



جامعة مولود معمري تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



الناقل البحري للبضائع كطرف في عقد النقل البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة:

د/ أعراب كميلا

من إعداد الطالب:

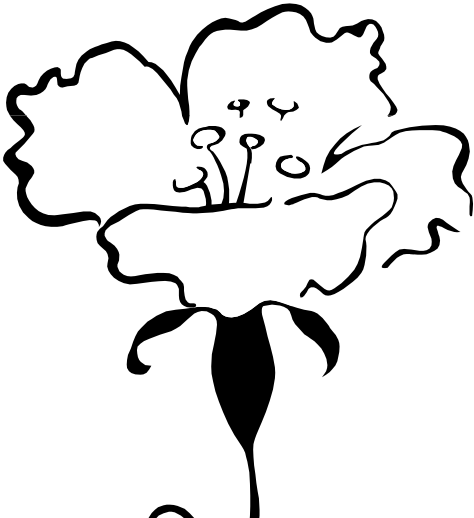
- مرزاق بلال

لجنة المناقشة

- د/ حاتم مولود، أستاذ محاضر "ب".....رئيسا
- د/ أعراب كميلا، أستاذة محاضرة "أ".....مشرفا ومقررا
- د/ أيت شعلال الياس ، أستاذ محاضر "ب".....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2025/07/01

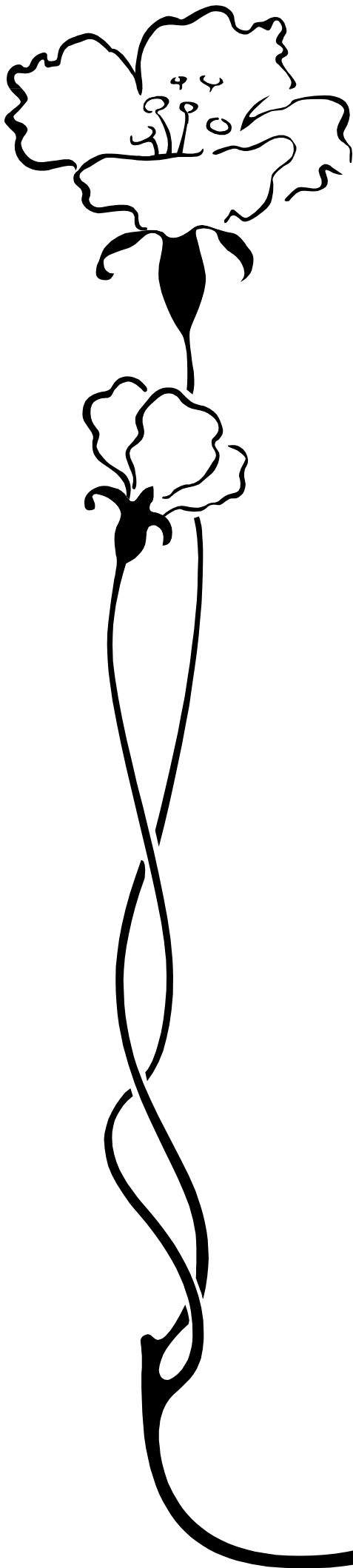




شكر واحتراف

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على المبعوث
رحمة للعالمين، ثم أما بعد:
فالشكر أولاً وأخيراً لله عز وجل وحده على نعمه التي لا
تحصى ومنها أن من علينا بإتمام هذا العمل المتواضع.....
خالص الشكر والامتنان إلى كل الأساتذة الذين رافقونا منذ السنة
الأولى إلى غاية هذه السنة.
الشكر الخاص إلى الأستاذة المشرفة د. أعراب كميبة التي
فتحت لنا كل الأبواب للتساؤل والاستفسار في كل الأوقات دون
كلل أو ملل ودون أي تقصير.
كما لا يفوتنا أن نشكر كل من كان لنا سنداً و معينا من
زملاء و خلائ و لكل من ساهم معنا في انجاز بحثنا هذا.

* بلال * 



إهداء

إلى كل من له حق علينا

.....

الوالدين الكريمين .. الإخوة والأخوات

الزوجة السند والبنت الدافع

بلال



قائمة المختصرات

- ج.ر.ج.ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

- ص: صفحة.

- ص ص: من صفحة إلى صفحة

- ط: طبعة

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في النهوض بالقطاع الاقتصادي لمختلف الدول، وذلك من خلال تبادل البضائع في إطار المبادلات التجارية الدولية، وقد ازداد الطلب على نقل البضائع عن طريق البحر لأسباب تتعلق أساسا بتطور انتاج المواد المصنعة والتقدم الكبير في مجال تعبئة البضائع بشكل سريع وآمن وتخصص السفن الناقلة للبضائع ونتيجة لهذا التطور الحاصل، اهتمت بتنظيمه وتطويره العديد من المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، لما يتميز به من نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع وبأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

يتم تنظيم عمليات النقل البحري للبضائع عن طريق عقد النقل البحري للبضائع الذي يعد من العقود ذات الطابع الدولي، والذي استمد أحكامه من العادات والأعراف البحرية، والذي ينحصر أطرافه في الأطراف الأساسية المتمثلة في الشاحن والناقل، حيث يتعهد هذا الأخير بنقل بضاعة الشاحن عن طريق البحر لفائدة المرسل إليه لقاء أجر معلوم ولأن العقد ينشأ التزامات متقابلة تقع على عاتق طرفيه، إن أخل بموجب "سند الشحن" أحدهما بها قامت مسؤوليته، خصوصا مسؤولية الناقل البحري نظرا للدور الرئيسي الذي يلعبه في حلقة النقل البحري للبضائع.

الثابت أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود لما يتميز به من خصوصية غير مألوفة في القواعد العامة، خصوصا القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، لذلك سعى القانون الجزائري إلى تنظيم أحكام عقد النقل البحري⁽¹⁾ في القانون البحري مستلهما في ذلك ما جاءت به اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، التي انضمت إليها الجزائر⁽²⁾.

1- أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977.

2- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن، الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64، مؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية=

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري للبضائع وما يترتب عنها من التزامات في المواد 816 إلى 738 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

تأخذ أهمية هذه الدراسة من أهمية مجال النقل البحري للبضائع بحد ذاته، إذ تحدد مسؤوليات الناقل وحقوقه وبذلك تضمن سير العملية بسلاسة وكفاءة، كما تشكل هذه الدراسة أداة جوهرية لفهم القانون البحري وتطبيقه وتكون بمثابة المرجع في حل النزاعات التي قد تنشأ خلال رحلة النقل البحري، وبالتالي تسهيل انتقال البضائع مما ينعكس إيجاباً على النهوض باقتصاد الدول.

تعود أسباب اختيارنا لهذا الموضوع لعدة دوافع تتمحور أساساً في الأهمية الاقتصادية المتزايدة للنقل البحري في ظل العولمة وتوسع التجارة الدولية، تكرار النزاعات القانونية أمام المحاكم بخصوص مسؤولية الناقل البحري، قلة الدراسات المتخصصة التي تركز على موقع الناقل البحري كطرف في العقد وليس كمجرد منقذ لعملية النقل.

الرغبة في الإسهام في سدّ الفجوة المعرفية في المجال القانوني البحري باللغة العربية، تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالتزامات الناقل البحري خصوصاً كون معظم الدراسات السابقة تناولته بشكل عام .

تهدف هذه الدراسة تسليط الضوء على معالم عقد النقل البحري للبضائع من خلال تبيان مختلف الأحكام القانونية المنظمة لحقوق وواجبات أطرافه، بالإضافة إلى رسم الضوابط التي تعين على حسن أداء عملية النقل البحري للبضائع للتوصل إلى أفكار تساعد جدياً على تنمية النقل البحري للبضائع، ودفع مسيرته إلى الأمام وتطويره وإيجاد الحلول والتخفيف من الصعوبات التي تقف عثرة في طريقه .

=الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 25 أوت 1924،

جريدة رسمية عدد 29، صادر بتاريخ 13 أفريل 1964

1- أنظر المواد من 816 إلى 738 من القانون البحري الجزائري

عليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي الناقل البحري كطرف في عقد النقل البحري للبضائع انطلاقا من الإشكالية التالية : ماهو المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري؟.

للإجابة على هذه الإشكالية المطروحة لابد من دراسة هذا الموضوع كما ورد في القانون الجزائري باعتماد المنهج الإستقرائي الذي يجمع بين المنهج الوصفي والمقارن باعتبار عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود في المجال البحري فإنه يرتب على الناقل البحري العديد من الإلتزامات (الفصل الأول)، والتي يجب أن ينفذها على أكمل وجه وإلا وقعت مسؤوليته (الفصل الثاني).

الفصل الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

الناقل البحري للبضائع هو الشخص المسؤول عن نقل البضائع من مكان إلى آخر باستخدام وسيلة نقل بحرية، وتتمثل التزاماته الرئيسية في ضمان سلامة البضاعة وأمانها خلال عملية النقل، يتضمن الفصل الأول شرحاً شاملاً عن التزامات الناقل البحري للبضائع، أين خصصنا (المبحث الأول) للتعرض إلى التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية في حين تناولنا في (المبحث الثاني) التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية وبعدها.

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية

يُعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود ذات الطابع التبادلي، والتي تقوم على الالتزام المتبادل بين الطرفين: الناقل والشاحن. وفي إطار هذا التعاقد، فإن الناقل يتحمل مجموعة من الالتزامات الجوهرية، والتي تسبق أحياناً بدء الرحلة البحرية⁽¹⁾ ومنها الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة، وهو التزام أساسي يترتب على إخلاله مسؤولية قانونية جسيمة.

سننظر في دراستنا لهذا المبحث للالتزامات التمهيدية للناقل البحري وقد حددها المشرع الجزائري إلى جانب المشرع الدولي وهي ناتجة عن عقد النقل البحري في ميناء الشحن قبل المغادرة فمنها من يتعلق بالسفينة تطرقنا له من خلال (المطلب الأول) ومنها ما يخص البضائع تعرضنا إليه في (المطلب الثاني)

المطلب الأول

التزام الناقل البحري بتجهيز سفينة صالحة للملاحة

مما لا شك فيه أنه يقتضي على الناقل البحري للبضائع القيام بجميع الالتزامات التحضيرية الواجبة حتى يتسنى له تنفيذ عقد النقل البحري بكل أمان وسلام وهذا بهدف ضمان نقل البضائع دون أي ضرر أو هلاك أو تأخير بالنظر إلى المخاطر التي يتعرض لها النقل البحري للبضائع بصفة عامة على هذا الأساس يتصدر الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة قائمة الواجبات الواقعة على عاتق الناقل، إذ بدونها لا يمكن تصور تنفيذ

1- أمين خلفي، المسؤولية المدنية لعقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 10.

عقد النقل البحري⁽¹⁾.

وهذا ما سنتناوله من خلال دراستنا لهذا المطلب، في ثلاث فروع، حيث خصصنا الفرع الأول للتطرق إلى المقصود بتقديم سفينة صالحة للملاحة، أما الفرع الثاني فسننتظر فيه إلى مضمون الإلتزام بإعداد سفينة صالحة، في حين الفرع الثالث والأخير تعرضنا فيه للطبيعة القانونية للإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة .

الفرع الأول

المقصود بصلاحية السفينة للملاحة

يندرج معنى صلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تحول دون تمكينها من الإبحار بصفة آمنة والتي تمنعها من مجابهة أخطار البحر المتوقعة، كما تنصب هذه الصلاحية في وجوب تزويدها من قبل المالك بكافة المستلزمات على غرار المؤن والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وشموليته من حيث العدد والكفاءة ولا يتوقف الأمر في أن تكون هذه السفينة صالحة ملاحيا فحسب بل يستوجب على الناقل إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها⁽²⁾ وتعددت التعريفات المقدمة لصلاحية السفينة للملاحة منها تعاريف فقهية (أولا) وتعاريف قانونية (ثانيا)

أولاً: التعريف الفقهي لصلاحية السفينة للملاحة

يمكن إدراج عدة تعاريف فقهية لصلاحية السفينة للملاحة على غرار ما أشار إليه الأستاذ ميشال بورسولي " تفترض حالة صلاحية الملاحة أن تكون بنية السفينة وحالتها

1- يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه

في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 67.

2- شهيناز قورور، عقد النقل البحري بالبضائع في القانون الجزائري، ابن النديم للنشر والتوزيع، كلية الحقوق،

الجزائر، 2023، ص 71

وتجهيزاتها على نحو يمكنها من استلام الحمولة ونقلها بأمان تام دون خطر تعرضها لأضرار¹.

في حين يرى الفقيه الإنجليزي كارفر أن: " الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة في أن تكون السفينة مناسبة من حيث التصميم والهيكل لمجابهة أخطار الرحلة العادية بما في ذلك أن تكون لها مساحة وريان كفو لمواجهة مخاطر الرحلة "

بينما يعرفها الفقيه دافيد غلاس " التزم الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنها " صلاحية السفينة للقيام برحلتها البحرية المقصودة وصلاحيتها لاجتياز المخاطر الإعتيادية التي ستواجهها عند الرحلة البحرية "

ثانياً: التعريف القانوني

عرفت القوانين البحرية والدولية صلاحية السفينة للملاحة بشكل أكثر تحديداً. ففي اتفاقية هامبورغ لعام 1978، نصت المادة 5 على أن الناقل "ملزم بممارسة العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة وطوالها". بينما جاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 أن الناقل ملزم "ببذل العناية الكافية لتجهيز السفينة وإعدادها بحيث تكون صالحة للملاحة"⁽²⁾.

أما في التشريعات المقارنة، فقد استخدم القانون الفرنسي مصطلح Navire en état de navigabilité للإشارة إلى هذا النوع من السفن، والذي يعني أن السفينة مجهزة تجهيزاً كاملاً ومناسباً من حيث البنية والتقنيات والطاقم لأداء الرحلة البحرية المتفق عليها

1-pourcelet michel « L'état de navigabilité suppose que la structure, la condition, l'équipement du navire sont tels qu'il peut recevoir la cargaison et la transporté en toute sécurité sans risque d'avaries

2- تنص المادة 03 من الفقرة 01 من اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد سند الشحن، المعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 23 فيرفي 1968 وبروتوكول 21 ديسمبر 1979 على أن: " الناقل يكون ملزماً قبل بداية الرحلة وفي بدايتها بأن يبذل عناية معقولة من أجل: أ- جعل السفينة صالحة للملاحة، بتصليح السفينة وتجهيزها وتموينها بشكل مناسب، تهيئة وصيانة العنابر والغرف الباردة والمبردات وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي تشحن فيها البضائع وذلك من أجل استقبالها ونقلها والمحافظة عليها "

اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تقتصر فقط على إعطاء تعريف للإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة وإنما تضمنت في مادتها 03 فقرة 01، عناصر ومضمون هذا الإلتزام أين نصت: " على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض التالية:

جعل السفينة في حالة صالحة للسفر، تجهيز السفينة وتزقيمتها وتموينها على الوجه المرضي، إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع ونقلها وحفظها⁽¹⁾.

ألزم المشرع الجزائري الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة البحرية استنادا لنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي " يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة .

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب .

ت- تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة. لاستقبالها ونقلها وحفظها⁽²⁾.

الفرع الثاني

مضمون الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل بأن يضع تحت تصرف الشاحن سفينة صالحة للملاحة بمعنى أن تتوفر فيها الشروط المتانة الثبات (التوازن والسلامة) بالشكل الذي يسمح لها بنقل البضائع وبتنفيذ الرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة التحديات المحتملة وما قد تتعرض له من شدائد فمسألة صلاحية السفينة للملاحة ليست مجرد افتراض مطلق بل تركز على معايير

1- المادة 03 الفقرة 01 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924

2- أنظر المادة 770 من القانون البحري الجزائري

واقعية محددة وفقا لظروف كل حالة وحسب طبيعة البضائع المنقولة ونوع الرحلة¹، ومن بين المؤشرات المحددة لهذا الإلتزام نذكر ما يلي، السلامة الهيكلية للسفينة (أولا)، صلاحية الأجهزة الميكانيكية والمحركات (ثانيا)، سلامة المعدات الملاحية والاتصالية (ثالثا)، الصلاحية البشرية (رابعا) الصلاحية الوثائقية (خامسا)، الصلاحية التجارية (سادسا).

أولا: السلامة الهيكلية للسفينة

نظرا للأهمية البالغة التي يكتسبها هيكل السفينة في عملية الملاحة فقد اعتمد القضاء اللاتيني والأنجلوسكسوني نهجا صارما في هذا الصدد مؤكدا على ضرورة التأكد من قوة وملائمة الهيكل ويشمل ذلك فحص المواد التي تدخل في تصنيعه والتحقق من جودتها وتماسكها وتوافقها مع المعايير المعمول بها في التلحيم والتجميع.

ثانيا: صلاحية الأجهزة الميكانيكية والمحركات

والتي تضمن استمرار الرحلة وعدم توقف السفينة بسبب عطل فني بالتالي يجب أن يكون محرك السفينة في حالة جيدة وقادر على مواجهة أخطار الرحلة البحرية ودفع السفينة بالسرعة المطلوبة، كما يجب أن يكون مناسب لحمولة وحجم السفينة ومستوفي لمتطلبات السلامة.

ثالثا: سلامة المعدات الملاحية والاتصالية

من الضروري أن تكون معدات السلامة على متن السفينة بحالة جيدة وجاهزة للإستخدام في أي لحظة نذكر منها على سبيل المثال أجهزة إطفاء الحريق وقوارب النجدة وأطواف النجاة، كإجراء احترازي وقائي لضمان حماية السفينة وطاقمها أثناء الرحلات البحرية وهذا ما يتيح للطاقم الملاحي إدارة الرحلة بأمان وفعالية، والتواصل في حال الطوارئ.

1- لطيف جبير كومانى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص 63.

رابعاً: الصلاحية البشرية

العنصر البشري يعتبر مكوناً أساسياً لا يقل أهمية عن أي عنصر آخر ولا يمكن الإستغناء عنه بأي حال، إذ يمثل عاملاً حاسماً في نجاح أي رحلة بحرية، على هذا الأساس يقتضي أن يتمتع أفراد طاقم السفينة بمستوى عال من الكفاءة والخبرة واللياقة البدنية والمهارات اللازمة لتشغيلها وصيانتها وضمان سلامة الملاحة (1).

ويختلف تكوين الطاقم وفقاً لحجم السفينة وطبيعتها والمهام التي تؤديها، في السياق ذاته يستلزم على الناقل البحري بذل العناية اللازمة في اختيار وتوظيف أفراد الطاقم العاملين على ظهر السفينة مع الحرص الشديد في انتقاء ذوي الكفاءة المهنية كل في مجال تخصصه بشكل يمكنهم من التعامل مع المواقف بحرص شديد وحذر مع الاستعداد لمواجهة الطوارئ.

خامساً: الصلاحية الوثائقية

هذا يعني أن تكون للسفينة الوثائق المطلوبة وفقاً للقواعد واللوائح الوطنية والتي تعد جوهرية لضمان جاهزيتها لتنفيذ الرحلة البحرية كالخرائط والنشرات البحرية الحديثة إلى جانب رخصة الملاحة ويومية السفينة .

سادساً: الصلاحية التجارية

ويقصد بها جاهزية السفينة وقدرتها على نقل البضائع ذات طابع التجاري مع توفير المتطلبات اللازمة لحفظها مثل غرف التبريد المنتجات القابلة للتلف كاللحوم والخضار والفواكه أو إلى التهوية بما يتناسب مع الظروف الملائمة الجيدة لوصولها إلى المرسل إليه بحالة جيدة وتنقسم الصلاحية التجارية إلى:

1- ولد خالد عطية، "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة البرصة، العدد 01، السنة 05، ص 274.

- **الصلاحية التجارية العامة للسفينة:** تشمل الصلاحية العامة للسفينة إعداد أقسامها وعنابرها إلى جانب تطعيمها وتنظيفها في حالة نقلها لبضائع ملوثة أو بعد رسوها في موانئ تشهد أوبئة ويتم ذلك عن طريق تطهيرها حتى تكون مكيفة لحمل البضائع⁽¹⁾.
- **الصلاحية التجارية الخاصة بالسفينة:** يقترن الأمر بنوع البضاعة المتعاقد على نقلها وهي طبيعتها من نوع خاص وتتطلب معالجة ترتيبات مثل نقل حمولة اللحوم التي تتطلب أن تكون السفينة مزودة بأجهزة التبريد والتجميد.

الفرع الثالث

الطبيعة القانونية للالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يتميز التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة بتطبيقات مزدوجة منها التزام ذو طابع تعاقدى (أولاً) والتزام ذو طابع ضماني (ثانياً)

أولاً: الالتزام ذو طابع تعاقدى

يُعد هذا الالتزام من الالتزامات التأسيسية لعقد النقل البحري للبضائع. إذ يقوم العقد على تعهد الناقل بنقل البضاعة عبر البحر، وهذا لا يتحقق إلا بتوفير أداة النقل - أي السفينة - بصورة آمنة وصالحة. وبالتالي، فإن أي إخلال بهذا الالتزام يمثل إخلالاً مباشراً بجوهر العقد، مما يُمكن الشاحن من فسخه والمطالبة بالتعويض.

ثانياً: الالتزام ذو طابع ضماني

بحسب العديد من التشريعات والاتفاقيات، فإن الناقل قد يُسأل عن أي ضرر ناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة حتى وإن لم يكن هناك خطأ شخصي منه، وذلك تأسيساً على أن هذا الالتزام من نوع التزام بتحقيق نتيجة، لا مجرد التزام ببذل عناية ويظهر هذا المفهوم جلياً في قرارات المحاكم التي اعتبرت أن عدم أهلية السفينة يُعد إخلالاً جوهرياً بعقد النقل، يترتب عليه تحميل الناقل كافة التبعات القانونية من تعويضات وخسائر.

1- وليد خالد عطية، مرجع سابق، ص 290.

أما المشرع الجزائري في المادة 770 من القانون البحري الجزائري استخدم مصطلح بذل العناية الواجبة نظرا لأهمية هذا الإلتزام، إذ يعني التزام الناقل باستخدام كل ما هو ضروري لهدف واحد وهو جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، وأكد على ذلك في المادة 841 من القانون البحري الجزائري بنصها "يتعين على الناقل إن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وان يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب" وعليه يلتزم الناقل البحري ببذل عناية واجبة في جعل السفينة صالحة للإبحار قبل بدء الرحلة البحرية ويشمل هذا الإلتزام الدراية بجميع جوانب صلاحية السفينة للإبحار دون شرط تحقيق نتيجة والمعيان المعتمد هو معيار الشخص المعتاد⁽¹⁾.

في القوانين الإنجلوساكسونية، طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزاما مطلقا مع ذلك فإن هذا الإلتزام المطلق لا يعني أن على الناقل إعداد سفينة مثالية من كل النواحي فالناقل البحري ليس مطالبا بتجهيز سفينة قادرة على مجابهة جميع أنواع المخاطر طوال الرحلة بدلا من ذلك يلتزم بإعداد سفينة صالحة لعرض الرحلة المتعاقد عليها وقادرة على تنفيذها وهذا يعني أن على الناقل تجهيز سفينة لمواجهة مخاطر الرحلة البحرية الإعتيادية مع مراعاة وقت الرحلة ونوع المياه التي ستبحر فيها ونوع السفينة والحمولة التي سيتم نقلها ومكان الحمولة الذي يتم تخزينها فيه، بحيث جميعها تؤثر على طبيعة التزام الناقل البحري ولا يعتبر مبررا لمالك السفينة أن يثبت أنه بذل جهده لجعل سفينة صالحة للملاحة، لان التزامه بموجب القوانين الانجلوساكسونية هو التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل العناية اللازمة⁽²⁾.

1-وليد عطية، مرجع سابق، ص 284

2- بدر الدين بلغازي، " الإلتزامات الأصلية المقررة للنقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 2007، ص 79.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري الخاصة بالبضاعة

تُعد البضاعة جزءًا أساسيًا في عقد النقل البحري، والناقل البحري يتحمل مسؤولية جسيمة تجاهها طوال مدة الرحلة، بدءًا من استلام البضاعة حتى تسليمها في الميناء المقصود. ويتطلب هذا الأمر من الناقل التزامًا بعدد من الإجراءات والواجبات، وهي التزامات مهنية وقانونية تهدف إلى ضمان سلامة البضائع وحمايتها من المخاطر والأضرار التي قد تتعرض لها خلال عملية النقل.

إذ بعد انتهاء الناقل من الإلتزامات الخاصة بالسفينة والمتعلقة بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها ماديًا وبشريًا فإنه يتعين عليه تسلم البضاعة من الشاحن في المكان والزمان المتفق عليهما بموجب العقد (الفرع الأول)، كما يلتزم بإصدار سند الشحن (الفرع الثاني)

الفرع الأول

التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه بهدف شحنها ورسها في السفينة بالتالي تعد مرحلة استلام البضاعة من الشاحن أول خطوة ملموسة في عقد النقل البحري (أولاً)، فيجب على الناقل استلامها في المكان (ثانياً) والميعاد (ثالثاً)، كما يلتزم بمعاينة البضاعة ظاهرياً عند استلامها (رابعاً)

أولاً: المقصود باستلام البضاعة من الشاحن

يمكن تعريف استلام البضاعة بذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل⁽¹⁾ وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتقه، وعند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك ويمكن

1- شهيناز قرور، مرجع سابق، ص 73 .

الاستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تسلم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التي سوف تشحن فيها البضائع⁽¹⁾ وتتضمن عملية تسلم البضائع إتاحة للناقل البحري بمسك وفحص البضائع لمقارنة البيانات بين سند الشحن والواقع المسلم إليه مما يمكنه من التحقق من تسلم البضائع⁽²⁾.

ثانيا: مكان استلام البضائع

الأصل في استلام الناقل للبضاعة في ميعاد الشحن كما يمكن الاتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسلمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مقره وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة وبالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية النقل البحري لذلك ينذر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج الميناء قد يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يعزف الناقل البحري على تحمل تبعاتها⁽³⁾.

ثالثا: ميعاد استلام البضاعة

يتسلم الناقل البضاعة في المواعيد المتفق عليها إلا أنه يجوز أن يتسلمها بعد شحنها ويعني ذلك أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئا من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حين إتمام الشحن، أما بالعودة إلى المادة 739 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري فإن عقد النقل البحري يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني وكان في استطاعته أن يمارس من حقه بنفسه أو عن طريق ممثله القانوني في

1- محمد فتاحي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35 جامعة احمد دراية، أدرار، 2015، ص 52 .

2- هاني دويدار، محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000 ص 593.

3- هاني دويدار، محمد فريد العريني، المرجع نفسه، ص 593.

فحص البضاعة والتحقق من مطابقتها لبيانات الشحن بشكل عام يقتضي على الناقل البحري عند استلامه للبضائع مراعاة جملة من الإعتبارات.

رابعاً: معاينة البضاعة ظاهرياً

عند استلام البضاعة، يجب على الناقل أن يقوم بمعاينتها بشكل ظاهري للتحقق من حالتها العامة، ويتوقع أن يتأكد من عدم وجود أي أضرار مرئية أو علامات واضحة على العبوات التي قد تشير إلى تعرض البضاعة للتلف أو التعرض لظروف غير ملائمة.

1- التأكد من حالتها وعددها ووصفها:

يجب على الناقل التأكد من أن عدد البضائع وحالتها يتوافق مع الوثائق المقدمة من الشاحن، كما يجب التحقق من أن وصف البضاعة يشمل تفاصيل دقيقة عن النوعية، والوزن، والحجم، والعلامات الخاصة بكل شحنة. يتم توثيق هذه التفاصيل ضمن سجلات استلام البضاعة، وهذا أمر ضروري في حالة حدوث أي نزاع لاحق حول كمية أو نوع البضاعة.

2- إدخال البضائع إلى السفينة أو إلى مكان التحميل المؤقت:

بعد إتمام عملية الاستلام والتأكد من مطابقة البضائع للوصف، يتوجب على الناقل أن يقوم بنقل البضاعة إلى السفينة أو إلى مكان التحميل المؤقت المخصص لها، استعداداً لشحنها، في هذه المرحلة يبدأ الناقل في التزامه بتوفير الحماية المناسبة للبضائع من عوامل البيئة المختلفة مثل المياه أو الحرارة أو التأثيرات الخارجية، ومن خلال هذه الإجراءات يصبح الناقل مسؤولاً عن البضائع منذ لحظة استلامها، ويُعتبر أي تلف أو فقدان للبضائع خلال هذه المرحلة من مسؤولية الناقل، ما لم يُثبت أنه حدث بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن نفسه⁽¹⁾.

1- أمير خالد علي، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 47.

الفرع الثاني

التزام الناقل بإصدار سند الشحن كدليل على استلام البضاعة

سند الشحن هو وثيقة رسمية تُستخدم لإثبات استلام البضائع من قبل الناقل (أولاً) وتحمل قيمة قانونية وتجارية كبيرة، يتطلب من الناقل إصدار سند الشحن بعد استلام البضاعة، وتعتبر هذه الوثيقة دليلاً قانونياً يحدد حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل فيجب أن تتوفر على بيانات معينة (ثانياً)، كما يكون على شكل أنواع (ثالثاً) وإن وجد الناقل أن البضاعة المسلمة له لا تتطابق مع ما هو موجود في سند الشحن فيجوز له إدراج تحفظات على ذلك (رابعاً).

أولاً: تعريف سند الشحن

يعد سند الشحن وثيقة تصدر من قبل الناقل أو الريان كدليل على استلام البضائع المشحونة على ظهر السفينة وتستخدم هذه الوثيقة كإثبات على وجود عقد النقل البحري، ويعرف سند الشحن أيضاً بأنه الوثيقة التي يقدمها الناقل إلى الشاحن والتي يعترف فيها باستلام البضاعة من الشاحن لغرض نقلها إلى ميناء آخر⁽¹⁾، وحسب ما تضمنته المادة 749 من القانون البحري الجزائري أنه: " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها ".

ثانياً: بيانات سند الشحن

تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري وجوب تضمن سند الشحن مجموعة من البيانات الأساسية التي يجب إدراجها فيه بشكل دقيق ويتعين على الناقل أو من ينوب عنه عند تسلّم البضائع بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن وتتضمن بيانات عن هوية الأطراف والبضائع المراد نقلها ومكوناتها ورسوم الشحن التي يتعين دفعها، على هذا الأساس يمكن تلخيص بيانات اسند الشحن كما يلي :

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 194.

1- هوية الأطراف المعنية في العقد:

بما في ذلك ذكر اسم وعنوان الشاحن، اسم وعنوان الناقل وصفاته وإذا لم يذكر اسمه اعتبر مجهز السفينة هو الناقل إضافة إلى الريان ومكان إقامته، اسم وعنوان المرسل إليه (لا يجوز تدوين اسم المرسل إليه في سند الشحن إلا إذا كان هذا السند اسمياً)

2- وصف البضائع:

يجب أن يحتوي سند الشحن على تفاصيل دقيقة عن البضاعة المنقولة، بما في ذلك نوعها، وكميتها، وعلاماتها المميزة، ووزنها أو حجمها، وأي معلومات أخرى قد تكون ذات صلة. هذه المعلومات تساعد في تحديد هوية البضائع عند الوصول إلى الميناء وهذا ما يفسر حرص المشرع الجزائري في نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري على أن تتضمن وثيقة الشحن العلامات الرئيسية والضرورية للتعرف على البضاعة والتي يجب أن تكون مكتوبة على غلافها الخارجي وذكر عدد الطرود⁽¹⁾.

3- اسم السفينة:

بعد الإشارة إلى اسم السفينة في سند الشحن أمراً أساسياً لكي يتسنى للشاحن أو المرسل عليه معرفة أخبارها وتتبع موعد وصولها.

- تاريخ إصدار السند: تدوين التاريخ يسمح للتحقق بتسليم البضائع في الوقت المحدد.

4- نسخ من سند الشحن: سند الشحن البحري يلعب دوراً أساسياً في إثبات عملية تسليم

البضائع إلى الريان إلى جانب إثبات عقد النقل البحري، تتضمن هذه الوثيقة تفاصيل مهمة تساعد في تنظيم عملية النقل وضمان حقوق جميع الأطراف المعنية بالتالي يتم تحريرها في نسختين تسلم واحدة إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل⁽²⁾.

1 - شهباز قرور، مرجع سابق، ص 48.

2- شهباز قرور، المرجع نفسه، ص 49.

5- **أجرة الحمولة:** يقصد بها المبلغ الذي يدون في سند الشحن كتكلفة لنقل البضائع ذكرها بشكل واضح يضمن الشفافية ويسمح بتحديد مسؤوليات الأطراف المعنية مع الإشارة إن كانت قد تم دفعها في ميناء الشحن أو مستحقة في ميناء التفريغ⁽¹⁾.

- **أنواع سند الشحن:** يوجد ثلاث أشكال لسند الشحن إما اسمي لأمر أو لحامله⁽²⁾.

1- **السند الشحن الإسمي:** سند الشحن الإسمي هو وثيقة شحن تصدر باسم شخص معين إما باسم الشاحن نفسه أو باسم المرسل إليه مما يعني أن التداول بهذا السند يتطلب إتباع الإجراءات الخاصة بحوالة الحق كما هو مقرر في القانون المدني ويجب على الناقل قبول حوالة الحق أو الإعلان عنها لكي يتم التداول بشكل صحيح .

2- **سند الشحن لأمر:** يعتبر هذا الشكل الأكثر شيوعا إذ يتم تداوله على نطاق واسع عن طريق التظهير الخاص بالأوراق التجارية وتسري عليه أحكام القانون التجاري ومع ذلك لا يوجد تضامن بين الموقعين على سند الشحن لأن البضائع تنتقل بسرعة من مكان لآخر مما يثير صعوبة افتراض أن المظهرين قد أوردوا التضامن بينهم هذا يعني أن كل مظهر مسؤول فقط عن الجزء الذي يتعلق به دون تحمل مسؤولية الأجزاء الأخرى.

3- **سند الشحن لحامله:** يستخدم هذا النوع بشكل نادر في الحياة العملية بسبب المخاطر التي يمكن أن يترتب عليها في حال ضياعه أو سرقة هذا النوع لا يتضمن اسم المرسل إليه مما يعني أن تداوله عن طريق المناولة أو التسليم وتسليم البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول نظرا لعد تحديد اسم المرسل إليه⁽³⁾.

1- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 50.

2- أنظر المادتين 758، 759 من القانون البحري الجزائري .

3- أمير خالد علي، مرجع سابق، ص ص 50-51.

رابعاً: تحفظات الناقل البحري في سند الشحن

وفقاً لنص المادة 755 من ق ب ج يحق للناقل البحري رفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن إذا كانت هناك أسباب جدية للشك في صحتها وفي حالة عدم توفر الوسائل الكافية للتحقق منها كما يحق له رفض تسجيل علامات التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مختومة.

حيث تنص المادة 756 من القانون البحري الجزائري بأنه يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه دواعي المذكورة في المادة السابقة وإذا تم تسليم البضائع وهي محرومة لأجل نقلها جاز له أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها .

من فحوى المادة السابقة نستنتج أنه يحق للناقل وممثله أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المناسب لحالة البضائع وتكييفها الظاهرين وأهميتها ويمكن للناقل أيضاً أن يبين عند استلامه البضائع المحرومة بأنه لا يعلم بمحتواها.

كما أن تحفظ الناقل البحري في وثيقة الشحن حول البضائع المسلمة من طرف الشاحن يعتبر تصرفاً قانونياً صادر بإرادته المنفردة، حيث يعبر فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع كما سلمت له، بهدف نقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه، كما أن التحفظات الصادرة من الناقل البحري في سند الشحن تفتقر إلى القوة القانونية اللازمة مما قد يثير عدم الثقة في التعامل مع البضائع وتجاوز هذه المشكلة، ابتكر الشاحنون وسيلة لتخليص سندات الشحن من التحفظات عن طريق إعطاء الشاحن تعهداً كتابياً للريان أو الناقل بأن يضمن له ما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد الشاحن إدراجها بالسند وهذا المعروف بخطاب الضمان، وبناء على هذا الضمان يقبل الريان إصدار سند شحن نظيف أي خالي من أي تحفظ⁽¹⁾.

1- كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016 ص 63.

الفرع الثالث

التزام الناقل البحري بشحن ورص البضاعة

بعد استلام الناقل البضاعة يقوم بشحنها على السفينة بوسائل مختلفة وفي الأماكن المحددة مع وجوب مراعاة طبيعة البضائع (أولاً)، ورصها بشكل يسمح بالحفاظ على سلامة السفينة وعلى توازنها (ثانياً).

أولاً: الالتزام بشحن البضاعة

يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع على متن السفينة

1- المقصود من عملية شحن البضائع على متن السفينة:

الشحن هو عملية رفع البضائع مباشرة إلى السفينة سواء كانت السفينة راسية بجوار الرصيف أم بعيدة عنه⁽¹⁾، ويعتبر الجانب المادي للعملية، بينما يعتبر استلام البضائع الجانب القانوني لها، وتم تبني أساليب متنوعة في عملية الشحن حيث يتم تنفيذها بناء على وضعية السفينة على سبيل المثال عندما تكون السفينة أمام الرصيف يتم استخدام رافعات السفينة أو رافعات الرصيف بالإضافة إلى الصنادل، أما عندما كون السفينة بعيدة عن الرصيف قد يتم استخدام رافعات عائمة وأنابيب لشحن السوائل مثل البترول وشفاطات لتحميل الحبوب والبضائع الأخرى⁽²⁾.

تعتبر مسؤولية الناقل عن عملية الشحن والاهتمام بالبضائع جزء من النظام العام وبالتالي لا يمكن الإتفاق على تجاوزها وأي شرط يتناقض مع هذا المبدأ يعتبر باطلاً وغير قانوني⁽³⁾.

1- لطيف جبير كومانى، مرجع سابق، ص 65.

2- عباس زياد كامل السعدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة آفاق العلوم، كلية المأمون، قسم القانون، العراق، العدد 01، سنة 2021، ص 251.

3- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 2.

2- الملزم بالشحن:

من الالتزامات الجوهرية للناقل البحري هو التزامه بشحن و رص البضاعة بطريقة آمنة، بحيث تظل البضاعة في حالة جيدة طوال الرحلة البحرية، دون أن تتعرض للتلف أو الضياع استنادا إلى أحكام المادة 777 من القانون البحري الجزائري التي تنص بأنه: "يقوم الناقل البحري بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية العادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف الميناء"⁽¹⁾.

- يتطلب هذا الالتزام ما يلي:

1- ترتيب البضائع بطريقة تمنع تحركها أو تضررها أثناء الرحلة: يتعين على الناقل ترتيب

البضائع بطريقة تمنع حركتها خلال الرحلة، حيث يمكن أن يؤدي تحرك البضائع إلى تلفها أو تعريض السفينة لخطر الغرق أو التدهور، يجب أن يتم رص البضائع بشكل آمن في أماكن ثابتة على متن السفينة، باستخدام تقنيات متطورة لربطها وتثبيتها.

2- استخدام أدوات الرص والتثبيت الملائمة: يجب على الناقل استخدام الأدوات الملائمة

والحديثة لربط البضائع وتثبيتها بشكل صحيح، مثل الحبال، والأشرطة، والأدوات المعدنية التي تمنع البضائع من التحرك أثناء الرحلة، يجب أن تتوافق هذه الأدوات مع نوع وحجم البضاعة.

3- تخصيص أماكن مناسبة للبضائع حسب طبيعتها:

إذا كانت البضاعة بحاجة إلى معالجة خاصة مثل التخزين في أماكن باردة أو جافة (كالبضائع القابلة للتلف أو السريعة الفساد)، يتعين على الناقل تخصيص الأماكن المناسبة لهذه البضائع، مثل الأماكن المزودة بتبريد أو أنظمة تهوية خاصة، فمن الضروري أن يتم هذا التخصيص وفقاً لنوعية البضاعة لضمان الحفاظ على جودتها طوال الرحلة.

إلى جانب هذه الإجراءات، يجب على الناقل أن يلتزم بالمقاييس الدولية المعتمدة في مجال النقل البحري، ويشمل ذلك اللوائح المتعلقة بالصحة والسلامة البيئية، والتي تهدف إلى

1- أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

تقليل المخاطر التي قد تتجم عن تحميل غير آمن للبضائع.⁽¹⁾

مواعيد الشحن:

لم ينظم القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مواعيد شحن البضائع لكن الناقل البحري ملزم بشحن البضائع على متن السفينة في المدة المتفق عليها في عقد النقل البحري، وإذا لم يكن هناك مدة معينة محددة في العقد يتم الرجوع إلى العرف السائد في الميناء، وفي حالة عدم وجود عرف محدد للمسألة يتم اتباع العرف البحري العام⁽²⁾

ثانياً: الالتزام برص البضاعة

يلتزم الناقل البحري برص البضائع داخل السفينة:

1- المقصود من عملية الرص:

يقصد من رص البضاعة على السفينة هو ترتيبها في الأماكن المخصصة لها سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بغرض الحفاظ عليها من التلف والضرر³، وبعد الرص يتم تثبيتها لمنع الانزلاق والاصطدام وذلك من أجل ضمان سلامة السفينة والهدف الرئيسي هو استيعاب أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة⁽⁴⁾.

في عملية الرص يجب الأخذ بعين الإعتبار طبيعة البضائع ومدى توافقها مع البضائع الأخرى المرصوفة⁽⁵⁾، بجوارها وفقاً للمادة 773 من القانون البحري الجزائري، يتحمل الناقل مسؤولية رص وتثبيت البضائع ومع ذلك يمكن للريان تكليف مقاولين مختصين بتنفيذ هذه العمليات سبب تعقيدها واحتياجها للخبرة والمعرفة الفنية⁽⁶⁾.

1- حسن السعيد، دور السفن في النقل البحري، دار المعرفة، السعودية، 2012، ص 87.

2- كميلة أعراب، مرجع، سابق، ص 68.

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 257.

4- شهيناز قرور، مرجع، سابق، ص 76.

5- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2012، ص 224.

6- يوسف بشوش، مرجع، سابق، ص 79.

يرى جانب من الفقه أن عملية رص البضائع وتثبيتها هي العملية التي تسمح بترتيب البضائع بشكل منظم وتثبيتها بشكل ثابت على متن السفينة باستخدام الحبال ووسائل أخرى. بينما الجانب الآخر يرى أن هذه العملية تهدف إلى تنظيم وترتيب البضائع داخل السفينة بشكل يضمن استقرارها أثناء الرحلة البحرية.

إن تنظيم الشحنة وتوزيعها داخل أقسام وعناصر السفينة لا يضمن فقط المحافظة على البضائع وتسهيل عمليات الشحن، بل يضمن أيضا سلامة السفينة وقدرتها على الملاحة البحرية، فتثبيت البضائع بشكل سليم داخل السفينة يضمن عدم التأثير على سلامتها ويحافظ على صلاحيتها للسفر دون مشاكل، وبما أن عملية الرص مرتبطة باستقرار السفينة وتوازنها وسلامتها، فإنها تتم تحت رعاية الناقل وعليه أن يضع في اعتباره دائما أن هذه العملية التي هي جزء من وظيفته الفنية والمسؤول عن تنفيذها، حتى وإن قام بهذه العملية الشاحن.

2- الخطأ في الرص:

الناقل البحري يلتزم بعملية رص البضائع وعادة ما يعهد هذه العملية إلى مقاولين متخصصين، ولكن هذا لا يعفي من مسؤولية عن مراقبة عملية الرص والإشراف عليها، فهو مسؤول عن سلامة البضائع وسلامة السفينة في بعض الحالات قد يقوم الناقل أو المقاولون المتخصصون بأخطاء أثناء عملية رص البضائع مما يؤدي إلى تلفها أو فقدانها، ولذلك يسمح بإثبات الخطأ في الرص بجميع الطرق الممكنة.

ويعتبر الرص والترتيب المعيب من بين أهم أسباب النزاعات بين الناقلين، والشاحنين، لأنه يتعين في الرص أخذ العديد من العوامل في الاعتبار مثل التهوية ودرجة الحرارة والبرودة والفواصل ونوعية البضائع⁽¹⁾، لذا قد يلجأ الناقل إلى الحصول على شهادة تثبت سلامة عملية الرص، ولكن هذه الشهادة لا تعتبر دليلا قاطعا على سلامة الرص ويمكن إثبات عكس ذلك⁽²⁾.

1- هالة سعيد، قانون النقل البحري للبضائع في التشريع المصري، دار الأنوار، مصر، 2015، ص 200.

2- كميلة أعراب، مرجع سابق، ص 73

المبحث الثاني

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية وبعد نهايتها

يُعد الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع طوال مدة الرحلة البحرية، ويجب عليه الوفاء بعدد من الالتزامات التي تضمن وصول البضاعة بسلام إلى الميناء المقصود. وتتمثل هذه الالتزامات في التزامات أثناء الرحلة البحرية (المطلب الأول) والتزامات بعد انتهاء الرحلة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة البحرية بنقل البضائع وفق خط سير المتفق عليه (الفرع الأول)، كما يلتزم بالمحافظة على البضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزام الناقل البحري بنقل البضائع وفق خط سير المعتاد أو المتفق عليه

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع وفق خط السير المعتاد أو المتفق عليه كأصل (أولاً)، استثناءً يمكنه أن ينحرف عن هذا الخط (ثانياً).

أولاً: نقل البضائع وفق خط الملاحة المعتاد أو المتفق عليه

من التزامات الناقل كأصل هو نقل البضائع عبر المسار الملاحي المتفق عليه أو المعتاد وذلك لضمان أن الرحلة تسير وفقاً للجدول الزمني والمكان الذي يضمن تحقيق الهدف من النقل بأقل خطر ممكن على البضاعة.

يُعد السير في خط الملاحة المعتاد أو الذي تم الاتفاق عليه مع الشاحن من الضمانات الأساسية في عقد النقل البحري، وهذا يعني أن الناقل لا يحق له تعديل مسار الرحلة إلا في الحالات التي تتطلب ذلك⁽¹⁾.

1- سمير عبد الله، العقود البحرية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات، 2016، ص 40.

ثانياً: الانحراف عن الخط الملاحي كاستثناء

- أي انحراف غير مبرر عن المسار المتفق عليه يُعد إخلالاً بالعقد، ولكن في بعض الحالات الاستثنائية التي تقتضيها الظروف، مثل:
1. إنقاذ الأرواح في البحر: إذا كان الانحراف ضرورياً لإنقاذ حياة الأشخاص في البحر، يعتبر ذلك مبرراً.
 2. تجنب خطر محقق: مثل الهروب من إعصار أو عاصفة بحرية، حيث يُسمح بالانحراف عن الخط الملاحي لتجنب وقوع كارثة.
 3. التوقف الفني العاجل لإصلاح عطل: إذا حدث عطل فني في السفينة يتطلب التوقف لإصلاحه، يمكن للناقل تعديل مسار الرحلة بشكل مؤقت.
- في جميع الحالات، يتعين على الناقل أن يبرر التغيير في المسار وتوثيقه بشكل صحيح لضمان تجنب أي مسؤولية قد تنشأ جراء الانحراف (1).

الفرع الثاني

التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع

يتعين على الناقل مراقبة ظروف التخزين بشكل مستمر لضمان أن البضائع لا تتعرض لأي عوامل ضارة مثل: الحرارة الزائدة أو الرطوبة المرتفعة، التهوية غير الكافية التي قد تؤدي إلى فساد بعض البضائع، كما يجب على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تسرب المياه إلى أماكن تخزين البضائع داخل السفينة، وكذلك حماية البضائع من الحشرات أو الآفات التي قد تؤدي إلى تلفها.

في حالة وجود أي خطر يهدد سلامة البضائع، مثل تعرضها للتلف بسبب تغير مفاجئ في الطقس أو حادث بحري، يجب على الناقل اتخاذ الإجراءات الفورية لحماية البضاعة، سواء بتقديم التغطية التأمينية أو من خلال نقل البضائع إلى أماكن أكثر أماناً.

1- مصطفى حسين، النقل البحري للبضائع: دراسة قانونية مقارنة، دار الثقافة للنشر، مصر، 2014، ص 104.

وفي حال إخلال الناقل بهذا الالتزام، يكون مسؤولاً عن أي تلف أو فقدان يحدث للبضائع، ما لم يتمكن من إثبات أن الضرر كان ناتجاً عن سبب أجنبي لا يد له فيه، مثل القوة القاهرة أو خطأ من الشاحن⁽¹⁾.

يلتزم الناقل البحري للبضائع بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية سواء كانت في حالتها الطبيعية (أولاً)، أو غير الطبيعية (ثانياً).

أولاً: المقصود بالمحافظة على البضاعة في الحالة العادية

تنص المادة 773 من ق.ب.ج على مايلي: " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحرستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن".

ويقصد بالمحافظة على البضائع اتخاذ كل ما يجب فعله من الإجراءات والتدابير المعقولة لحفظ البضائع في الحالة التي شحنت عليها، وسبب هذا الالتزام أن السفينة فضلاً عن كونها أداة لنقل البضاعة تعتبر مخزناً آمناً لحفظها، وتجدر الإشارة إلى أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية، بمعنى أنه يترتب على الناقل المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها ولا يمكن أن يتمتع بإعفاء نفسه من هذه المسؤولية بمجرد إثبات اتخاذه لكافة التدابير المعقولة هو أو من ينوب عنه ما عدى في حالة هلاك أو تلف البضاعة بسبب لا يد له فيه أو لأحد من تابعيه مثل القوة القاهرة⁽²⁾.

يتضمن التزام الحفاظ على البضاعة مجموعة من الواجبات على عاتق الناقل وتشمل إعادة رص البضائع إذا تحركت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، توفير التهوية اللازمة للبضائع التي تتطلب ذلك من الحفاظ على درجة الحرارة المناسبة داخل العنابر التأكد من

1- سلوى رزق، الإشكاليات القانونية في النقل البحري للبضائع، دار الفجر، لبنان، 2013، ص 56.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 326.

إحكام تغليف البضائع لمنع أي تلف، إتباع تعليمات الشاحن الخاصة بنقل ومراعاة البيانات الموجودة على البضائع الخطيرة واتخاذ إجراءات الوقاية⁽¹⁾.

ثانياً: المقصود بالمحافظة على البضاعة في الحالة الغير عادية

يلجأ الناقل في هذه الحالة إلى إيجاد حلول لإنقاذ الحمولة نذكر منها:

1- تغيير خط السير المعتاد أو المتفق عليه:

الأصل أنه يجب على الناقل أن يتبع خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة على إتباعه ويجوز له أن ينحرف عن خط الرحلة المعتاد إذا كان الانحراف مبرراً كأن يكون بسبب الإنقاذ أو سوء الأحوال الجوية، ويجب على الناقل أن يقوم بعملية النقل بغض النظر عن الأسباب التي قد تصيبه أثناء الرحلة⁽²⁾.

تنص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري الجزائري في على أنه: "ولا يعد مخالفة لعقد النقل لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، أي تغيير للطريق، البحري فمن خلال هذه الفقرة يتضح، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"، فالناقل ملزم بتحقيق نتيجة بتوصيل البضاعة كاملة وسليمة وفي الوقت المحدد، وعليه أن يتحمل مسؤولية تعويض الشاحن عن أي هلاك أو تلف أو تأخير يلحق بالبضائع خلال عملية النقل⁽³⁾.

فبمعنى آخر أن الناقل ملزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة كما تقع على عاتقه مسؤولية أي ضرر، أي نقص أو تلف في غضون المدة المتفق عليها يلحق بالبضائع خلال عملية النقل ما لم يثبت أن الضرر ناتج عن سبب خارج عن إرادته كما يتحمل الناقل مسؤولية تعويض الشاحن عن جميع الأضرار التي لحقت بالبضاعة.

1- أنظر المادة 776 من القانون البحري الجزائري

2- أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 259.

2- عملية المسافنة:

يجب على الناقل البحري مسافنة البضاعة إذا انطلقت السفينة وللمسافنة شروط:

أ- مفهوم المسافنة:

الأصل أن النقل يتم على السفينة التي شحنت عليها البضاعة في ميناء القيام دون أن يكون للناقل الحق في تغييرها خلال الطريق فإذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة يجب على الشاحن أن ينتظر حتى يتم إصلاح السفينة، وإن لم يكن من المناسب للشاحن الانتظار فمن حقه أن يطلب تسليم البضاعة إليه مع دفعه للأجرة كاملة.

أما إذا تعذر إصلاح السفينة وأصبحت غير صالحة للملاحة فيجب على الناقل توفير سفينة أخرى صالحة للملاحة لنقل البضائع التي كانت موجودة في السفينة السابقة لنقلها لميناء الوصول⁽¹⁾.

ألزمت المادة 776 من القانون البحري الجزائري الناقل باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان وصول البضائع إلى ميناء الوصول المقرر حتى في حال توقف الرحلة البحرية لأي سبب كان وذلك من خلال توفير وسيلة نقل بديلة أي سفينة أخرى بحيث تكون مستوفية لشروط السلامة البحرية التي تطرقنا إليها سابقا.

كما يتحمل الناقل جميع التكاليف الناتجة عن عملية المسافنة إلا إذا أبعده عنه مسؤولية التوقف وهذا ما أكدته المادة 777 من القانون البحري الجزائري، ووضع مسؤولية كبيرة على عاتق الناقل وذلك لضمان وصول البضائع بأمان وهذه هي الغاية أصلا من عقد النقل البحري.

ب- شروط المسافنة:

إذا كان للناقل البحري حق تغيير السفينة أثناء الطريق فإنه يجب عليه مراعاة ما

يلي:

1- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 63.

- أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة: يتضمن ذلك سلامة السفينة وأنظمتها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية وتحمل ظروف الطقس المختلفة.
- اتخاذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على ظهر السفينة الجديدة من خلال التخطيط المسبق لعملية التفريغ وإعادة الشحن بعناية قبل البدء بها وكذلك استخدام المعدات المناسبة لرفع، وإنزال البضائع، مع مراعاة نوع البضائع ووزنها وحجمها وطبيعتها.
- كما يجب التعامل مع البضائع بطريقه تمنع تعرضها لتلف أو أي ضرر، وبعد ذلك يجب أن يتأكد من تثبيت البضائع بشكل صحيح على ظهر السفينة الجديدة لمنع حركتها أثناء الرحلة مع المراقبة الدورية للبضاعة للتأكد من سلامتها أثناء الرحلة، كما قد تختلف الاحتياطات التي يجب اتخاذها حسب نوع البضائع وطبيعتها ووزنها والظروف المناخية⁽¹⁾.
- إخطار الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى: تبليغ الشاحن بتغيير المسار أو البضائع على سفينة أخرى مع إخطاره بالمعلومات المتعلقة بالسفينة الجديدة من اسمها مسارها في حال ما تم تغييره أيضاً، تاريخ ومكان وصولها وكافة المعلومات الأخرى التي تفيد الشاحن ويجب أن يبلغ الشاحن في الوقت المناسب لكي يتمكن من اتخاذ التدابير اللازمة كما قد تختلف بيانات إخطار الشاحن حسب القانون البحري المعمول به⁽²⁾.
- إرسال سند الشحن الجديد إلى الشاحن عند قيام الناقل بعملية المسافنة على متن أي سفينة، بحيث تكون السفينة الجديدة صالحة للملاحة كما تطرقنا إليها سابقاً أي مجهزة أين يكون فيها ربان وطاقم جديد فتدرج كل هذه التعديلات في سند الشحن ثم يقوم الربان الجديد، بتسليمه إلى الناقل وبدوره يرسله إلى الشاحن ليتمكن من تسلم البضاعة عند الوصول، كما يتمكن من التأمين على المخاطر التي قد تواجه الرحلة البحرية لهذه السفينة الجديدة⁽³⁾.

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 228.

2- المرجع نفسه، ص 228.

3- مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 228.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

لا تقتصر التزامات الناقل البحري على الالتزامات التي تقع على عاتقه أثناء شحن البضاعة في ميناء الشحن بل تمتد إلى التزامات أخرى تقع على عاتقه في ميناء التفريغ والتي تتمثل في عملية فك وتفريغ البضاعة والتي هي عبارة عن عمل مادي يتكون من مجموعة من الإجراءات التي تتبعها عملية التسليم في ميناء الوصول وينتج عنها انتهاء التزام الناقل بتسليم البضاعة المتفق عليها في ميناء الوصول (الفرع الأول) تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزام الناقل البحري بفك وتفريغ البضاعة

يلتزم الناقل البحري عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ بفك البضاعة (أولاً)، وتفريغها (ثانياً).

أولاً: التزام الناقل البحري بفك البضاعة

يفيد نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري أنه بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس عناية تحميلها مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ⁽¹⁾، استناداً إلى هذه المادة يلتزم الناقل البحري بعدة التزامات عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ بدء عمليات التفريغ يجب عليه الشروع في فك وأزال البضائع دون تأخير غير مبرر، كما يقتضي عليه استخدام نفس مستوى العناية الذي التزم به أثناء تحميل البضائع وذلك لضمان سلامتها أثناء عملية التفريغ، إضافة إلى وجوب أن تتم عمليات التفريغ وفقاً للأعراف والممارسات المتبعة في ميناء الوصول مما يعني احترام الإجراءات المحلية والتنسيق مع الجهات المختصة.

1- أنظر المادة 780 من القانون البحري الجزائري

ويمكن تعريف عملية فك البضائع كالتالي " عملية إخراج البضائع من العنابر وأقسام السفينة بعد فك السلاسل والأحزمة التي تثبتها الأغطية الموضوعة عليها بالإضافة إلى فصلها عن البضائع الأخرى وإعدادها للإنزال على الرصيف وتعتبر عملية فك البضائع من بين عمليات الأساسية التي تشمل إخراج السفينة بعد تثبيتها وتحضيرها للتفريغ (1).
تجدر الإشارة أن جميع الاتفاقيات الدولية سواء اتفاقية بروكسل أو هامبورغ وحتى روتردام لم تشر بوضوح إلى عملية فك البضائع كعملية يقوم بها الناقل قبل تفريغ البضائع على عكس القانون البحري الجزائري الذي نص صراحة على هذه العملية وجعلها إلزامية تتطلب العناية الكاملة من الناقل (2)، أو تتم تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها بالنيابة عن الناقل وتتمثل غاية هذه العملية في سلامة البضائع فقط دون الاهتمام بتوازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص أثناء الشحن (3).

ثانياً: الإلتزام بتفريغ البضائع

تفريغ البضائع يعد عملية مادية تشمل إخراج الشحنات من السفينة وتنظيمها على الرصيف في الميناء أو تحميلها على وسائل أخرى إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف كما شمل ذلك نقل البضائع من حجرات السفينة (4)، على خارجها ورغم أهمية هذا المفهوم إلا أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفاً صريحاً لعملية التفريغ غير أن المادة 780 من القانون البحري الجزائري تشير إلى أن عملية التفريغ تبدأ عندما تصل السفينة إلى المكان المتفق عليه حيث يبدأ الناقل بتفريغ الشحنات وتحميلها بعناية وذلك وفق ما نصت عليه المادة 607 من القانون البحري الجزائري المتعلقة بسلامة البضائع ومراعاة خصوصية

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 50.

2- يوسف بشوش، مرجع سابق، ص 117.

3- يسعد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الجزائرية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2012، ص 146.

4- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 309.

ميناء التفريغ بينما حددها القضاء الفرنسي على أنها عملية مادية يقوم فيها الناقل بفك وتفريغ البضائع من السفينة ووضعها في الرصيف أو في الصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيداً⁽¹⁾.

وعملية التفريغ تقتضي من الناقل اتخاذ كامل الاحتياطات الضرورية لتجنب إلحاق أضرار بالبضاعة وفي حال عدم اتخاذ هذه الاحتياطات سيكون الناقل مسؤولاً أمام الشاحن والمرسل إليه عن أي ضرر يصيب البضائع نتيجة لعملية التفريغ⁽²⁾.

استناداً إلى أحكام المادة 780 من القانون البحري الجزائري، فإن الناقل هو المسؤول عن عمليات الفك والتفريغ في الميناء إلا أنه يمكن الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه، بهذه العملية على الرغم من ذلك فإن العرف يفضل أن يتم تسليم عملية التفريغ لمقاولين متخصصين فيها الذين يتولون القيام بها لحساب المرسل إليه⁽³⁾.

إذا كان من المفترض أصلاً أن يقوم الناقل بتفريغ البضائع في ميناء الوصول وتعذر عليه القيام بذلك فوفقاً للمادة 781 من القانون البحري الجزائري يجوز له تفريغ البضائع في أقرب ميناء أو إعادتها إلى ميناء الشحن مع تحمل تكاليف إعادة البضاعة إلى ميناء الشحن بما في ذلك تكاليف التفريغ ومع ذلك إذا كان رفض التفريغ بسبب قوة القاهرة فإن تكاليف النقل والتفريغ في هذه الحالة سوف يتحملها المرسل إليه⁽⁴⁾.

في حالة تفريغ البضائع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه يتوجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة لكي يتمكن من التقدم لتفريغ البضائع وتسلمها، وقد يتأخر المرسل إليه في القدوم إلى الميناء بسبب تأخر السفينة في الوصول، وفي هذه الحالة

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 53.

2- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 46.

3- شهباز قرور، مرجع سابق، ص 82.

4- المرجع نفسه، ص 82.

يجب على الناقل التعامل مع هذا التأخير بحكمة وتعاون مع المرسل إليه لتسهيل عملية التفريغ⁽¹⁾.

ونظرا لتدهور سندات الشحن والصعوبة في تحديد صاحب الحق في تسلم البضائع، وتأخر وصول البضائع في بعض الأحيان يصعب على الريان تحديد ميعاد التفريغ بدقة لتسهيل عملية التواصل والإعلان عن وصول السفينة وجاهزيتها للتفريغ تم تبني إجراءات التي تتضمن إعلانا جماعيا في الصحف عن وصول السفينة وجاهزيتها للتفريغ وذلك بالأخص عندما يكون الناقل غير ملزم بالتفريغ ويكون الملزم بالتفريغ هو. الشاحن أو المرسل إليه⁽²⁾.

كما يمكن أن تتضمن وثيقة الشحن البحري شرطا يعرف بشرط التفريغ التلقائي ويشير هذا الشرط الذي ورد في سند الشحن إلى اتفاق بين الناقل والمرسل إليه على استلام البضاعة، كما يمكن للناقل التعاقد مع مقاول لتفريغ البضائع نيابة عن المرسل إليه ويكون المقاول بعد ذلك مسؤولا حول البضاعة مباشرة على المرسل إليه الذي قبل شرط التفريغ التلقائي، بالنسبة للناقل لا يعد مسؤولا حول البضاعة إلا إذا ارتكب خطأ في اختيار المقاول ففي هذه الحالة سيسأل عن هذا الاختيار⁽³⁾.

الفرع الثاني

التزام الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه في ميناء التفريغ (أولا)، ويتم تسليمها لصاحب الحق فيها (ثانيا)، وذلك في المكان والزمان المحددين في وثيقة الشحن (ثالثا).

أولا: المقصود من كلمة التسليم

يرى الأستاذ روديير، أن عقد النقل هو التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 310.

2- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 310.

3- عاطف محمد الفقي، المرجع نفسه، ص 311.

الأساسي والجوهري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل⁽¹⁾، كما يقول الأستاذ/ ريبيرر أنه بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه منفاً بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه⁽²⁾.

كما عرف المشرع الجزائري تسليم البضائع في المادة 739 بعد تعديل 1998 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم بضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"⁽³⁾.

ووفقاً للاجتهادات القضائية تشكل عملية التسليم عنصراً هاماً في عقد النقل البحري وذلك لتجنب التناقضات في القرارات القضائية وتوحيد المفاهيم وتحديد مفهوم التسليم أصدرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية في الجزائر قرار بتاريخ 20 ديسمبر 1999 تحت رقم 111518 يعني بالنقض ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر هذا القرار يحدد مفهوم التسليم ويميزه عن التفريغ بهدف توضيح الأمور وتجنب اللبس في تفسير أحكام القانون والتطبيقات القضائية⁽⁴⁾.

يتضمن هذا القرار ما يلي: "حيث أن القرار مجلس الجزائر السالف الذكر جاء مخالفاً من جهة لأحكام المادة 739 من القانون البحري الجزائري لكون تلك المادة توضح أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وليس بتفريغها في الميناء ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضائع وليس وقت تفريغها نتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤولاً عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع في الميناء

1- RODIER René traité général de droit maritime, affrètement et transport, les contrats de transport marchandise, tom 02, Dalloz, paris 1968, p23

2 - G Ripert , droit maritime, 3ème édition , LGDJ, Paris,1954, P456.

3- أنظر المادة 739 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري

4- حياة شتوان، المرجع السابق، ص 48

وتسليمها إلى المرسل إليه علما بأن التسليم بالمفهوم القانوني يتم عندما يعرض النقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير"، كما أقرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية أن التسليم الفعلي للبضائع يعني أن تظل مسؤولية الناقل البحري قائمة حتى تكون البضائع في حوزة المرسل إليه، تسليم البضائع فعليا للمرسل إليه أو من يمثله⁽¹⁾.

ثانيا: صاحب الحق في استلام البضاعة

يتم تحديد صاحب الحق في البضاعة حسب طبيعة سند الشحن فإذا كان السند اسما وجب على الربان أن يسلم البضاعة إلى المستفيد أي الشخص الذي ورد اسمه في سند الشحن أو إلى الشخص الذي حول إليه السند بإتباع إجراءات حوالة الحق أما إذا كان سند الشحن هو عبارة عن سند لأمر فيلتزم الربان بتسليم البضاعة لمن صدر السند باسمه⁽²⁾. أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن وتقدم أكثر من شخص لاستلام البضاعة فهنا يأخذ الربان بمبدأ الأولوية إذا تسلم البضاعة إلى الشخص الذي تقدم أولا أما إذا تقدموا جميعهم دفعة واحدة فيؤخذ بتاريخ التطهير.

إذا كان السند لأمر، يجب على الناقل التحقق من تسلسل التطهيرات وبناء عليه يقوم بتسليم البضائع للمظهر الأخير في التسلسل، لكنه لا يطالب بالتحقق من صحة التوقيعات وفقا للقواعد العامة التي تنظم تطهير الأوراق والسندات لأمر القابلة للتداول إذا كان السند الشحن لحامله، فلا يوجد مسؤولية على الربان إذا قام بتسليم البضائع لمن يظهر له السند ولا يتعين عليه التحقيق في كيفية وصول السند إليه حيث يكون من الصعب التحقق من ذلك

1- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 26 ماي 1998، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 165756، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

2- يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، سنة، 2013، ص 29

ومن الضروري في هذه الحالة حسب المادة 748 من القانون البحري الجزائري يجب أن يتحقق الريان من صحة البيانات الشخصية المتعلقة بالشخص الذي يستلم البضاعة (1).

ثالثا: مكان وميعاد تسليم

تحدث لحظة التسليم في المكان المتفق عليه هذا ما يفهم من نص المادتين 780 و782 من القانون البحري الجزائري على أن هذا المكان هو مكان وصول السفينة وبالتالي هو ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث وأن لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه وبالتالي لا يتم التسليم ويمكن القول حينها أن الناقل قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة لكن المشرع الجزائري بموجب المادة 781 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري أجاز للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن وهذا إذا ما وقع حادث فجائي إذ يتحمل الناقل مصاريف ذلك باستثناء ما إذا كان عدم الإفراغ يعود للقوة القاهرة وفقا للمادة 781 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري (2).

أما في الموانئ الجزائرية فقد جرت العادة أن سلم الناقل البضاعة لمؤسسة الميناء الجزائر والتي تلعب دور ممثل المرسل إليه ويكون ميعاد التسليم في حالتين، حالة اتفاق الأطراف على الميعاد وحالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم ففي الحالة الأولى يلتزم الناقل تسليم البضاعة في الموعد المحدد التي قد تكون صريحة أو ضمنية فقد يكون الاتفاق صريحا إذا ذكر ميعاد التسليم بسند الشحن رغم أنه ليس إلزاميا كما قد يكون هذا الاتفاق ضمنيا وذلك ما إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحى منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول بالتالي يحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

أما في الحالة الثانية وهي عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم فهذا لا يعني أن للناقل مطلق حرية وإنما يظل ملتزما بإنجازه في فترة زمنية معقولة إذ تجدر الإشارة أن سندات الشحن تحرص على تأكيد مواعيد الإبحار والوصول في مواعيد تقريبية لا يترتب

1- محمد مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1999، ص 351.

2- أنظر المادة 781 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

على تجاوزها من طرف الناقل أية مسؤولية، كما يعتبر الناقل البحري متأخرا في التسليم إذا لم تسلم في الميعاد المتفق عليه وعند عدم الاتفاق في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة فالضابط هنا مادي فالعبارة بظروف النقل وليس بالظروف الشخصية للناقل⁽¹⁾.

1- ضوابط تسليم البضاعة:

يفضل التحقق من البضائع ومعاينتها قبل التسليم للتأكد من عدة عوامل مثل الكمية الوزن الجودة الحالة والعلامات وهذا أمر ضروري للتأكد من الكمية المسلمة فعليا⁽²⁾.

كما جاء في نص المادة 788 من القانون البحري الجزائري ما يلي: "يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عليه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل"، إذ يتضح من فحوى المادة أن المرسل إليه، يجب أن يقوم بفحص البضائع والتأكد من حالتها وكميتها، ويتوجب على الناقل توفير جميع التسهيلات اللازمة للمساعدة في هذه العملية بما في ذلك توفير المعلومات والدعم اللازم للمرسل إليه لفحص والتحقق من حالة البضائع.

2- إثبات تسليم البضاعة:

يتم إثبات تسليم البضاعة عن طريق تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل الذي يعتبر قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها هذه القرينة تعتبر بسيطة ويمكن إثبات ما يخالفها بجميع طرق الإثبات المتاحة⁽³⁾، حسب نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري.

1- تنص المادة 780 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة".

2- محمد كمال طه، مرجع سابق، ص 310.

3- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 320.

أما في حالة عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضائع فنصت المادة 793 القانون البحري الجزائري على أنه: " إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوار بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفا". يفهم من خلال نص المادة السالف ذكرها على أنه في الحالة التي يرفض فيها المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضاعة أو كان غير معروف حتى أنه لم يتقدم لاستلامها على الرغم من تحديد ميعاد وصول السفينة، على الناقل أن يقدم طلب بإيداع في المخازن أو المستودعات على نفقة المرسل إليه ومع ذلك لم يحدد النص القانوني الشكل أو الطريقة التي يجب أن يتبعها الناقل في هذه الحالة، أمام الغموض في النص القانوني يرى البعض أن الإيداع يجب أن يتم بناء على أمر عريضة لأن هذا الإجراء لا يستغرق وقتا طويلا بالإضافة إلى ذلك فإن الإيداع عندما يتم بأمر قضائي يكتسب طابع الرسمية⁽¹⁾.

1- سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة بحرا في القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ب، عدد 46، قسنطينة، 2006، ص 307.

خلاصة الفصل الأول

يعرض التزامات الناقل البحري للبضائع بشكل تفصيلي، ويُظهر أهمية التزام الناقل بضمان نقل البضاعة في ظروف آمنة وملائمة، إضافة إلى ضرورة تسليمها في حالة سليمة وفي الوقت المحدد.

كما يتم التأكيد على أن عدم الوفاء بهذه الالتزامات قد يؤدي إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة، سواء كانت هلاكاً أو تلفاً للبضاعة أو تأخيراً في التسليم. يساهم هذا الفصل في توضيح القواعد الأساسية المتعلقة بعقد النقل البحري.

الفصل الثاني

مسؤوليات الناقل البحري للبضائع

هذا الفصل سنخصصه إلى تبيان قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري (المبحث الأول)، في حين سنخوض من خلال (المبحث الثاني) إلى فض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول

قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

يُعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود ذات الأهمية الكبرى في التجارة الدولية، لما له من دور حيوي في نقل السلع بين الدول عبر البحار والمحيطات. ويترتب على هذا العقد التزامات قانونية تقع على عاتق الناقل، أبرزها تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المتفق عليهما، وبالحالة نفسها التي تسلمها فيها. وفي حال إخلال الناقل بهذه الالتزامات تنثور مسؤوليته المدنية المطلقة (المطلب الأول)، إلا أنه يجوز إعفائه من المسؤولية أو تحديدها إذا توفرت شروط لذلك (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المسؤولية المطلقة للناقل البحري للبضائع

يوقع عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق الناقل البحري، فيجب عليه تنفيذها على أكمل وجه وإلا قامت مسؤوليته المطلقة التي لها طبيعة قانونية (الفرع الأول)، وكذا نطاقها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعد مسؤولية الناقل البحري ذات طبيعة تعاقدية أساسها الإلتزام التعاقدية للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إطار نقل البضائع إلى ميناء الوصول، بمعنى أن مسؤولية الناقل البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل وبالتالي تكون على هذا الإعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة إخلال بتنفيذ الإلتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل⁽¹⁾، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما ارتباط الناقل بالشاحنين

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 14.

يكون بموجب عقد نقل يثبتته سند الشحن وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل⁽¹⁾.

فبمجرد عدم تحقق النتيجة ألا وهي وصولها سليمة يعتبر في ذاته خطأ موجبا مسؤولية الناقل التي لا يدرأها إلا نفي للعلاقة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن⁽²⁾، ولا سبيل أمام الناقل أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثباته أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب في البضاعة.

لا يمكن إخضاع الناقل البحري لأحكام المسؤولية التقصيرية في أي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر بغش من الناقل أو بخطئه الجسيم إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسألة لأنها اخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو ناقل استنادا لعقد النقل، لم يحدد المشرع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من القانون البحري الجزائري " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"⁽³⁾، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وهذا ما عمل به القضاء الجزائري في جملة من القرارات التي أصدرها حيث اعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما تجسد في القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 16/05/1995 من الغرفة التجارية والبحرية.

1- لطيف جبير كومانى، مرجع سابق، ص 201.

2- محمد فريد العويني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 390.

3- أنظر المادة 802 القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني

المسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتمثل نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من النطاق المادي (أولاً)،
النطاق الزمني (ثانياً)، النطاق الشخصي (ثالثاً)
أولاً: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري

يستفاد من نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدته غير أنه على عكس التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية لم يبين المشرع الجزائري مفهوم الضرر الذي يستوجب المسؤولية واكتفى بذكر صورته وبالعودة إلى القواعد العامة يعتبر ضرر كل فقدان أو تأخر في التسليم كون هذا الأخير قد يؤدي إلى تلف البضائع وبالتالي الإضرار بالمرسل إليه أو الشاحن إذا كان شخصاً غير ناقل، كما يعتبر ضرراً كل فعل نتيجة إهمال أو خطأ الناقل أو وكلائه أو نائبيه من شأنه عرقلة تنفيذ النقل وبالتالي الإضرار بصاحب الحق في البضاعة .

1- الهلاك البضاعة:

يكون هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً إضافة إلى الهلاك الحكمي (المفترض)

أ- الهلاك الكلي للبضاعة:

ويكون الهلاك كلياً عندما يتعذر على الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه من دون إمكان إثبات وجودها في مكان آخر بحيث يستطيع المرسل إليه تسلمها⁽¹⁾، أو الشاحن أو من انتقلت إليه ملكية البضاعة كما لو تعرضت إلى الغرق أو السرقة أثناء الرحلة البحرية⁽²⁾.

1- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 131.

2- عادل علي المقدادي القانون البحري، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 140.

ب- الهلاك الجزئي للبضاعة:

تترتب مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الهلاك الجزئي في حالة ما إذا وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول وكانت قد تعرضت إلى نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها عند تسليمها إلى مالكيها⁽¹⁾، ومع ذلك لا يسأل الناقل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة بسبب طبيعتها أو عملية النقل وهو ما يسمى بعجز الطريق⁽²⁾، كما لا يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي للبضاعة إذا تضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بالوزن أو المقدار فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة القدر المشحون من البضاعة غير أنه إذا لم يصرح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها في السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة⁽³⁾، بموجب تعويض حدده المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

ج- الهلاك الحكمي أو المفترض للبضاعة:

عدم تسليم الناقل للبضاعة إلى مالكيها خلال مدة يحددها القانون فتكون البضاعة هالكة حكماً⁽⁴⁾، وهذا ما نص عليه التقنين البحري الجزائري في المادة 788 الفقرة الثانية وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود، عبرت المادة عن الهلاك الحكمي بحالة فقدان أو الضرر المفترضين ويحدث عندما لا تسلم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة يحددها القانون إلا أن المشرع لم يحدد هذه المدة مما سيشكل فراغاً تشريعياً يستوجب سده⁽⁵⁾.

1- عادل المقداد، مرجع سابق، ص 141.

2- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 30.

3- مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 259.

4- عادل علي المقدادي، القانون (السفينة- أشخاص- الملاحة...)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2009، ص 129.

5- أمين خلفي، مرجع سابق، ص 58.

2- تلف البضائع:

تعد حالة التلف من الأضرار الأكثر شيوعا في منازعات النقل البحري ويقصد بالتلف وقوع عطب في البضاعة أو الأضرار اللاحقة بها بحيث يكون لذلك تأثيرا على قيمتها في السوق فالبضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنها في حالة معيبة تشمل العيب في البضاعة كلها أو جزء منها كتعفن الفاكهة أو تلف الأجهزة مثلا فالتلف يستوي إن شمل عيب البضائع كلها أو جزء منها⁽¹⁾، وحسب أحكام المادة 756 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري⁽²⁾ فإن الناقل لا يسأل إذا كان العيب المثبت في البضاعة قد ضمنه في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة.

أما إذا كان سند الشحن خاليا من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة⁽³⁾، وقد أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/10/06، المبدأ هو أن يتحمل الناقل المذكور في سند الشحن، الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة وقد أسس القرار المطعون فيه قضاءه على المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي تحمل الناقل مسؤولية الخسائر التي تلحق بالبضاعة المنقولة وهذا بالإعتماد على سند الشحن الذي ذكر فيه اسم الناقل لوحده متمثلا في شركة (ج.م) وحدها بالإضافة إلى أن الفاتورة التجارية محررة بنظام الكوتارم أي أن البائع لا يتحمل فيها ما يحدث من خسائر أثناء النقل⁽⁴⁾.

1- محمد فتاحي، " مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة

رأية، العدد 35، د ت ن، ص 57

2- أنظر المادة 756 من القانون البحري الجزائري

3- مراد بسعيد، مرجع سابق، ص ص 259-260

4- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ 2011/10/06، ملف رقم 746605، مجلة المحكمة

العليا، العدد الثاني، 2012، ص 193

3- التأخير في تسليم البضاعة:

التأخير يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه بموجب عقد النقل البحري أو الميعاد المتفق عليه الذي يستغرقه الناقل العادي ما لم يكن هناك اتفاق على وقت تسليم البضاعة⁽¹⁾، ومصطلح التأخير وارد صراحة في نص المادتين 805 و771 القانون البحري الجزائري⁽²⁾، أما اتفاقية بروكسل فلم تنص على أن التأخير كسبب من أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري بل اكتفت بالمسؤولية عن الضرر أو التلف الذي قد يلحق بالبضاعة، ومن جانبها فإن الناقل ملزم بتوصيل البضاعة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول الذي يستغرقه للوصول في حالات مشابهة.

من خلال المواد أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري ميز بين حالتين من التأخير في التسليم الحالة الأولى وهي حالة الاتفاق على ميعاد محدد يتم فيه التسليم ويكون الاتفاق إما صراحة أو ضمناً حيث أن المشرع جاء في هذا الصدد بنص عام⁽³⁾، أما الحالة الثانية فهي حالة عدم الاتفاق على ميعاد محدد فعلى الناقل البحري التسليم في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة وبالتالي فإن المعيار المعقول يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا⁽⁴⁾، كما لا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية الناجمة عن التأخير في التسليم إلا إذا كان أثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه هو أو أحد تابعيه⁽⁵⁾.

1- علي المقدادي ، القانون (السفينة- الأشخاص- الملاحة...)، ط1، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 1999، ص131

2- أنظر المادتين من 805 و 771 من القانون البحري الجزائري

3- كميلة أعراب، مرجع سابق، ص 111.

4- كميلة أعراب، "التزامات الناقل البحري بعد إتمام الرحلة البحرية وفقا لعقد النقل البحري للبضائع"، مجلة منازعات الأعمال، العدد 20، 2017، ص 51.

5- محمد أمين شبيخي، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخر في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الخامس، 2017، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.

ثانيا: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

كان الناقل البحري غداة الإستقلال يتمثل في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، والتي كانت محتكرة من طرف الدولة، ولكثرة المبادلات التجارية عن طريق البحر وبغية تخفيف الضغط على هذه الشركة تم إنشاء شركات نقل أخرى، أما نتيجة التحولات الاقتصادية التي عرفت بها البلاد وتراجع الدولة عن التدخل في الحق الاقتصادي فتح مجال النقل البحري لاستغلاله للخواص، عن طريق منح حق الإمتياز مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل ويظهر ذلك من خلال المادة 571 من القانون البحري الجزائري المعدلة⁽¹⁾.

يتمثل النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري في كل من:

1- الناقل المتعاقد:

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفاقه مع الشاحن على النقل بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا بحريا آخر بإنجازها، يترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي مسؤولا في مواجهة الغير في حالة عدم ذكر اسم الناقل المتعاقد في سند الشحن أو ذكر اسم صفة غير دقيقة أو غير واضحة اعتبر مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾.

2- الناقل الفعلي:

قد يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل كله أو جزء منه إلى ناقل آخر يدعى هذا الأخير الناقل الفعلي أو الناقل البديل.

يملك الناقل المتعاقد هذه الإمكانية دون حاجة إلى ترخيص من الشاحن إلا إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذه من طرف الناقل المتعاقد إذ أن التقنين البحري لم يفرق بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حين أن اتفاقية هامبورغ نصت صراحة على هذه التفرقة في الفقرة

1- أنظر نص المادة 571 من القانون البحري الجزائري المعدلة .

2- أنظر نص المادة 754 من القانون البحري الجزائري

الثانية من مادتها الأولى، من هذا المنطلق يثار تساؤل التالي : ماهي الآثار المترتبة عن قيام الناقل الفعلي بإتمام عملية النقل في مواجهة المرسل إليه.

في هذه الحالة يلتزم الناقل الفعلي بتسليم البضاعة للمرسل إليه لكن الصعوبة تظهر حول كيفية تعرف المرسل إليه على الناقل الفعلي الذي يلتزم بتسليم البضاعة إليه إذ يقوم الناقل المتعاقد بإبلاغ المرسل إليه على أن عملية النقل يتم تنفيذها من طرف ناقل آخر وهو الناقل الفعلي وذلك قبل وصول السفينة إلى ميناء الوصول في حين تعرضت المدة 10 من اتفاقية هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة أو تأخير وصولها أين جاءت بالأحكام التالية في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة فللشاحن أو المرسل إليه الحق في أحد الخيارين، أما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى الناقل أو عهد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط وهذا طبقاً للفقرة الأولى.

إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة في فترة تواجدها عنده أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل⁽¹⁾، ولما كان الناقل المتعاقد طبقاً للفقرة الأولى مسؤولاً عن النقل بكامله رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي وكان الناقل الفعلي وفقاً للفقرة الثانية مسؤولاً عن النقل الذي يقوم بتنفيذه فإنه يحق للمرسل إليه أيضاً أن يرجع على كليهما بدعوى التضامن طبقاً للفقرة الرابعة من المادة السابقة وجاءت الفقرة السادسة تنص على أنه يحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منها.

3- الناقل في النقل المتتابع أو في النقل المختلط :

يختلف طبيعة مسؤولية الناقل البحري باختلاف طبيعة النقل الذي يقوم به من نقل

متتابع إلى نقل مختلط.

1- أمين خلفي، مرجع سابق، ص 64.

أ - الناقل البحري في النقل المتتابع:

هو النقل الذي يكون بحريا في جميع أجزائه وفي هذا النوع من النقل يتفق فيه الشاحن والناقل الأول على أن يتولى هذا الأخير عملية النقل إلى مكان معين ثم يسلم البضاعة إلى ناقل آخر لنقلها إلى مكان لاحق ثم يسلمها هذا الأخير بدوره إلى الناقل الذي يليه وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه هذا النوع من النقل يتم بسند الشحن واحد لكل العمليات متعاقبة⁽¹⁾، هذا ما أكدته المادة 764 من القانون البحري الجزائري، مثال أن ترسل البضاعة من ميناء الإسكندرية إلى ميناء نيويورك ولا يكون هناك خط ملاحي مباشر بين الإسكندرية ونيويورك فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين من الإسكندرية إلى جينوة ايطاليا على سفينة قم من جينوة إلى نيويورك في سفينة أخرى⁽²⁾.

يترتب عن هذا النوع من النقل طبقا للمادة 765 من القانون البحري الجزائري أنه يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول - مصدر وثيقة الشحن - عن كل مسافة النقل التي تسري عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه وما على الناقل الأول الرجوع على الناقلين اللاحقين شرط إثبات أن الضرر نشأ خلال وجود البضاعة في مسافة النقل التي قام بها كل من الناقل بالتضامن مع الناقل الأول وهذا طبقا للمادة 766 من القانون البحري الجزائري، في حين تتمثل الصورة الثانية التي لم ينظمها المشرع الجزائري في أن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول في أن يتولى هذا الأخير إيصال البضاعة إلى نقطة معينة ثم يتعاقد الشاحن مع ناقل ثاني لا إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول وهنا نكون بصدد عقدين مستقلين⁽³⁾.

1- نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة لنيل ماجستير في القانون فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002، ص 27.

2- إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 82.

3- أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 191.

ب- الناقل في النقل المختلط:

نظم المشرع الجزائري النقل المختلط بموجب المادة 766 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ في حين لم تنظمه اتفاقية هامبورغ إن هذا النوع من النقل يتم في أوساط مختلفة يتم بطريق البحر في جزء منه وطريق البر في جزء آخر ولا يخلو الأمر من إحدى الفرضيتين إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري والبري والجوي كل منهم على حدى وفي هذه الحالة كل واحد منهم أحكام خاصة به إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا أو يتعاقد عن نفس الأمر مع الناقل البري.

وفي هذه الحالة نكون بصدد عقد نقل واحد يضم جميع عمليات النقل المختلفة لكن هذا العقد لا يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل المتتابع لاختلاف طبيعة العمليات النقل المختلفة بل يصدر في هذه الحالة سند خاص بالنقل البحري وتذكرة نقل خاصة بالنقل البري ويرفق السندان أحدهما بالآخر ويطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري ويسري القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري وقواعد قانون الطيران على النقل الجوي .

لقد أظهر العمل البحري سند شحن يعرف بسند الشحن المباشر وهو الذي ينظم جميع مراحل النقل سواء كانت بحرية أو برية أو جوية فيصدر فيه أحد الناقلين سند شحن مباشر وعليه يرتب مع الناقلين الآخرين مراحل نقل أخرى، أما في حالة حدوث ضرر فما على المرسل إلا الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر عن كل مسافة النقل التي قام بها أو الرجوع عليهم جميعا بالتضامن ويسري عليه نفس حكم المادة 765 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾.

1- تنص المادة 766 من القانون البحري الجزائري: " يتمتع الناقل البحري الذي يدفع تعويضا لصاحب البضاعة، نظرا

لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة ، بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولية

بموجب وثيقة الشحن بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته"

2- أنظر المادة 765 من القانون البحري الجزائري

- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري:

نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ على الفترة الزمنية التي تسري خلالها مسؤولية الناقل البحري والمتمثلة منذ تكفله بها - أي استلامه للبضاعة- إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، إلا أنه بالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية وخلق مؤسسة مكلّفة بالمناولة المينائية أصبحت هذه الأخيرة تقوم بعمليات الشحن والتفريغ - كانت في الأصل من اختصاصات الناقل البحري - وبالتالي ترتب عن ذلك تضيق النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، في حين أن الفقرة الأولى من المادة 4 من اتفاقية هامبورغ وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، إذ غطت الاتفاقية مسؤولية الناقل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته في ميناء الشحن وأثناء النقل والتفريغ⁽²⁾، أي منذ أن يتسلم الناقل البضاعة من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول

المطلب الثاني

تحديد المسؤولية البحرية للناقل البري للبضائع والإعفاء منها

تُعد مسؤولية الناقل البحري في إطار النقل البحري للبضائع، واحدة من أهم المواضيع القانونية التي تنظم العلاقة بين الأطراف المعنية، الشاحن، الناقل، والمرسل إليه ولضمان تحقيق توازن بين هذه الأطراف، قام المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية بمنح ميزة للناقل البحري ليستفيد منها في حالة توفرت شروط والمتمثلة في تحديد مسؤوليته (الفرع الأول) والإعفاء منها (الفرع الثاني).

1- أنظر المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 14.

الفرع الأول

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون البحري على أساس المسؤولية المفترضة أو الخطأ المفترض حيث يكون الناقل مسؤولا بمجرد حدوث أضرار أو خسائر بالبضائع، ومع ذلك يوجد استثناءات على هذه القاعدة حيث يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن السبب أو الخطأ يعود إلى حالة من حالات الإعفاء المحددة بموجب المادة 803 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

يعتبر الناقل بموجب القواعد العامة، مسؤولا عن تعويض المضرور بقدر الضرر الذي لحقه، ومع ذلك يمكن للناقل في بعض الحالات الاستفادة من تحديد مسؤوليته وفقا للمادة 805 من القانون البحري الجزائري، يأتي هذا الاستثناء نتيجة للظروف الخاصة المحيطة بالنقل البحري والمخاطر التي تتعرض لها الرحلات البحرية.

لتحديد مسؤولية الناقل البحري تعريف خاص به (أولا)، كما له حد أعلى لا يمكن تجاوزه (ثانيا)، إضافة أن هناك أشخاص أخرى تستفيد من هذا التحديد (ثالثا)، وأخيرا هناك المستثنون من تحديد هذه المسؤولية (رابعا).

أولا: تعريف التحديد القانوني:

يعتبر تحديد المسؤولية شكلا من أشكال الإعفاء منها كما يعتبر خروجاً عن المبدأ القائل بأن التعويض يجب أن يكون متناسبا طرديا مع حجم الضرر الواقع بشرط أن يكون كاملا⁽²⁾، كما يعرف نظام التحديد القانوني للمسؤولية بأنه وسيلة لتحقيق التوازن بين جميع الأطراف المتعاملة في المجال البحري، حيث توزع مخاطر النقل بين الناقل والشاحن وغيرهم من الأطراف المعنية⁽³⁾.

1- يوسف بشوش، مرجع سابق، ص 173.

2- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 136.

3- حياة شتوان، المرجع نفسه، ص 136.

يعتمد التحديد القانوني على وضع سقف أعلى للتعويض لا يمكن للقاضي تجاوزه عند الحكم بغض النظر عن حجم الأضرار ويعني أيضا أن المشرع يحدد مبلغ أقصى للتعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل البحري لصاحب الحق في البضاعة المنقولة في حال تحقيق مسؤوليته فإن هذا التحديد القانوني ليس مجرد تقدير جزافي لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق التعويض بطريقة تلقائية دون اعتبار للأضرار الحقيقية التي لحقت بصاحب البضاعة بل هو حد أقصى للمبلغ الذي يدفعه الناقل البحري كتعويض⁽¹⁾، والقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية تناولت الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري فقط دون الحد الأدنى.

ثانيا: الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري

تم تحديد الحد الأعلى بمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

1- الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري الجزائري:

من خلال المادة 805 القانون البحري الجزائري والتي تنص على ما يلي: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة شحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع والتي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن المجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري..."⁽²⁾.

1- رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 83.

2- أنظر المادة 805 القانون البحري الجزائري.

وضع المشرع الجزائري شروطا محددة، بناء على نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري لاستفادة الناقل البحري من الحد الأعلى للمسؤولية في حالة حدوث أضرار للبضائع من جراء عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة البضاعة قبل تحميلها، وإذا لم يتم توثيق هذا التصريح في وثيقة الشحن هنا لا يعد الناقل مسؤولا فإن المسؤولية تقتصر على مبلغ محدد يعتبر الحد الأقصى للتعويض في حالة حدوث أضرار للبضائع خلال النقل البحري، كما أن التحديد القانوني للمسؤولية يكون في حالة الهلاك، التلف أو التأخير:

أ- **الحد الأعلى للمسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة:** لا يتحمل الناقل مسؤولية الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضائع أو فيما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حساب لكل كيلوغرام يتكبد خسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة إلى الحد الأدنى المطبق⁽¹⁾.

يقصد بالطرد كوحدة حسابية، البضائع المعبأة في صندوق أو حقيبة تحمل أرقاما وعلامات مميزة، وفي هذه الحالة يعتبر كل صندوق أو كيس طرد، ويقصد بوحدة الشحن الوزن أو الحجم الذي عادة ما يؤخذ كأساس لتحديد أجره النقل سواء كان ذلك طن متري، كيلوجرام، متر مكعب⁽²⁾.

ب- **الحد الأعلى للمسؤولية عن التأخير في توصيل البضاعة:** يبدو أن المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض عن تأخر تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة الشحن بل اعتمد على أجره النقل كمعيار لتحديد التعويض.

2- الحد الأعلى في الاتفاقيات الدولية (اتفاقية هامبورغ):

نظمت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 حدود المسؤولية وجعلت هذا التحديد قابلا للتطبيق في حالات فقدان أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، بغض النظر عن أساس المسؤولية سواء كانت المسؤولية تعاقدية أم تقصيرية.

1- كميلية أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 152.

2- كميلية أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، المرجع نفسه، ص 153.

تنص الفقرة 01 من المادة 06 من اتفاقية هامبورغ على تحديد الحد الأقصى للمسؤولية في حالة فقدان البضائع أو تلفها وقد حدد هذا الحد بمبلغ 835 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع بحسب القيمة الأعلى بينهما.

يحدد البند (ب) من الفقرة السادسة من اتفاقية هامبورغ أيضا مقدار الحد الأقصى للمسؤولية في حالة تأخير تسليم البضائع بنصه على أنه: " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 05 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مرتين ونصف بقدر أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع (1).

يتضح من هذا البند أن الإتفاقية حددت الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع بما يعادل ضعفين ونصف مبلغ أجرة النقل لنقل البضاعة التي يتأخر في تسليمها على ألا يتجاوز المبلغ المحدد في عقد النقل البحري (2).

ثالثا: المستفيدون من التحديد:

إن ميزة التحديد القانوني للمسؤولية التي وردت أحكامها في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية غالبا ما تشمل أطرافا متعددة وليس الناقل فقط، عادة ما تستخدم لتحديد المسؤولية عن أفعال معينة، حيث نصت المادة 814 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "إذا أقيمت الدعوى في المادة السابقة، على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها باستناد لأحكام هذا الفصل".

1- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 150.

2- المرجع نفسه، ص 150.

نستنتج من المادة 814 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ أنها تتيح لأي مندوب من مندوبي الناقل البحري للبضائع الاستفادة من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية التي تمنح للناقل نفسه في حال ارتكابه لإخلال بالتزاماته وتحميل المسؤولية المدنية في حقه. تؤكد الاتفاقيات على أن الخسائر في البضائع، تلفها أو تأخير تسليمها غالبا ما يحدث بسبب خطأ من تابعي الناقل الذين قد لا يكونون مرتبطين بالشاحن أو المرسل إليه بعلاقة تعاقدية ويمكن للشاحن أن يقدم دعوى ضد التابع بناءا على المسؤولية التقصيرية وفي نهاية يتحمل الناقل المسؤولية كاملة بما في ذلك تعويضات الضرر نتيجة لأفعال تابعيه وذلك على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

رابعاً: المستثنون من التحديد

يوجد حالات يستثنى فيه الناقل من التحديد المسؤولية القانونية والمتمثلة فيما يلي:

- التصريح بنوع البضائع:

يحرم الناقل البحري من تحديد المسؤولية المقررة في القانون في حالة تقديم بيان عن نوع وقيمة البضائع في سند الشحن وحتى ينتج هذا البيان أثره يتعين على الشاحن تقديم تصريح عن طبيعة البضائع وقيمتها قبل الشحن، ويجب أن يكون التصريح محددًا وواضحًا لتسهيل عملية الحفاظ على البضائع ويمكن لهذا التصريح أن يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب للبضائع على ظهر السفينة وتحديد أجره النقل المناسبة.

- الغش العمدي أو عدم اكتراث الناقل:

إذا ثبت أن الناقل قام بأفعال متعمدة أو تقصير يؤدي إلى الضرر للبضائع التي ينقلها، فإنه لن يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وسيكون مسؤولاً عن الخسائر التي تكبدها أصحاب الحق في البضائع وذلك وفقا لنص المادة 809 من القانون البحري الجزائري: " لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو

1- أنظر المادة 814 من القانون البحري الجزائري

الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن عمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح⁽¹⁾.
 إذا قام الناقل بتصرفات أو امتنع عن الأفعال التي كان يجب أداؤها بنية الإضرار بأصحاب الحق في البضائع، أو أنه ارتكب بعدم اكتراث أو امتنع عن الأفعال التي يجب أداؤها وأدت إلى هلاك، تلف أو تأخر البضائع في تسليمها إلى أصحاب الحق فيها فإنه لا يستفيد من تحديد المسؤولية، بل يظل مسؤولاً بقدر القيمة الحقيقية للبضائع المدونة في وثيقة الشحن⁽²⁾.

- إغفال الناقل ذكر التحفظات:

تنص الفقرة الرابعة من المادة 17 من اتفاقية هامبورغ 1978، على أن التحديد القانوني للمسؤولية لا ينطبق على الحالة التي يصدر فيها سند الشحن من الناقل دون أي تحفظات متعلقة بالمسؤولية مقابل استلامه لورقة الضمان من الشاحن، هذا يعني أنه إذا قام الناقل بتصرفات غير مشروعة مع البضائع، فإنه لا يمكنه الإستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية وسيكون مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها للآخرين مثل المرسل إليه⁽³⁾.

الفرع الثاني

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تعرضت للإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية الاتفاقيات الدولية وكذا نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري وإذا كان الأصل في تعديل قواعد المسؤولية العقدية هو حرية المتعاقدين فإن المشرع الجزائري منع من الاتفاق الإعفاء في نص صريح بعدم جواز الإعفاء الإتفاقي من خلال المادة 811 من القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾.

1- أنظر المادة 809 القانون البحري الجزائري.

2- يوسف بشوش، مرجع سابق، ص 180.

3- أنظر المادة 17 فقرة 04 من اتفاقية هامبورغ 1978.

4- أنظر المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

وبالتالي فالإعفاء من المسؤولية لا يكون إلا قانوني، أورد المشرع الجزائري بموجب المادة 803 من القانون البحري الجزائري 12 حالة من حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في نصها بأنه: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج- الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة

هـ - القوة القاهرة.

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا، أو جزئيا مهما كانت الأسباب،

ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة، أو عيب ذاتي للبضائع، أو نقص البضاعة أثناء السفر.

ح- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل- سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصا أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يساهموا في الخسارة أو الضرر "(1).

1- أنظر المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

أما اتفاقية بروكسل 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن حددت حالات لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، أما اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 قد تضمنت أسباب عامة وأخرى خاصة حسب المادة 05 منها لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، في حين اتفاقية روتردام أدرجت 15 حالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، حسب المادة 17 الفقرة الثالثة من هذه الإتفاقية⁽¹⁾.

ويدخل تحت السبب الأجنبي كل من القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي للبضاعة⁽²⁾.

- القوة القاهرة:

تعرف القوة القاهرة بأنها الأحداث الخارجة عن السيطرة والتي لا يمكن توقعها أو دفعها، والتي لا تعد من المخاطر العادية، فعلى سبيل المثال لا يعتبر هياج البحر العادي أو أحواله الجوية المألوفة من قبيل القوة القاهرة، بينما تعد العواصف البحرية الشديدة وغير المتوقعة من ضمن القوة القاهرة، وفي حالة وقوع مثل هذه الظروف يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عنها كذلك تعد أوامر السلطات العامة، وحوادث الحرب والإضرابات غير المتوقعة والتي لا ترجع إلى خطأ الناقل، من قبيل القوة القاهرة

- خطأ الغير:

يدخل في نطاق القوة القاهرة خطأ الغير، كما هو الحال في الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة اصطدام السفينة الناقلة للبضاعة بسفينة أخرى ويعتبر من قبيل الغير كل شخص لا يسأل عن أفعاله، بما في ذلك الضرر الناجم عن احتكاك البضاعة لا المشحونة ببضائع أخرى مملوكة لشاحن آخر في مثل هذه الحالات لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع المشحونة بسبب خطأ الغير⁽³⁾.

1- كميلى أعراب، مرجع سابق، ص 128.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 125.

3- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 125-126.

- خطأ الشاحن:

لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إذا كان السبب يعود إلى خطأ الشاحن، مثل سوء تغليف البضائع مما يؤدي إلى تلفها أو عجزها، أو عدم إخطار الناقل بمتطلبات الحفظ والرص الخاصة لطبيعة البضائع، الأمر الذي قد يتسبب في وصولها تالفة إلى ميناء الوصول، كذلك يعتبر من خطأ الشاحن شحن الألواح بطريقة غير سليمة مما أدى إلى اختلاط ألوانها وتلفها⁽¹⁾.

- العيب الذاتي للبضاعة:

يقصد بالعيب الذاتي العيوب الكامنة في طبيعة البضائع نفسها والتي تجعلها عرضة للتلف أثناء النقل البحري الحرارة مثل قابلية السوائل للتبخر بسبب الحرارة، الحبوب للجفاف، الفواكه والجلود للتعفن أو الحديد للصدأ بسبب الرطوبة، كما يعتبر مرض الماشية وموتها أثناء الرحلة من قبيل العيب الذاتي.

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 125.

المبحث الثاني

فض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري

يلتزم الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له في ميناء الشحن فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري. بناء على ذلك يحق لكل من لحقت به خسارة أو ضرر جراء إصابة البضائع بالهلاك أو التلف نتيجة التأخر في التسليم أن يرفع دعوى قضائية على المتسبب في الضرر سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع وهذا وفقاً للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وكذلك القانون البحري (المطلب الأول) أو اللجوء إلى التحكيم البحري باعتباره وسيلة ودية لحل نزاعات عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الدعوى القضائية لحل منازعات عقد النقل البحري

دعوى المسؤولية كغيرها من الدعاوي تتطلب وجود أطراف الدعوى (الفرع الأول)، بالإضافة إلى ضرورة إتباع قواعد الاختصاص القضائي (الفرع الثاني)، وأخيراً يجب رفع هذه الدعوى قبل تقادمها (الفرع الثالث)، طبقاً لنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

1- أنظر المادة 743 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

تشمل أطراف دعوى المسؤولية كل من المدعي (أولا) والمدعى عليه (ثانيا) شريطة أن يتمتع كل منهما بالصفة والمصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام المادة 13 الفقرة الأولى من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على ما يلي: " لا جوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون"⁽¹⁾.

فأطراف الدعوى البحرية كذلك هما المدعى والمدعى عليه بوجه عام وهما كل من الشاحن والناقل غير أن طبيعة الدعوى البحرية تميزها عن باقي الدعاوي بحيث يتدخل في عملية النقل واحدة أكثر من ناقل أو شاحن وقد يلتزم الناقل في عقد النقل لمصلحة شخص آخر هو المرسل إليه أو المستفيد من البضاعة عند وصولها أو الغير وكذلك المؤمن.

أولا: المدعي في دعوى المسؤولية

يعرف المدعي بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالبا الحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه²، أما في عقد النقل البحري للبضائع فإن المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير في وصولها فيكون الشاحن الطرف الأصلي المدعي وذلك على اعتبار أنه الطرف الأصلي في العقد إلى جانب الناقل تم يأتي بعده المرسل إليه، الغير وكذلك المؤمن على الرغم من أنه ليس من أطراف العقد

1- الشاحن:

غني عن الذكر أن الشاحن هو صاحب المصلحة الأولى في أن تنجز عملية النقل على أحسن وجه، وهو الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل ومن يقدم له البضاعة

1- أنظر المادة 13 فقرة 1 من قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر. عدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008.

2- عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر 2006، ص 14.

في ميناء الشحن وبالتالي الطرف الأصيل في عقد النقل البحري لذا فهو صاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية ولاشك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية العقدية بغض النظر عن كونه مالكا أو لا للبضاعة¹.

لإثبات صفة الشاحن كمدع فلا بد من استظهاره لسند الشحن الذي يعد وسيلة في إثبات عقد النقل البحري أو أي وثيقة نقل أخرى ولا يمكن أن تبقى للشاحن صفة في رفع الدعوى إلا إذا ظل حائزا لسند الشحن ولا تكون الدعوى مقبولة إلا إذا كان لا زال حائزا لسند الشحن أو في الحالة التي يتطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية².

2- المرسل إليه:

وهو طرف ذو مصلحة في العقد يستمد هذا الحق في مواجهة الناقل باعتباره خلفا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن الذي يصدر اسمه أي المرسل إليه الحقيقي حتى ولم يكن لمظهر السند، لأنه لا يكفي مجرد ورود اسمه بالسند³.

فالمرسل إليه هو الشخص المكلف باستلام البضاعة في ميناء الوصول ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة وهو سند الشحن ولم تنتقل إلى الشخص آخر وذلك حسب ما نصت عليه المادة 782 من القانون البحري الجزائري ويحق له رفع دعوى المسؤولية بالرغم من أنه أجنبي على العقد وذلك لكونه مرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند على عقد النقل⁴.

يستوجب لإثبات صفة المرسل إليه تقديم سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها وفق ما قضت به المادة 749 من القانون البحري الجزائري وقد يكون إسميا أو إذنيا أو لحامله.

1- مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 307.

2- René Rodière, traité de droit maritime, tome 2, dalloz, paris, 1979, p 223

3- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 134.

4- مريم بن خليفة، " أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع "، مجلة الندوة للدراسات، عدد 12، 2017، ص 123.

في الأخير نذكر أنه يحجب ممارسة الشاحن لدعوى المسؤولية على الناقل بعد أن أقامها المرسل إليه ضد الناقل¹، لأن دعوى الشاحن ودعوى الناقل في الحقيقة دعوى واحدة لأن سند هذه الدعوى واحد هو عقد النقل الذي يتحول من الشاحن إلى المرسل إليه⁽²⁾.

3-الغير:

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولاشك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري وذلك على خلاف الشاحن⁽³⁾ لا أنه وإن كان رجوع الغير يستند إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة تجاه الغير⁽⁴⁾.

يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استنادا إلى حلوله محل المرسل إليه أو بجانبه والمتمثل.

4-المؤمن:

هو الشخص الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع خطر محدد على الرغم من عدم وجود علاقة مباشرة بين المؤمن وعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه اللجوء إلى الناقل الذي تسبب في الخسائر والأضرار بالبضاعة وفقا لعقد التأمين الذي يبرم بين المؤمن والمرسل إليه.

في حالة استلام المؤمن له، أي المرسل إليه مبلغ التعويض من قبل شركة التأمين (المؤمن) يمكن لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له في المطالبة بالتعويض من الناقل

1- حياة حوياد، المركز القانوني للمرسل إليه، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، ص 123.

2- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 214.

3- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 313.

4- أنظر للمادة 813 من القانون البحري الجزائري: "نطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".

البحري للبضائع يتم ذلك بموجب دعوى الحلول الذي يتيح لشركة التأمين تمثيل المرسل إليه في المطالبة بالتعويضات المتعلقة بالخسائر والأضرار التي حدثت للبضائع وذلك ضمن حدود التعويض الذي تم دفعه للمرسل إليه.

ثانياً: المدعى عليه

الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية المدعى عليه هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية⁽¹⁾ وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن إذا كان الناقل متعاقداً أو فعلياً⁽²⁾.

- الناقل المتعاقد وتابعيه:

لناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي يبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن وقد فصل المشرع في مسؤوليته وكذا مسؤولية الناقلين المتتابعين.

في المادة 764 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: " إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير أي أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين المتعاقدين"⁽³⁾.

فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الإلتزامات المترتبة على النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى

1- عبد الوهاب بوضرسة، مرجع سابق، ص 176.

2- مريم بن خليفة، مرجع سابق، ص 176.

3- أنظر المادة 764 من قانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 والمتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 47، الصادر في 27 يونيو 1998.

ممثله القانوني وهذا ما تؤكدُه المادة 765 من التقنين البحري⁽¹⁾.

من خلال المواد السالفة الذكر، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع التعويض، وذلك نيابة عن باقي الناقلين على أن يرجع هذا الناقل على باقي المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر الذي لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها الناقل بالنقل.

أما من الناحية العملية يصعب إن لم نقل مستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول⁽²⁾.

كما قد يتولى مندوبي الناقل تنفيذ النقل من الوجهة المادية بالرغم من أنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل يعطي الحق للمضروب بالرجوع عليهم بدعوى المسؤولية وإن كان هذا الأمر نادرا ما يحدث على أساس أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تلقيها من قبل الشاحن إلى حين تسليمها للمرسل إليه سواء قام بها بنفسه وفقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري أو طرف آخر بموجب عقد مستقل وفقا لنص المادة 875 من نفس القانون⁽³⁾.

- الناقل الفعلي:

يعرف على أنه ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها ويحدد مسؤوليته تبعا لما هو متفق عليه في عقد النقل البحري، حيث يكون تكليف الناقل المتعاقد للناقل الفعلي مرتبطا بنص في العقد أو بنص قانوني محدد.

إذا قام الناقل الفعلي بعملية النقل بالكامل فهو مسؤول عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه في حال حدوث أضرار للبضائع، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل

1- أنظر المادة 765 من من قانون رقم 98-05، مرجع سابق.

2- محمد ياسين بوزوينة، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، "تلمسان، العدد 2، 2018، ص 218 .

3- سيد احمد بن دوش، مرجع سابق، ص 316.

فإنه يتحمل مسؤولية تعويض الشاحن عن الضرر الذي يصيب البضائع أثناء فترة تواجدها تحت حراسته، أما فيما يخص الأضرار التي تلحق البضاعة خلال عمليات النقل السابقة أو اللاحقة له فيكون مسؤولاً عنها متى كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر وهذا ما أكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

- مجهز السفينة:

الأصل أن ترفع دعوى التعويض وجبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية⁽²⁾ وطبقاً لنص المادة 754 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

يكون المجهز يستغل السفينة بصفة مالك أو مستأجر ففي الحالة الأولى لا يطرح إشكال لمعرفة الناقل البحري أو يكفي الإستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل للتعرف على مالكها، أما في الحالة الثانية وهي إيجار السفينة فإنه يتوجب على المرسل إليه أو أي شخص له مصلحة في رفع الدعوى على الناقل البحري البحث عن الناقل من خلال بيانات وثيقة الشحن ومن المهم تحديد نوع الإيجار لأنه تبعاً لذلك يتحدد من هو الناقل.

الفرع الثاني

الجهة القضائية المختصة للفصل في منازعات النقل البحري للبضائع

إن قواعد الاختصاص النوعي ترتبط بالنظام العام (أولاً)، مما يتيح للمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها وفي أي مرحلة من مراحل الدعوى، بالمقابل فإن قواعد الاختصاص المحلي لا

1- سعديّة بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء لتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، جامعة وهران، الجزائر، 2013، ص 79

2- محمد ياسين بوزوبينة، المرجع السابق، ص 314

3- تنص المادة 754 من القانون البحري الجزائري على أنه: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن فإن السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هي الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

تتعلق بالنظام العام (ثانيا) وبالتالي لا يمكن للمحكمة التي تنظر في الدعوى أن تثير مسألة الاختصاص المحلي من تلقاء نفسها، ويتعين على الطرف الذي يرغب في الدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإذا لم يتم ذلك يسقط حقه في إثارة هذا الدفع⁽¹⁾، وقد نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية، غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل هذا الموضوع خلافا لمعاهدة هامبورغ التي نظمت هذا الموضوع وشملت تحديد الجهة القضائية المختصة.

أولاً: الجهة القضائية المختصة نوعياً للفصل في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يقصد بالاختصاص النوعي تخصيص سلطة قضائية معينة للفصل في دعاوي محددة ويتم ذلك بالنظر إلى موضوع الدعوى وطبيعة النزاع، والمبدأ العام هو أن قواعد الاختصاص النوعي متعلقة بالنظام العام، بحيث لا يمكن الاتفاق على تجاوزها ويمكن للقاضي إثارتها من تلقاء نفسه في أي مرحلة من مراحل الدعوى⁽²⁾.

إن عقد النقل البحري يعد عملاً تجارياً حسب الموضوع⁽³⁾، كما يعد عملاً تجارياً حسب الشكل⁽⁴⁾، ويعتبر هذا العقد عقداً تجارياً أي كانت حالة أطرافه وصفتهم، ويجب أن تحدد الجهة القضائية المختصة نوعياً للفصل في القضايا المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك بالرجوع إلى القواعد العامة ففي المادة 536 من قانون إجراءات مدنية وإدارية المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 13-22 التي حددت حصراً المنازعات التي تختص بها، فنصت على أن الاختصاص النوعي بالنظر في المنازعات التجارية هي من اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة والتي تدرج ضمنها منازعات النقل البحري، وذلك

1- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 223.

2- رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 162.

3- بسمة مباركية، "القضاء التجاري في الجزائر بين المأمول والقانون"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، عدد 07، 2023، ص 1183.

4- أنظر المادة 02 من القانون التجاري الجزائري.

لخصوصية هذه المنازعات من الناحية الفنية والتقنية⁽¹⁾، وبالتالي المحكمة المختصة للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي المحكمة التجارية المتخصصة.

بالرجوع إلى أحكام القانون رقم 13-22 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، نجد أن المحكمة التجارية تتشكل من أقسام يرأس كل منها قاض بمساعدة أربعة مساعدين ذوي خبرة واسعة في المسائل التجارية التابعة لاختصاص المحاكم التجارية المتخصصة ويتمتعون برأي تداولي ويتم اختيارهم وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 23-52، الذي يحدد شروط وكيفيات اختيار مساعدي المحكمة، وذلك بعد أخذ رأي وكيل الجمهورية الذي يحدد عدد الأقسام بموجب أمر، والذي يحدد أيضا عدد المساعدين على أساس حجم النشاط القضائي.

تبدأ إجراءات رفع الدعوى بمحاولة الصلح باعتباره إجراء وجوبي لتسوية النزاع وديا بحيث نصت عليه المادة 536 مكرر 04 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: "يسبق قيد الدعوى إجراءات الصلح يتم بطلب من أحد الخصوم ويقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة الذي يعين خلال مدة خمسة أيام، بموجب أمر على عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في أجل لا يتجاوز ثلاثة أشهر ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح".

يمكن للقاضي المعين الاستعانة بأي شخص يراه مناسبا لمساعدته لإجراء الصلح الذي ينتهي بتحرير محضر موقع من طرف القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون⁽²⁾.

في حال فشل الصلح ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بعريضة افتتاح الدعوى طبقا للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون تحت طائلة عدم قبول الدعوى

1- سي فضيل الحاج، "النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر"، مجلة الفكر السياسي، المجلد 07، عدد 01، 2023، ص 351.

2- أنظر المادة 536 مكرر 04 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

شكلا بمحضر عدم الصلح ويودع محضر الصلح لدى أمانة الضبط حتى يكتسب تاريخا ورقما وختما تجعله يرقى إلى درجة السند التنفيذي الذي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير أو بدعوى الإبطال لعيب من عيوب الإرادة⁽¹⁾.

يشترط في أصحاب الدعوى أن يكونوا ذوي صفة أي لهم الحق بالمطالبة أمام القاضي إذ تقوم الصفة على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي⁽²⁾ أو أيضا شرط المصلحة والتي تعني المنفعة التي يحققها صاحب المطالبة القضائية وقت اللجوء إلى القضاء حيث تشكل الدافع وراء رفع الدعوى والهدف من تحريكها⁽³⁾ وبعد ذلك يتم قيد الدعوى بالعريضة الافتتاحية التي تعد الورقة التي يحررها المدعي بنفسه أو عن طريق وكيله قصد عرض وقائع قضيته وتحديد طلباته للمحكمة، ونصت المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على البيانات التي يجب أن تتضمنها العريضة الافتتاحية فنصت على ما يلي ما: "يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكلا البيانات الآتية :

- الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى
- اسم ولقب المدعي وموطنه
- اسم ولقب وموطن المدعى عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له
- الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشحن المعنوي ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني،
- عرض موجز للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى الإشارة عند الاقتضاء، إلى المستندات والوقائع المؤيدة للدعوى⁽⁴⁾.

1- زهية زيري، " الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المنازعات، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015 ص 36.

2- عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء 01، طبعة 05، بيت الأفكار، الجزائر، 2022، ص 30.

3- المرجع نفسه، ص 34.

4- أنظر المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

يجب احترام أجل 20 يوم على الأقل بين تاريخ تسليم التكاليف، والتاريخ المحدد لأول جلسة.

آخر إجراء هو التكاليف بالحضور الذي هو إجراء قانوني يتم من خلاله المدعى عليه بضرورة المثل أمام المحكمة للرد على الدعوى المرفوعة ضده إبلاغ ويتم إعداد، التكاليف بالحضور وفقا لشكليات محددة تتيح للشخص المستدعي معرفة مضمون الدعوى مما يمكنه بتحضير دفاعه بشكل مناسب.

تنص المادة 18 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على: "يجب أن يتضمن التكاليف بالحضور البيانات الآتية:

- اسم ولقب المحضر القضائي وعنوانه المهني وختمه وتوقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته - اسم ولقب المدعي وموطنه

- اسم ولقب الشخص المكلف بالحضور وموطنه

تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي، وصفة ممثله القانوني أو الإتفاقي⁽¹⁾.

ثانيا: الجهة القضائية المختصة محليا للفصل في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يقصد بالإختصاص المحلي النطاق الجغرافي للمحاكم التي تمارس فيها نشاطها القضائي بحيث لا يمكن تجاوز هذا الاختصاص وإلا سيشكل ذلك اعتداء اختصاص جهة قضائية أخرى⁽²⁾ تشير المادة 532 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلى قواعد الاختصاص القضائي الإقليمي الواردة في نفس القانون، سواء كانت عامة أو خاصة وخاصة في المواد من 37 إلى 47 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽³⁾.

تنص المادة 47 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ضرورة الاحتكام إلى القواعد العامة لتحديد الجهة القضائية المختصة وذلك عندما لا يكون هناك تخصيص للجهة

1- أنظر المادة 18 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

2- سي حاج فضيل، مرجع سابق، ص 353 .

3- أنظر المادة 532 من قانون إجراءات المدنية والإدارية.

المختصة في القوانين الأخرى التي تضمنت: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع 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 موطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"¹.

يسند الاختصاص الإقليمي هنا كقاعدة عامة إلى محكمة موطن المدعى عليه. منح خيارات أخرى وفقا للمادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بناء على اعتبار أن عقد النقل البحري يدخل في إطار الأعمال التجارية بقوة القانون، حيث نصت على أنه: ".... في المواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها وفي الدعاوى المرفوعة ضد الشركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"⁽²⁾.

الاختصاص الإقليمي يمكن أن يكون موضوع استثناءات بموجب القواعد العامة ويتسع نطاق هذه الاستثناءات عندما يكون للعملية طابعا تجاريا واضحا³.

أجاز المشرع الجزائري لأطراف النزاعات التجارية تضمين شرط في عقودهم التجارية يستثني الاختصاص القضائي الإقليمي في المنازعات التجارية، وهو ما يختلف عن المنازعات الأخرى نظرا لطبيعة المعاملات التجارية التي تتطلب السرعة والحسم، كما أجاز للأطراف أن يمثلوا أمام القاضي المختار حتى لو لم يكن مختصا إقليميا شريطة توقيع الأطراف على هذا الاتفاق⁽⁴⁾، ونصت الفقرة الأولى من المادة 745 القانون البحري الجزائري على أنه نظرا لطبيعة القانون البحري كقانون دولي بالدرجة الأولى فإن الأطراف في عقد

1- أنظر المادة 47 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

2- أنظر المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

3- حياة شتوان، مرجع سابق، ص 226.

4- سي فضيل الحاج، مرجع سابق، ص 356.

النقل البحري قد تكون من جنسيات مختلفة ومن دول مختلفة، مما يجعل من الصعب على المدعي (الشاحن أو المرسل إليه) أن يقاضي المدعى عليه (الناقل) في دولة أخرى مما يتسبب في تكاليف إضافية وأعباء ثقيلة.

وبموجب الفقرة 02 من المادة 745 من نفس القانون يمكن للمدعي رفع دعواه أمام المحكمة التجارية المتخصصة في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ شريطة أن يكون الميناء المختار ضمن دائرة اختصاص محكمة جزائرية⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 23-53 المؤرخ في 14 يونيو 2023 الذي جاء تطبيقاً لأحكام المادتين 6 و7 من القانون 22-07 المؤرخ في 05 ماي 2022 والمتعلق بالتقسيم القضائي نجد أن المرسوم قد حدد إنشاء 12 محكمة تجارية متخصصة على مستوى التراب الوطني يهدف إلى تعزيز مناخ الأعمال هذا إلى تكريس القضاء التجاري المتخصص وتغطي كل محكمة تجارية متخصصة دوائر الاختصاص الإقليمي لمجموعة من المجالس القضائية⁽²⁾، وحسب التعديل الجديد إذا وجدنا أن المحكمة المختصة هي محكمة سكيكدة فإن المحكمة التجارية المتخصصة هي محكمة قسنطينة.

الفرع الثالث

تقديم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كرس المشرع الجزائري آجال تقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع في المواد 744، 743 و742 من القانون البحري الجزائري، ومن المعروف أن مدة التقادم تعتبر ملزمة لطرفي العقد فليس لهما أن يتفقا على تعديلها لأنها من النظام العام لا يجوز ترك تحديدها لمشئئة الأطراف.

1- أنظر المادة 745 من القانون البحري الجزائري.

2- المرسوم التنفيذي رقم 23-53، صادر بتاريخ 14 جانفي 2023، المتعلق بتحديد الإختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة، جريدة رسمية عدد 2، الصادر في 15 يناير 2023.

ميز المشرع بالنسبة لآجال التقادم بين الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري عموماً وبين دعاوى مسؤولية الناقل البحري

أولاً: مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري

حيث نص المشرع الجزائري في المادة 742 من القانون البحري على أنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل، بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه"⁽¹⁾. من خلال المادة المذكورة أعلاه يتبين أن المشرع الجزائري حدد مدة التقادم وميز بين آجل تقادم مختلف دعاوى عقد النقل البحري⁽²⁾، بحيث يتبين لنا من فحوى هذه المادة أنها تخص مدة تقادم الدعاوى العامة الناشئة عن عقد النقل البحري ويبدأ سريانها من يوم التسليم الفعلي مثل الدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن لمطالبته بالأجرة.

ثانياً: مدة التقادم الخاصة بدعاوى مسؤولية الناقل البحري

خص المشرع الجزائري دعاوى مسؤولية الناقل البحري بمدة تقادم خاصة نظراً لأن دعوى المسؤولية التي يرفعها الشاحن ضد الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أخضعها المشرع لمدة تقادم قصيرة مدتها سنة واحدة فقط يبدو أن الهدف من هذه المدة القصيرة هو تجسيد رغبته في تصفية عملية النقل في أسرع وقت ممكن، فمن جهة يحمي هذا الناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا تعويض فيعجز عن الوفاء بها ومن جهة أخرى يحمي أيضاً الطرف الضعيف في العقد (صاحب البضاعة) حتى لا يرهقه الناقل بالاشتراط مدة تقادم طويلة لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه، لذلك فإن المدة القصيرة البالغة سنة واحدة تحقق توازناً بين حماية مصالح الناقل والشاحن، وتضمن تصفية العمليات في فترة زمنية معقولة⁽³⁾.

1- أنظر المواد 744، 743 و 742 من القانون البحري الجزائري.

2- ليندة أكلي، إجراءات في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون نشاط البحرية والساحلية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 87.

3- ليندة أكلي، المرجع نفسه، ص 87.

من خلال المادتين 743 و 744 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ نفرق بين حالتين الأولى في حالة ما إذا كانت الدعوى مرفوعة من قبل الشاحن أو المرسل إليه والثانية في حالة ما إذا كانت الدعوى مرفوعة من قبل شركة التأمين.

1- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه:

جاء في نص المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى".

ومن خلال هذه المادة نجد أنها نصت على أن مدة تقادم الدعوى التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه هي سنة واحدة قابلة لتمديد لسنتين بالاتفاق بين الناقل والشاحن.

2- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المرفوعة من شركة التأمين:

تناولت المادة 744 من القانون البحري الجزائري في نصها على أنه: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى" وباستقراءها نجد أنها نصت على أنه يمكن رفع دعاوى الرجوع شركة التأمين حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743 من القانون البحري الجزائري مهلة السنة أو السنتين بالاتفاق بين الناقل والشاحن، وذلك في أجل ثلاثة أشهر تبدأ من تاريخ الدفع وهي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية، لذلك فإن هذه المدة المحددة تعتبر استثناء خاص لدعاوى الرجوع ومستقلة عن المدة العامة للتقادم المطبقة على الدعوى الأصلية.

1- أنظر المواد 743 و 744 من القانون البحري الجزائري.

وتبدأ مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري من تاريخ تسليم البضاعة الفعلي أو التاريخ الذي كان يفترض أن تسلم فيه البضاعة، مع مراعاة الاستثناءات الواردة في المادتين 743 و 744 وبالتالي يجب رفع الدعوى خلال الفترة الزمنية المحددة قانوناً بعد هذا التاريخ وإلا فإنها لن تكون مقبولة لسقوطها بالتقادم⁽¹⁾.

وتختلف حالة التسليم الجزئي للبضائع، عن حالة الهلاك الكلي للبضائع كما يلي:

أ- حالة التسليم الجزئي للبضائع:

إذا كان الاتفاق يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين فتاريخ بداية التقادم يبدأ من وقت تسليم الدفعة الأولى، ونفس النظام يطبق على الدفعة الثانية، حيث يحتسب التقادم من تاريخ تسليمها، وفي حال استغرقت عملية تفريغ البضاعة عدة أيام يحتسب التقادم من تاريخ الانتهاء من تفريغ البضاعة بأكملها، بمجرد وضع البضاعة بأكملها تحت تصرف المرسل إليها وتأكيد سلامتها في وصف الاستلام، يعتبر الاستلام مادياً أو فعلياً من قبل صاحب الحق.

ب- حالة الهلاك الكلي للبضائع:

في حالة الهلاك الكلي للبضائع، يبدأ السريان التقادم من تاريخ المفترض فيه تسليم البضاعة، ووفقاً للمادة 743 من القانون البحري الجزائري يتعين على صاحب البضاعة المتضررة كلياً أن يقدم دعوى قضائية مباشرة من تاريخ تسليم البضاعة المتلفة بالكامل، للمطالبة بالتعويض أمام الجهات المختصة في مجال القضايا البحري⁽²⁾.

1- خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، الأكاديمية للدراسات

الاجتماعية، العدد 00، السادس الأول، 2008، ص 74.

2- محمد ياسين بوزوينة، مرجع سابق، ص 223.

المطلب الثاني

التحكيم كوسيلة بديلة لحل النزاعات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع

لحل النزاعات البحرية يتم اللجوء إلى التحكيم كأحد الطرق البديلة في مجال النشاط البحري وذلك بموجب اتفاق⁽¹⁾ يتعهد بمقتضاه أطراف عقد النقل البحري للبضائع على أن يحيلوا جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ عن هذا العقد إلى التحكيم فإن كان هذا الأخير تحكيما وطنيا، فهو لا يثير أي صعوبة لأنه يخضع للقانون الوطني ولا ينفذ خارج الدولة لكن وبما أن عقد النقل البحري للبضائع يتسم بطابع الدولية فإن هذا الأمر يستلزم دراسة التحكيم البحري الدولي⁽²⁾ لأنه يثير عدة إشكالات قانوني، ولهذا التحكيم مفهوم خاص به (الفرع الأول)، له قواعده الإجرائية (الفرع الثاني) وأخيرا صدور حكم التحكيم (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مفهوم التحكيم

للتحكيم البحري عدة تعاريف (أولا)، كما له شروط لصحته (ثانيا)

أولا: تعريف التحكيم

يعرف التحكيم بوجه عام بأنه أسلوب قانوني لتسوية النزاعات يتم من خلاله اللجوء إلى جهة مختصة محايدة يتم اختيارها باتفاق الأطراف المتنازعة بغرض إيجاد حل ودي للنزاع القائم بينهم بعيدا عن إجراءات التقاضي التقليدية أمام المحاكم الوطنية.

1- يأخذ هذا الاتفاق إما مشاركة التحكيم ويكون ذلك في حالة اتفاق الأطراف في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم، إما في صورة شرط تحكيم أين يتفق الأطراف بناء على شرط صريح في العقد المبرم بينهما على عرض المنازعة التي قد تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم .

2- تنص المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ما يلي: " يعد التحكيم دوليا بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل " .

أما من الناحية الفقهية فقد عرف الفقهاء التحكيم بأنه اتفاق بين طرفين أو أكثر على إحالة ما قد ينشأ بينه من نزاع حالي أو مستقبلي إلى هيئة تحكيمية خاصة بدلا من عرض النزاع على القضاء الوطني ويترتب على هذا الاتفاق إنشاء محكمة خاصة يختارها الأطراف بأنفسهم ويحددون لها موضوع النزاع والقانون الواجب التطبيق والإجراءات الواجب إتباعها ومن ثمة فإن المحكم لا يعتبر قاضيا مفروضا على الأطراف بل هو شخص يتم اختياره بإرادتهم سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.

يستفاد من هذه التعريفات أن التحكيم يقوم أساسا على اتفاق بين الطرفين وهو بذلك يخضع من حيث الإنشاء والإرادة للقواعد العامة في العقود لاسيما ما يتعلق بالإيجاب والقبول وبعد التحكيم أحد أبرز الضمانات التي يطلبها المستثمرون والمتعاقدون للأجانب لما يوفره من حياد واستقلالية في فض النزاعات لاسيما النزاعات ذات الطابع الدولي سواء تعلقت بطبيعة النزاع ذاته أو بأطرافه .

ثانيا: شروط صحة اتفاق التحكيم

حدد المشرع الجزائري في المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية جملة من الشروط الشكلية والموضوعية الواجب توفرها في اتفاق التحكيم تحت طائلة البطلان لشرعية اتفاق التحكيم.

1- الشروط الشكلية لصحة التحكيم

يستشف من المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أنه يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان أن تبرم اتفاق التحكيم كتابة أو بأية وسيلة اتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة وعليه فيجب أن تثبت وثيقة التحكيم في وثيقة مكتوبة أو بأية وسيلة شكلية أخرى⁽¹⁾ ويقصد بالاتفاق المكتوب شرط التحكيم المثبت في عقد أو اتفاق التحكيم وهنا يثور

1- محمدي بوزينة أمينة، مداخلة بعنوان التحكيم التجاري الدولي على ضوء أحكام قانون 08-09 مدخلات المنتقى الوطني الرابع حول التحكيم البحري ودوره في التجارة الدولية، يومي 13 و 14 ديسمبر 2011، ص 07

التساؤل حول تحديد كافة الوسائل القابلة للإثبات بالكتابة خاصة وأن المشرع الجزائري أغفل تحديد الوسائل الإتصال القابلة للإثبات بالكتابة¹.

نجد أن المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية اشترط الكتابة كركن شكلي لصحة اتفاق التحكيم غير أن وجه التحديد يكمن في أنه لم يتطلب شكلا كتابيا معيناً لتسهيل ظروف التجارة الدولية وتحريرها من القيود ومراعاة تطور وسائل الإتصال. نجد أن المشرع الجزائري لم يحدد المقصود بوسائل الإتصال القابلة للإثبات بالكتابة² من بين أهم تطبيقات وسائل الإتصال الحديثة التلكس والفاكس والمراسلة عن طريق الإعلام الآلي بحيث يتم الاتفاق بينهما على التحكيم من خلال هذه المراسلة ومنها ما يحيل الطرفان في مراسلاتهما إلى عقد نموذجي يحتوي على شرط التحكيم .

الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قد اخذ في الحسبان التحكيم الإلكتروني الذي أصبح له دور جد مهم في التجارة الإلكترونية التي تتم عبر الإنترنت أو القضاء الإلكتروني لعجز القضاء مواكبة هذه الآلية التي تتطلب وسيلة أكثر نجاعة تتجسد في التحكيم الذي يوفر السرعة والثقة بين الأطراف باستخدام وسائل الكترونية لفض النزاع

وتحقيقاً لذلك فقد انبثقت فكرة إنشاء مركز متخصص لفض النزاعات بواسطة الإنترنت في عام 1996 أين قام مركز دراسات cybersette بتأسيس موقع إلكتروني لهذه الغايات بحيث قام بتضمينه سائر ما يحتاجه المحكمون من أدوات لإحالة نزاعهم للتحكيم مع

1- محمدي بوزينة، مرجع سابق، ص 07 .

2- نص المادة 07 من القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري (الأونسيترال) : " يقصد باتفاق التحكيم اتفاق بين الطرفين على إحالة جميع أو بعض النزاعات التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونية معينة، تعاقدية كانت أو غير تعاقدية إلى التحكيم و يجوز أن يكون اتفاق التحكيم في شكل شرط تحكيم وارد في عقد في شكل اتفاق منفصل، يجب إن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً ويعتبر الاتفاق مكتوباً إذا ورد في وثيقة موقعة من الطرفين أو في تبادل رسائل أو تلكسات أو برفقيات أو غيرها من وسائل الإتصال السلكي واللاسلكي تكون بمثابة سجل اتفاق ولا يذكره الطرف الآخر وتعتبر الإشارة في العقد ما مستند يشتمل على شرط التحكيم بمثابة اتفاق تحكيم شريطة أن يكون العقد مكتوباً وأن تكون الإشارة قد وردت بحيث تجعل ذلك الشرط جزءاً من العقد " .

تبادل الطلبات والوثائق وعقد جلسات على الخط on line ولقد لقي هذا المشروع إقبالا هائلا خاصة من قبل منازعي التجارة الإلكترونية لما لمسوه من تحقيق الغايات التي ينشدها من توفير وسيلة لفض النزاع تماثل الوسيلة التي نجم عنها الخلاف وهي شبكة الإنترنت لتحدو مراكز أخرى نفس الحدو في عرض خدمات فض النزاعات إلكترونيا.

ما تجدر الإشارة إليه ما أكدت اتفاقية روتردام الخاصة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2008 بشكل غير مباشر على إبرام اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري كتابة مما يستوجب تحديد إجراءات التحكيم ومكان التحكيم في هذا الاتفاق إذا كان اتفاق التحكيم شرطا مدرجا في عقد النقل، كما يجب التقيد بكل شروط الاتفاقية وإلا كان شرط التحكيم في عقد النقل البحري. باطلا حسب ما تقتضيه المادة 75 من الاتفاقية¹. غير أنه إذا كانت اتفاقية روتردام قد شددت على وجوب كتابة البيانات الخاصة باتفاق التحكيم في عقد النقل البحري إذا كان الشرط مدرجا في عقد النقل سواء في مشاركة الإيجار أو في مستند النقل أو في السجل الإلكتروني فإنها لم تشترط كتابة اتفاق التحكيم في النقل الملاحي الغير منتظم في هذا العقد طبقا لما جاء في نص المادة 76 .

كما لم تبين اتفاقية روتردام الشكل المطلوب لاتفاق التحكيم إذا كان قد تم بمشاركة تحكيم حيث نصت المادة 66 أنه بعد نشوء نزاع ما يجوز لطرفي النزاع أن ينفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل 41 الملاحظ من خلال أحكام هذه الاتفاقية قد أعطت حرية كبيرة لأطراف عقد النقل البحري في اختيار مكان التحكيم أي أنهم يمكنهم إجراء التحكيم في أي مكان كان دون ضرورة كتابة البيانات التعاقدية التي تنادي بها قواعد روتردام. الخاصة بهذا التحكيم وما ذلك إلا إعلاء للحرية التي تنادي بها قواعد روتردام.

1- أنظر المادة 75 من اتفاقية روتردام لسنة 2008

2- الشروط الموضوعية:

تتجسد الشروط الموضوعية كما هو معلوم في القواعد العامة في الرضا والمحل والسبب، في هذا الإطار نصت المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الثالثة على أنه: " تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع، إذا استجابت للشروط التي يضعها إما القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره أو القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي يراه الحكم ملائماً"⁽¹⁾.

أ- القواعد العامة في القانون الذي اختاره الأطراف:

يمكن للأطراف أن يختاروا أي قانون بمقتضى استقلال الشرط التحكيمي فيمكن أن يكون القانون المختار تطبيقه هو القانون الذي يسري على موضوع العقد ويمكنهم أن يلجؤوا إلى اختيار المبادئ العامة للقانون وتبرر الأولوية الممنوحة للأطراف بسبب تدويل العقود التجارية ومنها اتفاقات التحكيم التي يجب ألا تخضع إلى ضغط قانون معين.

ب- قانون العقد الأساسي أو القانون المنظم لموضوع النزاع:

يتمثل العقد الأساسي في العقد الأول المنشئ بين طرفيه وقانون العقد قد يكون مكان إبرام العقد وقد يكون أجنبيا فلا يوجد أي قيد على تطبيق ذات القانون الذي يحكم موضوع العقد على شرط التحكيم وفي الوقت ذاته يجوز أن يكون قانون اتفاق التحكيم مختلف على قانون العقد.

ج- إبرام الشرط وفق القانون الجزائري أو القانون:

الذي يحدده المحكم المبدأ الساري المعقول هنا هو أنه في غياب القانون الواجب التطبيق من طرف الأطراف فهنا يؤول الاختصاص إلى المحكمين الذين يختارون القانون الواجب التطبيق وبإمكانهم اختيار القانون الذي يحكم العقد أو قانون بلد إبرام العقد أو مكان

1- أنظر المادة 104 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

إجراء التحكيم⁽¹⁾.

إذ يمكن القول أن المشرع الجزائري قد أخذ بما يعرف بازدواجية الإرادة، من خلال إعطاء الأطراف حرية اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وفي حالة انعدام هذا الاتفاق يتدخل المحكم لتحديده، وهو الأمر الذي فرضته العقود الدولية.

الفرع الثاني

القواعد الإجرائية لفض النزاع المترتب

عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق التحكيم

يتعين لفهم القواعد المنظمة للتحكيم في منازعات المتعلقة بالنقل البحري التعرض للهيئة المنظمة له (أولا) ثم التطرق إلى القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري (ثانيا) ومكان انعقاد التحكيم البحري (ثالثا).

أولا: انعقاد هيئة التحكيم.

لكي يكون طرفي النزاع أمام هيئة تحكيمية كاملة يجب أن يعينا عناصرها الأساسية المتمثلة في:

1- تعيين أعضاء الهيئة التحكيمية:

يتم تعيين هيئة التحكيم أساسا باتفاق الأطراف الذين يرغبون في فض نزاعاتهم حيث يختارون المحكمين بناء على خبرتهم بالنشاط موضوع النزاع وإذا تعذر على الأطراف الاتفاق على تعيين هيئة التحكيم أو إذا اخفق احدهم في القيام بواجبه في التعيين أو فشل المحكمان في اختيار المحكم الثالث يتم اللجوء إلى جهة خارجية لتعيين المحكم أو المحكمين نيابة عنهم⁽²⁾.

1- عليوش قربوع كمال، "التحكيم التجاري الدولي في الجزائر"، الطبعة الثالثة ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص ص 35،36.

2- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 281.

وفقا لأحكام المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يكون تعيين المحكمين في الأصل من إرادة الأطراف حيث يمكنهم مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم تعيين محكم أو المحكمين وكذلك تحديد شروط عزلهم أو استبدالهم إذا كانت هيئة التحكيم مكونة من محكم واحد تتولى المحكمة المختصة تعيينه بناء على طلب احد الأطراف وإذا كانت الهيئة مكونة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف محكمه ثم يتفق المحكمان على تعيين المحكم الثالث⁽¹⁾ وإذا لم يتمكن المحكمان من الاتفاق خلال مدة محددة تتولى المحكمة تعيين المحكم الثالث بناء على طلب أحد الأطراف.

هذا النظام يهدف إلى ضمان حيادية ونزاهة هيئة التحكيم مع احترام حرية الأطراف في اختيار المحكمين مع وجود دور قضائي مكمل في حال تعذر الإتفاق أو التقصير في التعيين.

باختصار تعيين أعضاء هيئة التحكيم في القانون الجزائري تستند على مبدأ حرية الأطراف في الإختيار مع تدخل قضائي عند الحاجة لضمان استمرارية وفعالية هيئة التحكيم في الفصل بالنزاع.

إلا أنه في حالة تعذر أو عدم رغبة الأطراف من تحديد المحكم يجوز لهم الاتفاق على الإستعانة بأحد الأنظمة التحكيمية وذلك عن طريق تمكين مراكز التحكيم البحري أو أي هيئة معينة متخصصة في المجال البحري أو حتى الإستعانة بشخص معين ذو صلة بالمجال البحري وذو دراية بمسألة تعيين المحكمين إلا أنه بعد قيام هذا المركز أو الهيئة بتعيين المحكمين فإنه ينتهي الدور المنوط لها⁽²⁾.

قد يحدث أن لا يتفق الأطراف على تعيين محكم كما قد لا يتفقوا على الإستعانة بأحد الهيئات مراكز أو السلطات في تعيين أو اختيار المحكم أو المحكمين ففي هذه الحالة.

1- محمود السيد التحيوي، التحكيم في المواد المدنية والتجارية وجوازه في منازعات العقود الإدارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 164.

2- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 292.

لا يبقى للأطراف إلا طريقة أخيرة لحل مشكلة تعيين أعضاء هيئة التحكيم وهي اللجوء إلى القضاء ويرتبط انعقاد اختصاص المحكمة في تعيين المحكم أو المحكمين بالعديد من الحالات نجد منها :

- عدم اتفاق الأطراف على تعيين المحكم الوحيد في حال كانت هيئة التحكيم تتكون من محكمة واحدة.

- امتناع أو تعذر أحد الأطراف عن تعيين محكمه في حال كانت هيئة التحكيم تتكون من ثلاثة محكمين.

- عدم اتفاق المحكمين المعيّنين من قبل الأطراف على اختيار محكم ثالث الذي يتولى رئاسة هيئة التحكيم.

- إذا تخلفت الهيئة أو المركز المتفق عليه عن تعيين المحكم أو المحكمين في الأجل المحدد.

أي حالة من الحالات السابقة التي تعيق تشكيل هيئة التحكيم وفي جميع هذه الحالات يتم اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة بناء على طلب أحد الأطراف وفقا للفقرة الثانية من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

في حال عدم اتفاق الأطراف على تعيين المحكم أو في حال امتناع أحد الأطراف عن ذلك أو إذا لم يتمكن السلطة أو الهيئة المختصة من القيام بذلك يمكن للطرف المعني أن يرفع الأمر إلى الجهة القضائية المختصة التي تتولى تعيين المحكم أو المحكمين، فطبقا للفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أنه: " في غياب التعيين وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم يجوز للطرف الذي يهمله التعجيل القيام بما يأتي:

- رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجري في الجزائر.

1- أنظر المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم في الخارج أو اختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر.

يجدر التنويه أن المشرع الجزائري رغم عدم إدراجه لأي قيد بخصوص عدد المحكمين الذي يمكن تعيينهم إلا أنه اشترط بموجب المادة 1017 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن يكون عدد المحكمين فردياً⁽¹⁾.

ثانياً: اختيار القانون الواجب التطبيق.

1- القانون الواجب التطبيق على إجراءات النزاع البحري:

القانون الواجب التطبيق على إجراءات النزاع يتمثل في قانون إرادة الأطراف لكن قد يعترض هذا الأخير حالة تصدي هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات (ب).

أ- قانون إرادة الأطراف:

اعترف التشريع الوطني ولوائح مراكز التحكيم الدائمة والبحرية بحرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على إجراءات النزاع.

ميز المشرع الجزائري فقد بين حالتين :

- **الحالة الأولى** في التحكيم الداخلي لم تعط سلسلة تحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات لمحكمة التحكيم في حالة تخلف اتفاق الأطراف، حيث ألزم محكمة التحكيم بتطبيق القانون الجزائري⁽²⁾.

- **أما الحالة الثانية** في مجال التحكيم التجاري الدولي⁽³⁾ أكد المشرع من خلالها على ضرورة احترام إرادة الأطراف فيما يخص تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات

1- تنص المادة 1017 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري: " تتشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي".

2- بديل نص المادة 1019 من قانون 08-09 التي نصت على أنه: " تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال والأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك".

3- أنظر المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

التحكيم في مجال التحكيم التجاري الدولي، كما يمكنهم تطبيق القواعد الإجرائية في مجال التحكيم التجاري الدولي المنصوص عليها في أحد لوائح مراكز ومؤسسات التحكيم الدائمة، أخيرا يمكنهم وضع قواعد إجرائية من ابتكارهم وتكون محكمة التحكيم ملزمة باحترام وتطبيق إرادة الأطراف فيما يخص تنظيم، الإجراءات الواجب إتباعها أمامها لنظر في النزاع (1).

ب- تصدي هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات:

قد يتعذر على المحكمين تحديد القانون الإجرائي الذي تطبقه محكمة التحكيم على موضوع النزاع المعروض عليها وفي هذه الحالة كان لازما على محكمة التحكيم تحديد القواعد التي تتبعها أمامها والإجراءات الواجب إتباعها أمامها غير أن سلطة هيئة التحكيم في تحديد هذه القواعد ليست مطلقة (2).

2- القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري:

القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري يرتبط أساسا بتطبيق قانون إرادة الأطراف، لكن قد تتصدى هيئة التحكيم للقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم. أ- تطبيق قانون إرادة الأطراف:

إذا ما تفق الأطراف على القواعد الإجرائية التي يطبقها المحكم على موضوع النزاع وجب عليه تطبيقها وقد يكون هذا الإختيار قانون دولة معينة أو قواعد اتفق عليها الأطراف. أ-1 تطبيق قانون دولة معينة: تتجه إرادة الأطراف إلى اختيار قانون دولة معينة ليكون الفصل في النزاع وفقا لما تضمنه هذا القانون سواء أكان قانونا وطنيا أو أجنبيا ولو لم يكن بين القانون الذي اختاروه ومحل النزاع أي صلة، بحيث قد يكون أجنبيا عن مكان التحكيم

1- فيصل عمار، التحكيم البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون البحري والنقل، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تسمان، 2015، ص 58.

2- فيصل عمار، المرجع نفسه، ص 59.

أو عن جنسية أطرافه أو جنسية المحكمين، وهو إطلاق يتوافق وحالات التحكيم الدولي⁽¹⁾.
 أ-2- **تطبيق قواعد اتفق عليها الأطراف:** من المتصور خاصة في مجال عقود التجارة الدولية تنظيمًا خاصًا وقواعد منتقاة تواجه ما قد ينشأ من منازعات، هم الأقدر على تصورها، كما قد يلجأ الأطراف إلى المزج بين عدة مصادر فينشؤون قانون عقدهم من مجموعة القواعد المستخلصة من تشريعات وطنية أو أجنبية مبتكرة لا تجد مصدرها في قانون دولة معينة أو يكرسون العادات والأعراف لمتعلقة بموضوع العقد⁽²⁾.

ب- **تصدي هيئة التحكيم للقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم:** إذا لم يتفق الأطراف على القانون الواجب التطبيق، قامت هيئة التحكيم باختيار القواعد القانونية الموضوعية التي تطبقها على أن تكون ملائمة لموضوع النزاع فقد تختار هيئة التحكيم قانون دولة معينة، أو تطبق الأعراف الجارية⁽³⁾.

ثانياً: مكان انعقاد التحكيم البحري

يجب أن يكون للتحكيم مكان يصدر فيه نظراً لأهميته في تحديد جنسية حكم التحكيم البحري الصادر كما يشكل عاملاً مهماً في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وبدأ ميعاد تقادم الدعوى وتقدير حجم العلاقة بين القضاء الوطني وهيئة التحكيم ومدى تدخل المحاكم الوطنية في إجراءات التحكيم⁽⁴⁾.

يقصد بمكان التحكيم، المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم إلا أن الأمر يترك دائماً

1- تنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملاً بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون و الأعراف التي تراها ملائمة".

2- دليلة سيدي معمر، "التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص القانون البحري و النشاطات البحرية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 131.

3- نصت المادة 1031 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية: " أحكام التحكيم حائز على حجية الشيء المقضي فيه"

4- نجادي بن عبد الله، " تنفيذ حكم التحكيم الأجنبي - شروطه و إجراءاته"، مجلة القانون الدولي و التنمية، العدد 01، 2021، ص 90.

في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم بموجب لائحة تحكيم بحري.

الفرع الثالث

صدور الحكم الفاصل في الموضوع

عند الانتهاء من سير التحكيم البحري تصدر هيئة التحكيم حكمها ويعد حكم التحكيم البحري واجب النفاذ بمجرد صدوره لأنه يتمتع بقوة تنفيذية، فهذه القوة أساس تنفيذه طوعا لأنه حائز لقوة الشيء المقضي فيه⁽¹⁾ (أولا)، إلا أنه يمكن الطعن فيه إذا توفرت شروط الطعن (ثانيا).

أولا: تنفيذ حكم التحكيم

لقد انقسم الفقه إلى اتجاهين في مجال تنفيذ أحكام التحكيم. الاتجاه الأول الرفض لترتيب الحكم آثاره خارج الدولة التي صدر فيها، حيث يجب رفع دعوى جديدة أما الاتجاه الثاني القابل لترتيب الحكم التحكيمي الأجنبي آثاره خارج الدولة التي صدر فيها، لكن بوجود الاعتراف بالحكم التحكيمي من أجل تنفيذه لكن بشرط فحصه من طرف القاضي الوطني لدولة التنفيذ، واصطلح عليه اسم "نظام الأمر بالتنفيذ" وهو ما اعتمده المشرع الجزائري⁽²⁾، حيث يتم تبديل القرار التحكيمي بالصيغة التنفيذية⁽³⁾.

واجب التنفيذ يشرع في تنفيذه بكافة الطرق القانونية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية سواء كان هذا التنفيذ اختياريا أو كان جبريا.

1- تنص المادة 605 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: " لا يجوز تنفيذ الأوامر والأحكام والقرارات الصادرة عن جهات أجنبية في الإقليم الجزائري إلا بعد منحها الصيغة التنفيذية في إحدى الجهات القضائية الجزائرية متى استوفت الشروط التالية :

ألا يتعارض الحكم المراد تنفيذه مع أمر أو حكم أو قرار سبق صدوره من جهات قضائية جزائرية "

2- بالنسبة لإجراءات الطعن ضد أحكام التحكيم الأجنبية أنظر المواد 1059-1060-1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

3- نصت المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أنه: " يمكن أن يكون التحكيم الأجنبي الصادر في الجزائر موضوع الطعن متى توفرت الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 من نفس القانون"

أخضع المشرع الاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبي إلى شروط واردة في نص المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهي:

1- إذا أثبت من تمسك بأحكام التحكيم الدولية، بأن هذه الأحكام موجودة، كأن يقدم الأصل مرفقا باتفاقية التحكيم أو بنسخ عنها تستوفي شروط صحتها، ويتم إيداعها لدى أمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بالتعجيل، وفي هذه الحالة يقع على الخصم إثبات العكس.

2- إذا كان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي⁽¹⁾.

ثانيا: الطعن في أحكام التحكيم الدولي البحري

أقرت معظم التشريعات الدولية والداخلية جواز الطعن بالبطلان في أحكام التحكيم التجاري الدولي من خلاله يجوز للمحكوم ضده رفع دعوى يطلب فيها إعادة النظر في موضوع النزاع، وهو ما ذهبت إليه المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي أرست مبدأ جواز رفع دعوى بطلان حكم التحكيم متى توافرت الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 من نفس القانون⁽²⁾.

1- دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 151.

2- أنظر المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

خاتمة

خاتمة:

يُعد الناقل البحري للبضائع طرفًا محوريًا في عقد النقل البحري، إذ تقع على عاتقه مسؤوليات قانونية ومهنية دقيقة تتطلب التزامًا صارمًا بشروط العقد وقواعد القانون البحري الوطني والدولي. فالناقل ليس مجرد وسيط مادي يؤدي خدمة النقل فحسب، بل هو فاعل تعاقدية يتحمل مسؤوليات كبرى تبدأ من لحظة تسلمه للبضاعة وحتى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه. ويخضع هذا الطرف لرقابة قانونية مكثفة نظرًا لخطورة المهام المنوطة به ولحجم المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع أثناء عملية النقل عبر البحر.

لقد أصبح دور الناقل البحري يتجاوز الحدود التقليدية ليشمل التزامات تتعلق بحسن إدارة السفينة، وتأمين سلامة الحمولة، وضمان الالتزام بأوقات الشحن والتفريغ، وهي عناصر تعتبر جوهرية في التوازن التعاقدية بينه وبين الشاحن أو المرسل إليه. ومن خلال دراسة مسؤولياته، يتضح أن المشرع والاتفاقيات الدولية - كاتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 - قد أولوا عناية خاصة بتنظيم علاقة الناقل البحري ببقية أطراف العقد، وتحديد أطر مسؤوليته وأوجه إعفائه، وذلك في مسعى لإرساء قواعد عدالة تراعي مصالح كل الأطراف دون أن تُفرض في تحميل الناقل تبعات تفوق طاقته أو تتعارض مع طبيعة نشاطه.

ومع ذلك، فإن تزايد حجم التجارة العالمية وتشابك العلاقات التجارية بين الدول، أدى إلى تطور مستمر في طبيعة التزامات الناقل، خاصة في ظل اللجوء المتزايد إلى التحكيم البحري كوسيلة بديلة لحل النزاعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل. فقد أصبح من الضروري على الناقل أن يكون على دراية دائمة بتطورات الأنظمة القانونية الدولية، وأن يحرص على توثيق العمليات التجارية واتباع الإجراءات السليمة لتفادي الدخول في نزاعات قانونية قد تكبده خسائر جسيمة.

ولا يمكن في هذا السياق إغفال أهمية الجانب الوقائي في عمل الناقل، والذي يتمثل في استخدام وسائل نقل بحرية مجهزة ومؤمنة بشكل جيد، واعتماد الطواقم المؤهلة، وتطبيق

معايير الجودة في التعبئة والتغليف والتخزين، لأن أي إهمال في هذه الجوانب يمكن أن يُفضي إلى تحميله المسؤولية، حتى وإن لم يكن الضرر ناتجاً عن فعل متعمد.

في نهاية المطاف، يُعد الناقل البحري للبضائع حجر الزاوية في سلسلة الإمداد البحري، وأي خلل في أداء دوره ينعكس سلباً على التجارة البحرية الدولية برمتها. ومن ثم، فإن تحديد موقعه القانوني، وتنظيم التزاماته، وضمان توازن مسؤولياته، يظل أحد أهم ركائز استقرار النظام القانوني للنقل البحري، وحماية المصالح الاقتصادية للأطراف المتعاقدة. ويظل تطوير القواعد القانونية المنظمة لهذا القطاع ضرورة مستمرة تواكب التحولات التكنولوجية والاقتصادية التي يعرفها مجال النقل البحري في العصر الحديث.

قائمة المراجع

1. المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

- 1- أمير خالد علي، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 2- إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.
- 3- حسن السعيد، دور السفن في النقل البحري، دار المعرفة، السعودية، 2012.
- 4- سلوى رزق، الإشكاليات القانونية في النقل البحري للبضائع، دار الفجر، لبنان، 2013.
- 5- سمير عبد الله، العقود البحرية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات، 2016.
- 6- شهيناز قرور، عقد النقل البحري بالبضائع في القانون البحري الجزائري، ابن النديم للنشر والتوزيع، كلية الحقوق، الجزائر، 2023.
- 7- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.
- 8- عادل علي المقدادي، القانون (السفينة- أشخاص- الملاحه...)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 9- عادل علي المقدادي القانون البحري، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.
- 10- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 11- عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء 01، طبعة 05، بيت الأفكار، الجزائر، 2022.
- 12- عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006.
- 13- علي المقدادي، القانون (السفينة- الأشخاص- الملاحه...)، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 1999.
- 14- عليوش قريوع كمال، "التحكيم التجاري الدولي في الجزائر"، الطبعة الثالثة ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

- 15- لطيف جبير كوماني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2001.
- 16- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- 17- محمد فريد العويني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 18- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- 19- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- 20- محمد مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1999.
- 21- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2012.
- 22- محمود السيد التحيوي، التحكيم في المواد المدنية والتجارية وجوازه في منازعات العقود الإدارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999.
- 23- مصطفى حسين، النقل البحري للبضائع: دراسة قانونية مقارنة، دار الثقافة للنشر، مصر، 2014.
- 24- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 25- هالة سعيد، قانون النقل البحري للبضائع في التشريع المصري، دار الأنوار، مصر، 2015.
- 26- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

27- هاني دويدار، محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.

28- يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، سنة، 2013.

ثانيا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ- الأطروحات:

1-يسعد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الجزائرية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2012.

2-يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

ب- مذكرات الماجستير:

1-أمين خلفي، المسؤولية المدنية لعقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

2-حياة حوباد، المركز القانوني للمرسل إليه، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011.

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

4-زهية زيري، " الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المنازعات، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

- 5-سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء لتفافية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، جامعة وهران، الجزائر، 2013.
- 6-كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.
- 7-ليندة أكلي، إجراءات في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون نشاط البحرية والساحلية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016،
- 8-نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة لنيل ماجستير في القانون فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002.
- 9-الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

ج- مذكرات الماستر :

- فيصل عمار، التحكيم البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015.

ثالثا: المقالات والمدخلات

أ- المقالات:

- 1- نور الدين بلغازي، "الإلتزامات الأصلية المقررة للنقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 2017، ص ص 75-90.
- 2-بسمة مباركية، "القضاء التجاري في الجزائر بين المأمول والقانون"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، عدد 07، 2023، ص ص 1183-1206.

3- خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية، العدد 00، السداسي الأول، 2008، ص ص 56-77.

4- سي فضيل الحاج، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر، مجلة الفكر السياسي، المجلد 07، عدد 01، 2023، ص ص 490-512.

5- عباس زياد كامل السعدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة آفاق العلوم، كلية المأمون، قسم القانون، العراق، العدد 01، سنة 2021، ص ص 252-259.

6- كميلة أعراب، "التزامات الناقل البحري بعد إتمام الرحلة البحرية وفقا لعقد النقل البحري للبضائع"، مجلة منازعات الأعمال، العدد 20، 2017، ص ص 51-69.

7- محمد أمين شيخي، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخر في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص ص 361-378.

8- محمد فتاحي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35 جامعة احمد دراية، أدرار، 2015، ص ص 72-87.

9- محمد ياسين بوزوبنة، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، تلمسان، العدد 2، 2018، ص ص 213-226.

10- مريم بن خليفة، " أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع "، مجلة الندوة للدراسات، عدد 12، 2017، ص ص 123-176.

11- ولد خالد عطية، "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة البرصة، العدد 01، السنة 05، ص ص 274-290.

12- سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة بحرا في القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ب، عدد 46، قسنطينة، 2006، ص ص 307-320.

ب- المداخلات:

- محمدي بوزينة أمينة، مداخلات بعنوان التحكيم التجاري الدولي على ضوء أحكام قانون 09-08 مداخلات الملتقى الوطني الرابع حول التحكيم البحري ودوره في التجارة الدولية يومي 13 و 14 ديسمبر 2011.

رابعا: النصوص القانونية

1-الاتفاقية الدولية:

- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن، الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71، مؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 25 أوت 1924، جريدة رسمية عدد 29، صادر بتاريخ 13 أفريل 1964.

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

- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبجر كليا أو جزئيا كاسم رسمي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة وأوصت بتسميتها بقواعد روتردام لسنة 2008.

- قانون أونسترال النموذجي للتحكيم الدولي لسنة 1985 المتضمن كافة التعديلات المعتمدة عام 2008، منشورات هيئة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي 2008، فيينا، النمسا.

- اتفاقية ماريول، لوائح منع التلوث من السفن، الطبعة الجامعة، المعتمد في 07 جويلية 2017، ص 02، <http://www.imo.org>، تاريخ الولوج 2025/03/15، الساعة

11:09

- اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد سند الشحن، المعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 23 فيرفي 1968 وبروتوكول 21 ديسمبر 1979.

- اتفاقية بروكسل لسنة 1924

2- النصوص التشريعية:

- أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977.

3-النصوص التنظيمية:

- مرسوم تنفيذي رقم 23-53، صادر بتاريخ 14 جانفي 2023، المتعلق بتحديد الإختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة، جريدة رسمية عدد 2، الصادر في 15 يناير 2023.

خامسا: الإجتهادات القضائية

- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 26 ماي 1998، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 165756، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ 06/10/2011، ملف رقم 746605، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2012.

II. المراجع باللغة الفرنسية:

A- OUVRAGES :

1-RODIER René traité général de droit maritime, affrètement et transport, les contrats de transport marchandise, tom 02, Dalloz, paris 1968.

2-G Ripert, droit maritime, 3éme édition, LGDJ, Paris, 1954

3-René Rodière, traité de droit maritime, tome 2, Dalloz, paris, 1979

01.....	مقدمة.....
04.....	الفصل الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع.....
05.....	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية.....
05.....	المطلب الأول: التزام الناقل البحري بتجهيز سفينة صالحة للملاحة.....
06.....	الفرع الأول: المقصود بصلاحية السفينة للملاحة.....
08.....	الفرع الثاني: مضمون الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة.....
11.....	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة.....
13.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري الخاصة بالبضاعة.....
13.....	الفرع الأول: التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن.....
16.....	الفرع الثاني: التزام الناقل بإصدار سند الشحن كدليل على استلام البضاعة.....
20.....	الفرع الثالث: التزام الناقل البحري بشحن وحص البضاعة.....
24.....	المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية وبعدها.....
24.....	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية.....
24.....	الفرع الأول: التزام الناقل البحري بنقل البضائع وفق خط السير المعتاد أو المتفق عليه.....
25.....	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع.....
30.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية.....
30.....	الفرع الأول: التزام الناقل البحري بفك وتفريغ البضاعة.....
33.....	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه.....
40.....	الفصل الثاني: مسؤوليات الناقل البحري للبضائع.....
41.....	المبحث الأول: قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع.....
41.....	المطلب الأول: المسؤولية المطلقة للناقل البحري للبضائع.....
41.....	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
43.....	الفرع الثاني: المسؤولية الناقل البحري للبضائع.....

51.....	المطلب الثاني: تحديد المسؤولية البحرية للنقل البري للبضائع والإعفاء منها.....
52.....	الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.....
57.....	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
61.....	المبحث الثاني: فض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري.....
61.....	المطلب الأول: الدعوى القضائية لحل منازعات عقد النقل البحري.....
62.....	الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
67.....	الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة للفصل في منازعات النقل البحري للبضائع.....
73.....	الفرع الثالث: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
	المطلب الثاني: التحكيم كوسيلة بديلة لحل النزاعات الناجمة
77.....	عن عقد النقل البحري للبضائع.....
77.....	الفرع الأول: مفهوم التحكيم.....
	الفرع الثاني: القواعد الإجرائية لفض النزاع المترتب عن عقد النقل البحري للبضائع
82.....	عن طريق التحكيم.....
88.....	الفرع الثالث: صدور الحكم الفاصل في الموضوع.....
90.....	خاتمة.....
92.....	قائمة المراجع.....
100.....	الفهرس.....

الملخص:

بعد الناقل البحري الطرف المحوري في عقد النقل البحري للبضائع إذ يتحمل مجموعة من الإلتزامات القانونية تبدأ من إعداد السفينة وتجهيزها بما يضمن صلاحيتها للملاحة مروراً بعملية شحن البضائع والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وصولاً إلى تسليمها إلى المرسل إليه في الميناء المتفق عليه في نفس الحالة التي استلمها عليها، مقابل ذلك يترتب عن إخلال الناقل بهذه الإلتزامات قيام مسؤولية الناقل البحري القانونية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم وهي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي لا يعفى منه الناقل إلا بإثبات وجود سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو الحريق أو العيب الذاتي للبضاعة.

في سياق متصل سلطت هذه الدراسة الضوء على التحكيم البحري باعتباره وسيلة حديثة وفعالة لفض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لما يتميز به من مرونة مقارنة بالقضاء العادي ولما يتيح من إمكانية اللجوء إلى خبراء متخصصين في المجال البحري غير أن اللجوء إليه لا يزال محدوداً في الممارسة العملية.

خلصت المذكرة أن تنظيم التزامات الناقل البحري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه في ظل التشريع الجزائري جاء منسجماً مع المبادئ العامة للقانون البحري الدولي، غير أنه يحتاج إلى تحديث ليتلائم مع التطورات الحديثة في مجال النقل البحري، إلى جانب ضرورة تعزيز ثقافة التحكيم البحري في الجزائر وتشجيع إنشاء مراكز وطنية متخصصة في تسوية المنازعات البحرية لما لذلك من دور في دعم الثقة في المعاملات التجارية البحرية وتطوير القطاع البحري الوطني.

الكلمات الدالة:

الناقل البحري؛ البضائع؛ النقل البحري؛ المسؤولية الناقل البحري؛ المنازعات؛ التحكيم.