل، أو من نص القانون، أن هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام كل ذلك مع مراعاة القواعد المتعلقة بالميراث".²

وهذا ما يعبر عنه بمبدأ نسبة أثر العقود وهو مبدأ عريق ويمثل الحاجز القانوني للروابط العقدية، إلا أن الفقه والقضاء تجاوز هذا المبدأ وخرج على مقتضاه في حالة مركز المرسل إليه في

¹-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 21.

²-أمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر. عدد 78، الصادر تاريخ 29 سبتمبر 1975، متمم بالقانون رقم 01/89 المؤرخ في 07 فيفري 1989، ج.ر. عدد 06، الصادر بتاريخ 08 فيفري 1989، والقانون رقم 10/05، المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر. عدد 44، الصادر بتاريخ 26 جوان 2005.

عقد النقل البحري، فهو وإن كان ليس طرفا في العقد الذي تم إبرامه أساسا بين الناقل والشاحن وإنما هو من طائفة الغير، إلا أنه اعترف له بحق خاص في مواجهة الناقل مباشرة رغم أنه ليس من أطراف عقد النقل البحري، فله حق مقاضاة الناقل ومطالبته بتسليم البضاعة وبالتعويض عن الهلاك أو التلف، كما أنه (المرسل إليه) يلتزم بدفع أجرة النقل إذا لم يكن الشاحن قد دفعها مسبقا ويلتزم بكافة الشروط الواردة بوثيقة الشحن.¹

وطبقا لمبدأ نسبية أثر العقود فإن التصرفات لا تولد أثارها إلا في دائرة الأطراف فقط،² فيبقى بعيدا عن هذا الأثر من كانت إرادته لا ترغب في انصراف هذا الأثر إليه، حيث يبقى بعيدا عن أثر العقد فلا يستفيد أو يضار من العقد في حدود الآثار المباشرة للعقد.³

ومن الأهمية أن نعلم أنه يختلف نفاذ العقد بصفته واقعة قانونية عن حالة نفاذه بصفته واقعة اجتماعية. فالواقعة القانونية هي التي يترتب عليها القانون أثارا قانونية بغض النظر عما إذا كانت الإرادة قد اتجهت لذلك من عدمه، أما التصرف القانوني فيتطلب ضرورة أن تتصرف الإرادة إلى أحداث هذا الأثر القانوني، هذا بخلاف الوقائع الأخرى التي لا يترتب عليها القانون أي أثر.⁴

ب- مفهوم الطرف في العقد

طرف العقد هو الذي يصدر عنه التعبير عن إرادة الالتزام به فيساهم في تكوينه، فالشخص الذي يتم باسمه ولحسابه إبرام اتفاق، يعتبر طرفا فيه، بالرغم من أنه لا يتم تبادل الرضا بينه وبين المتعاقد الآخر. فاصطلاح المتعاقد ينصرف إلى كل شخص شارك في إبرام العقد سواء أكان ذلك بشخصه أو بواسطة نائب عنه، فتتصرف إليه أثار العقد كما حددها الاتفاق بينهم، ويكون ذلك

¹-BERNAT Cédric, L'exploitation commerciale des navires et les groupes de contrats ou le principe de l'effet relatif dans les contrats internationaux, Thèses de doctorat, bordeaux, 2003, P 200.

²-عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 80.

³-محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 365 .

⁴-سمير تناعو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982 ، ص 31 .

بصورة مطلقة وكاملة أي لا يرد عليه قيد ولا يوضع له حدود، والجدير بالتوضيح هنا أن مفهوم الطرف قد اختلف ما بين الفقه التقليدي والفقه الحديث.¹

فطبقا للمعيار التقليدي تعتبر الإرادة هي المعيار الفاصل لتحديد مفهوم الطرف والخلف العام فالغير ينقسم إلى الغير الحقيقي (الأجنبي) والغير الوهمي إلا أن نظرة الفقه الحديث لمفهوم الطرف قد تغيرت واتسع نطاق هذه الفكرة ليضم تحت لوائه الغير الوهمي.²

فتعريف الغير الحقيقي ينصرف إلى كل الأشخاص الذين ليست لهم رابطة مباشرة بأحد الأطراف في علاقة عقدية قائمة أو مصلحة مباشرة بالعقد، ويعتبرون أجنبيا كلية عن العقد والمتعاقدين ولا توجد أي رابطة قانونية بينهم كالتعاقد في حالة الوكالة، وكيل أو نائب قانوني. أما الغير غير الحقيقي أو الوهمي، فأهمهم الدائنون العاديون والخلف الخاص، فهم الغير ذو الرابطة القانونية بأحد أطراف علاقة عقدية قائمة ويعبر عن هذه الطائفة من الغير بالأطراف ذو الشأن في العقد، ومن هؤلاء المرسل إليه في عقد النقل البحري، وبمعنى أشمل هم الغير صاحب المصلحة.³ إذن طائفة الغير الحقيقي تلتزم كمبدأ عام بواجب الاحترام الناشئ عن نفاذ العقد وهي تختلف عن الغير الأجنبي في أن مصلحة أي من أفرادها قد تتيح له طلب عدم نفاذ العقود التي تضر بهذه المصلحة في مواجهته، لذا المشرع هو الذي يقرر مدى تأثير مصلحة الغير في هذا الصدد بالعقود المبرمة لهذه المصلحة، كما هو الحال في الدعوى البوليصة المقررة للدائن العادي تجاه تصرفات مدينه الضارة بمصلحته والتي يسميها الفقه بدعوى عدم نفاذ التصرفات.⁴

¹-خليل أحمد حسن ققادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الالتزام، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 115.

²-AUBERT Jean Luc, A propos d'une distinction renouvelée des parties et des tiers, R.T.D civ, Paris, 1993, p 263.

³-عباس محمود المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، الصفحة 82.

⁴-تنص المادة 191 من القانون رقم 10/05 يتضمن القانون المدني المرجع السابق على أنه: "لكل دائن حل دينه، وصدر من مدينة تصرف ضار به أن يتطلب عدم نفاذ هذا التصرف في حقه إذا كان هذا التصرف قد انقص من حقوق المدين أو زاد في التزاماته، وترتب عسر المدين أو الزيادة في عسره، وذلك متى توافر احد الشروط المنصوص عليها في المادة التالية."

وكذلك بالنسبة للدعوى الصورية حيث أقر لهم المشرع الحق في أن يتمسكوا بالعقد الصوري متى كانوا حسن النية كما ان يتمسكوا بالعقد المستتر ويثبتوا بجميع الوسائل صورية العقد الذي أضر بمصلحتهم.¹

وإذا كان لمفهوم نفاذ العقد التزام سلبي تجاه الغير بعدم انتهاك عقود الآخرين، فله جانب آخر عندما يأخذ شكلا إيجابيا داخل المجموعات العقدية، حيث أن مصلحة الغير وقوة النفاذ داخل هذه المجموعات تتيح الرجوع المباشر بين الأعضاء المكونين للمجموعة.²

إن عدم الخلط بين مبدأ نسبية العقود ومبدأ نفاذها يؤدي بنا إلى القول أن العقد بصفته واقعة يتولد عنه أثر خارجي مفاده التزام الغير باحترام عقود الآخرين إذا استوفت شروط نفاذها في مواجهته وخاصة شرط العلم.³

ج- الغير صاحب المصلحة

يتمتع الغير صاحب المصلحة بنوع من الإيجابية، وذلك في مواجهة طرفي العلاقة العقدية الأصلية، وعليه فإن المرسل إليه في مجال علاقات النقل البحري المتداخلة والمتشابكة⁴ يعتبر من طائفة الغير صاحب المصلحة الذي يمكن أن يستفيد من نفاذ العقد بصفته واقعة قانونية، فله أن يطالب عضوا آخر باحترام مصلحته، كما يمكن لأحد أفراد المجموعة العقدية أن يطالب المرسل إليه بتنفيذ التزام يتعلق بمصلحة هذا العضو مثل مطالبة الناقل للمرسل إليه بدفع أجرة النقل إذا كانت واجبة الدفع عند التفريغ.⁵ ومعيار المصلحة هو العنصر الأساسي الذي يتم بموجبه تحديد من هو الغير في مجال نفاذ العقود وذلك بالنسبة للغير الوهمي أو غير الحقيقي حيث يمكن أن تتوفر له

¹- عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 93.

²- بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 207.

³- TEYSSIE Bernard , Les groupes des contrats, L.G.D.J, Paris, 1975, p 287.

⁴- هناك عدة عقود، مما يجعل كل عقد حلقة في هذه السلسلة العقدية التي ينظمها وحدة المحل أو وحدة الهدف، مثل عقد البيع، عقد النقل، عقد التأمين، عقد الشحن والتفريغ أنظر: مراد بسعيد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 208.

⁵- عاطف محمد كمال فخري، الغير في القانون المدني المصري، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1976 ، ص 173 .

مصلحة في نفاذ أو عدم نفاذ عقود العلاقات الأصلية في مواجهتهم. غير أن الغير الأجنبي خارج عن الإطار كونه ليست له رابطة مباشرة بالعقد أو بالمتعاقدين وليست له مصلحة في تنفيذ عقود الآخرين من عدمه.¹

الفرع الثاني

المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري

إن المرسل إليه في عقد النقل البحري هو الغير بلا شك بالنسبة للعلاقة العقدية الأصلية بين الناقل والشاحن، فهو ليس طرفاً في هذه العلاقة لأنه لم يشارك في إبرامها، ولكن الحاجة والضرورة لتنشيط التجارة البحرية أوجبت منذ فترة طويلة قيام علاقات مباشرة بين المرسل إليه والناقل، دون إمكانية تبرير ذلك قانوناً²، ولهذا ظهرت عدة نظريات تطرقت للبحث في هذا الموضوع للتوصل إلى تحديد الأساس القانوني لمركز المرسل إليه، وسوف نعرض للنظريات التقليدية التي قيلت في هذا الصدد (أولاً)، وموقف كل من القضاء والتشريع من المركز القانوني للمرسل إليه (ثانياً).

أولاً: النظريات التقليدية للمركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري

قيلت بشأنه عدة آراء، لكون المرسل إليه لم يكن طرفاً في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، حيث أثارت هذه المسألة جدلاً واسعاً حول مركز المرسل إليه في عقد النقل سواء بالنسبة إلى الحقوق التي يكتسبها من السند أو الالتزامات التي يلتزم بها والواردة في سند الشحن فهذه النظريات تتمثل في:

أ- نظرية الاشتراط لمصلحة الغير:

يشكل نظام الاشتراط لمصلحة الغير استثناءً، وإن كانت هناك اتجاهات فقهية لا ترى أي استثناء على مبدأ نسبية العقود، على أساس أن توافر إرادة الالتزام بالأثر الملزم من المنتفع (أي نية

¹- عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 99.

²- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 209.

الالتزام بالعقد المبرم) مع توافر شرط المصلحة، وهذا ما يجعل المنتفع بمثابة الطرف في العلاقة العقدية الأصلية وبالتالي فلا استثناء.¹

كما يرى بلحاج العربي² الاشتراط لمصلحة الغير استثناءا حقيقيا على مبدأ نسبية أثر القوة الملزمة للعقد من حيث الأشخاص، إلا أن آثاره تنصرف إلى أجنبي عنه، ويرتب بذلك حقا في شخص ثالث وهذا الشخص ليس طرف ولا خلفا عاما ولا خاصا.

نظم المشرع الجزائري مفهوم الاشتراط لمصلحة الغير في القانون المدني الجزائري في المادة 116.³

فمن خلال هذه المادة يتبين أن للاشتراط لمصلحة الغير ثلاثة شروط تتجسد بما يلي:

✓ **الشرط الأول:** أن يكون التعاقد باسم من يبرم العقد ولكن لمصلحة شخص آخر يظهر في العقد.⁴

✓ **الشرط الثاني:** أن تتجه ارادة المتعاقدين إلى إنشاء حق مباشر للمستفيد، فالمنتفع يجب أن يكسب

حقا مباشرا من عقد الاشتراط وهو لا يكسب هذا الحق من عقد بينه وبين المشتري ولا بينه وبين

المتعهد، وإنما يتلقاه مباشرة من عقد الاشتراط الذي يتم بين المشتري والمتعاهد.

✓ **الشرط الثالث:** أن تكون للمشتري مصلحة شخصية في الاشتراط لمصلحة الغير، وهذا الشرط

تضمنته المادة 116/1 ق.م.ج حيث حرصت على إبراز أن تكون هذه المصلحة شخصية مادية

¹ -نبيلة رسلان، النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، رسالة مقدمة لكلية الحقوق طنطا، 1986، ص 201 وما بعدها. نقلا عن: عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 93.

² -بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في الق.م.ج، الجزء 1، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 221.

³ -تنص المادة 116 من القانون رقم 10/05 المتضمن ق.م.ج، المرجع السابق، على أنه: "يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على التزامات يشترطها لمصلحة الغير، إذا كان له في تنفيذ هذه الالتزامات مصلحة شخصية مادية كانت أو أدبية. ويترتب على هذا الاشتراط أن يكتسب الغير حقا مباشرا قبل المتعهد بتنفيذ الاشتراط يستطيع أن يطالبه بوفائه، ما لم يتفق على خلاف ذلك، ويكون لهذا المدين أن يحتج ضد المنتفع بما يعارض مضمون العقد. ويجوز كذلك للمشتري أن يطالب بتنفيذ ما اشترط لمصلحة المنتفع، إلا إذا تبين من العقد أن المنتفع وحده هو الذي يجوز له ذلك. "

⁴ -سمير الشراوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1967، ص 90.

كانت أو أدبية ولا بد أن تكون هذه المصلحة مشروعة غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة وإلا كان الاشتراط باطلا بطلان مطلقا وفقا للأحكام العامة.¹

وقد أفرط القضاء في استخدام هذا المفهوم في حالات كثيرة منها تقرير اشتراط ضمني لمصلحة أقارب المسافرين المضرور في عقد نقل الأشخاص توصلوا إلى إفادتهم من مزايا النظام العقدي وإتاحة رجوعهم ضد الناقل على أساس قواعد المسؤولية العقدية.²

واعتمد القضاء أيضا على ذات المفهوم قصد تمكين الغير من المطالبة لمصلحته بتنفيذ ذات الأداء العقدي المقرر للدائن في العقد الأصلي مثال على ذلك دعوى المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة باستلام البضاعة أو بالتعويض عن الهلاك أو التلف.³

كما ذهب أنصار هذه النظرية إلى تفسير حق المرسل إليه بأنه اشتراط لمصلحة الغير على أساس أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل فهو يشترط لمصلحة المرسل إليه الذي يكتسب حقا مباشرا قبل الناقل في مطالبته بتسليم البضاعة، فالمرسل إليه عندما يطالب بهذا التسليم يقبل الاشتراط لمصلحته مع تحمله بدفع الأجرة.⁴

لقد تعرضت نظرية الاشتراط لمصلحة الغير لعدة انتقادات نجملها فيما يلي:

أولاً: إذا كان الاشتراط لمصلحة الغير من شأنه أن يكتسب المرسل إليه حقا، فكيف نفسر التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل وكذلك التزامه بكافة الشروط الوارد في سند الشحن وبالتالي الواردة في عقد النقل، فهذا يتعارض مع الاشتراط لمصلحة الغير لأنه جعل من المرسل إليه متعاقدا لا منتفعا وبالتالي طرفا في عقد النقل، في حين أنه من شروط الاشتراط لمصلحة الغير أن يتعاقد المشتري باسمه هو دون أن يتدخل المنتفع في العقد والذي ورد في المادة 116 ق.م.ج.⁵

¹-بسعيد مراد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص ص 210 و 211.

²-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 93.

³-LARROUMET Christian, Droit civil, Les obligations, Le contrat, tome 3, 6^{eme} édition, Paris, 2007, p 984.

⁴-كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995، ص 61.

⁵-علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 91.

ثانيا: إن نظام الاشتراط لمصلحة الغير يسمح للمستفيد (المتعهد) أن يتمسك قبل المنتفع بالدفع (كالدفع ببطلان عقد الاشتراط بسبب نقص أهلية المستفيد، أو الدفع قبل المنتفع بعدم تنفيذ المشتري لالتزاماته قبل المتعهد) التي يمكن أن تنشأ عن هذا العقد المادة 2/116 من ق.م.ج، ومعنى ذلك أنه مثلا لو صدرت وثيقة الشحن مستندة إلى عقد مشاركة إيجار سفينة فإنه يمكن الاحتجاج قبل حامل الوثيقة بالشروط الواردة في عقد إيجار السفينة باعتباره مت دخلا في عقد النقل حتى ولو لم تتضمنها وثيقة الشحن.¹

ثالثا: إن العمل بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير يعني إمكانية احتجاج الناقل (المتعهد) قبل المرسل إليه (المنتفع) بخطابات الضمان، التي تم تحريرها بينه وبين الشاحن وذلك من أجل إصدار وثيقة شحن نظيفة وهذا طبعا يخالف للقاعدة المقررة بشأن الأوراق التجارية والتي امتدت إلى سند الشحن والخاصة بعدم إمكانية الاحتجاج بالدفع في مواجهة حامل حسن النية وهذا من أجل إعطاء قيمة ائتمانية تسمح بتداول الورقة التجارية والحصول على الائتمان بسهولة فلا يمكن تصور أن تقوم سند الشحن بهذه الوظيفة في وجود قاعدة إمكان الاحتجاج بالدفع في مواجهة المرسل إليه حامل هذه الوثيقة.²

رابعا: عدم توفر القصد أو النية لإنشاء حق خاص مباشرا للغير المستفيد، ونظام الاشتراط لمصلحة الغير هو أن تتجه إرادة المشترك والمتعهد إلى إنشاء حق خاص في ذمة المنتفع مباشرة (أي اكتساب المنتفع حقا بمجرد اتفاقهما على ذلك) وهذا الركن يتخلف عندما يحرر وثيقة الشحن لإذن الشاحن الذي لا يكون عند توقيعه لوثيقة الشحن قد تعاقد على بيع البضائع أو رهنها. بمعنى آخر أن أحكام الاشتراط لمصلحة الغير لا تنطبق إذا كان المشتري قد اشترط الحق لنفسه ثم حوله إلى المنتفع.

هكذا نجد أن أطراف العلاقة العقدية لم تتجه نيتهم إلى اشتراط أي حق لصالح الغير وبالتالي فإن قصد أو نية المشتري المطلوب توافرها للقول بصحة الاشتراط لمصلحة الغير غير متوافرة في الموضوع محل البحث وبالتالي فإن الاشتراط لمصلحة الغير لا يمكن الاتفاق عليها كسند قانوني

¹-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

²-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 213.

لتبرير الرجوع المباشر بين المرسل إليه والناقل.¹ وهذا ما يؤدي بنا إلى البحث على أساس آخر لمثل هذه العلاقة.

ب- نظرية النيابة الناقصة:

لقد اعتنق الفقيه ريبار (Ripert) هذه النظرية وذلك عن طريق تبرير التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل وتتلخص فكرة النيابة الناقصة في أن من يتعاقد بإذن ولحساب الغير يعتبر نائباً عنه، فتتصرف آثار العقد إلى الغير باعتباره الأصيل ويظل النائب مسؤولاً عن تنفيذ الالتزامات الواردة بالعقد شأنه شأن الأصيل، وعليه فإن الشاحن حين تعاقد مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه غير أن نيابته غير تامة أي ناقصة، وعليه فإن الشاحن يظل ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل شأنه شأن الموكل الذي تتصرف إليه آثار العقد الذي أبرمه الوكيل وفقاً لأحكام النيابة².

بمقتضى فكرة النيابة الناقصة أن من يتعاقد باسمه (الشاحن) بإذن ولحساب الغير (المرسل إليه) يعتبر نائباً عن ذلك الغير مع بقاءه ملزماً شخصياً أمام المتعاقد معه (الناقل) بمقتضى العقد الأصلي³، ومن ثم يعتبر الشاحن في تعاقد مع الناقل نائباً عن المرسل إليه إذ يظل الشاحن طرفاً في عقد النقل وفي نفس الوقت يكون المرسل إليه طرفاً في هذا العقد وفقاً لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل⁴.

كما تقوم هذه النظرية بوجود وكالة ضمنية بين الغير وبين أحد أطراف العلاقة العقدية الأصلية، بحيث أن طبيعة النظام الذي ينطبق على علاقات الغير المتعاقدين يتغير في هذه الحالة وجهه ويصبح تعاقدياً، وهذه الصيغة من صيغ إيجاد علاقات مباشرة بين الغير والمتعاقدين تتميز باحترام مبدأ عدم الجمع بين المسئوليتين (المسئولية العقدية والمسئولية التقصيرية).

¹ - سميير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، المرجع السابق، ص 90.

² - RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952, p 348.

³ - سميير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، المرجع نفسه، ص 96.

⁴ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 61.

لقد انتقدت هذه النظرية على أساس أنه :

أولاً: أن هذه النظرية تقوم على نية افتراضية فهي تجعل المرسل إليه طرفاً في عقد النقل، رغم كونه يعتبر "غيراً" بالنسبة لهذا العقد. فالشاحن عند إبرامه لعقد النقل مع الناقل، لا تتجه نيته إلى أن يكون له صفة مزدوجة، صفة كأصيل وصفته كنائب عن المرسل إليه وجعله طرفاً في عقد النقل¹.

ثانياً: إن اعتبار المرسل إليه أصيلاً في العقد اعتبار المرسل مجرد نائباً عنه، يؤدي بالضرورة إلى وجود علاقة تبعية بينهما (المرسل تابعاً للمرسل إليه) ويلتزم بتنفيذ تعليماته وعدم الخروج عنها. وعليه فإن المرسل إليه هو الطرف الذي يمتلك حق تغيير المرسل لأنه يعتبر نائباً عنه ولا يمكن للوكيل أن يكون أكثر ما الأصيل من حقوق وسلطات².

ج- نظرية الخلف الخاص:

الخلف الخاص هو من يتلقى من السلف حقاً عينياً كان قائماً في ذمته³، بحيث نصت المادة 109 ق.م.ج على أنه: "إذا أنشأ العقد التزامات، وحقوقاً، شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كانت من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه". فمن خلال هذه المادة نستنتج أنه:

أولاً: أن الخلافة الخاصة لا تقع إلا على الحقوق (عينية كانت أم شخصية أو معنوية) ولا تقع على الأشياء.

ثانياً: ينصرف أثر العقد للخلف الخاص بشروط وهي:

✓ أن يرد تصرف السلف على ذات الشيء الذي تلقاه الخلف⁴.

¹-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع نفسه، ص 99، 101.

²-أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 90.

³-بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 209.

⁴-خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الالتزام، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 45.

✓ أن يعلم الخلف علما يقينا بالتصرف الذي أبرمه سلفه مع الغير وبالحقوق والالتزامات التي ترتبت عليه.

✓ أن تكون الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد من مستلزمات الحق الذي آل إلى الخلف.

من أهم الانتقادات الموجهة إلى هذه النظرية:

- أن الأخذ بهذه النظرية كأساس قانوني لمركز المرسل إليه يحملها أكثر مما تحتل على اعتبار أن الالتزامات الناشئة عن عقد السلف تعتبر من مستلزمات الحق الذي آل إلى الخلف أما إذا كان ما رتبها لسلف التزاما شخصيا، كدفع الأجرة، فإنه لا ينتقل إلى الخلف الخاص إلا بناء على نص في القانون أو باتفاق خاص بين الخلف والسلف.¹

- يستطيع المدين أن يتمسك في مواجهة الخلف الخاص بكافة الدفع التي عساها أن تكون قائمة في العلاقة بين المدين وبين السلف، وهذا يخالف ما هو مقرر بالنسبة لحق المرسل إليه في مواجهة الناقل.²

د - نظرية الانضمام:

تقوم هذه النظرية على اعتبار المرسل إليه من قبيل الغير لكنه يصبح طرفا في عقد النقل بمجرد قبوله، والذي يعبر عنه عادة بتسلم البضاعة. ويفسر هذا التحول في مركز المرسل إليه بالانضمام (l'adhésion) الذي يختلف عن قبول شروط العقد المعبر عنه بالتوقيع فالأول يجعل المرسل إليه طرفا في العقد والثاني يلزمه بشروط العقد بعد أن أصبح طرفا فيه.³

أنتقدت هذه النظرية على أن تبرر مركز المرسل إليه وحقه في رفع الدعوى ضد الناقل. كما تفسر عدم سريان الشروط الواردة في سند الشحن التي لا يقبلها كما يجب التوفيق بينها وبين نظرية العقد الثلاثي، ذلك أن انضمام المرسل إليه يجعل عقد النقل ثلاثي الأطراف.

¹ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 217، 219.

² - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 107.

³ - BERTHELEMY Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1996, P 84.

هـ- نظرية العقد ثلاثي الأطراف:

يرى جانب من الفقه أن عقد النقل هو عقد ثلاثي يجمع الشاحن والناقل والمرسل إليه من البداية، وأن العلاقات بين الشاحن والناقل لا توجد أصلاً إلا بغرض نقل البضاعة وتوصيلها بين أيدي المرسل إليه الذي يمكن أن يبقى مجهولاً للناقل بعض الوقت لدواعي الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل. انتقد هذا الرأي اعتباره المرسل إليه طرفاً في العقد رغم أنه لم يحضر مجلس العقد بصفة شخصية ولا حتى من خلال نائب عنه¹

و- المرسل إليه يستمد مركزه من سند الشحن ذاته

يرى الفقيه "روديار" أن لسند الشحن له وجهان، وجه عيني يمثل البضاعة المشحونة، ووجه شخصي ويترتب على ذلك أن سند الشحن يخول المرسل إليه حقاً لا يتأثر بالعلاقات بين الناقل والشاحن، كما أنه يلتزم بالشروط الواردة في سند الشحن أو المحال إليه في مستندات أخرى وبدفع أجره النقل إن لم يدفعها الشاحن.²

ويعاب على هذه النظرية أنها لم تتناول حالة النقل البحري بغير سند الشحن فهي لا تشكل بذلك معياراً جامعاً و مانعاً كما و أن اعتبار سند الشحن ممثلاً للبضاعة هو مجرد افتراض استلزمته الضرورات العملية ولا يصلح أساساً قانونياً لمركز المرسل إليه.³

ثانياً - موقف القضاء والتشريع من المركز القانوني للمرسل إليه:

لقد لعب التشريع والقضاء دوراً كبيراً في إرساء المركز القانوني للمرسل إليه ويظهر ذلك في:

أ- موقف التشريع:

لم يرد المشرع الجزائري نصاً صريحاً بشأن المرسل إليه الشرعي فلم يعتبره طرفاً في العقد ولا

¹-عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 362.

²-RONDIERE René, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Les contrats de transport de marchandises, Tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p 110.

³-عباس مصطفى المصري، المرجع نفسه، ص 119.

من الغير ولكن بالعودة إلى القانون البحري يتضح أن الناقل يلتزم بتسليم البضاعة للمرسل إليه الشرعي أو ممثله القانوني فعلى هذا الأخير حق المعاينة البضاعة عند تسليمها للتحقق من أهميتها وحالتها. ويلتزم المرسل إليه في المقابل بدفع أجرة الناقل إذا كانت الوثيقة تتضمن دفع الأجرة عند الوصول وتبليغ الناقل أو ممثله في حالة هلاك البضاعة أو تلفها كتابة أثناء أو قبل تسليم البضاعة إذا كان الضرر ظاهراً وخلال ثلاثة أيام التالية للتسليم إذا لم يكن الضرر ظاهراً.¹

وبالرجوع كذلك إلى أحكام القانون التجاري يمكن استخلاص تفسير المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وبالتحديد في المادة 39 من ق.ت.ج.² حيث تنص على أنه: "إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الإلتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل".

فالقبول الصريح يكون إذا صرح المرسل إليه بقبول سند الشحن شفهي أو كتابي أو بوسائل التعبير الحديثة، أما القبول الضمني فيكون إذا تسلم البضاعة أو إذا طالب الناقل بتسليمه للبضاعة أو طالب فحصها قبل إنزالها، أو لم يناع في مطالبة الناقل له بأجرة النقل.³

يستخلص من خلال نص المادة 39 ق.ت.ج أن المرسل إليه يكون خارج العلاقة العقدية لكنه يصبح طرفاً فيها بقبوله الصريح أو الضمني.

وبالرجوع إلى القانون التجاري الفرنسي في المادة 10 وذلك بموجب القانون رقم 69/98 الذي اعتبر المرسل إليه طرفاً في عقد النقل وذلك منذ إبرامه العقد ولو لم يظهر إلا لحظة تسليم البضاعة وعليه تحمل أجرة النقل للناقل.⁴

¹ -المادتين 738 790 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

² -أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر. عدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

³ -سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران - السنياء، 2007، ص 19.

⁴ -PHILIPPE le tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, 2^{eme} éd. Dalloz. Paris, 2000. P788.

ب- موقف القضاء:

سوف نبرز موقف القضاء من خلال القضائيين المصري والفرنسي.

بالنسبة للقضاء المصري تضاربت قرارات محكمة النقض المصري بخصوص مسألة المركز القانوني للمرسل إليه فاعتبرت في حكم لها المؤرخ في 17 جوان 1965 المرسل إليه طرفا في عقد النقل يكافئ مركزه مركز الشاحن، وقررت في حكم آخر صادر بتاريخ 29 جوان 1967 اعتباره من الغير إلا أنه يتحمل الالتزامات و يكتسب حقوقا.¹

أما القضاء الفرنسي فقد كرس بدءه بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير في حكم محكمة النقض الفرنسية المؤرخ في 22 ديسمبر 1891.² ثم غير موقفه واعتبر أن المرسل إليه يستمد حقه في الرجوع مباشرة على الناقل من سند الشحن ذاته بغرض حماية ائتمان هذا السند.³

ثالثا: حق التقاضي الممنوح للمرسل إليه الشرعي

يتعين على المرسل إليه لإثبات صفته أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سندا مثبتا لحيازة البضاعة واستلامها طبقا لنص المادة 749 من ق.ب.ج وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 1996 التي قررت رفض دعوى شركة الجزائرية التأمينات النقل وشركة سونطراك التي كانت رامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبررا صفتها كمرسل إليه بتقديم وثيقة الشحن.⁴

كما أضافت المادة 782 من ق.ب.ج بنصها على أنه: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها

¹-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص366.

²-BOUKHATMI Fatima, LA lettre de garantie, Revue, Le phare, septembre, 2002, p 44.

³-CASS.COM.25/06/1985.DMF.1986.P540.

⁴-حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 2001، ص 13.

بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة.¹

من خلال هذه المادة وفي كلتا الحالتين يتضح أن المرسل إليه يكون صاحب الحق في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله الشرعي ويخول له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة والمطالبة بالتعويض في حالة حصولها أي هلاك أو تلف.¹

وينقل حق المرسل إليه في رفع الدعوى إذا كان مجرد وسيط أو وكيل بالعمولة إلى المرسل إليه الفعلي طبقا لما استقر عليه القضاء الفرنسي في حكم محكمة النقض الفرنسي المؤرخ في 06 نوفمبر 1951 كما قضت في قرارين مؤرخين في 17 أبريل 1987 و 15 جويلية 1987 بقبول دعوى الشخص المذكور في الخانة المتعلقة ب: "Notify-Party" أي الشخص الواجب إخطاره عند الوصول بشرط تعزيز ذلك بعناصر أخرى.²

كما اعترفت في قراراتها الصادر بتاريخ 07 جويلية 1992 بحق رفع الدعوى للمرسل الذي لا يظهر اسمه في سند الشحن عندما يتعلق الأمر بسند شحن إذني على بياض.³

¹ - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 178.

² - REMOND-GOUILLOUD Martine, Droit Maritime, 2^{eme} édition, A. Pedone, Paris, 1988 , p350.

³ - cass. Com. 07 Guillet 1992 D.M.F. 1992 P 672.

المطلب الثاني

الشاحن والغير في الدعوى البحرية

بالإضافة إلى المرسل إليه الذي له الحق في رفع الدعوى إلا أن هناك أشخاص آخرون لديهم الحق أيضا في رفع الدعوى البحرية منهم الشاحن (الفرع الأول) والشخص الذي يحل محل شخص آخر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الشاحن في الدعوى البحرية

يلعب الشاحن دورا هاما في عقد النقل البحري وذلك باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل، ورغم كون الشاحن الطرف الرئيسي المتعاقد مع الناقل إلا أن مدى تمتعه لحق رفع الدعوى آثار جدلا ونقاشا واسعين خاصة بفرنسا.

أولا: تعريف الشاحن

اختلف التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية حول تعريف الشاحن وهو ما نوضحه.

أ- تعريف الشاحن في التشريع الجزائري:

لم يرد المشرع الجزائري تعريف للشاحن (المرسل) ولكن بالعودة إلى المادة 748 من القانون البحري الجزائري يعتبر الشاحن الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن واستعمال مصطلح الشاحن قد يخلق بعض المشاكل فهو يفرض أنه قام بشحن البضاعة، لكن عمليا لا يقوم بذلك في الغالب وإنما يعطي الأمر بالشحن، بالإضافة إلى أنه قد يجعلنا نعتقد أن الشحن قد تم قبل إبرام عقد النقل وهذا غير صحيح.¹

¹-تنص المادة 748 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، على أنه : " بعد استلام البضائع يلزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها "

ب- تعريف الشاحن في الاتفاقيات الدولية:

لم تعرف اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن سنة 1924 الشاحن ولكن اتفاقية هامبورج سنة 1978 لم تغفل بإعطاء تعريف للشاحن، وبالرجوع إلى الفقرة الثالثة من المادة الأولى من هذه الاتفاقية يقصد بمصطلح الشاحن: " كل شخص أبرم مع الناقل عقدا، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري"

هذا التعريف يشكل محاولة لتغطية أهم الحالات التي تقع عليها الحياة العملية، منها الحالة التي يكون فيها الشاحن نفسه هو الذي أبرم عقد النقل متى كان نائبا عنه، وكذلك الحالة التي يكون فيها الشاحن شخصا يقوم بتسليم البضاعة فعلا إلى الناقل دون أن يكون نائبا عنه كما هو الشأن بالنسبة للناقل المتعاقد عندما يسلم البضاعة إلى الناقل الفعلي.¹

فالشاحن إذن هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشحن المتفق عليه ومحل هذا العقد هو نقل بضاعة معينة ومحددة في سند الشحن عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتم الاتفاق عليه في العقد. فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، وبالتالي صاحب الحق الأصيل في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري.

كما له حق الرجوع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي سوف يستلم البضاعة في ميناء الوصول، أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة (سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر.

¹-محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، اتفاقية هامبورج 1978، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985، ص 89.

ج-التعريف الفقهي والقضائي للشاحن:

في هذا الصدد أعتبر (René Rodiere) أن دعوى الشاحن ضد الناقل لا تكون مقبولة إلا إذا كان مازال حائزا لسند الشحن أو في الحالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية.

وهو ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرفة المجتمعة بتاريخ 22 جويلية 1989 الذي أقرت فيه بحق الشاحن في رفع دعوى قضائية ضد الناقل، بسبب الضياع أو الهلاك الذي قد يصيب البضاعة عندما يكون هو الوحيد الذي تحمل الضرر المترتب عن عملية النقل، بالرغم من أن حق رفع الدعوى في حالة إصدار سند شحن لأمر لا يثبت إلا للمظهر له الأخير.¹

ثانيا: صفة الشاحن في الدعوى ضد الناقل البحري

تظهر صفة الشاحن من خلال عدة قضايا التي عالجها القضاء الفرنسي ومن أهم هذه القضايا نذكر منها:

أ- قضية مركانديا "MERCANDIA": في البداية كان القضاء الفرنسي يرفض الدعوى المرفوعة من قبل الشاحن بغرض التعويض شكلا لانعدام الصفة، لاعتبار أن هذا الحق لا يتمتع به سوى الحامل الشرعي لسند الشحن، فقد حرم الشاحن من حقه في التعويض حتى في حالة إثباته ضرر لحقه نتيجة لخطأ الناقل واستمر هذا الوضع إلى أن جاء قرار من محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 22 جويلية 1989 المعروفة بقضية "Mercandia" وهذا القرار قضى بأنه إذا كانت دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الهلاك أو التلف من حق المرسل إليه يمكن للشاحن أيضا رفعها إذا لم تتضمن نفس طلبات المرسل إليه.

فهذا القرار غير الموازين ومنح للشاحن حق رفع الدعوى التعويض ضد الناقل باعتباره طرف أساسي في عقد النقل البحري على أن يثبت أنه المتضرر الوحيد.²

¹ - C.Cass, assemblée plénière 22 décembre 1989 . Lamy. transports maritimes. 1999. P382.

² -Cass, plén, 22 décembre 1989, D.M.F, 1990, P29.

ب- قضية رونا ما "RONAMA" : قضت محكمة النقض الفرنسية في قضية أخرى تعرف باسم قضية رونا ما "Ronama" برفض دعوى مظهر سند الشحن الإذني الذي تم بدوره باظهاره لمظهر إليه لاحق لأن لا يمكنه رفع دعوى المسؤولية العقدية ضد الناقل رغم كونه المتضرر الوحيد¹.

ج- قضية "Majestic Maerst" : لقد أعطت محكمة النقض الفرنسية للشاحن الحق في رفع الدعوى وذلك في قضية Majestic Maerst². والتي ثبت لها وجود أضرار عند وصول السفينة في 01 جوان 1990. وبتاريخ 02 أفريل 1991 قام المؤمن بتعويض الشاحن فنقضت قرار محكمة إستئناف باريس في 19 جوان 1997 والتي رفضت المحكمة دعوى المؤمن ضد الناقل بحجة أن شركة التأمين لا تستطيع حلول محل الشاحن في الحقوق التي لا يملكها أصلا، وهذه الحقوق لم يتنازل المرسل إليه لشركة التأمين إلا بتاريخ 25 جوان 1993 وأن ذلك يخضعها للتقادم. وإن الحجة الوحيدة لعدم قبول دعوى المؤمن تكمن في أن المحيل لا يملك حق مباشرة دعواه ضد الناقل، وهو ما اعتقده قضاء مجلس باريس وفي هذا القرار تم التخلي عن اشتراط أن يكون الشاحن هو المتضرر الوحيد والاكتفاء بوجود ضرر تعرض له الشاحن.³

د- قضية نور بيرق "Nor berg" : جسدت محكمة النقض الفرنسية النظرية التعاقدية لوثيقة الشحن من خلال هذه القضية، ووقائعها تتعلق بعملية نقل نفذ منها بواسطة ناقل بحري وعهد بالجزء الباقي للناقل البري، فقام المؤمن برفع دعوى ضد الناقلين البحري والبري، فقامت محكمة استئناف أكس "Aix" بتحميل الناقلين معا البحري والبري المسؤولية فقام الناقل البحري برفع دعوى ضد الناقل البري بحجة أنه لم يذكر في وثيقة الشحن إلا أنه رفضت دعواه. فقامت محكمة النقض

¹ - BOUKHATMI Fatima , op cit, P26.

² -Cass.com.3 octobre 2000, DMF.2000, p1018.

³ -لقد نقضت محكمة النقض الفرنسية قرار مجلس باريس مرتكزة على قانون التأمين دون تطبيقها لقانون العقد بتأكيدا على أنه: "بعد ما تبين أن شركة هاكو "Haco" المعينة في سند الشحن بصفتها شاحنا تحملت ضررا ناجما عن النقل. وأن المؤمن قد عوضها عن هذا الضرر في 06 أفريل 1991 قبل انقضاء مدة التقادم، فإن مجلس الإستئناف يكون خرق القانون." أنظر سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، المرجع السابق، ص29.

الفرنسية بنقض هذا القرار مؤكدة أن محكمة استئناف أكس حينما صرحت برفض دعوى الناقل البري دون البحث فيما إذا كان قد تعرض لضرر ناتج عن هذا النقل فإنها لم تعطي سنداً لقرارها¹.

إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكتفٍ لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة كالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه، فتنتقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى الميناء، وإذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمر².

الفرع الثاني

الغير في الدعوى البحرية

يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حله محل المرسل إليه أو بجانبه، فالمسؤولية المشار هنا هي مسؤولية عقدية وهي تسمى بدعوى الرجوع وبالتالي يحل المؤمن محل المؤمن له (المرسل إليه) (المضرور) بدعوى الحلول (أولاً) ولا تتحقق هذه الدعوى إلا بتوفر شروط (ثانياً).

أولاً: تعريف المؤمن

هو الطرف الأول في العقد، وهو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين³. وهو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه.

¹ -Cass . Com. 19 décembre 2000 .D. M. F. 2001, P 222.

² -يوعلام خليل، المرجع السابق، ص58.

³ -مواس العليجية، النظام القانوني للتأمين البحري دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003، ص128.

ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له (المرسل إليه) صاحب الحق في البضاعة.

ومعظم النزاعات البحرية المطروحة أمام الجهات القضائية المختلفة المختصة يكون المؤمن مدعيا فيها وهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري على أساس أن المؤمن يكون قد عوض المؤمن له المرسل إليه قيمة الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة بحرا.¹ ومتى حصل المؤمن له (المرسل إليه) على التعويض من طرف المؤمن فليس له مصلحة في الرجوع على الغير المسؤول، بل المؤمن الذي قام بدفع التعويض هو من له مصلحة في ذلك عن طريق دعوى الرجوع، فعلى المؤمن له أن يحافظ على حق المؤمن في مواجهة الغير المتسبب في الضرر ويتخذ كافة الاجراءات لتثبيت حق المؤمن في الرجوع على الشخص المسؤول عن الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه.²

ومثال على ذلك في التأمين على السفينة والتي تتضرر بفعل حادث التصادم عن خطأ الغير، فعلى مالك السفينة المتضرر تثبيت ذلك لكي يتمكن المؤمن من الرجوع على من ارتكب الخطأ، وهذا لا يكون إلا بعد أن يدفع المؤمن مبلغ التأمين لمالك السفينة، لأن الحق في الحل لا يحق إلا وقت دفع المؤمن مبلغ التأمين للمؤمن له (المرسل إليه).³

ثانيا: شروط حلول المؤمن محل المؤمن له (المرسل إليه)

لحلول المؤمن محل المؤمن له لا بد من توفر عدة شروط نبينها فيما يلي:

أ- تقديم عقد الحلول القانوني يوم رفع الدعوى

هو عقد موقع بين المؤمن والمؤمن له يوضح فيه المبالغ المالية المطابقة لقيمة الخسائر التي تم

¹ -يوعلام خليل، المرجع السابق، ص 58.

² -المادة 6/108 من الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 33 الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995. المعدل والمتمم.

³ -عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 288.

دفعه للمرسل إليه. فأصدرت المحكمة العليا عدة قرارات تؤكد فيها أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح للمؤمن (شركة التأمين) أن تحل محل المؤمن له (المرسل إليه) ويعطي لها الصفة والمصلحة.¹

فأصدرت المحكمة العليا عدة قرارات تؤكد فيها أن عقد الحلول هو السند القانوني، ففي قرار صادر عن الغرفة البحرية والتجارية في 27 فيفري 1996 تحت رقم 138267 قضت بالحكم بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقا لأحكام المادة 144 من قانون التأمينات لأن الشركة الجزائرية للتأمينات لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها بحل محل شركة سيدار (المرسل إليه).²

كما قامت المحكمة العليا في اجتهاد لاحق برفض دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول لا يتضمن تاريخ تحريره ، وجاء في حثية القرار رقم 151326 المؤرخ في 6 ماي 1997 حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ، وأن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى، وبما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع.³

¹-حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 15.

²-حيث أكدت المحكمة العليا أنه: " من المقرر أن المؤمن يحل محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير كما أن رافع الدعوى أمام القضاء يجب أن تكون له الصفة وأهلية التقاضي ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقا للقانون ولما بين في قضية الحال أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لم تقدم عقد الحلول الذي يعطي لها الصفة في رفع الدعوى الرامية الى الحصول على التعويضات عن الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة. ولما رفض قضاة الموضوع الدعوى شكلا لإنعدام الصفة فإنهم قد طبقوا القانون تطبيقا سليما. أنظر: الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، المحكمة العليا، 2001، ص183.

³-حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المرجع نفسه، ص16.

2-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص312.

ب- إحترام الأجال القانونية لرفع الدعوى

بالإضافة إلى شرط تقديم عقد الحلول أمام القضاء، فيجب على المدعي أن يراعي الأجل المحددة قانونا لرفع الدعوى والتي حددتها المادة 743 ق.ب.ج بسنة كاملة، تنص على أنه: "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد".

وقد تستفيد شركة التأمين في دعوى رجوعها ضد الناقل البحري من ثلاثة أشهر أخرى يبدأ سريانها من اليوم الذي سددت فيه التعويض للمؤمن له. والتي حددتها المادة 744 ق.ب.ج تنص على أنه: "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا يتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

غير أنه شاع في قضايا مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة ببضائع المرسل إليه أن هذا الأخير كثيرا ما يرافع ضد الناقل البحري وإلى جانبه هيئات الحماية و التعويض البحرية المعروفة بنوادي الحماية وذلك على أساس أن النادي يعتبر مؤمنا للناقل المساعدة البحرية والانقاذ البحري إلا أن المحكمة العليا في عدة قرارات دأبت على إخراج نادي الحماية من الخصام لكونه ليس طرفا في عقد النقل البحري من جهة، كما أن المرسل إليه لم يقدم ما يثبت علاقة التأمين بين الناقل ونادي الحماية بشأن البضائع المنقولة قرار بتاريخ 18 مارس 1997 ملف رقم 150333.²

ج- أن يكون هناك تعويض تم دفعه للمتضرر

أن يكون التعويض المؤمن للمؤمن له (المرسل إليه) سابق عن رفع دعوى الحلول، وقد جسدت هذا الشرط كل من القانون المصري في المادة 350 قانون التجارة البحرية المصرية، وقد ثبت عن القضاء الفرنسي على أن أعمال دعوى الحلول يتوقف على وجود تعويض سابق دفعه المؤمن (شركة التأمين) للمؤمن له (المرسل إليه)، وأن يكون هذا التعويض في حدود ما التزمت به الشركة تعاقديا.¹

¹-CAPITANT Henri, LEQUETTE Yves, FRANCOIS Terre, Les grands arrêts et la jurisprudence civil, obligations et contrat spéciaux, tom 2, 11^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2000, p244.

أما التشريع الجزائري فقد تبني هذا الشرط في المادة 188 قانون التأمين إذ تنص في فقرتها الأولى على ما يلي أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".

من خلال هذه المادة يتضح أن شركة التأمين تستفيد من التعويض في حدود المبلغ التي قد سدده سابقا للمؤمن له والذي عادة ما يحدد بالمرسل إليه.¹

المبحث الثاني

المدعى عليه في الدعوى البحرية

بطبيعة الحال المدعى عليه في الدعوى البحرية والتي نحن بصدد دراستها هو الناقل البحري عن البضائع التي هلكت أو فقدت أو تم التأخير في تسليمها للمرسل إليه، فترفع الدعوى البحرية ضد كل من له صفة الناقل البحري، فينبغي تحديد هذا الأخير أولا بصفته الطرف الأساسي المسؤول الأول عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة وهو ما أشارت إليه المادة 802 من ق.ب.ج، كما حددت نطاق المسؤولية².

ويكتسي تعريف الناقل البحري أهمية كبيرة، فبتحديد الناقل البحري يتحدد الطرف المسؤول فهو الذي تعاقد مع الشاحن (المطلب الأول) ولتجنب أي خلط بين صفة الناقل وصفات أخرى وجب علينا تمييزه عن بعض المتدخلين في عملية النقل البحري (المطلب الثاني).

¹-أمر رقم 95/07 يتضمن قانون التأمينات، المرجع السابق.

²- تنص المادة 802 من القانون رقم 98/05 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع. الناقل البحري مسؤولا منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

المطلب الأول

صفة الناقل البحري

ترفع الدعوى ضد الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز كذلك أن ترفع دعوى المضرور على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية (الفرع الأول)، كما يحق للمدعى الرجوع على مالك السفينة ومجهزها باعتباره هو الناقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

في كثير من الأحيان يسمى الناقل الذي تعاقد مع الشاحن بالناقل المتعاقد (أولاً) ولكن من قام بالنقل هو ناقل آخر ويسمى بالناقل الفعلي (ثانياً).

أولاً: الناقل المتعاقد

لدراسة الناقل المتعاقد يجب أولاً إبراز تعريفه، وفي بعض الأحيان يتعدد الناقلين المبيينين على متن سند الشحن.

أ- تعريفه الناقل المتعاقد:

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، و يكون مسؤولاً 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.¹ وهو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.

وفي ظل معاهدة هامبورغ 1978 فإن اعتبار الشخص ناقلاً مرهون بمجرد التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً ومن ثم فإن مصطلح الناقل هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً

¹-RODIERE René, Traite général de droit maritime, op cit , p 327.

مع الشاحن لنقل البضائع بحرا، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ بقولها: "يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر" وهو يعد أكثر عمومية وأوسع شمولاً من التعريف الوارد في معاهدة بروكسل لسنة 1924 التي عرفت الناقل في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأن الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل وهذا التعريف ولا شك ضيق من مفهوم الناقل وجعله قاصراً على مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.¹

ب- تابعي الناقل المتعاقد:

ويعرف كذلك بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة، وهو تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ويتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند الشحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائه، فيكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة.²

ج- مسؤولية الناقل المتعاقد وتابعيه:

فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل بواسطة وثيقة شحن مباشرة، فنصت المادة 764 من القانون البحري على أنه: "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعدين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين". فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني

¹ -فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضاعة بين أحكام إتفاقية هامبورغ والقانون المصري، ماجستير المعاملات التجارية والقانونية، مصر، عن الموقع www.eastlaws.com، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04.

² -كمال حمدي، المرجع السابق، ص 81.

وهذا ما تؤكدُه المادة 765 من ق.ب.ج فتنص على أنه: " أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة ، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها وثيقة من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به ، وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشر".¹

الناقل الأول مسئول قبل الشاحن أو المرسل إليه عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل وأي من الناقلين اللاحقين له أو الناقل الأخير لا يكون مسؤولاً إلا عن الأضرار التي تقع أثناء المرحلة من النقل التي قام بتنفيذها²

وبمعنى أوسع في حالة النقل بوثيقة شحن مباشرة يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثانٍ ينقلها بدوره إلى نقطة أخرى، ثم يسلمها إلى ناقل ثالث وهكذا إلى أن تصل البضاعة إلى مكان الوصول، ويترتب على وحدة النقل في هذه الحالة ما يلي:

✓ للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر مع أنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

✓ أن شروط وثيقة الشحن المباشرة تحكم عمليات النقل في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن والمرسل إليه.³

ثانياً - الناقل الفعلي:

أ- تعريف الناقل الفعلي:

هو أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فهذا الأخير هو الناقل الفعلي. وللناقل البحري هذه المكانة دون حاجة إلى موافقة أو إجازة من جانب الشاحن، وإنما يتمتع

¹ -المادة 765 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

² -كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 82.

³ -هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الجزء الثاني، بيروت، 1993، ص 199.

على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا أُنقِق على ذلك في عقد النقل البحري، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل.¹

والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين، مثل المشرع المصري الذي نص في قانون التجارة البحرية المصري على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك، مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل.²

ب- مسؤولية الناقل الفعلي:

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا في حالة توقف الرحلة لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر، حسب المادة 776 من ق.ب.ج،³ وهي حالة اضطرارية وليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.⁴

وفي حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل، إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف وفقا للمادة 777 من ق.ب.ج.⁵

¹-كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000، ص 532.

²-بسعيد مراد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 315.

³-المسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى، في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر، و نظام المسافنة هو نظام معروف في كل أنماط النقل سواء بري أو جوي أو بالسكك الحديدية، بل حتى أن إعماله يمكن من استحضار واسطة نقل أخرى غير المعنية، بحيث أن الناقل عند مسافنة البضائع ليس ملزم بإتيان بسفينة أخرى ويمكن له مثلا الرسو في ميناء قريب من مكان توقف الرحلة ويرسل البضاعة باستعمال طريق آخر مماثل. أنظر مراد بسعيد، المرجع نفسه، ص 138.

⁴-بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص 315.

⁵-سخري بوبكر قاض، القانون البحري، دار هومة للطباعة النشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 175.

وهذه الحالة التي نضمها المشرع الجزائري حالة اضطرارية غير أن مشرعين آخرين مثل المشرع المصري نص على أنه يجوز أن يعهد الناقل تنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها لناقل آخر ما جميع الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل.¹

ثالثا: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وفقا لاتفاقية هامبورغ

بالرجوع إلى أحكام المادة 10 من اتفاقية هامبورغ فإنها تنص على أنه:

- 1- عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله. ويكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.
 - 2- جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.
 - 3- أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق، يظل الناقل مع ذلك ملتزما بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.
 - 4- عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا، وفي حدودها تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن.
 - 5- لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على

¹- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 303.

الآخر. "1

كما أضافت المادة 11 من إتفاقة هامبورغ والتي تنص على أنه: "

خلافًا لأحكام الفقرة 1 من المادة 10، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد أيضًا على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقًا للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21. ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث.

يسأل الناقل الفعلي، وفقًا لأحكام الفقرة 2 من المادة 10، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده.²

الفرع الثاني:

مالك السفينة ومجهزها

ترفع دعوى التعويض إلى جبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقول بحرًا على الناقل البحري، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي فقط الاستعلام على اسم السفينة للتعرف على مالكيها وبالتالي هو الناقل البحري (أولاً)، غير أنه قد لا

¹ -طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 260.

² -إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقات الدولية -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 267.

يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل (ثانيا).

أولاً: مالك السفينة

تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعياً أو معنوياً، وقد تكون مملوكة على الشيوع، كما قد تكون مملوكة ملكية خاصة أو عامة. فقد نظم المشرع الجزائري ملكية السفينة في المواد من 49 إلى 54 مكرر من القانون البحري الجزائري وتعتبر ملكية السفينة شرطاً لمنحها الجنسية الجزائرية. كما يشترط إضفاء الجنسية الجزائرية على السفينة أن تكون مملوكة ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري المادة 28 من ق.ب.ج.¹ وقد تكون ملكية السفينة لشخص واحد، كما يمكن أن تكون أكثر من شخص فنكون أمام ملكية شائعة، ويفرق بين الشيوع والشركة في كون هذه الأخيرة تعتبر عقداً (تنشأ عن إرادة واختيار) بعكس الشيوع الذي قد ينشأ جبرياً كحالة الميراث. والشيوع البحري يعتبر أفضل من الشيوع المدني لاعتبارين:

الأول: جرى العرف البحري على تقسيم السفينة إلى 24 قيراط في حالة ملكيتها على الشيوع بحيث يملك كل واحد قيراطاً أو أكثر في التشريع الجزائري.² أما اتفاقية هامبورغ فقد قسمت إلى 64 قيراط يملك كل واحد قيراطاً أو أكثر كما يسمح أن يملك شخصان أو أكثر في قيراط واحد على أن يسجل اسم واحد فقط.

الثاني: يؤدي الشيوع البحري إلى الازدهار الاقتصادي لكونه ناجماً عن إرادة الأطراف في الإبقاء عليه على عكس الشيوع المدني الذي يعتبر حالة عرضية ينبغي مواجهتها لكونها ناجمة عن

¹ -تنص المادة 28 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق من ق.ب.ج على أنه: "لكي تحصل السفينة على

الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"

² -سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 33.

الصدفة.¹ ويسأل ملاك السفينة على الشيوخ بالتضامن عن ديون التي تنشأ عن استغلال السفينة موضوع الملكية الشائعة.

ثانيا: مجهز السفينة

مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل البحري للتعرف على مالكة، فكما هو معلوم فإن لكل سفينة سجل تدرج فيه قيود عديدة، اسم مالك السفينة ومحل إقامته، أو مقره وكذلك مجهز السفينة.²

أما في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل، وذلك ضمن الفروض الثلاثة التالية:

أ- حالة استئجار السفينة لمدة معينة:

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة. ومقتضى ذلك أن ريان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية. ويتميز عقد استئجار السفينة بالمدة عن استئجار السفينة بالرحلة بأن المؤجر له الإدارة الملاحية للسفينة فقط.³

¹ -محمد حبار، أثار خطأ الناقل البحري وتابعيه على حق الضحية في طلب التعويض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران-السنيا، 2011، ص 57.

² -تنص المادة 35 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق على أنه: " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية: ... اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة وإذا وجد معه مالكيين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقرهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصصهم النسبية بالسفينة " .

³ -محمود شحمات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 81.

المستأجر له صفة الناقل وليس المالك ، وذلك إعمالا بأحكام المادة 701 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة ".

إن النزاعات القائمة في حالة استئجار سفينة لمدة زمنية، فالمستأجر بهذه الصفة ملزم بالتسيير التجاري لا يسدد مصاريف الرسو التي يعرضها عليه وكيل السفينة، وإذ به يختفي عن الأنظار، و هنا يرفع الوكيل دعوى بالدفع ضد المجهز.

وقد استتجت المحاكم الابتدائية ومحاكم الإستئناف عن وجود امتياز بحري مع التزام المجهز المالك شخصا، لكننا نعلم أن المستغل للسفينة في حالة استئجارها لمدة زمنية هو المستأجر وهو بهذه الصفة ملزم بنفقات التسيير التجاري¹.

أضافت المادة 695 من ق.ب.ج على أنه: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة".

من المقرر قانونا أن "يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة"

ومن المقرر قانونا أيضا أنه " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر مقابل أجر الحمولة. ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أعفوا المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع وإن القرار لم يعط أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد الإيجار إذا

¹ -دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع عقود ومسؤولية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001، ص 84.

كان على أساس لمدة معينة حتى يمكنوا المحكمة العليا من فرض رقابتها ومتى كان كذلك استوجب الرفض.¹

ب- حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة:

جاء في نص المادة 650 من ق.ب.ج على أنه: "يتعهد المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة".

فالمؤجر هنا يحتفظ بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة،² وبالتالي تكون له صفة الناقل

البحري وهذا ما نصت عليه المادة 651 من ق.ب.ج: "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار

السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

وبالتالي يعتبر المسئول أمام المدعى، فأصدرت المحكمة العليا بتاريخ 22 نوفمبر 1994

تحت رقم 119766 حكمها بوجوب تحديد نوع عقد الإيجار المبرم بين المؤجر والمستأجر من قبل المدعى حتى تتمكن المحكمة العليا من فرض رقابتها. ومن ضمن تحليلها للحكم المنتقد تطرقت إلى

حالة إيجار السفينة بالرحلة وصفة الناقل فيها بقولها: "في حالة إيجار بالرحلة يبقى المؤجر مسئولا

عن الخسائر"، وفي حكم آخر بتاريخ 07 نوفمبر 1995 رقم 138944 جاء فيه: "حيث أنه في

إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية. فإن المؤجر يعتبر

الناقل المسئول عن البضاعة المكلفة بها طبقا لأحكام المادة 653 من القانون البحري.³

لما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أعفوا المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر

اللاحقة بالبضائع ولم يعط أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد الإيجار إذا كان على

أساس الرحلة حتى تتمكن المحكمة العليا من فرض رقابتها.⁴

¹-نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، اجتهاد المحكمة العليا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008، ص 143.

²-محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 83.

³-جوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 62.

⁴-نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، المرجع نفسه، ص 135.

ج- حالة استئجار السفينة بهيكلها:

يتميز عقد السفينة بالهيكل بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر، مقابل أجرة وضع سفينة في حالة جيدة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو على أساس الرحلة دون تسليح أو تجهيز.¹

تنص المادة 723 من ق.ب.ج على أنه: "لتطبيق هذا الأمر، فإن تأجير السفينة بهيكلها وبدون تسليح أو تجهيز، يماثل استئجار السفينة".

إذن في حالة إيجار السفينة يمكن للمرسل إليه أن يرفع، حسب ظروف كل قضية، فتارة يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وتارة أخرى تكون المؤسسة المستأجرة وذلك اعتمادا على بيانات وثيقة الشحن وأصدرت المحكمة العليا قرار بتاريخ 1994/11/22 جاء فيه بأن الخسائر اللاحقة بالبضاعة من مسؤولية مستأجر السفينة لوحده طبقا للمادة المذكورة أعلاه وما يليها وعلى ضرورة تحديد نوع عقد استئجار السفينة من طرف قاضي الموضوع لتحديد القانون الواجب التطبيق وليس لمحكمة العليا بإجراء مراقبتها على ذلك.²

يتمتع المستأجر بالإدارة التجارية والإدارة الملاحية للسفينة ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك طبقا لأحكام المادة 730 من القانون البحري التي نصت على أنه: "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحى والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".³

¹ -محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 83.

² -سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 163.

³ -المادة 730 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

المطلب الثاني

تمييز الناقل البحري عن بعض المتدخلين في عملية النقل البحري

لتحقيق وإنجاز عملية النقل البحري، يتدخل عدة أشخاص يساعدون في السير الحسن لعملية النقل سواء تعلق الأمر بحاجيات السفينة أو حاجيات الشحنة، فهؤلاء الأشخاص تختلف صفتهم منهم مساعدو التجهيز (الفرع الأول)، ومنهم مقاول المناولة المينائية والتشوين (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مساعدو التجهيز

مساعدو التجهيز هم الأشخاص الذين أشار إليهم المشرع الجزائري في الفصل الثالث من الباب الأول من الكتاب الثاني من القانون البحري وهم وكيل السفينة (أولا)، وكيل الحمولة (ثانيا)، والسمسار البحري (ثالثا).

أولا - وكيل السفينة:

هو كل شخص يلتزم مقابل اجر بموجب وكالة من المجهز أو الريان القيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة، وتتعلق أنشطته باستلام وتسليم البضائع باسم الريان، ويتولى العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية، وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء، وتمويل الريان بالمال اللازم، ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على سفينة بمناسبة توقفها في الميناء. ويجوز له أن يقبل من المجهز أو الريان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة.¹

وله أن يدافع عن مصالح مجهز السفينة أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق ويسأل في مواجهة المجهز مسؤولية الوكيل قبل موكله إذا لم يبذل العناية اللازمة، وليست له أي مسؤولية

¹ -تنص المادة 613 من القانون رقم 05/98 يتضمن ق.ب.ج على أنه: "يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

في مواجهة الغير عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة باعتباره يتصرف بصفته وكيلًا عن الناقل المجهز لا بصفته الشخصية.¹

وتكون الدعوى ضد وكيل السفينة إما تعاقدية أو تقصيرية:

❖ **المسئولية التعاقدية:** لا يثير هذه المسئولية إلا من قبل من طلب خدماته وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحنة فبالتالي فهو مسؤول اتجاه موكله، كما أن مسئولية وكيل السفينة لا تنفي مسئولية المجهز بصفته موكلًا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الوكيل في تنفيذ وکالته وفقا للقواعد العامة.

❖ **المسئولية التقصيرية:** تكون هذه المسئولية قبل كل من لا تربطه بهم علاقة تعاقدية ولكن أصابهم ضرر نتيجة خطأ. بمعنى أن وكيل السفينة لا يمكن أن يكون مسئولًا عن أخطاء المجهز أو أخطاء الریان وإنما يكون مسئولًا عن أخطائه الشخصية فقط وخلال المدة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته. وبما أن وكيل السفينة غير مسئولًا إلا عن أخطائه الشخصية دون أخطاء المجهز تعين عدم قبول الدعوى الموجهة إليه عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل إلا أن هذا لا يمنع المرسل إليه من توجيه الدعوى ضده بوصفه وكيلًا للمجهز. وعليه فإن الدعوى توجه ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلًا عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل.²

ثانيا- وكيل الحمولة

وهو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق في البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة، وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم، وهو ما نصت عليه المادة 621 من ق.ب.ج.³ فهو لا يباشر عملا ماديا

¹ -محمود بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 261.

² -بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 62.

³ -سخري بوبكر قاص، القانون البحري، المرجع السابق، ص 147.

كمقاول الشحن والتفريغ وإنما يباشر عملا قانونيا جوهريا ينتهي به عقد النقل وهو تسلم البضاعة بصفته نائبا عن أصحاب الشأن في ذلك.

وقد يحدث أن تجتمع صفة وكيل السفينة ووكيل الحمولة في شخص واحد إذا وافق على ذلك المجهز،¹ فيعتبر بذلك وكيلًا عن الناقل وعن المرسل إليه في نفس الوقت مما لا يؤتمن تفضيله مصالح احدهما أضرارا بالآخر، كما قد يصعب معرفة الوقت الفاصل بين تصرفه كوكيلًا للسفينة أو للحمولة لتحديد من يتحمل الضرر اللاحق بالبضاعة المرسل إليه أو الناقل. مما يصعب عملي الجمع بين الصفتين.²

ثالثا - السمسار البحري :

نظم المشرع البحري الجزائري عمل السمسار البحري في المواد من 631 إلى 638. ويعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بموجب اجر وبموجب وكالة بالتصرف كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها، وعقود الاستئجار والنقل البحري، والعقود الأخرى المرتبطة بالتجارة البحرية، ويمكنه العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عين من طرفهما مع مراعاة مصالح كل منهما.³

تحكم مسؤولية السمسار البحري باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة المادة 633 من القانون البحري الجزائري، فهي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صلاحيات وطبقا لبنود التعليمات المدونة بالوكالة، أي أن يكون السمسار البحري مسؤولا قبل الموكل عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه، وهو خطأ واجب الإثبات ومسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الضرر.⁴ ويسأل عن أخطائه على أساس المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة.⁵

¹ -تنص المادة 612 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري الجزائري: "يجوز لوكيل السفينة أيضا العمل لحساب الطرف المتعاقد الآخر على أن يوافق المجهز على ذلك".

² - BOUKHATMI Fatima, op, cit. P 52.

³ -تنص المادة 631 من ق.ب.ج: "يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيلة لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الإستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية".

⁴ -محمود شحات، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 69.

⁵ -محمود بربري، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 270.

الفرع الثاني

مقاول المناولة المينائية والتشوين

تعرض المشرع الجزائري للمناولة المينائية والتشوين في الباب الخامس من الكتاب الثالث من القانون البحري تحت عنوان النشاطات المينائية، لكي يحصل المتعاقد مع المقاول أي المضرور على حقه في التعويض من جراء الضرر اللاحق بالبضاعة أو التأخر في تسليمها يلجأ إلى الدعوى وذلك بالتمتع بالحماية القضائية فهذه الدعوى ترفع ضد مقاول المناولة المينائية، كما ترفع ضد مقاول التشوين.

أولاً: دعوى ضد مقاول المناولة المينائية:

يقوم مقاول المناولة المينائية بأعمال ذكرتها المادة 912 من القانون البحري الجزائري فتتص على أنه: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها".¹

إن عملية المناولة المينائية هي عمليات مادية بحتة ويظهر ذلك في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 1997/07/22 في الملف رقم 153252 والذي جاء في حيثياته:.....وبما أن القرار المنفذ لم يميز بين تفريغ البضائع فهي مجرد عملية مادية.

فعمليات رص البضاعة وفكها وعملياتي وضع البضاعة على السطوح الترابية وأخذها منها عمليات تبعية للعمليات المادية الأصلية المتمثلة في عمليتي الشحن والتفريغ.²

ويكون مسؤولاً اتجاه المتعاقد معه إذا أحدث خسائر أو أضرار البضاعة أي في حالة خطئه فتتص المادة 915 من ق.ب.ج على أنه: "في حالة خطئه يكون مقاول المناولة المينائية مسؤولاً

¹-المادة 912 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

²-مروك جميلة، الإستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001-2002، ص 16.

تجاه من طلب خدماته. ولا يمكن أن يكون مسؤولاً عن الأضرار أو النقص التي ثبت بموجب خبرة
حضورية أنها حدثت قبل و/أو بعد العملية التي تكفل بها"،¹ ومسؤوليته لا تكون إلا في مواجهة من
طلب خدماته فقط فمسؤوليته هي عقدية وهذا تطبيقاً لمبدأ نسبية العقود.²

وعليه فخطؤه العقدي هو عدم بذل العناية الكافية وهي عناية الرجل العادي وذلك أثناء قيامه
بالعمليات المنصوصة عليها في المادة 912 من ق.ب.ج، وخطأ مقاول المناولة المينائية هو خطأ
واجب الإثبات من قبل المضرور أي المتعاقد معه ويكون ذلك عن طريق إثبات إهمال معين منه أو
انحراف عن أصول صنعة وهذا شأنه في ذلك شأن كل التزام ببذل عناية طبقاً للقواعد العامة.³
أما إذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول بالقيام بالعمل بناءً على تعليمات من صاحب
الشأن في البضاعة، أو بناءً على شرط وارد في سند الشحن أو مشاركة إيجار فإنه يجب على
الناقل إخطار المقاول البحري بذلك حتى يعرف لحساب من يعمل، وفي مواجهة من هو مسؤول. كما
أن مسؤولية المقاول لا تقام فقط في حالة عدم قيامه بالعمليات المنوطة له، وإنما أيضاً في حالة
التأخير في تنفيذ تلك العمليات. ويكون عرضة لدعوى قضائية في حالة تأخيره عن تنفيذ عمليات
الشحن أو التفريغ في الوقت المتفق عليه كإنهاء عملياته بعد المدة المتفق عليها، إلا إذا أثبت أن
التأخير كان بسبب الغير.⁴

ثانياً - دعوى ضد مقاول التشوين:

يقصد بالتشوين العمليات الموجهة لتأمين استلام والتأشير على البضائع المشحونة أو المنزلة
وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه.

يرى الفقيه "René Rodiere" أن عمليات تأمين استلام البضائع والتعرف في الياينة على
البضائع المشحونة أو المنزلة هي عمليات قانونية في حين أن حراسته للبضائع إلى أن يتم شحنها أو

¹ -المادة 915 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

² -المسؤولية العقدية تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، غير أن هذا الخطأ أدى إلى إصابة البضائع المنقولة بخسائر وأضرار.

³ -مروك جميلة، الإستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية، المرجع نفسه، ص 27.

⁴ - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 61.

تسليمها إلى المرسل إليه هي عمليات مادية ولها صبغة قانونية في نفس الوقت.¹

يمكن لمقاول التشوين أن يشتغل لحساب الناقل البحري أو ممثله أو لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو ممثله وأيا كان الطرف الثاني في العقد يكون مقاول التشوين مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة وهي في عهده، وتكون مسؤوليته اتجاه من طلب خدماته تنص المادة 924 من ق.ب.ج على أنه: "في حالة ارتكاب خطأ ثابت، يكون مقاول التشوين مسؤولاً تجاه من طلب خدماته، ولا يتحمل مسؤولية الخسائر أو الأشياء الناقصة التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و/ أو بعد العملية التي تكفل بها".²

كما يمكن رفع دعوى ضد مقاول التشوين عندما يخل بالتزاماته التعاقدية المحدد في العقد المبرم بينه وبين من طلب خدماته وتثبت مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار للبضاعة أثناء قيامه بعملياته المتفق عليها.³

أصدرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية قرار رقم 355935 بتاريخ 10 ماي 2005 يقضي بأن شركة ميناء بجاية هي المسؤولة عن الأضرار البضائع أثناء عملية التفريغ لأنها هي المحتكرة في التعامل بهذا النشاط.⁴

¹ - RODIERE René, Du PONTAVICE Emmanuel, droit maritime, op. cit, p 207.

² - تنص المادة 924 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، على أنه: "في حالة ارتكاب خطأ ثابت، يكون مقاول التشوين مسؤولاً تجاه من طلب خدماته، ولا يتحمل مسؤولية الخسائر أو الأشياء الناقصة التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و/ أو بعد العملية التي تكفل بها".

³ - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية...، المرجع السابق، ص 61.

⁴ - HADDOUM Kamal les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algerien, Revue de la cour supreme, N°01, Algérie, 2007, p 65.

الفصل الثاني

مراحل سير الدعوى البحرية

اهتم المشرع البحري بموضوع الدعاوى البحرية التي ترفع ضد الناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل البحري فنص على مراحل أو أحكام معينة يجب على رافع الدعوى اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى تقبل دعواه.

وقصد المشرع من النص على هذه المراحل وضع حد للنزاعات الناشئة من عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة. وتتخلص هذه الأحكام التي نص عليها القانون البحري وكذلك الاتفاقيات الدولية لقبول الدعوى البحرية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خاصة إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من التسليم، حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب (المبحث الأول). كما يلجأ المتعاقدين إلى المحاكم من أجل فض النزاعات المترتبة عن العقود الدولية وخاصة النزاع المتعلقة بالنقل البحري، إلا أن هذه النزاعات لا تمتد أجلها فإنها تؤدي إلى التقادم (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

لم يعرف المشرع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية (معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورج لسنة 1978) الإخطار، ولكن عرفه الفقيه الفرنسي (روديير) بأنه تعبير عن عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق.¹

فيتعين على المتضرر من النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري أن يخطر الناقل بالهلاك أو التلف قبل رفع الدعوى وذلك في ميعاد معين حدده المشرع البحري والاتفاقيات الدولية مما يدعونا أن

¹-RODIERE René Du PONTAVICE Emmanuel, op cit, p 370.

نتعرض بداية دراسة الإخطار الناقل بالهلاك أو التلف في التشريع البحري الجزائري (المطلب الأول) وكذلك إخطار الناقل بالهلاك أو التلف أو التأخير في المعاهدات الدولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإخطار في التشريع الجزائري

على غرار القوانين المقارنة والاتفاقيات الدولية فإن الإخطار في التشريع الجزائري يكون بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في البضاعة أثناء تسليمها.

وبالرجوع إلى أحكام المادة 790 من ق.ب. فتتص 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 حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها. تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه.¹

فهذه المادة حددت مضمون الإخطار في التشريع الجزائري (الفرع الأول)، وأثار المترتب عن الإخطار (الفرع الثاني).

¹ -المادة 790 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

الفرع الأول:

مضمون الإخطار

من المنطق أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض، بإخطار بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قرارا فيه، إما بفض النزاع وديا دون الحاجة للدخول مع المضرور في خصومة قضائية، وإما برفض طلبات المضرور، وبالتالي التأهب للدعوى. لذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة.

أولا- الحالات التي يتم فيها الإخطار

جاء نص القانون البحري الجزائري على غرار نظيره الفرنسي عاما، فأشار إلى توجيه الإخطار عن الخسائر والأضرار،¹ بينما نصت المادة 55 ق.ت.ج على وجوب أن يكون الإخطار مسببا ويستلزم القضاء الفرنسي أن يكون الإخطار محددًا ، يذكر فيه الضرر على وجه التحديد ويوضح فيه طبيعة وحجم الضرر.²

كما يقتصر الالتزام بإخطار الناقل على حالة الهلاك البضاعة هلاكا جزئيا (النقص أو العجز) وحالة التلف، ولا محل للإخطار في حالة الهلاك الكلي لأن الهلاك الكلي لا يتصور فيه التسليم

¹لم يعرف المشرع الجزائري المقصود بالخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع مما يتعين معه الرجوع إلى الفقه والقضاء المصري والفرنسي وهذا في غياب نظيريهما في الجزائر.

فالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع قد تكون عبارة عن تلف أصاب البضاعة أو هلاك، والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً ويضاف إليه النقص في البضاعة كما يعتبر التأخير في شحن البضاعة وتفرغها ضرراً يلحق بصاحبها خاصة إذا كانت البضاعة سريعة التلف مما يتطلب السرعة في الشحن والتفريغ حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه.

وجرى العرف على اعتبار الضرر الذي يلحق تغليف أو تغليب البضاعة سببا للخسائر والأضرار كأن يؤدي تمزيق كيس أثناء رفعه أو وضعه في الرصيف إلى سيلان البضاعة الموجودة بداخله أو تحطيم صندوق بعد سقوطه، وبالتالي لا يعتبر تلفاً ما يعود إلى طبيعة البضاعة وهو ما يعرف بعجز الطريق. أنظر مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية، المرجع السابق، ص 28.

²-Cass .com.12 décembre 1962. DM.F. 1963. P 219.

وكذلك لا محل للإخطار في حالة التأخير لأنه لا يتضمن تسليماً ما لم ينشأ عن التأخر تلف بالبضاعة.¹

ثانياً - الأطراف المعنية بالإخطار

يوجه الإخطار من طرف المرسل إليه أو ممثله القانوني، ومن كل صاحب الشأن أو مصلحة في البضاعة، ومن نائب المتضرر كوكيل العبور أو وكيل الحمولة ومن كل من عهد إليه المرسل إليه بتسلم البضاعة ووقع عليه واجب المحافظة على حقوق المضرور قبل الناقل.

أ- الأطراف الموجهة للإخطار:

يجوز توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه المذكور في سند الشحن أو مظهره أو حامله، كما يجوز لممثل المرسل إليه توجيه الإخطار كوكيل الشحن، أو من له الحق في تمثيله.

1- المرسل إليه:

المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ، بموجب سند الشحن باسمه أو لإذنه أو لحامله، والحائز الشرعي لسند الشحن له الحق في استلام البضاعة.²

وصاحب الحق في الدعوى هو ذاته صاحب الحق في البضاعة والذي يحق له توجيه الإخطار للناقل أو ممثله، إذا ما ثبتت الخسائر أو الأضرار في البضاعة ويكون كذلك صاحب صفة في التقاضي في نفس الوقت.³

كما يثبت صفته بتقديمه سند الشحن، وقد صدر في هذا الشأن قرار من المحكمة العليا يبرز صفة المرسل إليه أو ممثله. وذلك بموجب القرار رقم 145015 المؤرخ في 1996/12/17 والذي

¹ -مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص

² -هاني محمد دويدار، اشكالات تسليم البضاعة في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1996، ص92.

³ -الواحد رشيد، الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو-، 2013، ص 154.

رفض طلبات الشركة الجزائرية للتأمينات النقل وكذا شركة سونطراك والتي ترمي الى تعويض الخسائر لكونها لم تبرز صفتها في التقاضي بتقديمها وثيقة الشحن، إذ أن شركة التأمين رجعت على الناقل بعد أن سددت التعويض لصاحب البضاعة المتضررة شركة سونطراك (المرسل إليه) إلا أن شركة التأمين المدعية لم تقدم سند الشحن سواء أمام محكمة الدرجة الأولى أو أمام محكمة الإستئناف واكتفت بتقديم عقد الحلول وإيصال دفع التعويضات معتبرة أن صفتها في التقاضي تتوقف في الوثيقتين المقدمتين خلال المرافعة فكان الحكم بعدم قبول الدعوى.¹

2- ممثل المرسل إليه

يحل محل المرسل إليه عدة أشخاص وذلك من أجل استلام البضاعة من بينهم نجد:

2-1- وكيل الحمولة:

بالرجوع إلى المادة 621 من ق.ب.ج يتضح أن وكيل الحمولة (وكيل الشحنة) يعمل لذوي الحق في البضاعة وهم المرسل إليه أو ممثليه القانوني، وكل حامل الشرعي لسند الشحن. وقد صدر في هذا الشأن قرار رقم 242808 من المحكمة العليا (غ.ت.ب) بتاريخ 13 فيفري 2001 تقضي بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، وأن النقص في البضاعة من مسؤوليات الناقل البحري منذ استلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه وهو ما لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلا عنه في هذه القضية.²

كما أوجب له القانون بتقديم تحفظات ضد الناقل. ولوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفة مدعي إذا كان متضرر نتيجة لعدم تنفيذ الناقل

¹ -قرار المحكمة العليا (غ.ت.ب)، ملف رقم 145015، المؤرخ في 1996/12/17، نقلا عن: هادف محمد الصالح، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاء، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص 63-176.

² -بوعلام خليل، التأخير في تسليم البضاعة المنقولة بحرا في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الثاني، 2004، ص 60.

لالتزاماته التعاقدية، أو مدعى عليه إذا كان محل دعوى قضائية وذلك في حدود الوكالة التي تمنح له هذا الحق.¹

2-2- وكيل العبور:

يعرف وكيل العبور بالوكيل المكلف لدى الجمارك ويكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها كما يقوم بجميع الاجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن. كما يدفع الحقوق والرسوم المستحقة ويقوم عند تفقده البضاعة باتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة،² والإخطار لا يستفاد به إلا من أجراه.³

إذ طرحت قضية أمام محكمة استئناف "روان ROUEN" تتلخص وقائعها فيما يلي: استلم شخص بضاعته تالفة نتيجة تشبعها برائحة غريبة من جراء رصها في عنبر 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 الأول أن يستند إلى تحفظ الثاني. إلا أن المحكمة رفضت ذلك ما لم يثبت أن البضاعتين كانتا متلامستين ومرصوبتين في عنبر واحد إلى جانب البضاعة المعزول إليها إحداث التلف.⁴

2-3- مقال التشوين:

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

¹ -قرار المحكمة العليا (غ.ت.ب)، المؤرخ في 13 فيفري 2001، ملف رقم 242808 منشور بالمجلة القضائية، العدد الأول، 2001.

² - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي....، المرجع السابق، ص 67.

³ -BOUKEFRIM Ben Aziza, La Responsabilité du transporteur maritime de marchandise de droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports ,Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix- Marseille , 2001, P 39.

⁴ -AMMAR Daniel, droit maritime – droit du fréteur – loi application – convention de rome , **Revue de jurisprudence commerciale ancien journal des âgées**, n° 1, janvier, paris, 1999, P 15.

جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تغليبها.¹

ب- الأطراف المعنيون بالإخطار:

يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة ويوجه إلى وكيله وكذلك للربان.

1- الناقل:

نص المشرع البحري الجزائري في المادة 790 السالفة الذكر على توجيه الإخطار (التبليغ) إلى الناقل في ميناء تفريغ البضاعة، باعتباره المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة وما يكون قد أصابها من خسائر أو أضرار عند استلامها من قبل صاحب الحق فيها وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله والمرسل إليه أو ممثله إذا كانت السفينة تابعة للشركة الجزائرية للملاحة (S.N.T.M/C.N.A.N) وتم تفريغ البضاعة في ميناء الجزائر، فإن الإخطار يوجه إلى الناقل نفسه، بينما إذا تم التفريغ في ميناء دولة ما فيمكن توجيه الإخطار لوكيل الناقل المتواجد هناك.²

2- ممثل الناقل:

يتولى ممثل للناقل شئون السفينة وطاقمها منذ وصولها إلى الميناء إلى حين مغادرتها له. فتوجه الإخطار عادة إلى وكيل الناقل باعتباره ممثلا له. كما أن المحكمة المختصة للفصل في النزاع البحري القائم بين الناقل والمرسل إليه قد تكون محكمة موطن الوكيل طالما كان من الجائز له تمثيل الناقل كمدعى أو مدعى عليه بموجب اتفاق مبرم بين الطرفين.³ وهو ما نصت عليه المادة 613 من ق.ب.ج.

¹-سخري بويكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 206.

²-بوعلام خليل، إجراءات التقاضي، المرجع السابق، ص 68.

³-يوحدة نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2002، ص 60.

3- الربان:

هو من يقود السفينة فإذا كانت في ميناء أجنبي وحدث نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة ولم يكن هناك وكيل يمثلها فإن التبليغ يوجه إلى ربان السفينة بصفته ممثلاً للناقل.¹ وهو ما ورد في نص المادة 588 ق.ب.ج أنه: "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمانة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعياً أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه".²

الفرع الثاني

شروط الإخطار

وضع المشرع الجزائري جملة من الشروط ينبغي احترامها. ففرض على الشاحن أو المرسل إليه في حالة إلحاق خسارة بالبضاعة القيام بالإخطار ولا يتحقق إلا إذا توفرت شروط تتمثل في شرط الإخطار ويكون بإخطار الناقل كتابة في مواعيد قصيرة الأجل، وأن يكون كذلك الإخطار واضحاً ومحددًا (أولاً). أما بخصوص ميعاد الإخطار فيميز بين ما إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهراً أم غير ظاهر (ثانياً).

أولاً: شرط الإخطار

أ- أن يكون الإخطار مكتوباً:

لحماية الناقل رأى المشرع ضرورة توجيه تحفظات خطية إليه أو إلى ممثله، ففرضت المادة 790 من القانون البحري على المرسل إليه إذا هلك البضاعة أو تضررت توجيه تحفظات كتابية

¹- عبد الغنى عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009 ص 42.

²- سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 142.

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 العكس¹.

فأصدرت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية قرارا يقضي بان التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة وليس وقت تفريغها بالميناء².

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 استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار، ويمكن أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم بموجب برقية. وبما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فإرسال تلكس يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة ودقيقة ويعتبر تحفظا مقبولا³.

ب- أن يكون الإخطار واضحا ومحددا:

إن الوضوح والتحديد شرطان ضروريان في كتاب الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل. وليكون الإخطار مقبولا من طرف المحكمة التي تنتظر في النزاع، يجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر أو أضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة بمعنى أنه يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي لم يرتضيها المرسل إليه عند استلامه البضاعة، وأن يكون محدداً و بعيداً عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها⁴.

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 استلام البضاعة بدعوى الإحتفاظ بحق المرسل إليه على ما قد يظهر من مختلف الأضرار

¹-بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 347.

²-قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، الصادر بتاريخ 1994/09/27 ملف رقم 1142929 عن نقلا عن: سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 178.

³-علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 304.

⁴- بوحدة نصيرة، المرجع السابق، ص 36.

للبضاعة عند استلامها، وهو ما حكمت به محكمة الاستئناف باريس في قرار مؤرخ في 06 أبريل 1978.¹

وإذا تعلق الإخطار بنقص أو عجز في البضاعة، على المرسل إليه أو ممثله الذي يقوم بتوجيه الإخطار للناقل أو ممثله الذي ذكر مقدار النقص أو العجز، فمثلاً: إذا كان العجز أو النقص في البضاعة يكون تحرير الإخطار كما يلي: خمسة طرود مفقودة وعشر صناديق فارغة من محتوياتها. وإن تعلق بتلف بينت ماهيته خمسة طرود ملوثة بالزيت وعشر صناديق مبللة بالماء.

وإذا تعلق الأمر في تحديد الأضرار، فإن التحفظ على 248 كيس من القهوة دون تحديد العلامة الخاصة بها وأن محضر الخبرة تضمن 1258 كيس فاسد من مجموع الشحنة فإنه يتعذر على المحكمة معرفة ما إذا كانت 248 كيس المذكورة في التحفظ تدخل ضمن النزاع المطروح أمامها أم لا.²

وإذا تم توجيه الإخطار طبقاً للشروط المذكورة أعلاه، فإنه يكون قرينة قانونية *présomption légale* لصالح المرسل إليه تدعمه أمام المحكمة مفادها أن البضاعة لم تسلم له طبقاً لمواصفاتها في سند الشحن وأن الناقل البحري مسؤول عما لحق البضاعة من خسائر وأضرار يتعين عليه تعويضها.³

وبالتالي يتحرر من تقديم الإثبات أن الخسائر والأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل. وهي قرينة قانونية وفق أحكام المادة 337 فقرة أولى من القانون المدني الجزائري التي بينت أن: "القرينة القانونية تعني من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات... ويقع عبء إثبات (La charge de la preuve) على عاتق الناقل البحري كشركة التأمين إذا سددت التعويض فإنها تحل محل المؤمن له بموجب عقد الحلول تثبت فيه أن الخسائر أو الأضرار

¹ - قرار محكمة باريس "الفرنسية" بتاريخ 06 أبريل 1978، نقلاً عن: بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 78.

² - بوعلام خليل، المرجع نفسه، ص 66.

³ - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 544.

قد حصلت خلال المرحلة البحرية عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل البحري وذلك بكافة طرق الإثبات.

ونصت نفس المادة في الفقرة الثانية منها على أنه: "يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك." فالناقل البحري إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يقدم الدليل على أن الخسائر والأضرار قد أصابت البضاعة قبل شحنها أو بعد تسليمها.¹

ثانيا: ميعاد الإخطار:

فرقت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري بين الخسائر والأضرار الظاهرة وغير الظاهرة ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، أما الحالة الثانية فميعاد الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتبار من التسليم الفعلي للبضاعة.

أ- حالة الهلاك أو التلف الظاهر:

يكون التلف أو الهلاك ظاهرا عندما يمكن للشخص العادي اكتشافه وملاحظته بمجرد النظرة الأولى إليه في شكلها الخارجي وبدون الحاجة على فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي البضاعة بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبها.²

وميعاد التبليغ في القانون البحري الجزائري يميز بين مرحلتين:

1- مرحلة ما قبل تسليم البضاعة:

يرى الدكتور أحمد محمد حسني في مؤلفه "النقل الدولي البحري للبضائع" وهو يميز 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

¹-مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مبادئ القانون البحري، الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 286.

²-عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص356.

إليه، وما إذا كان يحتفظ بالبضاعة كأمين لحساب الناقل أم لحساب المرسل إليه صاحب الحق في تسليمها.¹

إلا أننا نرى أنه إذا تسلم المخزن البضاعة لحساب المرسل إليه يكون ذلك بموجب إتفاق بين الطرفين صاحب البضاعة والمخزن، ويكون شأنه في ذلك شأن وكيل الشحنة وبالتالي تكون بصدد تسليم فعلي للبضاعة.

2- مرحلة تسليم البضاعة:

فهي الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله، و قد تستغرق أكثر من يوم حسب الكمية وطبيعة البضاعة، حيث أن عملية التسليم تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء تسليم آخر أي جزء منها. والإخطار يكون عند التسليم آخر جزء منها،² 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.³

كما أن هناك عدّة نصوص في القانون البحري الجزائري تناولت مسألة التسليم الذي يقصد به التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه 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 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 إليه أو ممثله في توجيه الإخطار.

¹ -أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 315.

² -هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، ص 234.

³ -بوعلام خليل، المرجع السابق، ص ص 218 ، 219.

في هذا الصدد قضت المحكمة العليا في الجزائر بموجب قرار رقم 153252 مؤرخ في 1997/07/22 في دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ضد شركة (أ . ج) التي مفادها أن قضاة الموضوع رفضوا دعوى الطاعنة الرامية إلى طلب التعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أن البضائع أُفرغت في المدة من (5/26 إلى 21-06-1983) أي بعد تاريخ إنزالها من السفينة، حيث أنه يتبين من الدعوى أنها تتعلق بالخسائر أو الأضرار الظاهرة وأنه بموجب الوجه الوحيد من الطعن أنه تمت ثلاثة إجراءات، اثنان منها خلال عملية التفريغ والثالث بعد التسليم. بحيث أنه تم إخطار الناقل بالتحفظات في 29 ماي، ثم تمت المعاينة حضورية البضاعة في 07 جوان 1983 على متن السفينة، أما الإجراء الثالث كان بتاريخ 12 فيفري 1984 بموجب خبرة. و عليه أنه بموجب المعاينة الحضورية التي تمت بتاريخ 07 جوان 1983 أصبح الإخطار لا جدوى منه طبقاً للمادة 790 الفقرة الثالثة منها لا تشترط توجيه تبليغ التحفظات إذا تم التحقق من البضاعة بموجب خبرة.¹

ب- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر:

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.² إذ نصت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري الجزائري على مد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة على أن تسري من تاريخ التسليم.

لذلك استقر الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية على أنه يتعين على المرسل إليه أو من يمثله أن يقدم التحفظات للناقل أو ممثله القانوني بالخسائر الغير ظاهرة واللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاثة أيام من تاريخ تسليمها إلا أن عدم تقديم هذه التحفظات في مهلة ثلاثة أيام لا يؤدي إلى رفض

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، الصادر بتاريخ 1997/07/22 ملف رقم 153252 نقلا عن: سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 178.

² مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 307.

الدعوى إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقا لأحكام المادة 790 فقرة 1 من القانون البحري.¹

الفرع الثالث

أثار الإخطار

المرسل إليه الذي لا يقوم بتوجيه الإخطار في المواعيد المقررة يواجه خطر قرينة التسليم المطابق. فيفترض تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بسند الشحن، ويطرح التساؤل حول ما إذا كان فوات ميعاد تقديم الإخطار يترتب عليه سقوط الدعوى أم لا ؟ وما نوع القرينة التي يشكلها الإخطار في حالة وقوعه، أي هل هي قرينة قاطعة أم بسيطة؟.

أولا : قرينة التسليم المطابق:

إن تسليم البضاعة للمرسل إليه دون أضرار وتلف ودون تحفظ تضع نهاية لعقد النقل البحري والالتزامات الناشئة عنه. ولكن قبل توضيح مدلول التسليم المطابق وجب علينا تحديد مفهوم التسليم.

أ - مفهوم التسليم:

تعرف الفقرة 2 من المادة 739 ق ب ج التسليم بأنه: "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".
وبتمام عملية التسليم ينقضي عقد النقل وتنتهي به التزامات الناقل ومسؤولياته، وهذا ما قرره المحكمة العليا الجزائرية، ومحكمة النقض الفرنسية.²
وتعتبر عملية التسليم عملية هامة للأسباب التالية:

¹ - قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 22/10/1996 ملف رقم 142585، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص. أنظر سخري بويكر قاض، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 178.

² - cass.com, 5 Guillet 1994. P 582.

- ✓ تضع حد لعقد النقل وينطلق من تحققها احتساب مواعيد دعوى المسؤولية ضد الناقل.
- ✓ تسمح بحساب مدة التأخير الذي يكون محل تعويض من الناقل (المادة 805 ق.ب.ج).
- ✓ تبدأ معها مواعيد إبداء التحفظات الصادرة من المرسل إليه أو من ممثله القانوني عن الأضرار اللاحقة بالبضائع (المادة 790 ق.ب.ج).

1- زمان ومكان التسليم:

ينقضي عقد النقل في التشريع البحري الجزائري بالتسليم وليس بالتفريغ طبقا لنص المادتين 739 و 802 ق.ب.ج، ويتم التسليم بالمعنى القانوني عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ويحصل على القبول من طرفه وهو يختلف عن التفريغ للبضائع بعد وصول السفينة للميناء، وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 1994/09/27 ملف رقم 114929 والقرار الثاني المؤرخ في 1995/05/16 ملف رقم 113345 والقرار الثالث المؤرخ في 1994/11/22 ملف رقم 1261446.¹

ويتم التسليم عند وصول السفينة الذي قد يكون محدد بالاتفاق وإلا على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يفترض قيام الناقل بالتسليم فيه في الظروف المماثلة. ويسعى المرسل إليه تلقائيا إلى ميناء الوصول في الموعد المحدد في سند الشحن، وإذا لم يكن هناك موعد محدد على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، وكذلك الأمر في حالة تأخر السفينة عن الوصول في الموعد المحدد في السند.² وإذا تم تفريغ البضاعة على الصنادل فيمكن أن يتفق الأطراف على أن يتم التسليم على الصنادل أي من اللحظة التي نقلت فيها البضاعة بواسطتها.³

¹ بالنسبة للقرارين الأول والثاني فهما منشوران بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص، وأما القرار الثالث فهو منشور

بنشرة القضاء العدد 50. مشار إليه: سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 165.

² -محمود البربري المرجع السابق ص 346.

³ - REMOND GUILLOUD Martine, droit maritime, op, cit, p 324.

كما حددت نصت المادة (33) من اتفاقية فيينا على زمان ومكان التسليم على أنه: "يجب على البائع أن يسلم البضاعة:

✓ في التاريخ المحدد أو القابل للتحديد طبقاً للعقد.

✓ في أي وقت خلال المدة المحددة أو القابلة للتحديد طبقاً للعقد، ما لم يتبين من الظروف أن المشتري هو الذي يختار تاريخ التسليم، أو خلال مدة معقولة من تاريخ إبرام العقد، في أية حالة أخرى."

يستنتج من هذا النص أنه إذا نص في العقد على ميعاد معين للتسليم أو على كيفية تعيينه، وجب على البائع مراعاته، وإذا لم يشتمل العقد على مثل هذا التعيين، وجب التسليم في الميعاد الذي يحدده العرف.¹

2-التسليم لهيئة احتكارية بالميناء:

يتولى عمليات الشحن والتفريغ والتسليم في بعض الموانئ هيئة عمومية احتكارية على غرار ما كان مقرر في الجزائر.

فالمحكمة العليا الجزائرية تتشدد في تطبيق أحكام المادة 802 ق ب ج معتبرة أن التسليم لا يمكن أن يتم إلا للمرسل إليه و ليس للمؤسسة المينائية.²

تطرقت المحكمة العليا في أحد قراراتها إلى مسألة مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ للبضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن طبقاً للمادة 802 ق.ب.ج التي تنص على أنه: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى

¹-جودت هندي، التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد الثاني، جامعة دمشق، 2012، ص 87.

²-مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 71.

المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.¹

ب -مدلول التسليم المطابق:

تتبنى تشريعات النقل الحديثة قرينة لصالح الناقل مؤداها أن استلام المرسل إليه البضاعة دون تحفظات يفترض معه أنه تسلمها في الحالة الموصوفة بها في سند الشحن، وبمفهوم المخالفة فإن حصول إخطار في موعده مستوفيا لشروطه القانونية يشكل قرينة على أن البضائع لم تسلم على نحو ما هي موصوفة به في سند الشحن، القرينة في الحالتين بسيطة يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات حيث أن الأمر يتعلق بواقعة مادية.²

وزيادة على ذلك فإن قرينة التسليم المطابق لبود سند الشحن التي تحدث عنها المشرع الجزائري تعتبر قرينة قانونية بسيطة يجوز إثبات عكسها لأنها تتعلق بوقائع مادية حسب ما يستنتج من نص المادة 790 ق.ب.ج: "... ما لم يتم إثبات خلاف ذلك" وعدم تحفظ المرسل إليه أثناء التسليم يجعل من الصعب تحديد المرحلة التي تعرضت أثناءها البضاعة للخسائر أي قبل وبعد عملية التسليم.³

ثانيا : أثر فوات ميعاد الإخطار على سقوط الدعوى:

تجدر الإشارة بداية إلى الحكم المقرر في المادة 55 ق ت ج التي نصت على سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل (الشاحن) أو أي شخص يعمل لحساب إحداهما بإجراء التحفظ في ظرف 3 أيام من تاريخ الاستلام. غير أن القانون البحري الجزائري على غرار نظيره الفرنسي لم يعتمد هذا الحل واعتبرت المادة 790 ق.ب.ج عدم القيام بالتحفظات قرينة بسيطة على استلام البضاعة حسب ما تم وصفها فيه في سند الشحن

¹-قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1998/05/26 ملف رقم 168786، الإجتهد القضائي (غ.ت.ب)، عدد خاص، أنظر سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 181.

²-كمال حمدي، المرجع السابق، ص 609.

³-مستيري فاطمة، مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، ديسمبر، 1999، ص96.

إلى غاية ثبوت العكس، أي أن الحق في رفع الدعوى المسؤولية ضد الناقل يبقى قائما غير أن عبئ إثبات وجود الأضرار أو الخسائر يقع على المرسل إليه.¹

في هذا الصدد قضت المحكمة العليا في الجزائر بموجب قرار رقم 143090 مؤرخ في 1996/07/09 على أن المادة 790 من القانون البحري لا تنص على سقوط حق المرسل إليه في حالة تقديم التحفظات أو تحرير محضر معاينة وشهادة عدم إنزال بضائع خارج مهلة ثلاثة أيام بل تسمح للمرسل إليه أن يثبت بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة ببضائعه في مهلة سنة ابتداء من تاريخ التسليم طبقا للمادتين 743، 790 من القانون البحري.²

المطلب الثاني

الإخطار في الإتفاقيات الدولية

بالرجوع إلى أحكام الماد 19 من معاهدة هامبورغ لعام 1978 فإنها تعرضت للإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير فنصت على أنه:

1- ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

2- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.³

¹-حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 27.

²-قرار المحكمة العليا، منشور بالاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، أنظر سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 179.

³-طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 273.

3-إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

4-في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

5-لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

6-إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لأى إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.

7-ما لم يقر الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوما متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقا للفقرة 2 من المادة 4، أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

8-لأغراض هذه المادة، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ريان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن، كأنه قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.¹

كما نصت أيضا المادة الثالثة (سادسا) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه: "إذا لم يحصل إخطار كتابة بالهلاك أو التلف،

¹-إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص258.

وبماهية هذا الهلاك للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة مواجهة المستلم عند استلامه لها.

وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف. ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه. وعلى الناقل أن يسلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود.¹

الفرع الأول

الإخطار بالهلاك أو التلف

على صاحب الحق في البضاعة إخطار الناقل أو ممثله بهلاك أو تلف البضاعة أي إخطار الأطراف المعنية ولكي يكون الإخطار صحيحا لا بد من اتباع الشروط.

أولا- الحالات التي يتم فيها الإخطار:

الإخطار واجب في حالي الهلاك الجزئي والتلف دون حالة الهلاك الكلي إذ وفقا للفقرة الأربعة من المادة 19 معاهدة هامبورغ فثمة تسليم ومعاينة وفحص وجرد للبضائع، وكلها أمور تنتفي في حالة الهلاك الكلي.

وتجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل أشارت إلى حد أدنى يتضمنه الإخطار بشأن البضاعة المشحونة وهو ضرورة توضيح ماهية الهلاك أو التلف.

¹--عدي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 385.

ثانيا - الأطراف المعنية بالإخطار

الالتزام بالإخطار يقع على عاتق المرسل إليه، وهو يقوم به بنفسه أو بواسطة نائبه، والذي قد يكون وكيل الشحن أو المقاول البحري إذا ما عهد إليه بإستلام البضاعة. كما يوجه الإخطار إلى الناقل أو إلى النائب كالريان أو وكيل الشحن أو الضابط المسؤول عن السفينة.

فوفقا لأحكام الفقرة السادسة من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه توجيه الإخطار إلى الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد فيحدث نفس الأثر، كذلك فإنه وفقا للفقرة الثامنة من ذات المادة فإن كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي بما في ذلك ريان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، يعتبر كأنه يوجه إلى الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي.¹

ثالثا: شروط الاخطار

لكي يتحقق الإخطار لا بد من إتباع عدة شروط منها:

أ - شكل الإخطار:

توجب المادة 19 من الاتفاقية هامبورغ أن يكون الإخطار الذي يوجه إلى الناقل أو إلى الناقل الفعلي مكتوبا لتفادي إثراء جدل في حصوله، على أن ليس لهذه الكتابة شكل خاص، فيمكن أن تكون بإعلان على يد محضر أو كاتب موصي عليه أو بكتابة على سند الشحن الذي يسلم للناقل أو على إيصال الإستلام الذي يسلمه مستلم البضائع للناقل. فوفقا للفقرة (8) في المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ التي تضمنت التعاريف فإن مصطلح "كتابة" يشمل البرقية والتلكس.

إذا كان المقصود من الإخطار أن يحاط الناقل علما بالعجز المدعي به وأن مستلم البضائع لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه فإن علم الناقل بالعجز عن التسلم لا يعفى مستلم البضائع من الأخطار حتى يفصح عن موقفه من هذا العجز.

¹ -كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 228.

ويجب أن يتضمن الإخطار الطبيعة العامة للهلاك أو الضرر، أي أن يكون محدداً يكون فيه الضرر على وجه التحديد، فلا تكفي عبارة " كل الأضرار التي تكشف"، والتحفظات التي لا توضح طبيعة التلف وأهميته أو عدد الطرود التي تلفت تعدّ باطلة، إذا لا يمكن الاحتجاج بمجرد أضرار محتملة.¹

إن إشتراط شكلاً خاصاً بالكتابة الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الإخطار عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موصى عليها، أو بأية وسيلة أخرى، وهو نفس الموقف المتبنى من قبل معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى فقرة 8، ويعد طلب أحد الأطراف إجراء خبرة قبل التسليم أو خلال أجل 3 أيام التالية له بمثابة احتجاج.

ب- ميعاد الإخطار:

يكون ميعاد الإخطار وفقاً للفقرة السادسة من المادة 3 من معاهدة بروكسل في حالتها الخسائر والأضرار الظاهرة وغير الظاهرة في الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، أما الحالة الثانية فميعاد الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من التسليم الفعلي للبضاعة. فنميز هنا في حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف الظاهر وحالة ما إذا كان الهلاك أو التلف غير الظاهر.

- حالة الهلاك أو التلف الظاهر

إذا كان ذلك لحساب الناقل فعلاً يعتبر أن هناك تسليم قد تم في مفهوم البند الأول من الفقرة 6 من المادة 3 من معاهدة بروكسل، أما إذا كان المخزن يتسلم البضاعة لحساب صاحبها فإننا نكون بصدد تسليم فعلي، وبالتالي يكون على المخزن أن يوجه التحفظ للناقل إذا تبين له أن البضائع متضررة.²

¹-كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 163-164.

²-أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 315.

أما بالنسبة لمعاهدة هامبورغ فإذا كان الهلاك أو التلف ظاهر فإنه وفقاً للفقرة 1 من المادة 19 السالفة الذكر يجب توجيه الإخطار في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ويعني ذلك أن للمرسل إليه يومين على الأقل يوم التسليم من وقت تسليم البضاعة إلى نهايته مساءً ويوم ثاني بعده وإذا كان اليوم التالي ليوم التسليم يوم عطلة فيمتد إلى اليوم الموالي وإذا كان كذلك يوم عطلة فيمتد إلى اليوم الذي بعده وهكذا.¹

-حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

بالرجوع إلى الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تنص على أن يحصل الإخطار في مدة ثلاثة أيام كاملة على أن تسري من تاريخ التسليم.²

أما معاهدة هامبورغ فذكرت حالة الهلاك أو التلف غير ظاهر في الفقرة 2 من المادة 19 فيتعين توجيه الإخطار الكتابي خلال الخمسة عشر (15) يوماً المتصلة التي تلي يوم التسليم. ويعني عبارة (المتصلة) في نص هذه الفقرة أن أيام العطلة تحسب إذا تخللت هذه المدة، أما إذا كان آخر يوم هو يوم عطلة فلا يدخل في الحسبان ويعتد باليوم الموالي للعمل شأنه في ذلك شأن ميعاد الفقرة الأولى السابق الإشارة إليه. هذا ولا جدوى من أي إخطار كتابي إذا حصلت معاينة أو فحص للبضاعة ودون ذلك في محضر بمعرفة أطراف العقد وقت تسليم البضاعة. فإما أن يعرض الناقل المرسل إليه ودياً وفقاً للمحضر وإما ينتظر الدعوى أمام القضاء.³

يتبين من النصوص السابقة تباين المواعيد بالنسبة للأضرار الظاهرة من ثلاثة أيام في القانون البحري و معاهدة بروكسل إلى خمسة عشر يوماً في معاهدة هامبورج لسنة 1978، تسري من تاريخ التسليم.

¹-محمد كمال حمدي، المرجع السابق، 227.

²-عدي أمير خالد، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 385.

³-طالب حسن مصطفى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 273.

رابعاً: آثار الإخطار

عمل الإخطار بالشكل الذي ألزمته اتفاقية هامبورغ (أي كتابة محددة به الطبيعة العامة للهلاك أو التلف)، وفي المعيار القانوني (والذي يختلف حسب ما إذا الهلاك أو التلف ظاهر أو غير ظاهر). لا يرتب بذاته تحقق مسؤولية الناقل، إنما يقوم قرينة ظاهرة لصالح المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة قد حصلت أثناء تواجدها في حراسة الناقل وأن الأخير لم يسلم البضائع بالحالة المبنية في وثيقة نقل، وهي قرينة بسيطة للناقل تقويضها بإثبات العكس وذلك بكافة طرق الإثبات. كذلك فإنه في حالة عدم الإخطار أو (إذا كان الإخطار غير محدد أو بعد الميعاد القانوني أو شفويا) تترتب قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في وثيقة النقل، وإذا لم تكن قد أصدرت وثيقة نقل كان حصول التسليم دون علم إخطار قرينة ظاهرة على أن البضاعة قد سلمت بحالة سليمة وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.¹

الفرع الثاني

الإخطار بالتأخير

تفرض الفقرة الخامسة من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ على المرسل إليه الالتزام بعمل إخطار كتابي للناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع وذلك خلال الستين (60) يوم التالية لذلك التسليم، والمادة المذكورة تعتبر مدة متصلة.

ويترتب على تخلف الإخطار أو توجيهه بعد الميعاد، أن يفقد المرسل إليه حقه في التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير، والأمر في هذا الصدد يتعلق بدفع بعدم قبول الدعوى. ويطبق بشأن من له توجيه الإخطار بالتأخير ولمن يوجه ذلك الإخطار ما سبق لنا إيراده بخصوص الإخطار

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 230.

بالهلاك أو التلف.¹

هذا من الجائز الاتفاق على زيادة هذا الميعاد إذ يعني ذلك نزولا من جانب الناقل عن حق مقرر له، إلا أن الاتفاق على نقصه غير جائز لما في ذلك من تخفيف لمسؤوليته. والدفع بعدم قبول دعوة المسؤولية لعدم الإخطار بالتأخير في الميعاد وهو دفع موضوعي يجوز إبدائه في أية حالة تكون عليها الدعوة و لو في الاستئناف.²

يلاحظ من تفاوت هذه المواعيد أن المشرع الدولي في معاهدة هامبورج راعى مصالح الشاحن أو المرسل إليه ومكنه من وقت كاف لمعاينة البضاعة والإطلاع عليها ولفتح الحاوية أو الصناديق أو الطرود ومعاينة ما بداخلها والكشف عن الأضرار وتحرير التحفظات بكيفية واضحة ومحددة طبقاً لما يشترطه القانون أكثر من نصوص معاهدة بروكسل التي يمكن أن نقول عنها أصبحت لا تتماشى مع تطور النقل البحري للبضائع وما عرفته تكنولوجيا صناعة النقل البحري الحالي.

الفرع الثالث:

إخطار الشاحن بالخسارة أو الأضرار

توجب الفقرة 7 من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على الناقل أو الناقل الفعلي إخطار الشاحن كتابة عن الخسارة أو الضرر الناشئ عن أخطاء الشاحن أو أخطاء تابعيه يحدد فيه الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو ذلك الضرر، وذلك في ميعاد لا يجاوز تسعين يوماً متصلة تحسب ابتداء من يوم حدوث الخسارة أو الضرر أو من تسليم البضاعة.

ويترتب على تخلف الإخطار قيام قرينة ظاهرة لصالح الشاحن مؤداها أنه لم يلحق بالناقل أي ضرر يرجع إلى خطئه أو إلى خطأ تابعيه، وهي قرينة بسيطة يجوز للناقل إثبات العكس. وذات الأثر يترتب في حالة حصول الإخطار بعد الميعاد أو كان غير مبين به الطبيعة العامة للخسارة أو الضرر أو كان إخطاراً غير كتابي. وصول الإخطار يقوم قرينة ظاهرة لصالح الناقل على أن

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 231.

² - هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1993، ص 190.

الخسارة أو الضرر ترجع على خطأ الشاحن أو خطأ تابعيه وهي بدورها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

المبحث الثاني

القضاء الفاصل في الدعوى البحرية

في شأن تحديد المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري، يتضمن القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية أحكاما تسمح في مجملها للمدعى برفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره تيسيرا له في التقاضي (المطلب الأول)، ومن شروط قبول الدعوى أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا وحتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الجهة المختصة للفصل في النزاع

من الطبيعي أن يلجأ أطراف أي العقد عند نشوب نزاع بينهم إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة للفصل فيه طبقا للقانون الذي يحكمه، فستمر بتحديد المحكمة المختصة (الفرع الأول)، وفي حالة تنازع تشريعي يتم اللجوء إلى ضوابط إسناد أصلية ان وجدت وإلا ضوابط إسناد احتياطية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد المحكمة المختصة للفصل في الدعوى البحرية

إذا كان الاختصاص المقرر للمحاكم في مجال التجارة الدولية ومن تم النقل البحري يتحدد بموجب القانون سواء القواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون البحري أو المعاهدات الدولية أو بمقتضى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون الداخلي، فإنه يتحدد أيضا بإرادة الأطراف عن طريق اللجوء إلى شروط الاختصاص القضائي (أولا). فإذا ما تحددت المحكمة المختصة فمن المنطقي أن تقوم بتطبيق القانون الذي يحكم هذا النزاع والذي قد يختلف عن قانون القاضي الناظر في الدعوى (ثانيا).

أولا: الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية

غالبا ما يكون النقل البحري للبضائع دوليا، وعليه سنتطرق للاختصاص القضائي الداخلي والدولي ثم لشروط الاختصاص القضائي لما لهذه الشروط من أهمية في تحديد المحكمة المختصة.

أ- الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية

ندرج في هذا العنوان كل من الاختصاص القضائي النوعي والاختصاص القضائي الإقليمي.

1- الاختصاص القضائي النوعي

يعتبر النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل ومن ثم تكون دعوى المسؤولية المرفوعة ضده تجارية.¹ غير أن المشرع الجزائري خرج عن هذا المبدأ، وعقد الاختصاص بالنسبة لهذه الدعوى والتي تدخل ضمن ما أسماه المشرع بالمنازعات البحرية إلى أقطاب متخصصة ثم استحدثها بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتفصل هذه الأقطاب في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية، وفقا لمقتضيات المادة 6/32 من ق.إ.م.إ التي نصت على أنه: " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية

¹ -مصطفى كمال طه، مبادئ القانون التجاري، دار منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، الإسكندرية، ص 283.

القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم. تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم."

واختصاص هذه الأقطاب هو اختصاص نوعي من النظام العام يثيره القاضي من تلقاء نفسه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى.¹

2-الاختصاص القضائي المحلي:

تضمن القانون البحري أحكاما تسمح فيه للمدعي برفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، تيسيرا له في التقاضي. فنصت المادة 745 من القانون البحري الجزائري على أنه: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني".

فمن خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري نقل المادة 54 من القانون الفرنسي لعام 1966 حرفيا،² فلرفع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري خيارين:

¹-المادة 32 و 36 من القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن ق.إ.م.إ، المرجع السابق.

²-نص المشرع على هذا الاختصاص في الفقرة 2 من المادة 745 ق.ب.ج - في النص الفرنسي : ART 745/2 C.M

« Elles peuvent (les actions) en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national ».

مشار إليه في خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص

الخيار الأول: ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام، أي في مقر إقامة المدعى عليه طبقا للمادة 37 من ق.إ.م.إ. فتتص على أنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك."¹

الخيار الثاني: الإختصاص القضائي المحلي حسب القانون البحري الجزائري ينعقد للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وذلك حسب رغبة المدعى،² فهذه القاعدة من جهة توسع لهذا الأخير من اختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب الحق في البضاعة، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية، إذن محاكم كل من مينائي الشحن والتفريغ مختصين إذا كانا واقعين بالتراب الوطني.³

في هذا الشأن أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات فمنحت المادة 745 من القانون البحري الجزائري للمدعي (المرسل إليه) في نزاعات عقد النقل البحري حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية بين محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ أو الشحن، طبقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية محكمة موطن المدعى عليه أو مقر إقامة المدعى عليه وطبقا للمادة

¹-والمقصود بقواعد القانون العام المواد 37 و 38 و 39 و 40 ق.إ.م.إ. . وعليها بناءا على هذه القواعد فإن دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري باعتبارها دعوى تجارية ترفع بناءا على نص المادة 39 ق.إ.م.إ. وإذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري فيرجع الاختصاص إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مقره الرئيسي أو مقر احد فروع.

²-خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2011-2012، ص 371.

³-تتص المادة 8 من ق.إ.م.إ.م القديم على أنه: "يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل له إقامة معروف فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرة آخر موطن له".

745 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري (نص فرنسي) محكمة ميناء التفريغ أو الشحن وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية.¹

كما أقرت المحكمة العليا في قرار آخر سابق مؤرخ في 1994/02/24 بأن قضاة الموضوع لما قرروا بأن الجهة القضائية بعنابة هي المختصة لكون الشحن تم بميناء عنابة وفقا للمادة 2/745 من ق.ب.ج يكونوا قد طبقوا القانون صحيحا.²

وعدم الاختصاص الإقليمي ليس من النظام العام ويجب التمسك به من قبل الأطراف قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول، كما يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام القاضي حتى ولم تكن مختصا إقليميا، غير أنه يعد لاغيا وعديم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة.³

ب - الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية:

على الرغم من الأهمية العملية التي يثيرها الاختصاص بنظر الدعاوي الناجمة عن عقد النقل البحري، إلا أن اتفاقية بروكسل و برتوكول عام 1968 قد أهملته تاركين مسألة تنظيمها لقانون الدولة التي ترفع أمامها الدعوى.

وبالنسبة للتشريع الجزائري ووفقا للمبدأ المقرر في المادتين 41 و 42 من ق.إ.م.إ فإنه ينعقد الاختصاص للقضاء الجزائري في نظر جميع الدعاوي المتعلقة بالتزامات تعاقدية متى كان أحدا أطرافها جزائريا و بغض النظر عن مكان إبرام سند الشحن أو تنفيذه. إلا أنه يجوز للطرف الجزائري التنازل عن تطبيق هاتين المادتين إما صراحة وذلك بموجب بند صريح في العقد وإما ضمنا وذلك بأن يقوم الطرف الجزائري برفع دعوى أمام القضاء الأجنبي

¹قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم 162697 منشور بالإجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص. نقلا عن سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 168.

²قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/02/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 64975، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 67.

³المواد 45 و 46 و 47، قانون رقم 09/08، يتضمن ق.إ.م.إ، المرجع السابق.

فيتنازل بذلك عن تطبيق المادة 41 ق.إ.م.إ، أو أن يقوم بالدفاع عن نفسه أمام جهة قضائية أجنبية متنازلاً بذلك عن تطبيق المادة 42 ق.إ.م.إ.¹

ثانياً: الاختصاص المحلي في الإتفاقيات الدولية

على خلاف معاهدة بروكسل وبرتوكولها لعام 1968 تعرضت معاهدة هامبورغ لعام 1978 لمسألة الاختصاص في المادة 21 تاركة للمدعي واسع الاختيار في تعيين المحكمة المختصة فتتص هذه المادة على أنه:

أولاً: في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

- ✓ المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.
- ✓ مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد من طريق أي منها.
- ✓ ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.
- ✓ أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.²

نلاحظ من خلال هذه الفقرة أنها تعين الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام محاكمها وجعلت للمدعى الخيار بين اختصاص محاكم إحدى الدول التي يقع في إقليمها أحد الأماكن التي ذكرناها والمكان المعين لهذا الغرض في عقد النقل فهذه الأماكن إما محكمة موطن المدعى عليه أو مكان إبرام العقد أو محكمة ميناء التفريغ والشحن، والمكان المعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.³

¹- سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 83.

²- إيمان فتحي حسن الجميل، تقدم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، الرجع السابق، ص 261.

³- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 81.

وفي حالة اختيار المدعي من بين الخيارات التي أتاحها له النص، فإن قانون هذه الدولة هو الذي يعين المحكمة المختصة نوعيا ومحليا بنظر النزاع.¹

ثانيا: خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي.

تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.²

ففي هذه الفقرة الثانية فإنها تخص الاختصاص محكمة ميناء الحجز على السفينة، وإمكانية المدعى في إقامة دعواه أمام المحكمة التي تنظر الحجز على السفينة التي كانت محل عقد النقل البحري، أو سفينة أخرى مملوكة لنفس الناقل والتي تسمى السفينة الشقيقة.³

ثالثا: لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة. ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.⁴

¹ -محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 275.

² -عدي أمير خالد، عقد النقل البحري -قواعد وأحكام-، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 337.

³ -سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2000، ص 246.

⁴ -إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات، المرجع السابق، ص 262.

فيما يخص بهذه الفقرة فإنه لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 و2، والاتفاق الذي يخالف هذا الخطر يعد باطلا، وذلك لا يمنع محاكم الدولة المتعاقدة ولو لم تكن مختصة بنظر الدعوى من اتخاذ ما يلزم من تدابير مؤقتة أو وقائية.¹

رابعاً: في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة. لأغراض هذه المادة، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر، وفقاً للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.²

هذه الفقرة الرابعة تمنع تعدد الدعاوى بين ذات الأطراف في خصوص ذات النزاع أو تعدد الأحكام التي تصدر فيها وهذا كأصل، ولكن يرد عليه إستثناء أين تجوز للمدعى إقامة دعوى جديدة أمام محكمة مختصة إذا تبين له أن الحكم الذي صدر أو سيصدر من المحكمة التي أقام أمامها الدعوى غير قابل للتنفيذ فيها.³

خامساً: خلافاً لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.⁴

¹ -الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 167.

² -إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 262.

³ -ومراد هذا الحكم أن إقامة دعوى جديدة أمام محكمة الدولة التي يستطيع فيها تنفيذ الحكم هو سبيل المضرورة للتنفيذ على الأموال الناقل في هذه الدولة إذا لم يكن بإمكانه طلب التنفيذ بموجب الحكم الأجنبي الصادر أو الذي يصدر لمصلحته. أنظر محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، ص 258.

⁴ -عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 338.

إنه وفقا للفقرة الخامسة من المادة 21 من اتفاقية هامبورغ فإنها توضح صحة إتفاق الأطراف على الجهة القضائية الأخرى مهما كانت ولكن بعد نشوء النزاع، ويكون الأطراف أمام الأمر الواقع وهو حصول الأضرار وتبدأ المفاوضات بينهما حول كيفية التعويض.

كما وضعت هذه الاتفاقية حيزا هاما فيما يخص تحديد الاختصاص المحلي للنظر في الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري.¹

الفرع الثاني

انعقاد الاختصاص للقانون الأجنبي

قد يحدث تنازع تشريعي بصدد مسائل لم تنظمها معاهدة بروكسل، كما أن الأمر قد يتعلق بدولة ليست طرفا في المعاهدة، ولمعرفة القانون الواجب التطبيق على العلاقة القانونية المشتملة على عنصر أجنبي يلجأ القاضي الوطني لاستشارة قاعدة الإسناد وهنا يحل التنازع بالرجوع إلى ضابط إسناد أصلي (أولا)، وفي حالة تعذر تحديده يلجئ إلى ضوابط الإسناد احتياطية (ثانيا).

أولا: ضابط الإسناد الأصلي:

ويسمى كذلك بقانون الإرادة ويقصد به القانون الذي اتفقت الأطراف المتعاقدة على تطبيقه وقد تعرض هذا الضابط لعدة انتقادات وهي نفسها الانتقادات الموجهة للنظرية الذاتية المطلقة ويمكن تلخيصها فيما يلي:

قد يختار الأطراف تطبيق قانون ليس له علاقة بالعقد، كما أن اختيارهم قد يؤدي إلى بطلان العقد بدلا من صحته، كما أنهم قد يقررون عدم إخضاع العقد لأي قانون وهو ما يسمى بنظرية العقد المجرد، كما أن هذا الضابط يسمح بتحاشي تطبيق قانون معين واستبداله بأخر.²

¹ -Boukefrim Ben Azize, la responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et de transport, université de droit, d'économie et des sciences, Daix-Marseille III, 2001, P18.

² - صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، الدار الجامعية للنشر، بيروت، (د.ت.ن)، ص186.

هذه الانتقادات أدت إلى ظهور النظرية الموضوعية أو نظرية تركيز العقد التي تسمح للقاضي باستبعاد قانون الإرادة متى تبين له أن لا صلة له بالعقد.¹

ويرى الفقه ضرورة مد مجال إعمال قانون الإرادة لسند الشحن البحري لتماشي ذلك مع ما هو معتمد في إطار الالتزامات العقدية على أن يكون ذلك وفقا لقيود تتمثل في:

- أن يكون للقانون المختار صلة بسند الشحن.

- يجب أن لا يتعارض قانون الإرادة مع النظام العام لقانون القاضي المعروض أمامه النزاع مع وجوب مراعاة القوانين ذات التطبيق المباشر.

وأخيرا إذا تعذر إعمال قانون الإرادة الصريح فان الفقه والقضاء مستقرين على الأخذ بقانون الإرادة الضمني المستخلص من ظروف وملابسات العقد.²

ثانيا - ضوابط الإسناد الاحتياطية

إذا تعذر إعمال ضابط الإسناد الأصلي فيتم اللجوء إلى الضوابط الاحتياطية وتتمثل في:

1- قانون محل إصدار سند الشحن:

إن قانون محل إصدار سند الشحن سهل التطبيق وهو المعيار المعتمد من طرف التشريع ويعاب على هذه القاعدة أن قانون محل الإبرام غالبا ما يكون عرضيا أي وليد الصدفة كما أنه يصبح غير ذي معنى إذا تعدد وكلاء النقل البحري في موانئ مختلفة وقاموا بإصدار سندات الشحن.

2- قانون ميناء الوصول:

الهدف الأساسي من إبرام سند الشحن هو نقل البضاعة إلى ميناء معين، كما وأنه قد يقتضي الأمر اتخاذ إجراءات بشأن البضاعة كالحجز التحفظي مثلا، كل هذا يبرر منح الاختصاص في نظر الدعوى المرفوعة ضد الناقل إلى محكمة ميناء الوصول.

¹ - BATIFOL Henri, Paul LAGARDE, droit international privé, tome 2, 5^{ème} éd, LGDJ, paris 1971, P 214.

² - سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، المرجع السابق، ص 94.

غير أن هذا الضابط تعرض بدوره إلى انتقادات تتمثل في أن محل التنفيذ غالبا ما يفتقر إلى عنصر التحديد كالحالة التي يعطى فيها الناقل الحق في تغيير اتجاه السفينة، أو في حالة الاضطرار إلى إفراغ البضاعة في ميناء غير ذلك المتفق عليه، كما قد يلحق البضاعة ضررا بأعالي البحار، ولا يمكن القول حتما بتطابق مكان الوصول مع مكان التنفيذ.¹

4- قانون علم السفينة:

ويعتبر قانون علم السفينة ضابط إسناد مهم نظرا لارتباطه بالسفينة التي تعتبر محور الرحلة البحرية، ولكونه يضمن وحدة القانون المطبق على كل سندات الشحن بالسفينة. وانتقد هذا الضابط على اعتبار أن جنسية السفينة هي عنصرا عارضا بالنسبة للعملية المقصودة من سند الشحن، كما أنه كثيرا ما يتم تغيير السفينة مما يؤدي إلى مبدأ عدم التوقع، كما وأنه كثيرا ما نكون بصدد مواجهة ما يسمى بأعلام المجاملة فيصبح عندها قانون العلم قانونا مصطنعا.²

5- قانون الهيئة المختصة بالفصل في النزاع:

ويستند مؤيدو هذا الضابط أن الطرفين عندما يتفقان على عرض نزاعهما أمام محكمة معينة فإنهما غالبا ما يرغبان في تطبيق قانونها على النزاع. ويجري العمل في سندات الشحن غالبا على تحديد محكمة المقر الرئيسي للناقل بينما يجري في مشاطرات الإيجار على اختيار هيئة تحكيم يكون مقر انعقادها غالبا لندن أو إحدى المراكز البحرية الهامة مثل نيويورك وباريس.³

¹- RONDIERE René , Traité général du droit maritime, op. Cit. p 432.

²-محمد حبار، محاضرات في القانون البحري، ماجستير قانون الأعمال، غير منشورة، جامعة السانبا، وهران-الجزائر، .

³-صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشاطرات الإيجار، المرجع السابق، ص 223.

المطلب الثاني

احترام أجل رفع الدعوى البحرية

بالرغم من توفر شرطي المصلحة والصفة إلا أنه قد تكون دعوى المدعي غير المقبولة، لرفعها خارج الآجال المحددة لها، على أساس أن حقه في رفع الدعوى قد سقط بتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانونا وعليه فسنحاول فيما يلي تحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وكذا كيفية حسابها بالتركيز على النقطة التي يبدأ منها الحساب وهذا من خلال تحديد مدة تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية (الفرع الأول)، وكذلك وقف وانقطاع تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد مدة تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري في التشريع الجزائري

والإتفاقيات الدولية

إن الحق في رفع دعوى الناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع، مثله مثل الحق في رفع الدعاوى في القواعد العامة، مرتبط بمدة زمنية معينة يشترط أن يمارس خلالها، وهذا تحت طائلة عدم قبول الدعوى، فنحدد أولا أساس ونطاق التقادم في القانون البحري الجزائري (أولا)، والتقادم في الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا- أساس ونطاق التقادم في القانون البحري الجزائري

لقد تولى المشرع تحديد أساس ونطاق التقادم الخاصة بالدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري في المواد 742، 743، 744 من القانون البحري الجزائري، والتي بالرجوع إليها نجد أنها قسمت هذه الدعاوى إلى 3 أقسام حددت لكل قسم منها مدة تقادم خاصة به.

أ- الدعاوى المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع

بالرجوع إلى المادة 743 ق.ب.ج، فإنها حددت مدة التقادم بالنسبة للدعاوى التي ترفع من الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل عن الخسائر في البضاعة أو تضررها أثناء تنفيذ عقد النقل بسنة واحدة مع إمكانية تمديد هذه المدة إلى سنتين بموجب اتفاق بين الأطراف، يتم بعد وقوع الحادث الذي ترتبت عنه الدعوى¹، دون أن يشير إلى الدعاوى التي قد ترفع بسبب التأخر في تسليم البضاعة من طرف الناقل والتي تعتبر الناقل مسئول عن الضرر الناجم عن التأخر في تسليم البضاعة.

وقد أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه.²

في هذا الصدد أصدرت المحكمة العليا قرار بأنه يمكن رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة وذلك في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه.³

ب- دعوى الرجوع

تنص المادة 744 من ق.ب.ج على أنه: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المهلة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى 3 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى..."

¹ -تنص المادة 743 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق على أنه: " تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى "

² -كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234.

³ -قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص. نقلا عن سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 166.

يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري وذلك في مهلة ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين للمرسل إليه طبقاً للمادة 744 من القانون البحري، وبمقتضى عقد الحلول الإتفاقي بين المؤمن له (المرسل إليه) والمؤمن. ومادام القرار المذكور أعلاه ذكر فيه أن قاضي الموضوع أبرز أن دعوى رفعت خلال مهلة سنة من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه فإن مقتضيات هذه المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال وعليه فإن أحكام المادة 744 من القانون البحري الجزائري، لا تطبق إلا في حالة انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري.¹

ويظهر من خلال نص هذه المادة، أن مدة 3 أشهر هي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية، ويترتب عن هذه الاستقلالية قبول دعوى الرجوع المرفوعة بعد انقضاء مهلة 3 أشهر من تسديد قيمة الدين، إذا تم رفعها قبل انقضاء مهلة السنة. على اعتبار أن أحكام المادة 743 هي الأصل وأن أحكام المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء السنة أو السنتين عند التمديد الإتفاقي.²

فأصدرت المحكمة العليا قراراً لها صادر بتاريخ 1997/05/06 عن الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 151318 الذي جاء في أحد حيثياته أنه: "يمكن للمؤمن رفع دعوى الرجوع ضد الناقل البحري حتى بعد انقضاء مهلة سنة واحدة وفي غياب إتفاق مبرم بين المرسل إليه والناقل البحري على تمديد مهلة رفع الدعوى تعويض عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع وذلك في مهلة ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه المؤمن رافع الدعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم المؤمن تبليغ الدعوى."³

¹-سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص ص 166-167.

²-سعاد داودي، شروط قبول الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، عن الموقع [www. Startimes.com](http://www.Startimes.com) ، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04، ص 05.

³- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص. نقلاً عن سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 166.

ج- دعاوى أخرى ناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع

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

وعليه ففيما عدى الدعاوى المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان البضاعة أو تضررها وكذا دعاوى الرجوع، فإن كل دعوى يمكن أن تنتج عن عقد نقل بحري للبضائع تحدد مدة تقادمها بسنتين ومن هنا نجد أن المادة 742 وضعت كقاعدة عامة لتقادم دعاوى النقل البحري للبضائع.¹ وكمثال عن الدعاوى التي قد تنتج عن عقد النقل البحري للبضائع فيما عدى تلك المنصوص عليها في المادتين 743, 744 لدينا:

✓ دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه حسب الحالة للمطالبة بأجرة النقل المادتين: 791 و 797 ق.ب.ج.

✓ دعوى الناقل ضد المرسل إليه بسبب التأخير غير المبرر في استلام البضائع.² وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى الدعاوى الناشئة عن عقد البيع المبرم بين الشاحن والمرسل إليه تخضع في تقادمها إلى القواعد العامة على أساس أنها ليست بدعاوى بحرية.³ وأيضاً في حالة نقل البضائع بموجب مشارطه إيجار سفينة أين يتولى الشاحن تأجير سفينة على أساس الرحلة لنقل بضاعته وهي الحالة التي يكتسب فيها المؤجر صفة الناقل البحري فإن الدعاوى الناشئة عن هذا العقد تخضع في تقادمها لأحكام المادة 694 ق.ب.ج فتنص على أنه: "تبدأ مدة التقادم بالنسبة للدعاوى المتولدة عن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة اعتباراً

¹ -تنص المادة 742 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق على أنه: " مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه "

² -سعاد داودي، شروط قبول الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 07.

³ -بسعيد مراد ، المرجع السابق، 362.

من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة." وهي مدة سنة يبدأ حسابها من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو من يوم الحادث الذي وضع نهاية للرحلة.¹

ثانيا - التقادم في الاتفاقيات الدولية

إن التقادم في كل من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1924 وبروتوكولين يختلف عن معاهدة هامبورغ لعام 1978 مما يستدعي لنا دراستهما.

أ - التقادم في معاهدة بروكسل 1924:

نص البروتوكول لعام 1968 والخاص بتعديل معاهدة بروكسل في المادة الأولى فقرة 2 على إلغاء نص البند الرابع من الفقرة "سادسا" من المادة الثالثة حيث تم استبداله بالنص التالي:

"مع عدم الإخلال بالفقرة سادسا مكرر لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف، مد هذه المدة عندما ينشأ سبب ذلك."²

طبقا للنص الجديد فإنه يجوز إطالة مدة التقادم وذلك بعد اتفاق الطرفين بشرط أن يتم بعد حصول الحادث الذي كان سببا في رفع دعوى المسؤولية، بمعنى آخر أن يتم ذلك بعد قيام سبب الدعوى، الأمر الذي يترتب عليه أنه لا يجوز أن يرد مثل هذا الاتفاق كشرط في سند الشحن لأنه سيكون اتفاق مسبق، وليس من الضروري ان يتم هذا الاتفاق كتابة، إلا أنه قد يستنتج ضمنا ما يدور بين الطرفين من مفاوضات تتعلق بتسوية التعويض عن البضاعة التالفة أو الهالكة.³

¹ -سخري بوبكر قاض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 158.

² -عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 395.

³ -محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا (دراسة تفصيلية)، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 2005، ص 286.

ب- التقادم في معاهدة هامبورغ 1978:

تطرقت معاهدة هامبورغ لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري الجزائري المشار إليهما في السابق، إلا أنها تختلف عن اختلاف ويظهر ذلك في النقاط التالية:

فوفقا للفقرة الأولى من المادة 20 من معاهدة هامبورغ تنص على أنه: "تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين." يتبين من خلال هذه الفقرة أن المشرع الدولي وسع في مدة التقادم من سنة في معاهدة بروكسل وكذلك المادة 743 من القانون البحري الجزائري إلى سنتين في معاهدة هامبورغ، والسبب في ذلك إتاحة فرصة كافية للشاحن أو المرسل إليه في الرجوع على الناقل سواء تعلق الأمر باللجوء إلى القضاء أو إلى التحكيم بموجب شرط تحكيمي في سند الشحن أو بمشاركة تحكيم في عقد مستقل بين الطرفين.¹

كما حددت الفقرة الثانية من نفس المادة سريان التقادم بدقة حيث نصت على أنه: "تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه." تقادم الدعوى البحرية في حالة استلام البضاعة من اليوم الذي تسلم فيه المرسل إليه أو في حالة استلام جزء منها وهي حالة الهلاك الجزئي للبضاعة أو حالة تسليم البضاعة على فترات حيث يسري التقادم من يوم استلام الجزء الأول والأخير منها أو استلام جزء دون باقي الأجزاء التي قد تسلم في وقت لاحق، أو في حالة عدم استلامها وهي حالة هلاك البضاعة.² وأضافت الفقرة الثالثة مدة التقادم الذي يسري من اليوم الموالي لتسليم البضاعة وليس يوم التسليم الذي يقدم فيه الإخطار إذا ثبتت أضرار في البضاعة فتتص الفقرة الثالثة على أنه: "لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة."

¹-عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص365.

²-محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 402.

أما الفقرة الخامسة فمفادها أن تقادم دعوى الرجوع التي يمكن أن تقام خلال السنتين المحددتين في القانون أو حتى بعد هذه المدة مهما طالّت ولكن خلال 90 يوماً من يوم تسديد التعويض أو من يوم الذي تسلم إعلان بالدعوى أمام المحكمة.

فتنص على أنه: "الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن (90) يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه".¹

ثالثاً - امتداد التقادم في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

بالنسبة للقانون البحري الجزائري فأشار إلى امتداد مدة التقادم في المادة 743 فقرة 2 السالفة الذكر أما الاتفاقيات الدولية فأشارت إليه البروتوكول لعام 1968 والخاص بتعديل معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 في المادة الأولى الفقرة 2 السالفة كذلك الذكر.

فمن خلال هاتين الفقرتين نستنتج أن المشرع الجزائري أجاز تمديد مدة التقادم إلى سنتين وذلك باتفاق الطرفين، بشرط أن يتم ذلك بعد وقوع الحادث وليس قبله، على غرار معاهدة بروكسل فإنها لم تحدد مدة التمديد المتفق عليه بل اكتفى بالإشارة إليه فقط. كما لا يجوز الاتفاق بين الطرفين على تقصير مدة التقادم المحددة في القانون لأن في ذلك تخفيفاً لمسؤولية الناقل بينما يجوز الاتفاق على تمديد هذه المدة لفترة لا تزيد عن سنتين بما فيها سنة التقادم.²

بينما معاهدة هامبورغ وبالرجوع إلى الفقرة الرابعة فإنها تنص على أنه: "يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة".

نلاحظ من خلال هذه المادة أنه يمكن الاتفاق بين الطرفين على تمديد مدة التقادم بإعلان أو

¹ -طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 275.

² -بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 74.

إعلانات لاحقة مرة أو عدة مرات يوجهه للمدعى عليه والذي يكون عادة الناقل، إلى المدعي وهو الشاحن أو المرسل إليه.¹

الفرع الثاني

بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم

نص المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تتقادم بسنة واحدة ، كما أنه يمكن أن تمتد هذه المدة إلى سنتين باتفاق الطرفين ويشترط لصحة هذا الاتفاق أن يتم وقوع الحادث الذي تترتب عليه رفع دعوى المسؤولية. هذا ما يدفعنا للبحث عن بداية سريان التقادم ثم التطرق إلى انقطاع ووقف التقادم.

أولاً- بدء سريان التقادم

التقادم في مادة النقل البحري تقادم مسقط، تبدأ مدته من تاريخ التسليم أو التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم.

أ- حالة حصول التسليم للبضاعة:

إذا كان ثمة تسليم للبضائع فان مدة التقادم تحتسب من تاريخ وضع البضاعة كاملة في حيازة المرسل إليه.

والمقصود باستلام البضائع الاستلام المادي أو الفعلي لها من صاحب الحق فيها حيث يتمكن من فحصها والتحقق من حالتها وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 1996/07/09.²

ب- حالة عدم حصول تسليم للبضاعة:

في حالة ما إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فان احتساب مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

وفي حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً، يحسب ميعاد التقادم من التاريخ المتفق على التسليم فيه

¹ -محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 247.

² -قرار المحكمة العليا (غ.ت.ب) المؤرخ في 1996/07/09، ملف رقم 143090، منشور بالاقتضاء القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص. نقلاً عن سخري بوبكر قاض، القانون البحري الجزائري، المرجع نفسه، ص 179.

أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة. وفي حالة ما إذا لم يتقدم صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها فيبدأ حساب التقادم من تاريخ وصول السفينة إذا كان يعلم به، فإذا لم يكن يعلم تاريخ وصول السفينة تعين على الناقل إخطاره به، فإذا لم يحضر صاحب الحق في البضاعة يقوم الناقل بإيداع البضاعة على ذمة أصحابها في المخازن المعدة لذلك وعلى نفقتهم بموجب أمر على ذيل عريضة. ويخطر صاحب الحق في البضاعة بهذا الإجراء، ليصبح تاريخ الإخطار أو تاريخ بيع البضاعة هو تاريخ بدء حساب ميعاد التقادم.

وإذا رفض صاحب الحق في البضاعة استلامها. أو رفض دفع المصاريف الناشئة عن النقل تحتسب مدة التقادم من تاريخ رفض الاستلام.¹

ثانيا - وقف وانقطاع التقادم:

لم ينص المشرع الجزائري في القانون البحري ولم تتعرض له اتفاقية بروكسل 1924 ولا اتفاقية هامبورغ 1978 على أسباب وقف وانقطاع التقادم، فإن البحث في ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني الجزائري.

غير أن المشرع البحري الجزائري تناول مسألة وقف وانقطاع التقادم في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة، وبالضبط في المادة 331 من القانون البحري الجزائري فتتص على أنه: "كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقادم بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة. وينقطع هذا التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة، ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء."

موضحا في ذلك أن التقادم ينقطع ببداية الإجراء الخاص بالتسوية المشتركة أمام الخبير وعند الاقتضاء أمام المحكمة، ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء.²

¹ -سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، المرجع السابق، ص 70.

² -المادة 331 من القانون رقم 05/98 يتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

فلقد قضت المحكمة العليا في قرار صادر بتاريخ 1998/11/13 ملف رقم 158869 جاء في حثياته: " بان التقادم ينقطع عن بداية الإجراء الخاص بالتسوية الخسائر المشتركة البحرية أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة، ويسري التقادم ثانية من يوم إنتهاء هذا الإجراء وتتقادم دعوى الخسائر المشتركة البحرية بمرور سنتين إبتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية.¹

أ- تعريف الوقف:

فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضمنت المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني على الوقف إلى المادة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها. فتنص المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على أنه: " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب " ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلا أن يفقد أهليته لمدة معينة.²

ب- تعريف الإنقطاع

بينما الإنقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد. فتنص المادة 317 من ق.م.ج على أنه: " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالمطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه" كما تنص المادة 318 من ق.م.ج على أنه: " ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا، ويعتبر قرارا ضمنيا أن يترك تحت يد الدائن مالا له مرهون

¹قرار المحكمة العليا، المؤرخ في 1998/11/13، الملف رقم 158869، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، منشور بالمجلة القضائية، العدد 2، سنة 1998.

²بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 367_368.

رهنا حيازيا تأميننا لوفاء الدين".¹ من خلال نص المادتين المذكورتين أعلاه يتبين أن أسباب انقطاع التقادم هي:

ج- أسباب انقطاع التقادم

يتم انقطاع التقادم إما بالمطالبة القضائية أو الحجز أو بإقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا.

1- المطالبة القضائية:

فإن رفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة غير مختصة سوءا محليا أو نوعيا تعتبر سبب من أسباب انقطاع التقادم الخاص برفع الدعوى ضد الناقل البحري بسبب الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة. وهذا ما تضمنه القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحري بتاريخ 2008/05/07 مؤكدا على انه لا يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية طبقا للمادة 742 من القانون البحري الجزائري قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم، انطلاق فترة جديدة للتقادم، بل يتعلق الأمر بقابلية الاستئناف من حيث الآجال القانونية.

2 - الحجز:

فالحجز نوعان:

حجز تحفظي: وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها.

وحجز تنفيذي: وهو يسمح بإعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استقاء الدائن لحقه من ثمنه.

ففي مادة النقل البحري يتصور الحجز على السفينة وهو يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في

كل من القانون البحري، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية في حالة غياب نص خاص.²

¹-المادة 318 القانون رقم 75-58، المتضمن القانون المدني، المرجع السابق.

²-بمسعيد مراد، تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، العدد الأول، مجلة الحجة، نشر ابن خلدون، تلمسان، جويلية، 2007، ص 143.

3 - إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا:

إن إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إذا أمكن أن يستخلص منها إقرار بالمسؤولية تعتبر سببا من أسباب انقطاع التقادم.¹

فيترب على انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون المدة مدة التقادم الأولى، أي سنة من يوم التسليم أو من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم أو سنتين كحد أقصى إذا اتفقا الطرفان على تمديد المدة بعد الحادث المنشئ للدعوى، وفي دعوى الرجوع يجوز وحتى بعد انقضاء أجل سنة أن ترفع دعوى الرجوع ضد الناقل خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.²

والجدير بالتوضيح أن المشرع البحري الجزائري في المواد المتعلقة بالتقادم (742-743-744) من القانون البحري وسعيا منه في تدقيق مدد التقادم والدعاوى التي تسري عليها ولد غموضا لولا تدخل المحكمة العليا لتفسير هذه النصوص، وهذا بعكس مشرعين آخرين جميع أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في مادة واحدة وهذا لتوحيد الأحكام والمواعيد الواجبة التطبيق.³

¹ - EL KHALIFA EL Kamel, Le connaissance : les transports maritimes, Fascicule 1, Dar Houma, Alger, 1998, p 115.

² - بسعيد مراد ، تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 144.

³ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري، المرجع السابق ص 370.

خاتمة:

"إن الدولة التي تتعلم لتعيش تحت البحار سوف تسيطر عليها، والدولة التي تسيطر على البحار سوف تسيطر على العالم". لهذه الأسباب مجتمعة قد تتعارض مصالح الدول في البحار وتتلاطم أمواج النزاعات البحرية، وفي نفس الوقت تتدخل وسائل التسوية لتحول دون تصاعدها، ولتصنع حدودا لها.

فكل دعوى ينتهي فيها النزاع بصدر الحكم فيها إما بالقبول أو بالرفض، فبصدر الحكم في النزاعات الناتجة عن عقد النقل البحري فإنه يحوز حجية الشيء المقضي فيه. ومتى أصبح الحكم نهائيا فإنه يحوز قوة الأمر المقضي فيه.

وكافة المحاولات التي بذلت لبيان الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري قد أخفقت من ناحية أو أخرى سواء ما استند منها لفكرة العقد أو من لم يستند، غير أنه من وجهة نظرنا يمكن تفسير المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري على أساس القواعد العامة في القانون المدني دون إرهاب أو تجاوز لهذه القواعد، وأن العيب هو في اللجوء إلى أفكار ومفاهيم تنتمي إلى مجال الأثر الملزم للعقد في حين أن هذا المركز ينتمي إلى مجال آخر متمايز وهو مجال نفاذ العقد، كما أن الإرادة هي أساس انضمام المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

والقانون البحري الجزائري تأثر بإصلاحات القانون الفرنسي سنة 1966 وتضمنه لعدة أحكام من معاهدة بروكسل حيث اعتمد نظام وحدة عقد النقل البحري، إلا إن كلفة التحكيم العالية والتي يعجز كثير من أطراف التعاملات البحرية اللجوء إليها على عكس مرفق القضاء الميسر للكافة مما يستدعي إيجاد وسائل بديلة عن التحكيم الدولي وذلك بإيجاد قضاء بحري متخصص عربي يتيح لهذه الشريحة الواسعة العاملة في القطاع والتجارة البحرية لحل النزاعات مما يسهم بتطور وازدهار هذه الصناعة.

وتشجيع استخدام البحار والمحيطات في أغراض الاقتصاد والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالكفاءة والسلامة وحماية البيئة البحرية والتأكيد على حمايتها وسلامتها من كل الأخطار والحفاظ

عليها كمورد اقتصادي بالغ الأهمية بالنسبة للإنسان والمجتمعات المحيطة أسباب تدفع بكل تأكيد لإيجاد تشريع شامل موحد وقضاء بحري متخصص لتيسير التعاملات العربية والدولية.

فبعد أن وافقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 فمن المنطقي أن تتضمن تشريعها البحري الصادر سنة 1976 ذات الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة وهذا منعا لازدواجية التشريع في مادة نقل البضائع بحرا، إلا أن بعد تعديل القانون البحري سنة 1998 فالمشرع الجزائري أبقى على بعض أحكام اتفاقية بروكسل، كما استمد بعضها من البرتوكول المعدل لها سنة 1968، وجاء ببعض أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 بالرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذه الإتفاقية، كما أن التعديل الأخير الذي قام به المشرع الجزائري للقانون البحري لسنة 2010 فإنه مس فقط الحجز على السفن دون غيره.

وإذا كان لزاما علينا في الجزائر إعمال اتفاقية بروكسل 1924 وذلك دون بروتوكول تعديلها ودون معاهدة هامبورغ، فبعد إجراء مقارنة بسيطة بين أحكام المعاهدتين يتضح أن نصوص معاهدة هامبورغ لم تأتي بالصورة التي توقعها الشاحنون، وأهم ما استحدثته هذه الاتفاقية (اتفاقية هامبورغ) هو مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير تسليمها وأقامت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، بحيث أن نظام المسؤولية الأكثر دقة هو النظام الذي يقوم على المسؤولية بقوة القانون جاءت به اتفاقية بروكسل، في حين أن نظام المسؤولية في قواعد هامبورغ مؤسس على قرينة الخطأ، فيمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أنه قد سلك سلوكا حسنا بالمعيار العادي، وله أن يتحلل من المسؤولية بمجرد إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا الاحتياطات اللازمة، بالرغم من أن الاتفاقية المذكورة لم تبقي على قائمة الإعفاءات الواردة في معاهدة بروكسل ونصت على حالتين فقط وهما حالة الحريق وحالة الأضرار الناتجة عن إنقاذ الأرواح أو الأموال.

وعليه ضرورة توحيد النصوص القانونية والتي يخضع لها القانون البحري، فبالعودة إلى كل من معاهدة بروكسل لعام 1924 ومعاهدة هامبورغ لعام 1978 فإنهما تحيلا الاختصاص في القواعد الإجرائية باستثناء الاحتجاج الكتابي فإنه يحيل إلى التشريع الداخلي، فيتضح أن هناك ازدواجية بين

القواعد الموضوعية والتي تحكمها الاتفاقية السارية المفعول على النزاع والقواعد الإجرائية التي يحكمها التشريع الداخلي.

وتوفر قواعد روتردام لسنة 2008 إطارا قانونيا يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.

كما أن تمدد تقادم الدعاوى البحرية تعتبر قصيرة بالمقارنة مع مدة التقادم المحددة في القواعد العامة وهذا نظرا لمتطلبات التجارة البحرية وما لعامل الزمن من أهمية كبرى فيها، وأيضا حماية للناقل حتى لا يبقى مهددا لمدة طويلة برفع دعاوى ضده بسبب عقود نقل أنجزها منذ فترة طويلة، وكذا رغبة من المشرع في الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من نزاعات. كما أن اختصاص الدوائر التجارية بالفصل في النزاعات البحرية والتي تأخذ عادة مدة طويلة لصدور الحكم حيث يؤثر سلبا في الأحكام الصادرة في هذه القضايا والنزاعات البحرية والطعن بها، الأمر الذي يستلزم تبسيط إجراءات التقاضي والتنفيذ توفيراً للجهد والوقت والنفقات وإعطاء هذه النزاعات البحرية صفة الاستعجال.

وعليه إيجاد نظام قضائي بحري متكامل متخصص يقوم على أساس حصر النزاعات البحرية بيد قضاة متخصصين لهم دراية بالقوانين والاتفاقيات وطبيعة المعاملات التجارية البحرية الدولية وفصل هذه النزاعات عن القضايا الأخرى وإنشاء مراكز بحرية يُشرف عليها أكاديميون وخبراء ومختصون في القانون البحري يتولى إعداد الدراسات والبحوث وإقامة الدورات التدريبية والندوات في هذا المجال لإعداد كادر بحري من خبراء ومحامين ومساعدين قضائيين وفنيين ملمين بجميع المعاملات البحرية والتجارية والدولية وجميع العمليات بما فيها التصدير والاستيراد والشحن والتأمين والتفريغ إلى آخر ذلك من جميع المعاملات والمصطلحات البحرية الخاصة حتى لا نبتعد عن المعنى المقصود لهذه المصطلحات.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1- الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 2- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
- 3- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقات الدولية -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
- 4- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 1، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- 5- نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، اجتهاد المحكمة العليا، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2008.
- 6- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، دار نهضة، القاهرة، 1984.
- 7- سخري بوبكر قاض، القانون البحري، مدعم باجتهادات المحكمة العليا، دار هومة للطباعة النشر والتوزيع، الجزائر، 2006.
- 8- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 9- سميحة القيلوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، مصر، 1969.
- 10- سمير تناغو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982.

-
- 11-صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، الدار الجامعية للنشر، بيروت، (د.ت.ن).
- 12-طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
- 13-عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
- 14-عادل علي المقدادي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- 15-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- 16-عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- 17-عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- 18-عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والإتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1999.
- 19-عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 20-عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري -قواعد وأحكام-، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 21-علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 22-علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990.
- 23-خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الالتزام، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- 24-كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، بالإسكندرية، 2000.

-
- 25-كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 26-كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995.
- 27-محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 28-محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا (دراسة تفصيلية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 29-محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 30-محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010.
- 31-مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- 32-مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 33-هاني محمد دويدار، موجز في القانون البحري، الجزء الثاني، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1993.
- 34-هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008.
- 35-هاني محمد دويدار، إشكالات تسليم البضاعة في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996.

2- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أولاً: الرسائل الجامعية:

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

2- عاطف محمد كمال فخري، الغير في القانون المدني المصري، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، سنة 1976.

3- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2011-2012.

ثانياً: المذكرات الجامعية:

1- بوحدة نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2002.

2- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

3- دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع عقود ومسؤولية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001.

4- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران - السنياء، 2007.

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

- 6- عبد الغنى عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009.
- 7- محمد حبار، أثار خطأ الناقل البحري وتابعيه على حق الضحية في طلب التعويض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران -السنيا-، 2011.
- 8- مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2001-2002.
- 9- مواس العلجية، النظام القانوني للتأمين البحري دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري كلية الحقوق، تيزي وزو، 2003.
- 10- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، إتفاقية هامبورغ 1978، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985.
- 11- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -، 2013.

3-المقالات

- 1- بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، السداسي الأول، العدد صفر، 2008، ص ص 56-77.
- 2- بوعلام خليل، التأخير في تسليم البضاعة المنقولة بحرا في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الثاني، 2004، ص ص 51-84.

3-بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، *المجلة الأكاديمية للبحث القانوني*، السنة الثالثة، المجلد السادس، العدد الثاني، لسنة 2012، ص ص 355-372.

4-بسعيد مراد، تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، العدد الأول، *مجلة الحجة*، نشر ابن خلدون، تلمسان، جويلية، 2007، ص ص 130-145.

5-حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، *المجلة القضائية الجزائرية*، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص 2001، ص ص 13-19.

6-جودت هندي، التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980، *مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية*، المجلد 28، العدد الثاني، جامعة دمشق، 2012، ص ص 79-104.

7-مستيري فاطمة، مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ، *المجلة القضائية الجزائرية*، عدد خاص، ديسمبر، 1999.

8-هادف محمد الصالح، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاء، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص ص 63-176.

9-سمير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، *مجلة القانون والاقتصاد*، العدد الأول، 1967، ص ص 76-98.

4. النصوص القانونية:

أولا: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر:

- 1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي 70/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر. رقم 28 لعام 1964.

2- مرسوم رقم 71/64 مؤرخ في 2 مارس 1964، يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 24 أوت 1924، معاهدة بروكسل، جريدة رسمية، عدد 28، صادر بتاريخ 03 أفريل 1964.

ثانيا: النصوص التشريعية:

- 1- أمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر. عدد 78، الصادر تاريخ 29 سبتمبر 1975، متمم بالقانون رقم 01/89 المؤرخ في 07 فيفري 1989، ج.ر. عدد 06، الصادر بتاريخ 08 فيفري 1989، والقانون رقم 10/05، المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر. عدد 44.
- 2- أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر. عدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
- 3- قانون رقم 09/08، مؤرخ في 18 صفر 1429، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر. عدد 21، الصادر في 23 فيفري 2008.
- 4- أمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، ج.ر. ر رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 ج.ر. عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.
- 5- أمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات، ج.ر. عدد 33 الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995، المعدل والمتمم.

ثالثا: الاتفاقيات التي لم تصادقت عليها الجزائر:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المعروفة بمعاهدة هامبورغ.

منشور على الموقع:

<http://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/transport/hamburg/hamburg-a.pdf>.

2- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008 يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية.

5- القرارات القضائية:

- 1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) الصادر بتاريخ 1990/02/24، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 64975، العدد الأول، الجزائر، 1991.
- 2- قرار المحكمة العليا، المؤرخ في 1998/11/13، الملف رقم 158869، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، منشور بالمجلة القضائية، العدد 2، سنة 1998.
- 3- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، المؤرخ في 13 فيفري 2001، ملف رقم 242808 منشور بالمجلة القضائية، العدد الأول، 2001.
- 4- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، المؤرخ في 1994/11/12 ملف رقم 119766، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، 2001.

6- المواقع الإلكترونية:

- 1- سعاد داودي، شروط قبول الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، ص 07، عن الموقع www.Startimes.com، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04.
- 2- عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، 2002، عن الموقع www.jcdr.com، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04.

3- فهد عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضاعة بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، ماجستير المعاملات التجارية والقانونية، مصر، عن الموقع www.eastlaws.com، تم الاطلاع على الموقع يوم 2014/04/04.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:

I. -ouvrage :

1. AUBERT Jean Luc, A propos d'une distinction renouvelée des parties et des tiers, RTD civ, Paris, 1993.
2. BATIFOL Henri, Paul LAGARDE, Droit international privé, tome 2, 5^{ème} édition, LGDJ, paris, 1971.
3. BERTHELEMY Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1996.
4. CAPITANT Henri, LEQUETTE Yves, FRANCOIS Terre, Les grands arrêts et la jurisprudence civil, tome 2, obligations et contrat spéciaux, 11^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2000.
5. EL KHALIFA EL Kamel, Le connaissance : les transports maritimes, Dar Houma, Alger, 1998.
6. FRAIKIN Guy, Traité de la responsabilité du transporteur maritime, LGDJ, Paris, 1957.
7. PHILIPPE le tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, 2^{ème} éd. Dalloz, Paris, 2000.
8. JACQUET Jean Michel, DELEBEQUE Philippe, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 1997.
9. LARROUMET Christian, Droit civil, les obligations, le contrat, tome 3, 6^{ème} édition, 2007.
10. PIERRE Bonnasies, SCAPEL Christian, Droit maritime, LGDJ, 2006.
11. REMOND-GOUILLOU Martine, Droit Maritime, 2^{ème} édition, A. Pedone, Paris, 1988.
12. RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952.

-
13. RODIERE René, Du PONTAVICE Emmanuel, droit maritime, 12^{eme} édition, Dalloz, Paris, 1997.
 14. RODIERE Rene, Traite général de droit maritime, affretement et transport, les contrats de transport de marchandises tome 2, Dalloz, Paris, 1968.
 15. TEYSSIE Bernard , Les groupes des contrats, LGDJ, Paris, 1975.

II. Thèses et Mémoires:

- 1-BERNAT Cédric, L'exploitation commerciale des navires et les groupes de contrats ou le principe de l'effet relatif dans les contrats internationaux, Thèse de doctorat, Bordeaux, 2003.
- 2-BOUKEFRIM Ben Aziza, La Responsabilité du transporteur maritime de marchandise le droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille, 2001.

III. Articles

- 1-AMMAR Daniel, Droit maritime, droit du fréteur, loi applicable convention de Rome, Revue de jurisprudence commerciale, n°1 , janvier, paris, 1999, p p 14- 22.
- 2-BOUKHATMI Fatima, La lettre de garantie au chargement, Revue le phare n° 41, septembre 2002.
- 3-HADDOUM Kamal, Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien, Revue de la cour suprême, N°01, Algérie, 2007, pp 48- 65.

IV. JURISPRUDENCES

- 1-Cass, com. 07 Guillet. 1992. D.M.F. 1992.
- 2-Cass, com, 5 Guillet 1994.
- 3-Cass, com.12 décembre 1962. D.M.F. 1963.
- 4-Cass, com.19 décembre. 2000. D.M.F.2001.

01	المقدمة:
05	الفصل الأول: أطراف الدعوى البحرية
06	المبحث الأول: صاحب الحق في رفع الدعوى البحرية
06	المطلب الأول: المرسل إليه الشرعي
06	الفرع الأول: مفهوم المرسل إليه
07	أولاً: تعريف المرسل إليه
08	ثانياً: الغير وعلاقته بالمرسل إليه
09	أ-مبدأ نسبية أثر العقود
10	ب-مفهوم الطرف في العقد
12	ج-الغير صاحب المصلحة
13	الفرع الثاني:المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري
13	أولاً: النظريات التقليدية للمركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري
13	أ-نظرية الاشتراط لمصلحة الغير
17	ب-نظرية النيابة الناقصة
18	ج-نظرية الخلف الخاص
19	د-نظرية الانضمام
20	هـ-نظرية العقد ثلاثي الأطراف
20	و-المرسل إليه يستمد مركزه من سند الشحن ذاته
20	ثانياً-موقف القضاء والتشريع من المركز القانوني للمرسل إليه
20	أ-موقف التشريع
22	ب-موقف القضاء

22	ثالثا: حق التقاضي الممنوح للمرسل إليه الشرعي
24	المطلب الثاني: الشاحن والغير في الدعوى البحرية
24	الفرع الأول: الشاحن في الدعوى البحرية
24	أولا: تعريف الشاحن
24	أ-تعريف الشاحن في التشريع الجزائري
25	ب-تعريف الشاحن في الإتفاقيات الدولية
26	ج-التعريف الفقهي والقضائي للشاحن
26	ثانيا: صفة الشاحن في الدعوى ضد الناقل البحري
26	أ-قضية مركانديا " MERCANDIA "
27	ب-قضية روناما " RONAMA "
27	ج-قضية " Majestic Maerst "
27	د-قضية نور بيرق " Nor berg "
28	الفرع الثاني: الغير في الدعوى البحرية
28	أولا: تعريف المؤمن
29	ثانيا: شروط حلول المؤمن محل المؤمن له (المرسل إليه)
29	أ-تقديم عقد الحلول القانوني يوم رفع الدعوى
31	ب-احترام الأجل القانونية لرفع الدعوى
31	ج-أن يكون هناك تعويض تم دفعه للمتضرر
32	المبحث الثاني: المدعى عليه في الدعوى البحرية
33	المطلب الأول: صفة الناقل البحري
33	الفرع الأول: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
33	أولا: الناقل المتعاقد

33	أ-تعريفه الناقل المتعاقد.....
34	ب-تابعي الناقل المتعاقد.....
34	ج-مسؤولية الناقل المتعاقد وتابعيه
35	ثانيا-الناقل الفعلي.....
35	أ-تعريف الناقل الفعلي.....
36	ب-مسؤولية الناقل الفعلي.....
37	ثالثا: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وفقا لاتفاقية هامبورغ.....
38	الفرع الثاني:مالك السفينة ومجهزها.....
39	أولاً: مالك السفينة.....
40	ثانيا: مجهز السفينة.....
40	أ- حالة استئجار السفينة لمدة معينة.....
42	ب-حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة.....
43	ج-حالة استئجار السفينة بهيكلها.....
44	المطلب الثاني: تمييز الناقل البحري عن بعض المتدخلين في عملية النقل البحري.....
44	الفرع الأول: مساعدو التجهيز.....
44	أولاً:وكيل السفينة.....
45	ثانيا:وكيل الحمولة.....
46	ثالثا: السمسار البحري.....
47	الفرع الثاني: مقاول المناولة المينائية والتشوين
47	أولاً: دعوى ضد مقاول المناولة المينائية.....
48	ثانيا: دعوى ضد مقاول التشوين.....

50.....الفصل الثاني: مراحل سير الدعوى البحرية

- 50المبحث الأول: الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير
- 51المطلب الأول: الإخطار في التشريع الجزائري
- 52الفرع الأول:مضمون الإخطار
- 52أولا: الحالات التي يتم فيها الإخطار
- 53ثانيا:الأطراف المعنية بالإخطار
- 53أ-الأطراف الموجهة للإخطار
- 531-المرسل إليه
- 542-ممثل المرسل إليه
- 541-2-وكيل الحمولة
- 552-2-وكيل العبور
- 552-3-مقاول التشوين
- 56ب-الأطراف المعنيون بالإخطار
- 561-الناقل
- 562-ممثل الناقل
- 573-الريان
- 57الفرع الثاني: شروط الإخطار
- 57أولا: شرط الإخطار
- 57أ-أن يكون الإخطار مكتوبا
- 58ب-أن يكون الإخطار واضحا ومحددا

60	ثانيا: ميعاد الإخطار
60	أ-حالة الهلاك أو التلف الظاهر
60	1-مرحلة ما قبل تسليم البضاعة
61	2-مرحلة تسليم البضاعة
62	ب-حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر
63	الفرع الثالث:أثار الإخطار
63	أولا : قرينة التسليم المطابق
63	أ -مفهوم التسليم
64	1-زمان و مكان التسليم
65	2-التسليم لهيئة احتكارية بالميناء
66	ب -مدلول التسليم المطابق
66	ثانيا: أثر فوات ميعاد الإخطار على سقوط الدعوى
67	المطلب الثاني :الإخطار في الإتفاقيات الدولية
69	الفرع الأول: الإخطار بالهلاك أو التلف
69	أولا : الحالات التي يتم فيها الإخطار
70	ثانيا: الأطراف المعنية بالإخطار
70	ثالثا: شروط الإخطار
70	أ-شكل الإخطار
71	ب-ميعاد الإخطار
73	رابعا: أثار الإخطار

73	الفرع الثاني: الإخطار بالتأخير
74	الفرع الثالث: إخطار الشاحن بالخسارة أو الأضرار
75	المبحث الثاني: القضاء الفاصل في الدعوى البحرية
75	المطلب الأول: الجهة المختصة للفصل في النزاع
76	الفرع الأول: تحديد المحكمة المختصة للفصل في الدعوى البحرية
76	أولا: الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية
76	أ- الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية
76	1- الاختصاص القضائي النوعي
77	2- الاختصاص القضائي المحلي
79	ب- الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية
80	ثانيا: الاختصاص المحلي في الإتفاقيات الدولية
83	الفرع الثاني: انعقاد الاختصاص للقانون الأجنبي
83	أولا: ضابط الإسناد الأصلي
84	ثانيا: ضوابط الإسناد الاحتياطية
84	1- قانون محل إصدار سند الشحن
84	2- قانون ميناء الوصول
85	3- قانون علم السفينة
85	4- قانون الهيئة المختصة بالفصل في النزاع

86	المطلب الثاني: إحترام أجال رفع الدعوى البحرية.....
	الفرع الأول :تحديد مدة تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري في
86	التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية.....
86	أولاً:أساس ونطاق التقادم في القانون البحري الجزائري.....
87	أ-الدعاوي المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع.....
87	ب- دعوي الرجوع.....
89	ج- دعاوى أخرى ناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع.....
90	ثانياً:التقادم في الاتفاقيات الدولية.....
90	أ-التقادم في معاهدة بروكسل 1924.....
91	ب-التقادم في معاهدة هامبورغ 1978.....
92	ثالثاً-امتداد التقادم في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.....
93	الفرع الثاني: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم.....
93	أولاً: بدء سريان التقادم.....
93	أ-حالة حصول التسليم للبضاعة
93	ب-حالة عدم حصول تسليم للبضاعة.....
94	ثانياً: وقف وانقطاع التقادم
95	أ-تعريف الوقف.....
95	ب-تعريف الإنقطاع.....
96	ج-أسباب انقطاع التقادم.....
96	1- المطالبة القضائية.....

96	2- الحجز
97	3-إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا
98	 خاتمة
101	 قائمة المراجع
111	 الفهرس

ملخص

يتميز النشاط البحري بأنه نشاط يتم في بيئة محددة هي البيئة البحرية وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة، وبكثافة الأنشطة البحرية سواء ذات طبيعة خاصة أو عامة تؤدي لا محالة إلى تصاعد النزاعات البحرية وتعقيدها فظهرت اتفاقيات دولية وتشريعات وطنية لتنظيمها. ف أطراف الدعوى البحرية هو صاحب الحق في البضاعة وهو المدعي المتمثل في المرسل إليه والشاحن والغير، أما المدعى عليه في الدعوى البحرية فهو الناقل وكل من له صفة الناقل البحري.

ولكي تكون هذه الدعوى صحيحة لا بد من إتباع عدة مراحل منها الإخطار ويكون بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في البضاعة والاختصاص الذي يتيح لصاحب الحق الاختيار في اللجوء إلى محكمة المختصة، أما تقادم الدعوى فتختلف حسب العقد المبرم.

Résumé

L'activité maritime est une activité qui s'exerce dans un environnement spécifique qu'est le milieu marin, le navire est utilisé pour l'atteindre de manière spéciale. La densité des activités maritimes soit a caractère privé ou public conduisent inévitablement à l'augmentation et la complexité des différentes maritimes, à partir de la apparaissent les conventions internationales et la législation nationale pour les réguler.

Les parties au procès maritime est le titulaire du droit de la marchandise qui est le propriétaire, l'expéditeur et le tiers. Le défendeur dans le procès est le transporteur et l'ensemble de son support.

Afin que le procès soit valable, il est nécessaire de suivre plusieurs étapes, compris la notification qui prouve la présence ou l'absence de pertes de la marchandise, et qui permet l'ayant droit le choix de recourir a la juridiction compétente, le statut de la poursuite des limitations varient selon le contrat.