



جامعة مولود معمري تيزي وزو  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



# آثار عقد نقل البضائع بحراً

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذة:

د/ أعراب كميلا

من إعداد الطالبتان:

- بلفاضل صبرينة

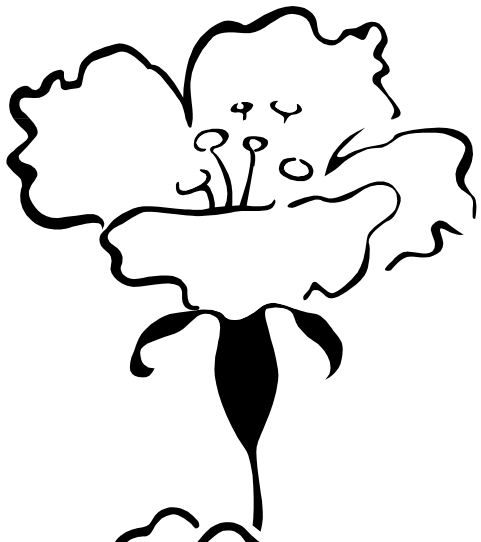
- ساعو فتيحة

## لجنة المناقشة

- أ/ حماز محمد ، أستاذ مساعد "أ" جامعة مولود معمري تيزي وزو..... رئيسا  
- د/أعراب كميلا، أستاذة "محاضر" ب". جامعة مولود معمري تيزي وزو.....مشرفا ومقررا  
- د/ مقدم فيصل ،استاذ محاضر " ب " جامعة مولود معمري تيزي وزو.....أستاذ ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2024/06/26

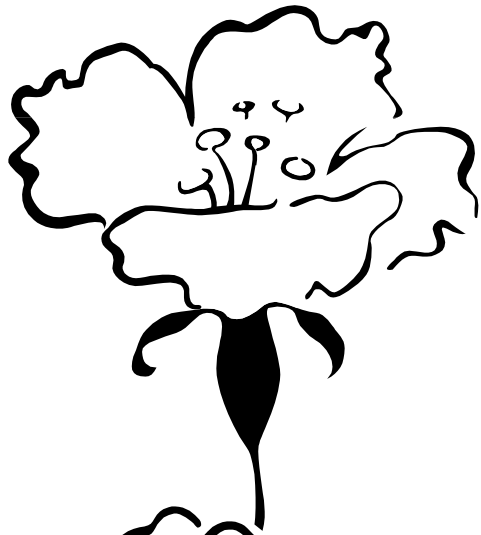
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



# شكر وحرمان

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي، والذي  
ألهمنا الصحة والعافية والعزيمة فالحمد لله حمداً كثيراً.  
نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة الدكتورة المشرفة (أعراب  
كميلة) على كل ما قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت  
في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة.  
كما نشكر أعضاء اللجنة الموقرة لقبولها مناقشة هذا  
الموضوع.

\* صبرينة وفتيحة \* 



# إهداء

من قال أن لها... نالها

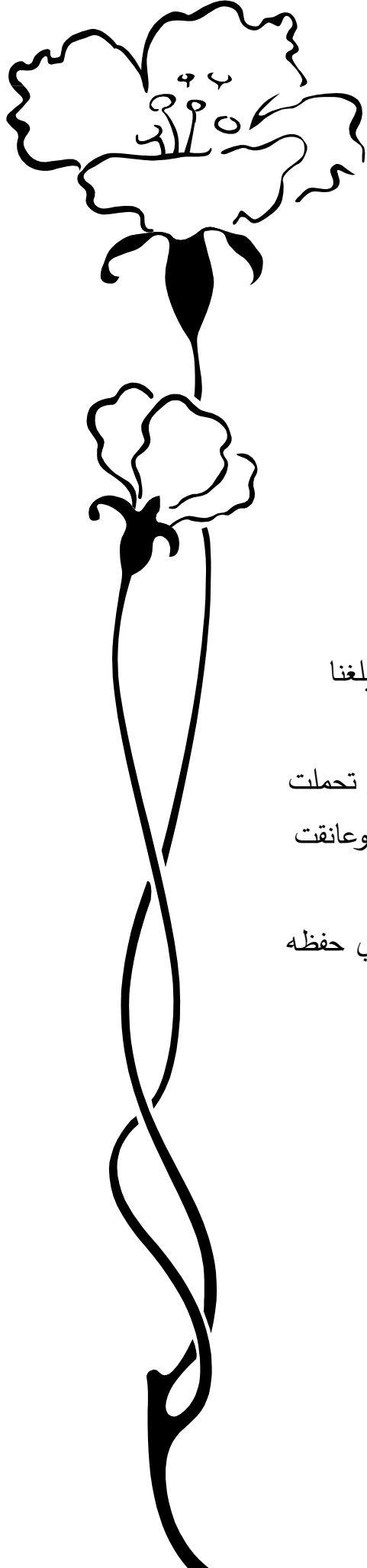
وأنا لها وإن أبت رغم عنها أتيت بها

لم تكن الرحلة سهلة فالحمد لله الذي يسر البدايات وبلغنا النهايات  
أهدي هذا النجاح لنفسي أولاً العظيمة الطموحة الفتية التي تحملت  
كل الصعوبات التي إبتدت بطموح و إنتهت بنجاح، نلتها وعانقت  
اليوم مجدا عظيما

إلى أعظم الأشخاص وأعز الناس على روحي، داعمي  
الأول سندي وملاذي بعد الله، فخري وإعتزازي...أمي وأبي  
الغاليين على قلبي وجدتي حفظها الله وأطال في عمرها اخواتي  
إلى صونيا و لينا.

\*بلفا ضل صبرينة\*





# إهداء

من قال أن لها... نالها  
وأنا لها وإن أبت رغم عنها أتيت بها  
لم تكن الرحلة سهلة فالحمد لله الذي يسر البدايات وبلغنا  
النهايات  
أهدي هذا النجاح لنفسي أولاً العظيمة الطموحة الفتية التي تحملت  
كل الصعوبات التي إبتدت بطموح وانتهيت بنجاح، نلتها وعانقت  
اليوم مجدا عظيما اهدي هذا النجاح  
خالتي وأمي الغاليتين على قلبي، جدتي رحمها الله، وجدتي حفظه  
الله وأطال في عمره.  
الى اختي الكبيرة كاتية وإبنها الياس وتوأمي هاجر.

\*ساعو فتحة\*



## قائمة المختصرات

- ج.ر.ج.ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
- ص: صفحة.
- ص ص: من صفحة إلى صفحة
- ط: طبعة
- ت.ب.ج: تقنين البحري الجزائري
  
- **CCI : chambre de commerce internationale**
- **CMI : comité Maritime internationale**



## مقدمة:

تحتل الجزائر مكانة هامة ومميزة بين دول العالم، وذلك يعود إلى موقعها الاستراتيجي لكونها من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، وتجاريتها الخارجية مرتبطة أساسا بأسطولها البحري حيث تتركز معظم مبادلاتها التجارية عن طريق البحر وبالتالي هي تقع أمام حتمية التعامل مع البيئة البحرية، وذلك من أجل تغطية حاجياتها واستغلال مختلف الموارد البحرية ومن أجل أيضا فرض مكانتها الدولية في التجارة البحرية.

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البحرية انتشارا لهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم والأكبر في عمليات النقل وهذا بسبب انخفاض تكاليف نقل البحري سهولته مقارنة بأجور النقل الأخرى.

زاد الاهتمام بعقد النقل البحري للبضائع نظرا للتحويلات الاقتصادية والانفتاح على الأسواق العالمية، ويعد أيضا من أهم عوامل التنمية الاقتصادية خاصة بالنسبة للدول النامية التي تسعى إلى تطوير اقتصادها، إذ يعد السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات التجارية الدولية، مما أدى إلى تنظيم أحكامه سواء على الصعيد الداخلي (الوطني) أو الخارجي (الدولي).

تتم تنظيم عمليات النقل البحري عن طريق عقد النقل البحري للبضائع الذي يعد من العقود ذات الطابع الدولي والذي يستمد أحكامه من التقنين البحري الجزائري<sup>1</sup> أو من الاتفاقيات الدولية أو والأعراف الدولية، وينحصر أطراف عقد نقل البحري الرئيسية في كل من الشاحن والناقل، والمرسل إليه كطرف ثالث، لذلك سعى المشرع الجزائري إلى تنظيم التزامات كل أطراف العقد مستلهما بذلك ما جاءت به الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها.

إن نجاح عملية النقل البحري للبضائع وتحقيق أهدافه متوقف على مدى فعالية وكفاءة أطراف العقد في النقل البحري ودرايتهم بجوهر مهمتهم، فيعتبر الشاحن والناقل البحري المحور الأساسي الذي تدور حولها عملية النقل البحري للبضائع وذلك بتحقيق سلامة

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، عدد 29 الصادر في 10 أبريل 1977، (معدل متمم)

إجراءات النقل وإيصال البضاعة سليمة، فحسن نجاح النقل البحري للبضائع يظل رهينة بمدى التوفيق بين مصالح أطرافه.

يترتب عن عقد النقل البحري آثار ومن بينها التزامات أطراف عقد النقل البحري، فالشاحن ملزم بتسليم البضاعة للناقل وهذا الأخير ملزم إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه أي صاحب الحق في البضاعة أو ممثله القانوني، ويكون الناقل أيضا مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى غاية تسليمها، فاللتزام الناقل واقف على تحقيق النتيجة فيكون مسؤولا عن عدم تسليم البضاعة لأصحابها لهلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وبيراً من المسؤولية إذا أثبتت أن هلاك وتلف وتأخير في التسليم يرجع لسبب أجنبي لا يد فيه وأجازت القوانين الوطنية للناقل البحري التمسك بأسباب الإعفاء من المسؤولية التي نص عليها القانون ويحتل موضوع أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية أهمية خاصة في النظام القانوني لمسؤوليته بالنظر للآثار القانونية المترتبة من حيث قدرة الناقل البحري على الإفلات من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

أدى تسارع النمو الاقتصادي وتطوير التجارة الدولية خاصة البحرية إلى كثرة النزاعات البحرية التي تقع بين أطراف عقد النقل البحري، مما أدى إلى ظهور التحكيم كوسيلة لحل نزاعات عقد النقل البحري، ولقي هذا الأخير اهتمام من الدول والمؤسسات الدولية والإقليمية التي سارعت إلى تنظيمه وتنفيذه وأصبح الإقبال عليه من أطراف المعاملات البحرية لحل منازعاتهم بعيدا عن أروقة المحاكم التي تتصف بالبطء في حل النزاعات ومعظم المتعاملين في مجال التجارة البحرية يفضلون اختيار التحكيم البحري كوسيلة لفض نزاعاتهم والاستفادة من مبدأ المحترفين والمتخصصين، فالاتفاق على اللجوء إلى التحكيم البحري يعني قبول الأطراف المتنازعة لقرار هيئة التحكيم، ولقد أثبت التحكيم في المنازعات البحرية وجوده وقدرته على حل النزاعات الدولية الناشئة على علاقة التجارية البحرية على المستوى الدولي وحتى الداخلي كنظام مستقل عن قضاء الدولة أخضع المشرع في تنظيمه القانوني إلى

القواعد العامة التي قررها المشرع بشأن التحكيم من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

2

على الرغم من توفر وسائل أخرى لحل النزاعات البحرية إلا أن هناك من يفضل القضاء كوسيلة تقليدية لحل النزاع البحري وذلك بإتباع إجراءات قانونية رسمية ومعترف بها لكنه قد يكون مكلف ويستغرق وقتا طويلا.

يتضمن عقد النقل البحري للبضائع العديد من الآثار القانونية التي تقع على الأطراف المعنية في عقد النقل البحري للبضائع، ويتطلب من هذا الأخير الوعي الكامل بشروط العقد والقوانين والأعراف الدولية التي تحكم البيئة البحرية وفي ضوء هذه المعطيات نطرح الإشكالية الآتية: **ماهي حدود مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري**

### للبضائع؟

وللإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج إستقرائي وقسمنا موضوعنا إلى فصلين أساسيين المتمثلة في تنفيذ الالتزامات الواردة في عقد النقل البحري للبضائع (الفصل الأول)، مسؤولية الناقل البحري (الفصل الثاني).

---

2- قانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية، الجريدة الرسمية، عدد 21، 2008، (معدل و متمم).



## الفصل الأول

### الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري للبضائع

إزدادت أهمية النقل البحري وشيوعه وإنتشاره لاسيما البحري منه بعد إنفتاح العالم نحو العولمة الإقتصادية وسياسة التبادل الحر للسلع والبضائع، وبروز عقود التجارة الدولية، تبعا لنمو العلاقات بين مختلف البلدان سواء من الناحية الاقتصادية، التجارية والصناعية.

ترتكز الدولة الجزائرية في مبادلاتها التجارية على النقل البحري لكون عقود النقل البحري ذات أهمية إقتصادية وتجارية وتعزز العلاقة بين الدول.

يترتب عن عقد النقل البحري للبضائع إلتزامات على أطراف العلاقة العقدية وأكد عليها المشرع الجزائري وتقوم عنها مسؤولية كلا الطرفين ضمانا لحقوق أطراف العقد.

يتمثل أطراف عقد النقل البحري للبضائع في كل من الناقل، الشاحن، المرسل إليه الذي يشارك في نشأة العقد، فالناقل هو الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر، أما الشاحن هو الشخص الذي يتعاقد مع الناقل على نقل البضاعة فيقوم الإلتزام على عاتقه بتسليم البضاعة إلى الناقل فيقوم بتحديد كمية البضاعة ونوعها ومكان نقلها، والشخص المرسل إليه هو الشخص الذي يتلقى البضاعة وقد يكون هو الشاحن، فيضع عقد النقل البحري إلتزامات على الناقل يجب عليه تنفيذها (المبحث الأول)، و إلتزامات أخرى على أصحاب الحق في البضاعة أي كل من الشاحن والمرسل إليه (المبحث الثاني)

## المبحث الأول

### تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري من طرف الناقل البحري

تقع عن نشأة عقد النقل البحري للبضائع التزمات على جميع أطرافه لكن من لدية حصة أكبر من العبء والإلتزامات هو الناقل البحري لكونه المنفذ الأساسي لعملية النقل البحري، وهو الطرف الذي يجمع بين أطراف العقد، وبالتالي يكون ملزم بتنفيذ التزماته قبل وأثناء الرحلة البحرية (المطلب الأول)، كما يكون ملزم بتنفيذ إلتزاماته بعد نهاية الرحلة البحرية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### تنفيذ الناقل البحري لإلتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية و أثناءها

نظم المشرع الجزائري جميع الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل خاصة قبل بدء الرحلة البحرية، والتي تعتبر المرحلة التمهيديّة للرحلة البحرية (الفرع الأول)، كما نظم إلتزاماته أثناء الرحلة البحرية (الفرع الثاني)

#### الفرع الأول

##### تنفيذ الناقل البحري لإلتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية

تتمثل إلتزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية في إعداد سفينة صالحة للملاحة (أولاً)، وتسلم البضاعة من الشاحن (ثانياً)، بعد ذلك شحن البضاعة على متن السفينة (ثالثاً)، وأخيراً رص البضاعة (رابعاً)

##### أولاً: إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها لكي تكون صالحة للملاحة وتنفيذ عقد النقل البحري المتفق عليه وتحديد نوع البضاعة التي تشحن فيها وتحديد الأقسام المخصصة لرص البضاعة وحفظها

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة وكذلك تشمل هذه الصلاحية وجوب تزويدها من قبل المالك مما يلزمها من المؤن والأدوات، وطقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، ولا يكفي أن تكون هذه السفينة صالحة للملاحة ملاحيا، وإنما يتوجب أيضا أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية وهذا يتطلب من الناقل إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها<sup>1</sup>.

فالناقل إذ هو ملزم بتحقيق الغاية من النقل كما يجب عليه أن يبذل العناية الكافية في عقد النقل البحري فالمشعر الجزائري ألقى على الناقل إلتزامات من بينها توفير سفينة صالحة للملاحة هذا ما أكدته المادة 770 من القانون البحري الجزائري التي تنص على : " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة وذلك، الوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها"<sup>2</sup>.

أكد القانون البحري الجزائري على إلتزام الناقل بنقل البضاعة وإلتزام بتحقيق نتيجة وذلك عن طريق ضمان وصول البضاعة سليمة، وذلك بإلزام الناقل بإعداد سفينة وتجهيزها بكافة ما يلزم لتكون صالحة للملاحة و على هذا فلا يكفي للناقل لدراء مسؤولية أن يثبت أنه بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة فلا يعفيه من المسؤولية إلا بإثبات أن هلاك البضاعة وتلفها كان لسبب أجنبي<sup>3</sup>.

**ثانيا: إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة في ميناء الشحن**

1- إسماعيل ناوي، عادل بله باسي محمد فرح، إلتزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة

الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي 2020، ص 7.

2- أنظر المادة 770 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

3- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 75.

يقع على عاتق الشاحن تقديم الناقل للبضاعة المراد نقلها في المكان والزمان المتفق عليهما، وعلى الناقل أن يلتزم بالتكفل بهذه البضاعة حتى ينقلها ويسلمها إلى المكان المتفق عليه أو الذي جرى عليه العرف.

يصاحب عملية تسلّم البضاعة تمكين الناقل من وضع يده عليها وفحصها ليتسنى به مقارنة البيانات الواردة بسند الشحن بخصوص البضاعة وما هو مسلم إليه فعليا، وبهذا يمكن إعتبار واقعة التسلم محققة<sup>1</sup>.

يجب القول أن عقد النقل البحري ليس عقد عينيا بل يختلف تكوين العقد عند التسليم، ينعقد بمجرد قبول الأطراف للشروط الواردة به لأنه من العقود الرضائية وهنا لا مجال للحديث عن مسؤولية الناقل ولا يمكن تنفيذه إلا إذا قدم الشاحن هذه البضاعة للناقل بتسلمها من هذا الأخير ويجب هنا التأكيد أن العقد ليس عينيا، إذ التسليم يعكس قبول الشاحن للعقد وشروطه، ويعد بمثابة نقطة الإنطلاق في تنفيذ العقد المبرم بينهما وتعد البضاعة في حوزة الناقل<sup>2</sup>.

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المتفق عليها للناقل في الزمان والمكان المحدد المتفق عليهما أو الذي يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن في غياب إتفاق مسبق وهي القاعدة السائدة، لكن مع بعض التفاصيل والإختلافات حسب النصوص<sup>3</sup>.

إستند المشرع الجزائري في نص المادة 739 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الأولى أن بداية تنفيذ عقد النقل البحري هي لحظة أخذ البضاعة على عاتق الناقل أو منذ تكفله بها، ويترتب على إعتبار عملية التكفل بالبضاعة تصرف قانوني سابق على عملية الشحن آثار قانونية وهي:

- قبول الناقل للبضاعة، فهي تعبر على إرادة الطرفين.

1- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص قانون، كلية الحقوق،

جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 23.

2- المرجع نفسه، ص 23.

3- المرجع نفسه، ص 24.

- إنتقال أو تحول مخاطر هلاك البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل إلى الناقل البحري.
  - بداية سريان وتنفيذ عقد النقل البحري وكذلك مسؤولية الناقل البحري للبضائع<sup>1</sup>.
- كما يترتب عن تأخر الشاحن في تسليم البضاعة المتفق على نقلها دفع تعويضات له تساوي قيمة الخسائر التي تعرض لها على أن لا تتجاوز مبلغ التعويض قيمة أجرة الحمولة المتفق على دفعها حسب نص المادة 772 من القانون البحري الجزائري.
- تثبت عملية التسلم بالوثائق يقدمها الناقل أو من ينوب عنه للشاحن أو من ينوب عنه، وعادة ما يكون سند الشحن الوثيقة التي تؤدي هذا الدور لكن لا مانع من إثباتها بأية وسيلة أخرى باعتبار أنها واقعة مادية<sup>2</sup>.

### ثالثا: إلتزام الناقل البحري بشحن البضاعة على متن السفينة

يقصد بشحن البضاعة على متن السفينة وضع البضائع المراد نقلها على ظهر السفينة بعد تسلم البضاعة من الشاحن عن طريق الرافعات والآلات والأنابيب حسب طبيعة البضاعة المشحونة وتتم غالبا بواسطة روافع الميناء المثبتة على الشاطئ أو العائمة أو روافع السفينة<sup>3</sup>.

يقوم الناقل نظراً لخبرته وتوفر الوسائل الكافية عن طريق الاتفاق مع الشركات المتخصصة لهذا الغرض بعملية شحن البضائع على متن السفينة، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نصت المادة 811 أن عملية شحن البضاعة تعد من النظام العام والذي جاء في مضمونها على أنه: "يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل"<sup>4</sup>.

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 26.

2- أنظر المادة 772 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

3- سورية ديش، " آثار عقد نقل البحري للبضائع"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2013، ص 125.

4- المادة 811 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

لا يمكن للناقل حسب نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري أن يشترط إعفائه من عملية الشحن وحتى من العناية التامة ولا يستحق أي أجره عن البضائع المفقودة جراء إهمالهم بتلبية الإلتزامات المتعلقة بالشحن<sup>1</sup>.

تتم عملية الشحن في ميناء الشحن ويلتزم بها أصلا الشاحن وذلك بالنظر إلى عقد النقل البحري يبدأ من حين شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تفريغها في المحل المقصود مما يعني أن الشحن أصلا هو إلتزام على الشاحن، ومع ذلك قد يتفق أن يقوم الناقل بعملية الشحن ومن ثم يتحمل الإلتزامات الناشئة منه إلا أن الواقع أن عملية الشحن والتفريغ كذلك تقوم بها حاليا شركات الشحن والتفريغ بواسطة عمال ذو خبرة ومتخصصين بعمل الموانئ، ومثل هذه الشركات عادة تعمل كمقاول لمؤسسة الموانئ، وأن مؤسسة الموانئ تدير بنفسها مثل هذه العمليات وعليه لا بد من تشجيع هذا النوع من المؤسسات<sup>2</sup>.

#### رابعاً: إلتزام الناقل البحري برص البضاعة على ظهر السفينة

يقصد برص البضاعة على ظهر السفينة ترتيب البضاعة وتنظيمها في عنابر السفينة بطريقة فنية معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية، ويدخل في مفهوم الرص إقامة فواصل بين البضائع أو وضع قماش سميك عليها لحمايتها من إهتزاز السفينة أو حرارة الآلات ومياه البحر، وتعتبر عملية الرص هي ثبات السفينة وتوازنها فإنها تتم من الناحية العملية بمعرفة الربان لتدخل في صميم وظيفته الفنية وهو ملزم لمتابعة الإشراف على هذه العملية خلال الرحلة البحرية ويظل مسؤولاً عنها ولو تولها تابعون للشاحن<sup>3</sup>.

يعتبر العيب في الرص خطأً تجاري كأصل، فعملية الرص من ضمن المسؤوليات الفنية للناقل فيسأل الناقل عن أي تلف أو هلاك تصيب البضاعة بسبب عيب تخلل هذه

1- سورية ديش، مرجع سابق، ص 125.

2- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 50.

3- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 335.

العملية، كما يعد عيب الرص خطأ تعاقدية لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد إلتزاماته في عقد النقل وهذا ما يفرض عليه مسؤولية<sup>1</sup>.

إستثناءً لما كان الرص متعلقاً بثبات السفينة وتوازنها، فإن هذه العملية تدخل في نطاق وظائف الريان، إذ يعتبر هو مسؤول على ملاحظته ومراقبته حتى ولو أشرف تابعون للشاحن على ذلك، كون أن الريان مسؤول عن المراقبة أو الرعاية طوال الرحلة، يمكن القول إذا الناقل والريان يتشاركان مع المسؤولية.

يثبت خطأ الرص بكل الطرق، فعند توقف السفينة في ميناء الوصول يقوم الريان بإثبات أن الرص غير معيب، وذلك بالحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفرغ البضاعة، وتحرر هذه الشهادة من قبل خبراء الترتيب ولا يكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### تنفيذ الناقل البحري لإلتزاماته أثناء الرحلة البحرية

تتمثل إلتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية في نقل البضاعة (أولاً)، والمحافظة عليها (ثانياً)

#### أولاً: إلتزام الناقل البحري بنقل البضاعة

تبدأ السفينة رحلتها متى شحنت كامل بضاعتها وتمر على الموانئ بالترتيب وأن لا تنحرف عن الطريق لتغيير سيرها، وأن لا تغير رحلتها بتغيير ميناء الوصول ومع ذلك فكثيراً ما يرد في سند الشحن حرية الناقل في تغيير الطريق<sup>3</sup>.

1- بلميهوب شهيرة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 15.

2- المرجع نفسه، ص 16.

3- أعراب كمييلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحراً "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 265.

**1- الطريق البحري الواجب إتباعه من طرف الناقل البحري**

تنص المادة 775 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المبلغ المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي.

ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"<sup>1</sup>.

يقصد من المادة 775 من القانون البحري الجزائري أنه يجب على الناقل اتباع الطريق المتفق عليه وفي حالة عدم تحديد الطريق يتبع الطريق العادي كأصل، وإستثناءً يجوز تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك<sup>2</sup>.

**أ- إتباع الطريق البحري المتفق عليه أو المعتاد من طرف الناقل البحري كأصل**

يلتزم الناقل البحري بإتباع نفس خط السير المتفق عليه في عقد نقل البضائع بحرًا، وفي حال عدم تضمن العقد تحديد خط السير المتفق عليه إتباع خط السير المعتاد مقصود بهذا الأخير هو الطريق الملاحي التي تسلكه السفن عادة بين ميناء القيام وميناء الوصول يشمل الموانئ التي تقع بين هذين المينائين وتقف بها السفن عادة ويقصد به الطريق الأقصر جغرافيا لكون هذا الطريق قد يحتوي على مخاطر غير معتادة وعلى عوائق ملاحية تعرض سلامة السفينة ومن عليها لخطر غير عادي.

يتحدد الطريق الذي يلتزم الناقل البحري بإتباعه إما إتفاقيا بالاتفاق بين الناقل والشاحن في وثيقة الشحن، وإن لم يوجد هذا الاتفاق فإن النصوص القانونية ألزمت الناقل

1- أنظر المادة 775 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- أعراب كميعة، مرجع سابق، ص 266.

بإتباع الطريق الذي جرى العرف على إتباعه، إذ لم يوجد هذا العرف يسلك الطريق الجغرافي المباشر الذي يربط بين مينائي القيام والوصول<sup>1</sup>.

#### ب- السماح للناقل بالإنحراف عن الطريق البحري العادي كإستثناء

تحدد الرحلة البحرية بنقطتين وهي ميناء القيام (الشن ) وميناء الوصول (التفريغ) الطريق هو المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين المينائين، فالأصل تنقل البضائع بالطريق المبلغ والمتفق عليه، غير أنه لا يعد مخالفة بعقد نقل البضائع بحرًا أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك دون أن يعرض السفينة وطاقمه لخطر جدي<sup>2</sup>.

لا يعد الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر عند إنحراف الرّبان عن خط السير حسب الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري الجزائري في الحالات التالية:

- إنقاذ حياة الأشخاص من الخطر.
- إنقاذ أموال من البضاعة المحملة في السفينة.
- القيام بالمحاولة لتجنب الخطر<sup>3</sup>.

يجب على الناقل أن يكون مسؤولاً على نقل البضاعة في المدة المناسبة والمعقولة يجب مراعاة نوع السفينة وقدرتها الملاحية وكذلك طبيعة البضاعة المنقولة ، وإلا إعتبرت السفينة متأخرة وبالتالي يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق بالشاحن بسبب التأخير سواء في المغادرة أو الوصول<sup>4</sup>.

#### ثانياً: المحافظة على البضائع

تستدعي المحافظة على البضاعة بذل الناقل البحري كل ما بوسعه من الطرق الكفيلة لذلك والتي تتلائم مع نوع البضاعة وطبيعتها وعليه القيام بذلك بنفسه أو بواسطة تابعيه وفي

1- أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 267.

2- المرجع نفسه، ص 267.

3- إسماعيل ناوي، عادل بله باسي محمد فرح، مرجع سابق، ص 15..

4- المرجع نفسه، ص 16.

الحالة الأخيرة يكون مسؤولاً عما يصيب البضاعة نتيجة قيام عماله بذلك<sup>1</sup>.

يلتزم الناقل البحري ببذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة وفقاً لشروط العقد والعرف البحري، وهذا ما نصت عليه الفقرة 1 من المادة 773 من القانون البحري الجزائري التي تلزم الناقل البحري ببذل العناية التامة بصيانتها وحراستها أثناء نقلها، وتختلف درجة عناية البضائع بحسب طبيعتها ونوعيتها وقيمتها وكذلك حسب الاتفاق المجري بين الناقل والشاحن<sup>2</sup>.

لا يقتصر إلتزام الناقل البحري المحافظة على البضائع فقط على مرحلة وجود البضاعة في ميناء الشحن، بل يشمل ويظل هذا الإلتزام طوال الفترة التي تكون فيها البضائع تحت عهده إبتداء من لحظة تسلمها وشحنها ووصولها في ميناء القيام ونقلها إلى حين تفريغها وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ<sup>3</sup>.

تحدد البضائع في حد ذاتها درجة العناية الواجبة إلتخاذها من قبل الناقل البحري فيتعين عليه من حيث الأصل بذل العناية العادية للمحافظة على البضائع أثناء نقلها، إلا أنه إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة، فعلى الناقل الإلتزام بها، ويتعين على الشاحن هو الآخر في هذا الصدد أن يبلغ الناقل بدرجة العناية الواجبة، وأن يبين ذلك أيضاً كتابياً على البضائع حسب الفقرة 2 من المادة 773 من القانون البحري الجزائري<sup>4</sup>، وهو الحكم الذي تضمنته أيضاً كل من المادة 801 الفقرة 1 و801 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري في حالة نقل البضائع الخطرة والتي تخضع للقواعد البحرية الدولية، وكذا المواد الغذائية الموجهة

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 43.

2- بوشوش يوسف، تنفيذ عقد نقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 114.

3- المرجع نفسه، ص 114.

4- المادة 773 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

لإستهلاك البشري أو الحيواني، والتي يتم نقلها وفقا للمقاييس والاستعمالات والممارسات البحرية الدولية الموصى بها<sup>1</sup>.

تتم المحافظة على البضاعة وعنايتها بعدة أساليب، فهناك البضائع التي تتطلب تبريدها أو المحافظة عليها ضمن درجة حرارة معينة طويلة فترة نقلها، ومن البضائع التي قد تتطلب تغطيتها وتخزينها في عابرة السفينة بعيدة عن أشعة الشمس أو حرارة آلات السفينة أو مياه الأمطار أو البحر أو الرطوبة ذلك أن كل هذه الأسباب تعرضها للهلاك أو التلف، ومن أساليب المحافظة على البضاعة أيضا كمسافرتها لإنقاذها من الهلاك والتلف بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة أو عدم صلاحيتها لتكييف أو تخزين أو الحفاظ على البضائع، أو كإعادة رصها إذا تحركت من مكانها بسبب إهتزازات السفينة<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### تنفيذ الناقل البحري لإلتزاماته بعد نهاية الرحلة البحرية

تعتبر هذه المرحلة مهمة كونه يلتزم الناقل بتنفيذ جميع إلتزاماته وهي المرحلة الأخيرة لنهاية عقد النقل البحري المتعاقد عليه عن طريق تنفيذ أهم إلتزامين أولهما تفرغ البضاعة (الفرع الأول)، وثانيهما تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### إلتزام الناقل البحري بتفرغ البضاعة

يقصد بتفرغ البضائع إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف<sup>3</sup>.

1- بوشوش يوسف، مرجع سابق، ص 115.

2- بوشوش يوسف، مرجع نفسه، ص 116.

3- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 53.

تتمثل عملية تفريغ البضائع في ميناء الوصول العملية المقابلة لعملية الشحن التي تتم في ميناء القيام، ويجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم، فالتفريغ عمل مادي، حال أن التسليم عمل قانوني يترتب عليه إنقضاء عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

ينتهي إلتزام الناقل البحري بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه (ميناء الوصول) إلى أنه تبدأ إلتزامات أخرى تقع على عاتق الناقل البحري والناشئة في عقد النقل البحري للبضائع والتي تتمثل<sup>2</sup> في الإخطار بوصول البضائع (أولاً)، والإلتزام بفك وإنزال البضائع (ثانياً).

### أولاً: الإخطار بوصول البضائع

يقوم الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع إخطار المرسل إليه لوصول البضاعة محل عقد النقل البحري إلى الميناء في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه بالمباشرة على البضائع وذلك في حالة ما إذا كان إتفاق تفريغ البضائع يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه<sup>3</sup>.

### ثانياً: الإلتزام بفك وإنزال البضائع

لم يعرف القانون البحري الجزائري عملية التفريغ بل جاء في نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري ما يلي: " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية وحسب ما جاء في المادة 607 من ق.ب.ج المتعلق بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"<sup>4</sup>.

يتجلى مفهوم هذا النص على أن الناقل البحري بعد وصول السفينة يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص، وإن

1- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 53.

2- زناجي آسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص عقود ومسؤولية، ، كلية الحقوق، جامعة آكلي محند اولحاج، البويرة، 2015، ص 66.

3- المرجع نفسه، ص 67.

4- المادة 780 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

عملية التفريغ تتطلب من الناقل إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع للتلف أو الهلاك لذا يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك بحيث في الأصل تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وكذا تحت مسؤوليته إضافة إلى هذا أن نصوص القانون البحري جاءت أمرة فيما يخص التفريغ لذلك لا يجوز الإتفاق على مخالفتها بالتالي الشاحن غير ملزم بالشحن والتفريغ ويمكن الإتفاق عليه هو أن يجعل مصاريف الشحن والتفريغ تقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، كما يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية، لأن إلتزام الناقل بالتفريغ لا يتعارض مع تحمل أصحاب الحق في البضاعة التكاليف المادية له<sup>1</sup>.

يمكن إضافة إلى كل هذا أن يتضمن سند الشحن شرطا يدعى بشرط التفريغ التلقائي، الذي بمقتضاه يقوم الناقل بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته ففي حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضاعة وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة، هنا الناقل يودع البضاعة بعد تفريغها في مخزن عمومي أو لدى أمين لحساب المرسل إليه وإن إلتزاماته بالملاحظة على البضاعة يظل قائما حتى تسليمها إلى المرسل إليه<sup>2</sup>.

يلاحظ أن الناقل البحري لا يرخص له بوضع شروط تخالف إلتزاماته، من بداية الشحن إلى غاية نهاية تفريغ البضائع، والمراد من هذا أنه يجوز للناقل وضع شروط التخفيف من المسؤولية في الفترة التي تسبق الشحن وكذا الفترة التي ينتهي فيها التفريغ، لكن الفترة الواقعة بين بدأ الشحن ونهاية التفريغ بما فيها فترة النقل ولا يجوز إدراج شروط التحديد أو الإعفاء منها وهذا ما تضمنته المادة 818 من القانون البحري الجزائري التي تنص: " خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

1- زناجي آسية، مرجع سابق، ص 68.

2- المرجع نفسه، ص 69.

عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفرغها لغاية تسليمها.

في نقل الحيوانات والبضائع على سطح السفينة"<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني

#### إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها أي الشخص المعني في سند الشحن أو شخص آخر ينوبه وهو "أمين الحمولة"<sup>2</sup>.

إذا كان سند الشحن البحري إسمي فلا يجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للحامل الشرعي وفقا للتجهيز وإذا كان السند للحامل فتقدم البضاعة لأي شخص يحملها، أما تسليم البضاعة إلى أمين الحمولة فيكون أيضا في حالة ما إذا كان الأمر يتعلق بشحنة واحدة تخص عدة أشخاص فقد جرى العمل أن يمثل هؤلاء جميع الأشخاص أمين واحد لحمولة ويتسلمها من الربان أو من أمين السفينة وبعد ذلك يتولى توزيعها.

يثور النزاع في حالة التسليم إذا ما تعددت نسخ سند الشحن فيتقدم أكثر من شخص لإستلامها، وفي هذه الحالة فإنه يعتد بالأولوية على أن يقدم الربان البضاعة إلى أول شخص يتقدم ومعه سند الشحن، أما في الحالة الثانية فهي حالة ما إذا تقدم جميعهم فيأخذ بتاريخ أول يحمله سند الشحن وأن الحامل يتقدم بوصفه خلفا للمظهر إليه الأول من حيث الملكية ومن حيث الحياة وهناك رأي يقول أنه يترك للمحكمة المختصة في تعيين البضاعة له.

أما المشرع الجزائري لم يأخذ بها حيث نص على عدم تسجيلها لأي منهم وهذا ما ورد في نص المادة 785 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: " إذا تقدم

1- المادة 818 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، 2013، ص 56.

عدّة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً<sup>1</sup>.

كذلك نص على أن النسخ تلغى في حالة ما إذا تسلم المرسل إليه البضاعة من طرف الناقل مقابل تسليمه نسخة وثيقة الشحن وهذا في المادة 786 من نفس القانون التي تنص على ما يلي: " عندما تسلم البضاعة من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها"<sup>2</sup>.

تتمثل أنواع سندات الشحن البحرية حسب المشرع الجزائري في:

سند الشحن الإسمي: الذي يتضمن إسم الشخص المرسل إليه إذ تنص المادة 758 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يمكن وضع وثيقة الشحن بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية"<sup>3</sup>.

حسب هذه المادة فإذا صدر سند الشحن بإسم شخص معين فإن هذا السند يكون إسمياً وهنا يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر بإسمه السند، وذلك بعد التحقيق من الشخص الذي يطالب بالبضاعة قبل تسليمها إليه وهذا ما أكدته المادة 784 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، كما يجوز لمن حرر إليه السند بإسمه أن يتصرف بالبضاعة إذا تنازل عن سند الشحن للغير وذلك بالتخلي عن حقه في البضاعة لفائدة شخص آخر في هذه الحالة يجب إتباع إجراءات حوالة الحق عملاً بالمادتين 23 و24 من القانون المدني الجزائري<sup>4</sup>، وهو ما يستوجب إعلان الناقل بحصول التنازل والحصول على رضاه بذلك كتابة<sup>5</sup>.

1- المادة 785 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- المادة 786 من أمر نفسه.

3- المادة 758 الفقرة الأولى من أمر نفسه.

4- أمر رقم 75-58، مؤرخ 26 سبتمبر 1975، القانون المدني ج.ر.ج.ج، عدد 78، 1975 (المعدل و المتمم)

5- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 57.

سند الشحن لحامله: يمكن للشخص الذي يقدمه عند الوصول إذ نصت المادة 758 الفقرة الثانية من القانون البحري على ما يلي: " يعين الشخص الذي ترسل إليه البضاعة في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن كما يلي: عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن"<sup>1</sup>.

سند الشحن لأمر: نصت المادة 758 البند ب من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يمكن وضع وثيقة الشحن لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة الشحن لأمر"<sup>2</sup>. كما نصت في المادة 786 من القانون البحري الجزائري أنه يتعين على الناقل أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة<sup>3</sup>.

يجب على الناقل البحري أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطلب بإستلامها بناءً على نسخة الشحن لإتمام العملية القانونية للنقل البحري وبذلك يترتب نفاذ جميع إلتزامات الناقل وإنقضاء مسؤوليته وبالتالي أتمنا عقد النقل البحري للبضائع<sup>4</sup>.

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 58.

2- المادة 758 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

3- المادة 785 من أمر نفسه.

4- أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2022، ص 59.

## المبحث الثاني

### تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري من طرف اصحاب الحق في البضاعة

يلتزم أصحاب الحق في البضاعة وفقا لعقد النقل البحري بتنفيذ جميع التزاماتهم التي تقع على عاتقهم من بينهم الشاحن الذي يلتزم بتحضير البضاعة وتجهيزها لكي تكون مهيأة للنقل مع مراعاة تحملها للظروف البحرية وتسليمها إلى الناقل باحترام الزمان والمكان المتفق عليه في العقد (المطلب الأول)

أما المرسل إليه يلتزم باستلام البضاعة من الناقل البحري، والقيام بمعابنتها وفي حال وجود ضرر لاحق بالبضاعة يلتزم بإخطار يقع على عاتقه كذلك دفع أجرة النقل في حال عدم دفعها من طرف الشاحن (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### تنفيذ الشاحن لالتزاماته الواردة في عقد النقل البحري

يرتب في عقد النقل البحري مجموعة من الإلتزامات تقع على أطرافها، من بينها الشاحن الذي ينفذ التزاماته الخاصة بالبضاعة (الفرع الأول)، وعن طريق تحضيرها وتسليمها للناقل البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### تنفيذ الشاحن لالتزاماته الخاصة بالبضاعة و تسليمها للناقل

يلتزم الشاحن بتحضير البضاعة (أولا)، تسليم البضاعة (ثانيا)

#### أولا: إلتزام الشاحن بتحضير البضاعة

يوجب عقد النقل البحري على الشاحن بتسليم البضاعة للناقل مهيأة وجاهزة للنقل بحالة تضمن تحملها للظروف البحرية، بما فيها ذلك ما تقتضيه من ظروف النقل من تحميل

البضائع ومناولتها وتثبيتها وربطها وتفريغها كذلك تهيئتها في حالة تمنع الأضرار بالامتلاكات والأشخاص الموجودين على متن السفينة<sup>1</sup>.

### 1- تغليف البضائع:

يلتزم الشاحن بأن يحضر البضائع مغلقة إذا كانت طبيعتها أو العرف سائد يقضي بأن تنقل البضائع مغلقة، غير أنه توجد بعض البضائع لا تغلف أثناء الرحلة البحرية والتغليف المطلوب هو التغليف الآمن الذي يضمن لنا وصول البضاعة دون أي ضرر<sup>2</sup>.

تعرف عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن بأنها عملية وضع البضاعة داخل صناديق وكراتين أو عبوات ولفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية وتحمل نقلها في الظروف العادية ومناولتها المتتالية أثناء عملية نقلها بحرًا وتقوية تغليف البضائع حتى تصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها أثناء عملية نقلها بحرًا، ولتقوية تغليف البضائع حتى تصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها أثناء عملية نقلها وإحاطتها بأحزمة وأربطة بلاستيكية أو حديدية، ويعتبر مفهوم تغليف البضاعة من طرف الشاحن قبل تسليمها للناقل البحري مفهوم نسبي، ويختلف باختلاف البضاعة وطبيعة الرحلة البحرية أو مدتها، فما يعتبر تغليفًا كافيًا بالنسبة لبعض البضائع قد يعد غير كافي لنوع آخر من البضائع فتعود مسألة تغليف من عدمه إلى السلطة التقديرية لقضاة الموضوع<sup>3</sup>.

### 2- وضع علامة على البضاعة:

يجب على الشاحن بالإضافة إلى إلتزامه بعملية تغليف البضاعة بكيفية تسمح لها مواجهة الرحلة البحرية المخصصة لها وكذا عملية شحنها وتفريغها أن يضع للبضائع

1- قرارية قويدر، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 4، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 81.

2- وعد زمر، "التزامات ومسؤولية الشاحن اتجاه الناقل في عقد النقل البحري الدولي للبضائع وفقا لقواعد روتردام"، مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 03، العدد 04، 2019، جامعة دمشق، سوريا، ص 10

3- أعراب كميلة، مرجع سابق، ص 302.

العلامة الرئيسية والضرورية للتعريف بها، وهذا ما يفهم من نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

كما تضيف المادة 755 من القانون البحري الجزائري مايلي: " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات للشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي: علامة التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدفوعة أو مختومة بشكل تبقى فيه بصفة عادية حتى نهاية الرحلة"<sup>2</sup>.

يلتزم الشاحن بوضع علامة على البضاعة بحيث تكون علامة التعريف المتعلقة بالبضاعة مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة، وعندما لا تستجيب تصريحات الشاحن في هذا الموضوع إلى هذه الشروط فيمكن للناقل رفض تسجيلها في وثيقة الشحن، ولم تحدد النصوص القانونية طبيعة أو كيفية تعليم البضاعة من طرف الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع إلا أن الشركات الملاحية على العموم تفرض على الشاحنين تحصيل كل طرد أو وحدة نقل على الأقل واجهتين وإن أمكن ثلاثة أوجه منها في إطار ملون بالداكن المعلومات التالية<sup>3</sup>:

- ميناء التفريغ أو العبور.
- علامات المرسل إليه أو المرسل.
- الرقم التسلسلي ورقم الطرد في السلسلة.

وهذه البيانات عبارة عن:

- بيانات ضرورية: الأبعاد 150 ملم × 100 ملم، أسماء المرسل والمرسل إليه، العنوان الحقيقي لمكان التسليم، رمز البلدية، يجب أيضا أن تتوفر في العلامات التي توضع على البضائع شرطا تتمثل في:

1- وسام نغيز، إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص قانون بحري و مينائي، كلية الحقوق ، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022، ص 13 .  
 2- المادة 755 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.  
 3- وسام نغيز، مرجع سابق، ص 15.

- أن تكون مطبوعة، مختومة بشكل واضح والظاهر على البضاعة غير المغلفة أو على الصناديق أو على الأغلفة التي تعبئ فيها البضائع.
- غير قابلة للمحو.
- محكمة الوضع.
- الدالة على كل المعلومات حول الوجهة النهائية<sup>1</sup>.

### ثانياً: تسليم البضاعة إلى الناقل البحري

تتمثل أول نقطة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل وفقاً للبيانات والأوصاف المتفق عليها وذلك بشكل متناسب وتتوافق مع طبيعة وتجهيزات السفينة القائمة بعملية النقل إذ يقوم كل من الناقل بإعداد السفينة وتجهيزات بما يلزم لتكون صالحة للملاحة البحرية وتنفيذ النقل وفقاً لنوع البضائع التي تشحن فيها وحفظها<sup>2</sup>.

كما يلتزم الشاحن بتسليم للناقل البحري البضاعة في المكان والزمان المحدد والمتفق عليه في عقد النقل البحري فإذا لم يوجد هذا الاتفاق يتم تنفيذ الإلتزام وفقاً للعرف السائد في المعاملات البحرية وأن يتم تسليم البضاعة في ميناء الشحن ويعد العرف السائد هو القانون الواجب التطبيق من حيث تحديد زمان ومكان تسليم البضاعة<sup>3</sup>، وإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الإلتزام ولم يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع التعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، وأن لا تتعدى هذه التعويضات مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها<sup>4</sup>.

يحدد عقد النقل عادة التفاصيل الخاصة بتقديم البضائع سواء من حيث زمان التسليم أو مكانه فقد يتفق الطرفان على وقت محدد لتقديم البضاعة كما يمكن أن يتفقان

1- وسام نغيز، مرجع سابق، ص 16.

2- سعيد حسين علي، مرجع سابق، ص 85.

3- المرجع نفسه، ص 86.

4- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص 162.

على إلتزام الشاحن بإخطار الناقل مقدما بموعد تقديم البضائع حتى يستعد الناقل لتلقي البضائع وإذا كانت ذات طبيعة تستلزم لإستلامها تجهيزات خاصة كانت تحتاج لحفظها مثلا في درجات حرارة أو رطوبة أو تبريد لإستمرار صلاحيتها فيكون من اللازم إخطار الناقل بذلك حتى يكون له الوقت الكافي للإستعداد لإستلام البضائع، وهذا ما تضمنته المادة 773 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: "إذا إقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا إذا أمكن"<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### إلتزام الشاحن بدفع أجرة النقل

من الإلتزامات الجوهرية التي تقع على شاحن هو دفع أجرة الحمولة إلى الناقل حسب ما هو متفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع.

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل إلى الناقل البحري حسب الاتفاق، مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر، فهذا البديهي أن الإلتزام بدفع الأجرة أصلا يقع على شاحن البضاعة والذي تم نقل البضاعة بناءً على طلبه، لكن لا يوجد ما يمنع على أن تدفع الأجرة كاملة عند الوصول<sup>2</sup>.

يتم تحديد مقدار الأجرة باتفاق الطرفين، فان لم يكن هناك اتفاق الصريح على مقدارها فان تقديرها يكون حسب العرف أو بأجرة المثل، ويرجع أساسا تقدير الأجرة عادة على حسب وزن البضاعة، فيتفق على مبلغ معين عن كل طن متر 1000 كلغ من البضاعة وقد تحدد على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هيكتوليتير في حالة النقل بالسوائل، تحدد الأجرة في نقل الأخشاب على أساس وزن البضاعة وحجمها معا.

1- سعيد مراد، مرجع سابق، ص 163.

2- قرارية قويدر، مرجع سابق ص 83

أما في نقل السيارات وتوابعها على أساس وحدات البضاعة المشحونة، وأخيرا في نقل البضائع الثمينة على أساس القيمة، مثلما هو الحال في المجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما شبهها<sup>1</sup>.

عالج المشرع الجزائري التزام الشاحن بدفع الأجرة في نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له والمسماة أجرة الحمولة"<sup>2</sup>.

أجرة النقل أحد البيانات الرئيسية التي يجب إدراجها في مستند النقل عملا بصيغته، قد يتفق الشاحن مع متعهد النقل على أن تكون أجرة النقل المستحقة كلها أو بعضها، أي أن الشاحن هو الذي يلتزم بدفعها قبل تقديم خدمة النقل<sup>3</sup>.

تعتبر الأجرة هي الغاية والهدف الذي من أجله يتعاقد الناقل مع الشاحن لنقل بضاعته من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ، كما يمكن أن تنتهي أجرة الحمولة بسبب حصول حوادث أثناء عملية النقل، هذه الحوادث قد تكون ناجمة عن الأخطاء البحرية كالقوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة وهلاكها<sup>4</sup>.

## المطلب الثاني

### تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري من طرف المرسل إليه

يلتزم المرسل إليه بتنفيذ إلتزاماته التي تقع على عاتقه من بينها تسلم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ (الفرع الأول)، ويعتبر الشاحن هو الطرف الأصلي الذي

1- قرارية قويدر، مرجع سابق، ص 86.

2- المادة 738 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق

3- بلعيد سارة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة ألكلي محند أولحاج، البويرة، 2016، ص 31.

4- عمر يورزق، عقد النقل البحري للبضائع ومسؤولية الناقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد بوضياف، مسيلة، 2014، ص 42.

تربطه علاقة وطيدة مع الناقل البحري لذا يلتزم بدفع أجرة النقل البحري لكن يجب على المرسل إليه دفعها في حال عدم دفعها من طرف الشاحن (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### تسلم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ

يقوم المرسل إليه تسليم البضاعة في ميناء التفريغ وذلك بعد قيامه بفحص البضاعة (أولاً)، وفي حالة ما إذا وجد أن البضاعة لحقتها أضرار يقدم إخطار للناقل البحري (ثانياً).  
**أولاً: قيام المرسل إليه بفحص البضاعة قبل وأثناء تسليمها له من طرف الناقل البحري**  
 تبدأ بعد عملية تفريغ البضاعة عملية أخرى تسبق أو تكون ملازمة لتسلم المرسل إليه، للبضائع وهي عملية التحقق من البضائع وكميتها وحالتها، وتستهدف هذه العملية أغراض متعددة أولها أن كل الكمية المشحونة قد وصلت كاملة وسليمة وإذا لم تكن كذلك فمدى ما أصابها من عجز أو تلف كما قد يفيد ذلك في حساب الأجرة إذا كان قد إتفق على حسابها على أساس الكمية المفرغة<sup>1</sup>.

يقوم المرسل إليه بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ بالتقدم إلى الناقل مطالباً بتسليمه البضاعة بيده، وأن المرسل إليه لا يتسلم البضاعة في الواقع إلا إذا قام بفحصها للتأكد من التطابق بين مواصفات البضاعة التي يعتمزم تسليمها وبين المواصفات المبنية في سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادتين 788 و789 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

1- أعراب كميّة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع، مرجع سابق، ص 350.

2- تنص المادة 788 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة، بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل. 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"، وتنص المادة 789 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يستطيع الناقل والمرسل إليه، قبل تسليم البضائع، معاينة هذه الأخيرة عن طريق خبراء ، على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب. وإذا إتضح بعد إجراء عملية المعاينة بناء على طلب من المرسل إليه أو بطلب مشترك من الأطراف بأن هناك نقص أو هلاك أو ضرراً بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها، فإن مصاريف الخبرة تقع على عاتق الناقل"

## ثانياً: إلتزام المرسل إليه بالإخطار

إذا ما لحقت بالبضاعة أضرار فإنه يجب على صاحب الحق في استلام البضاعة أن يوجه إلى الناقل البحري أو وكيله في ميناء التفريع إخطاراً مكتوباً بالهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة قبل أو وقت التسليم إذا كانت الأضرار ظاهرة، أو خلال مدة 3 أيام تسري ابتداءً من تاريخ التسليم إذا كانت الأضرار خفية وهذا ما أكدته المادة 790 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

لقد نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري صراحة على أن يكون تبليغ المرسل إليه لتحفظاته مكتوبة دون أن يلتزم بإخضاعها إلى شكل أو مضمون معين بل يكفي الإشارة إلى طبيعة وأهمية الأضرار اللاحقة بالبضاعة موضوع التسليم، مع الإشارة أنه سلمت في حالة سيئة، وعليه المشرع لم يشترط شكلاً معيناً لهذه الكتابة المهم أن تكون التحفظات مكتوبة كما أنه ليس لطريقة أو كيفية تبليغها شكلاً خاصاً وبالتالي يمكن تبليغها للناقل أو ممثله عن طريق محضر قضائي أو عن طريق البريد أو الفاكس فالمهم أن تصل إلى علم الناقل أو ممثله وقد جرت العادة على تبليغ التحفظات عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالوصول أو الفاكس لأجل حصول التبليغ بسرعة<sup>2</sup>.

أما عن آثار الإخطار فإنه متى قام صاحب الحق في البضاعة بتبليغ تحفظاته حول الهلاك أو التلف بالبضاعة إلى الناقل في الآجال القانونية المنصوص عليها في المادة 790 من القانون البحري الجزائري فذلك يعد حجة على أن البضاعة لم تسلم حسب ماهي موصوفة بسند الشحن غير أنه لم يقدم المرسل إليه تحفظات إلى الناقل أو قدم تحفظات غير مستوفاة لشروط المادة 790 من القانون البحري الجزائري تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضائع حسب ما تم تفصيلها في سند الشحن<sup>3</sup>.

1- حوباد حياة، "آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 04،

العدد 01، محمد بن أحمد، جامعة وهران 2، وهران، 2011، ص 58.

2- حوباد حياة، مرجع سابق، ص 58.

3- حوباد حياة، مرجع نفسه، ص 59.

## الفرع الثاني

### دفع أجرة النقل البحري في حالة عدم دفعها من طرف الشاحن

يقع كقاعدة عامة التزام دفع أجرة الحمولة على عاتق الشاحن وهو التزام أصلي يقع على عاتقه مقابل التزام الناقل بنقل بضاعته إلى ميناء الوصول، وهذا بإعتبار الشاحن هو الطرف الأصلي المرتبط بالناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وهذا ما تضمنته المادة 738 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال البضاعة المعينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة بأجرة الحمولة"<sup>1</sup>.

إلا أن هذه القاعدة ليست مطلقة ذلك يجوز لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة في ميناء الوصول ومن ثم يلتزم المرسل إليه اتجاه الناقل بأداء له أجرة الحمولة بدلا من الشاحن وهذا لتضمين وثيقة الشحن هذا الاستثناء طبقا للمادة 748 من القانون البحري الجزائري، وفي شأن هذا الاستثناء الوارد على القاعدة العامة يرى الدكتور مصطفى كمال طه أنه من الصعب تأسيس التزام المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة من الناحية القانونية، هذا لأن المرسل إليه لم يشارك في إبرام العقد أولا وثانيا لا يجوز أن يرتب العقد التزامات في ذمة الغير، رغم أنه يكسب له حقوق أنه بالرجوع إلى الصيغة القانونية لمركز المرسل إليه فإن آثار عقد النقل البحري تنصرف إلى المرسل إليه دون الإشارة إلى أي مشاكل أو صعوبات من الناحية القانونية.

يجوز الإتفاق في عقد النقل على تضمين وثيقة الشحن البحري شرط استحقاق أجرة الحمولة في ميناء الوصول فإن المرسل إليه يكون مدين وملزم بتأديته للناقل مقابل تسلم بضاعة<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته المادة 791 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند

1- المادة 738 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- بوشوش يوسف، مرجع سابق، ص 135-136.

الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب وثيقة نقل أخرى<sup>1</sup>.

في حالة استحقاق أجرة الحمولة في ميناء الوصول طبقا لمضمون وثيقة الشحن ورفض المرسل إليه أداء الأجرة للناقل فإنه جاز لهذا الأخير عملا بنص المادة 792 من القانون البحري الجزائري التي جاء في مضمونها يستطيع الناقل تسليم البضائع والعمل على إيداعها إلى غاية استيفاء أجرة الحمولة منه وتقديمه لضمان يفيد أنه سيدفع له أجرة الحمولة لاحقا، وطبقا للمادة 795 من نفس القانون فإنه إن لم تسحب البضاعة من المستودعات التي وضعت بها بسبب أن المرسل إليه لم يدفع المبالغ المستحقة للناقل فإنه يجوز لهذا الأخير خلال مدة شهرين القيام بنقل البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة من أجل استيفاء الأجرة، إلا إذا قدمت له كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة، وفي حالة استحقاق أجرة الحمولة في ميناء الوصول وقام الناقل البحري بتسليم المرسل إليه البضائع دون أن يطالبه بأجرة الحمولة بمعنى أنه أخل بالإلتزامه المتعلق بالمطالبة بأجرة الحمولة فإنه في هذه الحالة لا يمكن له الرجوع على الشاحن للمطالبة بالأجرة على أساس الناقل قد أخطأ أو أخل بالإلتزامه المتعلق باستحقاق أجرة الحمولة في ميناء الوصول كما هو متفق عليه مع الشاحن البحري طبقا للمادة 791 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

إذ لم تتضمن وثيقة الشحن البحري شرط استحقاق أجرة الحمولة في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ فإنه يمكن للناقل البحري طلب أجرة الحمولة من قبل المرسل إليه في حالة عدم استيفائها منه يجوز للناقل الرجوع على الشاحن بدفع الأجرة هو نفس الحكم الذي يطبق في حالة عدم وضوح شرط استحقاق أجرة الحمولة في وثيقة الشحن البحري<sup>3</sup>.

1- المادة 791 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- بوشوش يوسف، مرجع سابق، ص 135.

3- المرجع نفسه، ص 136.

## الفصل الثاني

### مسؤولية الناقل البحري

يقع على عاتق الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري عدة إلتزامات ومن بينها إيصال البضاعة إلى وجهتها المتفق عليها وفي الميعاد المحدد تعتبر هذه الأخيرة من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري ووجب تنفيذها، وبالتالي في حال إخلال الناقل البحري بهذه الإلتزامات والواجبات سيعرضه للمسائلة القانونية ويترتب عن إخلال بالتزاماته جزاءات إلا أن التشريعات التجارية والمشاريع البحرية القائمة بموجب عقد نقل البحري للبضائع مكنت الناقل البحري من الاستفادة من الإعفاءات من المسؤولية، وفي حالات معينة يتم تحديدها كل هذا يعتبر أحكام عامة لمسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول).

إزداد كثرة المنازعات البحرية اللجوء إلى التحكيم البحري كآلية لتسوية المنازعات البحرية، حيث يلجأ أطراف النزاع إلى إختيار محكمين ذو أصحاب خبرة وكفاءة في المجال البحري يقومون بالفصل في النزاع بأحكام تحكيمية ملزمة، أو البقاء على القضاء كالوسيلة تقليدية لحل المنازعات في عقد النقل البحري للبضائع، وبالتالي يحق لكل من لحق ضرر أو تلف أو هلاك أو تأخير في تسليم البضاعة أن يرفع دعوى على المتسبب سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع وفقا للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وكذلك في القانون البحري الجزائري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري تركز على مجموعة من الأحكام العامة والأسس وفي حال ما إذا تحققت قامت مسؤولية الناقل إتجاه الشاحن، فلا يمكن لمن ألحق أضرار بالبضاعة أن يتلخص من مسؤوليته باعتباره مفروضة عليه بموجب عقد النقل البحري للبضائع. بالتالي في حال تحقق حالة من حالات المسؤولية تقوم ضوابط مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول) وذلك عن طريق تحديدها ولكن يمكن أن ترد قيود على مسؤولية الناقل، فيكون هناك تخفيف نسبي عليها وفقا لحالات محددة حددها القانون البحري الجزائري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### ضوابط قيام مسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري بتحقق المجال المادي لمسؤولية الناقل البحري وهي تلك الأضرار التي تلحق بالبضاعة ومن أجلها تقوم المسؤولية وتتمثل في هلاك البضاعة، التلف التأخير في التسليم وبالتالي تكون أمام حالات من تحقق المسؤولية (الفرع الأول)، وتم تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني)،

#### الفرع الأول

#### تحقق حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري

تتمثل حالات مسؤولية الناقل البحري في هلاك البضاعة (أولا) وتلف البضاعة (ثانيا)، والتأخر في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها (ثالثا).

#### أولا: هلاك البضاعة

يراد بالهلاك هو زوال الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقق الضرر حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله، أي هو تدمير للبضاعة أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل

تسليم البضاعة للمرسل إليه لينهي الالتزامات التي فرضتها عليه عقد النقل (1).  
 يكون الهلاك إما كلياً أو جزئياً فيكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن.  
 يبدو أن مسؤولية الناقل عند العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت العادة،  
 لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صلباً كالحبوب ومن المتسامح أو المتعارف ما يلحق هذه البضاعة من عجز طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو تعرضها للرطوبة في البحر وتقلبات الجو فضلا عن النقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ،  
 هو ما يسمى بعجز الطريق (2)، لقد نص المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني" (3)، بمعنى الخسائر الناجمة عن فقدان البضاعة وتخلف وصولها إلى المرسل إليه فالبضاعة تعد هالكة لعدم تسليمها كاملة كما هو متفق عليه لحالتين كلياً وجزئياً (4).

1- الهلاك الكلي: يتحقق عند عدم وصول البضاعة بأكملها إلى جهة الوصول لسبب ضياعها أو إلقائها في البحر من أجل إنقاذ بقية الشحنة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة (5).

2- الهلاك الجزئي: هي وصول البضاعة كاملة لكن يوجد نقص في المقدار أو الكم أو العدد المبين في سند الشحن، والهلاك الجزئي يكون حسب الحالة ويتحقق عند تسليم

1- مسعودة نايلي، نسيمية زعبوب، مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017، ص 09.

2- مسعودة نايلي، نسيمية زعبوب، مرجع نفسه، ص 09.

3- أنظر المادة 802 أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق

4- جودي خاليدة، صديقي ليليا، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة في الحقوق ماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2016، ص 15.

5- براويق نوال، عامر سمير، مسؤولية الناقل البحري للبضاعة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة درارية، أدرار، 2020، ص 32.

البضاعة ناقصة في الكم أو المقدار المتفق عليه كفقدان جزء منها أو الهلاك المادي كحالة احتراق البضاعة، والهلاك حكما في حالة تعرض البضاعة للسرقة (1).

### ثانيا: تلف البضاعة

يقصد بالتلف عطب يصيب البضاعة في نوعها فتصل تالفة بالتالي تكون غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جزء منها، ويقع عبئ إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائما للبضاعة لأن التلف صورة من صور الضرر لسند الشحن أهمية في عملية الإثبات، حيث يكون سند الشحن نظيفا فإن إثبات التلف يكون أيسر لأن الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المسلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم وعلى مستند الشحن ذاته وذلك ببيان ما أصابها من نقص أو تلف شكل محدد (2).

تلف البضاعة يستوجب على الناقل أن يسلم البضائع التي تولى نقلها بالكمية والحالة التي تسلمها من قبل الشاحن في ميناء الانطلاق دون أي تلف فإذا لحق بها ضرر أو تلف البضائع تثار مسؤوليته إتجاه أصحاب الحق في تسلمها عن الأضرار والخسائر اللاحقة (3) لقد نصت المادة 802 على ما يلي: " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني...." (4).

يثبت تلف البضائع بكل طرق الإثبات في مواجهة الناقل فيتعين على الناقل تسليم البضاعة كما هي مدونة ضمن بيانات وثيقة الشحن، ذلك بمراعاة جميع مواصفات التي هي

1- جودي خاليدة، صديقي ليليا، المرجع السابق، ص 16.

2- الهاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص 30.

3- بوشوش يوسف، مرجع سابق، ص 165.

4- المادة 802 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

عليها الوثيقة وإلا كان مسؤولاً عن أي تلف يلحق بها<sup>(1)</sup>، غير أنه إذا كان التلف الذي أصابها بسبب عيب ذاتي فيها فيحق للناقل إثبات ما يخالف البيانات لسند الشحن حتى بمواجهة الغير ذلك لأن هذه الحالة تعتبر قانونية وتعفى الناقل من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: التأخر في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل في حال تأخره عن تسليم البضاعة كما تم الاتفاق عليه بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة من البضاعة المتأخرة دون أن يتجاوز التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري<sup>(3)</sup>.

نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : "...عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب لناقل حريص أن يسلم فيه البضائع... " (4).

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري يفرق بين حالتين وهما:

- حالة وجود اتفاق صريح أو ضمني على موعد التسليم على خلاف اتفاقية هامبورغ التي اشترطت أن يكون صريحاً.
- حالة عدم النص على الميعاد وعدم تحديده فهنا يتم التسليم في حدود المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة الظروف الملائمة، وعليه فهنا الأمر يرجع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا، على أنه يقصد بالتزام الناقل بالحرص هو التزامه بالقيام بأي عمل في إطار تخصصه وليس مجرد أداء عادي أي التزام الرجل العادي وهو الرجل المتوسط الحرص والانتباه دون خبرة، وعليه فقد وفق

1- بوشوش يوسف، مرجع سابق، ص 165.

2- الهاشمي عثمان، مرجع سابق، ص 31.

3- معروز صورية، دحمان حبيب، تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص معمم، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2021، ص 45.

4- المادة 805 من أمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري مرجع سابق.

المشرع الجزائري في اعتبار التأخير في التسليم من موجبات تحديد المسؤولية الناقل البحري كونه بذلك أقام التوازن العقدي بين هذا الأخير وبين الشاحن<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### نطاق مسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري تتوزع على عدة نطاقات والتي تتمثل في كل من النطاق الزمني (أولا) وهي تلك الفترة الزمنية بين استلام البضائع من ميناء الشحن إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول، ولوجود المسؤولية العقدية التي تسري على الناقل البحري المكلف بتنفيذ عقد النقل إلى جانب أشخاص آخرين مساعدين يتشاركون معه المسؤولية هو ما يعرف بالنطاق الشخصي (ثانيا).

### أولا: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان

يقصد بالنطاق الزمني تحديد المدة الذي تسري عليه قواعد المسؤولية أي متى تبدأ سيرانها منذ تكفل الناقل بإيصال البضاعة إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها، ولقد حددها المشرع الجزائري في القانون البحري بين فترة تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين فترة تسليمها في ميناء التفريغ<sup>(2)</sup>.

كما نص المشرع أيضا أن الفترة الزمنية التي تسير عليها أحكام مسؤولية الناقل البحري تكون منذ تكلفه بالبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه يكون بناء على وثيقة شحن أو وثيقة نقل صحيحة، وبالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنيين البحري الخاص بالنشاطات المينائية وخلق المؤسسة الخاصة بالمناولة المينائية تقوم بعمليات الشحن والرص والتفريغ بالأصل وهي من تخصصات الناقل وبالتالي يترتب عليه تضيق النطاق الزمني<sup>(3)</sup>.

1- معروز صرية، دحمان حبيب، مرجع سابق، ص 45.

2- جنان مالك، عقبي أسامة، فكرة التوازن في عقد النقل البحري "الناقل البحري" و"الشاحن"، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، جلفة، 2022، ص 57.

3- جنان مالك، عقبي أسامة، مرجع سابق، ص 57.

لقد نصت المادة 739 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني" (1)

كما نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني" (2)

نجد من خلال ما سبق أن المشرع الجزائري اعتمد نظام وحدة النقل وذلك راجع إلى تأثيره بالإصلاحات التي عرفها القانون الفرنسي من سنة 1966 وإلى ما تضمنه أحكام معاهدة بروكسل (3).

كما أكدت المحكمة العليا بإصدارها عدة قرارات مؤكدة أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ومن هذه القرارات القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية في 26 ماي 1998 الذي تطرقت إلى مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن طبقاً للمادة 802 من القانون البحري الجزائري (4).

تنتهي مهمة الناقل البحري بالتسليم القانوني للبضاعة والتفريغ لا يعني التسليم وبناءاً على ذلك فإن البضائع تمر بعدة مراحل أولها الشحن والتحميل ثم رصها وتنظيمها ثم الرحلة

1- المادة 739 أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- المادة 802 من القانون البحري الجزائري

3- مراد أورداش، مسعود بوغوفالة، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الجزائري مقارنة مع الاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2022، ص16.

4- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 6 ماي 1998، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، عدد 02، 1999.

البحرية وحسب المادة 773 من القانون البحري الجزائري: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف حسب أعراف ميناء التحميل" (1).

كما نصت المادة 775 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة في طريق مبلغ أو متفق عليه وفي حالة عدم تحديده في الطريق العادي" (2).

بالتالي على الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ العقد عند وصول الناقل إلى ميناء التفريغ يقوم بفك البضاعة وتفريغها من السفينة وتسليمها أخيرا إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني (3).

#### ثانيا: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص

قد يلجأ الناقل الذي تعاقد مع الشاحن إلى الاستعانة بناقل آخر لتنفيذ النقل سواء كان كاملا أو جزء منه وهنا يكون أمام حالة يظهر فيها نوعان من الناقلين الأول هو الناقل المتعاقد والثاني من قام بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل و يسمى الناقل الفعلي، كما أنه قد يلجأ الناقل المتعاقد مع عدة ناقلين متتابعين لتنفيذ عملية النقل وهو النقل المتتابع.

#### أ- مسؤولية الناقل المتعاقد:

يترتب عن عقد النقل البحري للبضائع قيام المسؤولية لجميع أطراف عقد النقل

1- المادة 773 من الأمر 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- المادة 775 من أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع نفسه.

3- مراد أورداش، مسعود بوغوفالة، مرجع سابق، ص 17.

البحري خاصة بالنسبة للأطراف الجوهرية في العقد، وإن الإخلال بأحد التزامات العقد تقوم المسؤولية، خاصة التي تقع على كاهل الناقل البحري للبضائع لكونه أول شخص مسؤول ترفع ضده الدعوى باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار<sup>(1)</sup>. الناقل ملتزم وفقاً للأعراف البحرية، بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه وممثله القانوني في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن، والالتزام بتوفير جميع الإمكانيات للعناية اللازمة بالبضاعة، واحترام ميعاد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون أي تأخير وفي حال أخل الناقل البحري بالتزامه التعاقدية، وذلك في حال هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو وصلت تالفة ومتأخرة عن ميعاد المحدد ترفع عليه دعوى المسؤولية باستثناء الحالات التي حددها القانون البحري الجزائري<sup>(2)</sup>.

لذلك حرس المشرع الجزائري على وجوب ذكر اسم الناقل في سند الشحن وذلك حتى يتسنى للمرسل إليه معرفة الشخص الذي يتعين الرجوع عليه مطالبته بالتعويض<sup>(3)</sup>.

#### ب- مسؤولية الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو ذلك الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كلياً فإنه يتحمل مسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار وخسائر، أما إذا قام بتنفيذ الجزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، وأما الأضرار التي حدثت خلال مرحله أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له، فيكون مسؤول عنها متى كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر<sup>(4)</sup> وهذا ما نصت عليه المادة 765 ما يلي: "..... ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات

1- بوعلي نور الهدى، مسؤولية الجزائرية للناقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون جنائي وعلوم جنائية، كلية الحقوق، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2022، ص 42.

2- بوعلي نور الهدى، مرجع نفسه، ص 42.

3- أعراب كميلة، مرجع سابق، ص ص 382-383.

4- بوعلي نور الهدى، مرجع سابق، ص 42.

في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة<sup>(1)</sup>، وبالتالي يجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما في أن واحد للتعويض وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه الشاحن للشاحن أو المرسل إليه بموجب دعوى الرجوع<sup>(2)</sup>.

### ج- مسؤولية الناقل في النقل المتتابع (سند الشحن المباشر):

يقصد بسند الشحن المباشر، تعهد الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على دفعات متتابعة يتلزم الناقل الأول بكل الأضرار الناجمة عنها، فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقدين الذين يتسلمون البضاعة، ويكون لدى الشاحن سند شحن واحد يحتوي على جميع عمليات النقل "النقل المتتابع"<sup>(3)</sup>، ويترتب عن عملية النقل النتائج التالية:

- يجوز للمرسل إليه الرجوع إلى الناقل المتعاقد "الناقل الأول" الذي اصدر سند الشحن المباشر، حتى لو لم يستلم البضاعة من الناقل الأول وإنما استلمها من ناقل آخر وذلك إستثناء
- للقواعد العامة.
- إن الناقل الثاني أو الثالث أو الأخير لا يسأل إلا عن الأضرار التي وقعت على البضاعة أثناء عهده لها.

بالتالي في حالة النقل المتتابع بسند شحن مباشر يتعاقد الناقل الأول مع الشاحن بأن يوصل البضائع من ميناء الشحن إلى الناقل الثاني ويقوم هذا الأخير بتوصيل البضائع

1- المادة 756 من الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2- بوزوينة محمد ياسين، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 218.

3- بوعلي نور الهدى، مرجع سابق، ص 44.

للناقل الثالث وهكذا بالتتابع لحين تصل البضاعة للمرسل إليه في المكان المتفق عليه أي ميناء التفريغ<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثاني

### تحديد مسؤولية الناقل البحري والإعفاء منها

باعتبار الناقل البحري هو الركيزة الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع، تنتج عنه عدة مسؤوليات من بينها إلتزام بتحقيق النتيجة وذلك بإيصال البضاعة إلى وجهتها المحددة دون أي ضرر يلحق البضاعة، وبالتالي تنشأ المسؤولية العقدية بمجرد أن لا تتحقق النتيجة أو الغاية من العقد وذلك عن طريق تحديد مسؤوليته (الفرع الأول)، إلا أن ضماننا لإستمرارية مشاريع النقل البحري وتطويره أقر المشرع الجزائري بعض الحالات التي يعفى منها الناقل البحري من المسؤولية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### تحديد مسؤولية الناقل البحري

إن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري يعتمد على الضرر الذي يلحق البضاعة المنقولة، فيتم تحديد التعويض الناجم عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وقيمة التعويض الواجبة الدفع، ولتحديد مسؤولية الناقل البحري تعريف خاص (أولاً)، كما يلزم توفر شروط معينة إستفادة الناقل البحري من هذا التحديد (ثانياً).

#### أولاً: تعريف تحديد مسؤولية الناقل البحري

يستطيع الناقل البحري التصل من مسؤوليته إذا لحق بالبضاعة هلاك أو عيب، إلا أن المشرع لم يجعل مسؤوليته شاملة لجميع الأضرار التي تلحق مالكيها لأنه قد يعرضه إلى ضرر مادي، وإنما قصرها على مبلغ حدده القانون البحري الجزائري 10000 وحدة حسابية

1- بوعلي نور الهدى، مرجع سابق، ص 44.

عن كل طرد أو وحدة الشحن أو 30 وحدة كيلوغرام<sup>(1)</sup>.

يقصد بتحديد المسؤولية تحديد حد أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة متى ترتبت المسؤولية المدنية، ولا يجوز للقاضي الحكم بما يتجاوز الحد الأقصى للتعويض<sup>(2)</sup>.

يعرف أيضا الحد الأقصى للتعويض أو تحديد مسؤولية الناقل البحري على أنه تقرير لمبالغ معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في وصولها، أي أنه عبارة عن حدود قصوى لمسؤولية الناقل والذي لا يجوز الحكم بأكثر منها مهما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة أو الذي أصاب المضرور من جراء إخلال الناقل بإحدى التزاماته سواء كانت المسؤولية نتيجة خطئه أو خطأ أحد تابعيه، وهناك من عرّفه بأنه وضع حد أعلى لمبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤولية<sup>(3)</sup>.

لقد نظم المشرع الجزائري مسألة تحديد التعويض في المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "إذ لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها..."<sup>(4)</sup>.

بالإضافة إلى الشروط التي ذكرها المشرع الجزائري في المادة السالفة الذكر نجده قد فرق بين التعويض في حالة الهلاك أو التلف عن التعويض في حالة التأخير عن التسليم وحالة النقل بالحويات، فتقدر قيم التعويض في حالة الهلاك والتلف بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة الشحن و30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام أصيب

1- مدني أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 214.

2- أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 71.

3- أعراب كميّة، مرجع سابق، ص 392.

4- المادة 805 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

بالضرر، وفي حالة التأخير في التسليم يقدر التعويض بما يعادل مرتين ونصف أجره النقل، أما في حالة النقل بالحويات أو وسيلة مماثلة فيأخذ بعدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن لأجل تحديد قيمة التعويض (1).

### ثانياً: شروط الاستفادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يجب توفر شروط معينة لكي يتمكن الناقل البحري من تحديد مسؤولية تتمثل فيما يلي:

#### 1- عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة كشرط استفادة الناقل البحري من المسؤولية

لحماية الشاحن تم السماح له بالمطالبة بالتعويض عن قيمة البضائع كما أعلنها الشاحن في سند الشحن وليس فقط على أساس قيمتها الحقيقية، لاسيما إذا كانت هذه البضائع أو الأشياء المشحونة تمثل له بجانب قيمتها المادية القيمة المعنوية أيضاً ومن ثم فإن الناقل البحري لا يلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية أو الفعلية للبضائع، وإنما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة في وثيقة الشحن ولو كانت هذه الأخيرة أعلى من القيمة الحقيقية (2).

وإذا صرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع في هذه الحالة لا يستفيد الناقل البحري من تحديد المسؤولية، ويلتزم الناقل البحري بتعويض الشاحن عن أي ضرر يصيب البضاعة من هلاك أو تلف من تأخير وصولها إلى ميناء التفريغ ويلتزم بأداء التعويض الكامل لقيمة البضائع وذلك عندما يصرح صاحب البضائع قبل شحنها على ظهر السفينة بنوع البضائع وقيمتها وهذا ما يفهم من نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري، المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري (3).

1- بلميهوب شهيرة، مرجع سابق، ص 78.

2- قانة ليندة، عامر كنزة، مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها والإعفاء منها، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2023، ص 31.

3- قانة ليندة، عامر كنزة، مرجع نفسه، ص 32.

## 2- عدم ارتكاب الناقل البحري لسلوك إرادي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة كشرط للاستفادة من تحديد المسؤولية

إن السلوك الإداري هو الذي يحرم الناقل البحري من تحديد مسؤوليته ويشمل في ذلك عدم الاكتراث أو الغش أو العمد في إحداث الضرر بالبضاعة وبالتالي تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل البحري بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن يترتب عن فعله أو امتناعه الإرادي إلى هلاك أو تلف البضائع محل عقد النقل أو تأخير وصولها، ويقدم مع ذلك ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي يحدث، أما العمد أو الغش فهو التصرف الذي يعني به أن الناقل أحدث ضرر بالغير فلا يكفي لوصف السلوك بأنه خطأ عمدي وأن يقصر الفاعل هذا التصرف بل يجب أن يهدف منه قاصداً إحداث الضرر بالغير وفي سبيل حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية والحصول على تعويض كامل يجب على المضرور إثبات بأن هناك فعلا يتصف بالغش وقد صدر من طرف الناقل قد أدى إلى تضرر البضاعة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني

#### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تم تحديد الحالات الذي يعفى منها الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إذا كانت هذه الأفعال تدخل ضمن حالات إعفاء التي أقرها القانون والتي تتمثل بالإعفاءات القانونية من المسؤولية الناقل البحري (أولاً)، والإعفاءات الاتفاقية (ثانياً).

#### أولاً: الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري

تتمثل الاعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري فيما يلي:

#### 1- القوة القاهرة:

تعفي القوة القاهرة المدين من مسؤوليته وتحدث القوة القاهرة بعد العقد وتتمثل في كل حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه ولا بد للمدين فيه على نحو يصبح تنفيذ الناقل لإلتزامه

1- أعراب كميلى، مرجع سابق، ص 397.

مستحيلا استحالة مطلقة، كهبوب عواصف غير العادية والسيول وهياج البحر هياجا غير عادي وأعمال الحرب المفاجئة والفتن والثورات، والحصار البحري على ميناء الوصول ولا يعد قوة قاهرة الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام والتي يمكن للناقل توقعها كالمسؤولية الناتجة عن التأخير الناشئ من جراء تجمد الميناء، إذا كان التجمد يقع وتيرة واحدة في موسم معين (1).

نص المشرع حول الإعفاء من القوة القاهرة في المادة 803 من القانون البحري التي تنص على ما يلي: " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: قوة قاهرة" (2). هناك حالات خارج عن القوة القاهرة رغم أنها مجرد تطبيق لها إذا ثبت للناقل فجائية الحادث واستحالة توقعه كالريق، مخاطر البحر.

## 2- الحريق

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، فيجب على الناقل إثبات سبب الحريق وكل حريق مجهول سببه ليس قوة قاهرة ولا حادث مفاجئ، ولا يقيم مسؤولية الناقل ويمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار، كذلك الأضرار الناتجة عن المياه المطفئة به (3).

## 3- مخاطر البحر والمياه الملاحية

هي تلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالعواصف والضباب والصخور وغيرها مما يعوق السفينة أثناء رحلتها

1- لعوج أرزقي، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقات الدولية"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 04، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2022، ص 152.

2- المادة 803 من أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

3- حميد يطو، قصار محمد صالح، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص 41.

ويتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها لكي يعفى الناقل من مسؤوليته يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب أحد هذه الأخطار بشرط أن تتوفر فيه أوصاف القوة القاهرة (1).

#### 4- القضاء والقدر

لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن القضاء والقدر ويشترط ليعتبر الحادث كذلك أن لا يكون إرادة الإنسان دخل في إحداثه أي تعجز القوة البشرية عن تقاضي النتائج المترتبة مع استعمالها العناية المعقولة وما على الناقل سوى إثباتها معاً.

#### 5- حوادث الحرب

تكون الحرب قوة قاهرة مما ينجم عنها من أحداث وأزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع وغير متوقعة وهذه الاستحالة لا ترد على الحرب في حد ذاتها بل على ما خلفته من أحداث واضطرابات، فليست الحرب بذاتها قوة قاهرة وإنما يتصف بذلك ما ينجم عنها، لذلك فعلى الناقل أن يثبت بأن الظروف جعلت التنفيذ مستحيلاً غير ممكن توقعها أو دفعها.

#### 6- إيقاف أو إكراه الصادر من الحكومة أو السلطة أو الشعب أو حجز قضائي:

إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الإجراءات التي يتخذها صاحب السلطة الفعلية أو القانونية في الدولة التي تحول دون تنفيذ الناقل لالتزاماته.

#### 7- الإعفاء من المسؤولية بسبب حجز تحفظي (الحجر الصحي):

الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب الإجراءات الغير العادية التي تتخذها السلطات في الميناء بقصد عدم انتشار الأمراض المعدية فيصبح الناقل غير مسؤولاً ولو كان عالماً بهذه القيود وقت إبرام العقد بشرط أن لا يثبت الشاحن بأن الناقل قد ارتكب خطأ (2).

1- حميد يطو، قصار محمد صالح، المرجع السابق، ص 42.

2- حميد يطو، قصار محمد صالح، مرجع نفسه، ص 43.

## 8-الإعفاءات من المسؤولية نتيجة خطأ ملاحي مرتكب من الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون

ويقصد بالخطأ الملاحي هو ذلك الخطأ التقني المرتكب من طرف ربان السفينة وعليه تلك الأخطاء تأخذ عدة أشكال مثل خطأ الربان في قراءة الخرائط البحرية، مخالفته لقواعد الملاحة مما يقضي حدوث تصادم بحري حين دخوله إلى الميناء وفي عرض البحر مع سفن أخرى، الخطأ في اختيار الطرق الملاحية، الخطأ في سرعة السفينة وفي قراءة معلومات الرادار (1).

## 9-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة عيب ذاتي أو خفي أو الطبيعة الخاصة للبضائع

يمكن أن يكون سبب هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم تسليمها عيب ذاتي في البضاعة التي تتلف أو لا تتحمل هذا النوع من النقل مما يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته (2).

### ثانياً: الإعفاءات الاتفاقية

تتمثل الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري فيما يلي:

#### 1- عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري كأصل

اتبع المشرع الجزائري نفس المسار الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية، حيث ألغى كل الشروط التعسفية التي يضعها الناقل من أجل إعفائه من المسؤولية، ف جاء بقواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وهو ما ورد في المادة 811 من القانون البحري الجزائري التي ألغت كل شرط اتفاقي يكون هدفه تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والنااتجة عن المواد 770، 780، 802، 803، 804 من القانون البحري الجزائري وهذه المواد منها ما يتعلق

1- دالغ سعيد، "الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 280.

2- أعراب كميلا، مرجع سابق، ص 411.

بالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ومنها ما يتعلق بالتزام الناقل بشحن وحص البضاعة صيانتها ودراستها، ومنها ما يتعلق بالتزام الناقل بتفريغ البضاعة (1).

## 2- جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري كاستثناء

مقابل حرمان الناقل من الإعفاء من المسؤولية قام المشرع الجزائري بموجب أحكام نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري بمنح ترخيص له بأن يضع شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي يفرضها عليها القانون، إذ تنص المادة 812 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " خلافا للمادة السابقة، يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

- أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها لغاية تسليمها،
- ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح" (2)

1- أعراب كميّة، مرجع سابق، ص416.

2- المادة 812 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

## المبحث الثاني

### الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري

تتمثل الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري بالإجراءات والقوانين التي يجب إتباعها في حالة حدوث خسائر أو أضرار ناجمة عن عمليات النقل البحري، سواء كان عن طريق التحكيم كآلية لتسوية النزاعات القائمة في عقد النقل البحري للبضائع والذي يعتبر نظام قانوني أساسي يعتمد عليه منذ القدم خاصة في النزاعات البحرية تم تطويره من أجل إزدهار وإنتعاش التجارة البحرية الدولية، ويتم إختيار التحكيم من أطراف النزاع لكونه يتميز مرونة الإجراءات والخصوصية والسرية أثناء سير الجلسات، والمحكمين الذين يتم اختيارهم يكونوا ذو خبرة ومتخصصين في قضايا النقل البحري (المطلب الأول) أو اللجوء الى القضاء كوسيلة تقليدية لحل النزاعات البحرية (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

#### التحكيم البحري وسيلة لحل نزاعات عقد النقل البحري

يعتبر التحكيم وسيلة لحل منازعات عقد النقل البحري للبضائع وهي آلية مثلى لحل مثل هذه النزاعات وذلك بتمتعها بعدة مميزات مما يضمن تلبية حاجيات التجارة البحرية ودفع عجلة الإستثمار فيها، ويسعى دائما إلى تحقيق العدالة والنزاهة والوصول إلى حل يرضى أطراف النزاع، لذا لديه تعريف يميزه عن غيره من الوسائل البديلة لحل النزاعات (الفرع الأول)، وتتعدد أنواعه (الفرع الثاني)، كما لديه إجراءات خاصة به (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول

#### تعريف التحكيم البحري

يعتبر التحكيم البحري هو الأصل في حل النزاعات البحرية وبالتالي يجب إعطاء تعريف يليق بالتحكيم البحري والوقوف على المعنى الحقيقي له.

وردت عدة تعريفات بشأن التحكيم منها "أنه إتفاق بين الطرفين على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو قد تنشأ بينهما" (1).

كما يمكن تعريفه بأنه "اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة أو عقدية كانت أو غير عقدية إلا أنه في مجال النقل البحري للبضائع فإن اللجوء إليه يكون بموجب اتفاقية أو اتفاق يسمى أيضا عقد التحكيم، ويتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة "الناقل" و"الشاحن" أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة، وقد يأخذ هذا الاتفاق إما صورة مشاركة التحكيم إما صورة شرط التحكيم (2).

- مشاركة التحكيم: يكون ذلك في حالة إتفاق الأطراف على عرض منازعات نشأت بالفعل، على التحكيم.

- شرط التحكيم: أي يتفق الأطراف بناءً على شرط صريح في العقد الأصلي المبرم بينهما على عرض المنازعات التي تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم وهي الصورة الغالبة في مجال النقل البحري (3).

كما يمكن تعريف التحكيم أنه إتفاق على طرح نزاع قائم أو مستقبل على أشخاص يسمون محكمين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة به أصلا فالتحكيم عمل قضائي من نوع خاص يتم خارج ساحات القضاء ويستند أساسا إلى إرادة الخصوم أنفسهم، وأحيانا ما يتضمن سند الشحن شرط التحكيم يتعهد بمقتضاه طرفي العقد بأن يحيلوا إلى التحكيم المنازعات التي قد تنشأ عن عقد النقل البحري (4).

1- سيدي معمر دليلة، "التحكيم في منازعات النقل البحري"، 02، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2021، ص ص 376-392.

2- سيدي معمر دليلة، مرجع نفسه، ص 378.

3- أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 212.

4- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، الناشر لمنشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 71.

تم إقرار التحكيم البحري كآلية لتسوية النزاعات بين الخصوم وذلك احتراماً لإرادتهما، متى وضحت هذه الإرادة وفق الشكل الذي يتطلبه القانون التزم الخصوم بحسم النزاع عن طريق التحكيم، فإذا تغاضى خصم عن شرط التحكيم وأقام دعواه أمام المحكمة المختصة أصلاً بالنزاع جاز لخصمه التمسك بعدم قبول الدعوى (1).

تناول المشرع الجزائري موضوع التحكيم لكن لم يقدم أي اهتمام لإعطاء تعريف له اكتفى بالنص على إمكانيته بالنسبة لكل الأشخاص في مواضيع محددة لا تمس بمسائل متعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص أو أهليتهم أو إذا تعلق الأمر بالأشخاص المعنوية عامة، فلا يجوز لها طلب التحكيم إلا إذا كان الموضوع في إطار العلاقات الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية بالخصوص في المنازعات البحرية (2).

كما عرف أيضاً التحكيم بأنه وسيلة لحل المنازعات البحرية له تاريخ قديم يرجع إلى عصور روما القديمة في القرن السابع قبل الميلاد، وكان لازدهار التجارة البحرية بين الشعوب والدول المطلة على البحار ووجود موانئ هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق والأحكام التحكيمية البحرية الصادرة من ميناء "مرسيليا" الفرنسي عام 1248 الأثر الأكبر على اتساع وانتشار التحكيم كآلية لفض المنازعات البحرية (3).

## الفرع الثاني

### أنواع التحكيم البحري

رغم إمكانية وصف التحكيم في المنازعات البحرية بأنه من طبيعة بحرية إلا أن هذه الطبيعة لا تخرج عن الإطار العام للتحكيم حيث ينقسم إلى التحكيم البحري الاختياري (أولاً)، والتحكيم البحري المؤسستي (ثانياً)

1- أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 71.

2- مختوب نوال، لوني سيلية، فض المنازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2023، ص 41.

3- مزاعش عبد الرحيم، "قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية"، مجلة صوت القانون، العدد 01، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2022، ص 410.

## أولاً: التحكيم البحري الاختياري

يقصد بالتحكيم الاختياري ذلك الذي يلجأ إليه الأطراف المتنازعة اختياريًا ورضائيًا بإرادتهم الحرة وورغبتهم المطلقة دون أن يلزمهم القانون أو النظام أو أي مصدر مستقل آخر باللجوء إليه، فأطراف العقد أحرار في اللجوء إليه، فهو يستند إلى اتفاق خاص الذي يخضع للقواعد العامة للعقد والقواعد الخاصة المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، والأصل في التحكيم البحري أنه اختياري غير مفروض على الأطراف لتسوية منازعاتهم، إلا إذا جعل المشرع من التحكيم في بعض المنازعات أمراً واجباً لا يملك معه الأطراف حق اللجوء إلى القضاء العادي إلا بعد طرح النزاع على هيئة التحكيم وهو ما يعرف بالتحكيم الإجمالي (1).

يقصد به أيضاً هو ذلك التحكيم الذي يتفق فيه الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم البحري وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على موضوع النزاع، (2) وتتمثل مراكزها في "

### 1- جمعية المحكمين البحرين بلندن

تعتبر جمعية المحكمين البحرين بلندن جمعية للتحكيم البحري الحر تأسست سنة 1960 وتضم في عضويتها محكمين مختصين في المجال البحري والقانون من محامين ومستشارين قانونيين وغيرهم لا تتدخل الجمعية في العملية التحكيمية تنظيمياً وإدارة وإشراف إذ يقتصر دورها في تسهيل عملية اختيار وتعيين المحكمين البحرين من بينهم أعضاء إذا طلب منها ذلك من خلال قائمة مجهزة من المحكمين الأكفاء تقدم لهم نصائح وتوجيهات بخصوص عملية التحكيم، كما تتولى تقديم الاستشارات والمعلومات الفنية والقيام بعملية تقدير الرسوم والنفقات المطلوبة لسير العملية التحكيمية (3).

1- مزاعش عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 413.

2- مختوب نوال، لوني سيلية، مرجع سابق، ص 43.

3- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 91.

## 2- جمعية المحكمين البحريين بنيويورك

تأسست جمعية المحكمين البحريين بنيويورك سنة 1963 من طرف وكلاء السفن التجارية والسماسة المرخص لهم بالعمل في المجال البحري غرضها الربح من خلال تكوين محكمين مختصين وخبراء في النشاط البحري وإعداد لائحة تحكيم خاصة غير ملزمة فلا يمكن تطبيقها إلا بموافقة الأطراف، ولا تتدخل الجمعية في إدارة وتنظيم العملية التحكيمية ولا في تطبيق لائحتها التي تشمل القواعد وأحكام تسترشد بها محكمة التحكيم، إذ تقوم بإجراء اتصالات بين الأطراف بعيدا عن الجمعية، فيتصل طالب التحكيم بالطرف الآخر عن طريق طالب التحكيم طلب مقدم للطرف الآخر يبين فيه طبيعة النزاع وقيمه النقدية ومدى التعويض المطلوب وغيرها من البيانات، ويقع على المحكم تحديد أجرته (1).

## 3- التحكيم البحري بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

(اليونسترال 1976)

تعتبر لائحة التحكيم النموذجية التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية من أبرز قواعد التحكيم الحر في الوقت الحاضر على المستوى الدولي والتي تسمى بلائحة اليونسترال UNICITRAL، وقد عملت على إعداد لوائح بهدف توحيد القواعد المنظمة للتحكيم التجاري الدولي، أعدت لتسهيل مهمة رجوع الأطراف أو محكمة التحكيم المعنية من قبلهم إليها بدلا من قيامهم بإعداد قواعد إجرائية لتنظيم عملية التحكيم (2).

### ثانيا: التحكيم البحري المؤسسي

يقصد به هو ذلك التحكيم الذي يتفق عليه الأطراف على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحرية الدائمة، حيث تتولى العملية التحكيمية من بدايتها، أي منذ تلقي الطلب حتى إصدار حكم التحكيم عن طريق

1- سيدي معمر دليلة، مرجع سابق، ص 92.

2- سيدي معمر دليلة، مرجع نفسه، ص 92.

أجهزتها الإدارية ولوائحها التي وُضعت سلفاً<sup>(1)</sup>.

يوجد عدة مراكز ومؤسسات تختص بالفصل في النزاعات من بينها:

### 1- غرفة التحكيم بباريس:

تم تأسيس غرفة التحكيم بباريس سنة 1929 بواسطة اللجنة المركزية لمجهزي السفن، وهي غرفة تحكيم خصصت في المجال البحري تضم في عضويتها التخصصات البحرية كافة من مُلاك السفن وربابنة السفن والوكلاء البحريين ومقاولي الشحن والتفريغ والسماسة البحريين وشركات بناء السفن...، وكل من لديه اهتمامات مباشرة وغير مباشرة بالنقل البحري، والانضمام للجمعية العامة للغرفة يتم بواسطة مجلس الإدارة بصفة نهائية، ولغرفة التحكيم بباريس سكرتارية تقوم بعملية التحضير وذلك لإتمام عملية التحكيم وبفضل المحكمون في القضايا باسم الغرفة بعد توقيع الحكم من رئيس الغرفة وبالتالي غرفة التحكيم بباريس تتدخل في سير العملية التحكيمية بجهازها التنظيمي والإداري منذ تلقى طلب التحكيم وحتى إصدار الحكم<sup>(2)</sup>.

### 2- المنظمة الدولية للتحكيم البحري:

نظراً لزيادة المنازعات البحرية وتعقدتها قد قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) واللجنة البحرية الدولية (CMI) معا بوضع لائحة تحكيم بحري تُعرف بلائحة (CCI-CMI) عن طريق خبراء من غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية، ويقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري وهي منظمة دولية ليست فرنسية إلا أن مقرها في باريس<sup>(3)</sup>.

1- رقية عواشيرة، "التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 02، كلية الحقوق جامعة باتنة، 2019، ص 96.

2- أفراح عبد الكريم خليل، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 50، كلية الحقوق، جامعة الموصل، الإسكندرية، 2011، ص 153.

3- أفراح عبد الكريم، مرجع نفسه، ص 153.

### 3- غرفة اللويدز للتحكيم البحري:

تعد هذه الغرفة من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري التي لها باع طويل في تحكيم القضايا الخاصة بالحوادث البحرية، وتضم عددا كبيرا من أشهر المحكمين المعروفين والمشهود لهم بالكفاءة وذلك في مجال المساعدات البحرية، والإنقاذ وعمليات النقل البحري<sup>(1)</sup>.

#### الفرع الثالث

#### إجراءات التحكيم البحري

تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم إلى جهة تحكيم معينة يتم فيها تحديد وتشكيل هيئة التحكيم (أولا)، ومكان إنعقاد محكمة التحكيم (ثانيا).

#### أولا: تشكيل هيئة التحكيم

بموجب اتفاق الأطراف المتنازعة يتم اختيار محكمين المشكلين للمحكمة التحكيمية البحرية يقررون من خلال الفصل في النزاع القائم بينهم من قبل أشخاص متخصصين لهم خبرة واسعة في مجال النشاط البحري وخصوصياته، باتخاذ قراراتهم بشأن النزاع القائم بين الأطراف، وتتوقف هذه القرارات مع الطابع التعاقدى لاتفاقية التحكيم البحري<sup>(2)</sup>.

يتم تشكيل محكمة التحكيم البحري إما من محكم فرد أو عدة محكمين، وذلك طبعاً لعدة اعتبارات يقدرها الأطراف الذين يتمتعون بمطلق الحرية في الاتفاق على تحديد عدد المحكمين البحريين فينتفق هؤلاء الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي يتم اختياره من طرفهم فبذلك تكون طريقة التعيين المقررة في التحكيم بموافقة الأطراف عليها، غير أن في حالات معينة قد ترجع للقضاء هذه المهمة، حرية الأطراف في تعيين محكمين بحيث لا

1- أفراح عبد الكريم، مرجع سابق، 153.

2- أنيس تريبير، دور التحكيم في فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد بن صديق بن يحيى، جيجل، 2023، ص56.

يوجد أي نص قانوني سواء كان دولي داخلي يحددها وإنما تركت لهم مطلق الحرية على اعتبار أن اللجوء إلى التحكيم هو طريق اختياري لحل النزاعات وليس إجباري<sup>(1)</sup>.

### 1- نظام المحكم الفرد

وفقا لهذا النظام فإن هيئة التحكيم البحري تشكل من محكم واحد وهو الذي وحده يتولى الفصل في النزاع البحري الذي يكون معروض عليه<sup>(2)</sup>.

يلاحظ أن بعض القوانين الداخلية قد أخذت بالتنشكيل المنفرد لهيئة التحكيم البحري كذلك لوائح التحكيم البحري المؤسس والحر وما يميز هذا النظام سرعة الفصل في المنازعات حيث من الممكن عقد الجلسات في أسرع وقت ممكن كما أن الفصل النزاع طابعه السهولة واليسر

### 2- اختيار هيئة التحكيم البحري بواسطة الأطراف كأصل

يتم اختيار المحكمين عن طريق أطراف النزاع سواء كان مباشر أو بشكل غير مباشر، فبالنسبة للتعيين المباشر لهيئة التحكيم البحري بواسطة الأطراف ويعني بذلك أن يتفق الأطراف مباشرة على تعيين المحكم أو المحكمين، فإذا كانت هيئة التحكيم مشكلة من محكم فرد واحد فإن الطرفان يقومان باختيارهما عن طريق الاتفاق، فإذا تعددت الهيئة واتخذت ثلاثة محكمين فيعود للطرفين الاتفاق على كيفية تشكيل الهيئة فيتفق الطرفان مثلا على اختيار كل طرف منهما محكما ويتفقان المحكمان على المحكم الثالث الذي يتولى رئاسة الهيئة أو أن يتم اختيار المحكمين الثلاثة بالاتفاق معا<sup>(3)</sup>.

1- أنسي ترير، مرجع سابق، ص 56.

2- أمير محمد محمود طه، مرجع سابق، ص 253، 254.

3- أمير محمد محمود طه، مرجع نفسه، ص 255.

### 3- اختيار هيئة التحكيم البحري عن طريق القضاء في حالة غياب اتفاق الأطراف كاستثناء

يمكن أن لا يتفق أطراف النزاع على تعيين واختيار محكم أو يرفض أحد الأطراف تعيين المحكم، بالتالي أعطى المشرع الجزائري الحق إلى الطرف الذي يهمله الاستعجال في فض النزاع بالاستعانة بالقضاء ويقتصر دور القاضي في هذه الحالة مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو وجود صعوبة في ذلك (1).

#### ثانيا: مكان انعقاد محكمة التحكيم البحري

يقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري وهو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان إجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم وتعتبر هذه القاعدة العامة إلا أن التغيير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقابها (2).

#### ثالثا: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري

منح المشرع الوطني لأطراف النزاع حرية في اختيار القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم ويجب على هيئة التحكيم أن تحترم إرادتها أثناء بدء إجراءات التحكيم وفي حال لم يكن هناك أي اتفاق من طرف الأطراف الأفراد على قانون معين، يرجع تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم إلى هيئة التحكيم (3).

#### رابعا: اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

نصت المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي يختاره الأطراف وفي غياب هذا الاختيار

1- أعراب كميعة، مرجع سابق، ص 439.

2- بوختلة بشير، صيود وسام بهاء الدين، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريبيج، 2023، ص 56.

3- بوختلة بشير، صيود وسام، مرجع سابق، ص 58

تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة" (1).

يتضح أن المشرع يعطي دائما الأولوية للأطراف وذلك تطبيقا لمبدأ الإرادة في تحديد القانون الواجب التطبيق وهو الذي تعتمد عليه محكمة التحكيم لفض النزاع القائم بين الخصوم، كما جعل اللجوء إلى محكمة التحكيم حل احتياطي يكون للخصوم اللجوء إلى هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق وهذا في حال عدم الاتفاق (2).

### خامسا: حكم التحكيم البحري

تحكم محكمة التحكيم في فصل النزاع المعروض وذلك عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، على أن يتم إدراج رأي المخالفين في قرار التحكيم، ويشترط في حكم التحكيم أن يكون مكتوبا أن يكون مرفقا من طرف المحكم أو المحكمين الذي قاموا بإصداره، كما يجب أن يتضمن تاريخ النطق وهذا ما نصت عليه المادة 1029 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية (3).

### 1- الاعتراف بحكم التحكيم الدولي وتنفيذه

يكون قرار حكم التحكيم ملزما بصرف النظر عن البلد الذي صدر فيه، وينفذ بناء على طلب كتابي يقدم إلى محكمة مختصة على الطرف الذي يستند إلى قرار تحكيم أو يقدم طلبا لتنفيذه، أن يقدم القرار الأصلي الموثق حسب الأصول أو صورة منه مصادقة كما اعترف المشرع بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي وتنفيذها من خلال الشروط والإجراءات بين الاعتراف والتنفيذ، حيث تظل هذه الشروط واحدة من كلتا الحالتين (4).

1- المادة 1050 قانون رقم 08-09 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، مرجع سابق

2- بوختلة بشير ، صيود وسام، مرجع سابق، ص 58.

3- داودي وليد، مرجع سابق، ص 80.

4- داودي وليد، مرجع نفسه، ص 81.

## 2- الطعن في أحكام التنظيم:

قد يصدر قرار من المحكمين وهو يحمل معه سبب من الأسباب التي تجعله باطلا بالتالي كأنه لم يكن، وفي هذا الصدد نص المشرع في المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان ولقبول هذه الدعوى لابد من توافر ستة (6) حالات حصرتها المادة 1056<sup>(1)</sup> من ق.إ.م.إ وهي نفس الشروط المطلوبة بالنسبة لاستئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو التنفيذ:

- إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية التحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضاء هذه الاتفاقية.
- إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحامي الوحيد المخالف للقانون.
- إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها.
- إذا لم يراع مبدأ الوجاهية
- إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب.
- إذا حكم التحكيم مخالف للنظام العام الدولي<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### اللجوء إلى القضاء وسيلة لحل نزاعات عقد النقل البحري للبضائع

تثار مسؤولية الناقل البحري لجبر الضرر اللاحق بالبضاعة ذلك عن طريق رفع دعوى قضائية وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية وأحكام التقنين البحري من أجل تقديم نظرة شاملة لأحكام هذه الدعوى، عن طريق تحديد أطراف الدعوى القضائية (الفرع الأول)،

1- المادة 1050 من قانون رقم 08-09، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، مرجع سابق

2- بلغاوي نور الدين، "الطعن بالبطلان تكريس لرقابة القاضي على أعمال المحكمين البحريين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2018، ص135.

والإجراءات الواجب إتباعها أمام القضاء في نزاعات عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### أطراف الدعوى القضائية

تتمثل أطراف الدعوى القضائية في النزاعات البحرية في أصحاب الحق في رفع هذه الدعوى (أولا) وعلى من ترفع هذه الدعوى (ثانيا)

أولا: أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا

#### 1- الشاحن كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في منازعات نقل البضائع بحرا

الشاحن هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشحن المتفق عليه ويكون محل هذا العقد نقل بضاعة معينة أو محددة في سند الشحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتم الاتفاق عليه في العقد ولا جدال أنه صاحب المصلحة الأولى، وبالتالي صاحب الحق الأصيل في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري<sup>(1)</sup>.

كما أن للشاحن حق الرجوع على الناقل في جميع الأحوال سواء كان من تسليم البضاعة في ميناء الوصول أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة (سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر<sup>(2)</sup>.

لا شك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من إجراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ويعتبر الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفا رئيسيا فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذ لم يثبت مصلحته في

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

الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، جامعة الشلف، شلف، 2008، ص57.

2- بوعلام خليل، مرجع سابق، ص57.

الدعوى ضد الناقل البحري، لكونه صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن هو الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة، في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره<sup>(1)</sup>.

## 2- المرسل إليه كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في مناعات نقل البضائع بحرا

يعتبر المرسل إليه طرفا أجنبيا في عقد النقل البحري للبضائع لكونه شخص آخر غير الشاحن فالمرسل إليه عندما يطالب باستلام البضاعة لا يعد مستعملا حق الشاحن أو بوضعه وكيلًا عنه، بل إذ هذا الحق مباشر وأصيل إتجاه الناقل وبالرغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري فإنه يشارك في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها وللتأكد من شخصية المرسل إليه يجب تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته، فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة من جراء خطأ ارتكبه الناقل وتكون له أيضا في أي دعوى تقادم ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة<sup>(2)</sup>.

إن المرسل إليه حسن النية يخوله سند الشحن حق خاص، لا يتأثر بالعلاقات التي بين الناقل والشاحن، وعليه فالناقل لا يستطيع أن يحتج قبل المرسل إليه بالدفع التي يمكن أن يحتج بها في مواجهة الشاحن<sup>(3)</sup>.

فالمرسل إليه هو الشخص المكلف باستلام البضاعة في ميناء الوصول ما دام في يده ما يثبت ذلك هو سند الشحن، وهذا طبقا للمادة 782 من القانون البحري الجزائري وبالتالي

1- بوختالة البشير، صبود وسام، مرجع سابق، ص 44.

2- نهاد رزاي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جبيل، 2022، ص 59.

3- حمدان عبد الباسط، لونيبي حمزة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعرييج، 2022، ص 21.

له الحق في رفع دعوى المسؤولية في أي وقت كان إذا لحقت بالبضاعة أي تلف أو هلك وذلك لكونه مرتبط مع الناقل رابطة قانونية تستند على عقد نقل البضائع بحراً<sup>(1)</sup>.

### 3- المؤمن كصاحب حق في رفع الدعوى القضائية في منازعات نقل البضائع بحرا

يثبت الحق للمؤمن في رفع دعوى المسؤولية بالرغم أن هذا الأخير ليس طرفاً في عقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري إذا كان سبباً في الخسائر أو في الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك بناء على عقد يسمى عقد تأمين يكون مبرم بين المؤمن والمرسل إليه<sup>(2)</sup>.

فيجوز لصاحب البضاعة المنقولة بحراً أي صاحب الحق أن يتقاضى تعويضاً من طرف المؤمن أو شركة التأمين في حال لحقت بها خسائر وذلك بسبب خطأ الناقل البحري، فإذا اختار صاحب الحق في البضاعة مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعويض فإن قواعد العدالة تمنعه من الحصول على تعويض آخر من المسئول عن الضرر ولكن هذا لا يعني إعفاء هذا الغير من إلتزامه على أساس أن الخسارة قد تم التعويض عنها لأن قواعد العدالة نفسها لا تحيز هذا الإعفاء<sup>(3)</sup>.

يمكن للمؤمن دفع تعويض للمؤمن له (صاحب الحق في البضاعة) الحلول محل هذا الأخير في مطالبة الناقل بالتعويض تطبيقاً لمبدأ الحلول لتطبيق هذه القواعد وبحل المؤمن محل صاحب الحق في البضاعة في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه، وذلك يرفع دعوى قضائية على الناقل لإسترداد ما دفعه من صاحب الحق في البضاعة<sup>(4)</sup>.

1- سحولي صالح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007، ص14.

2- نهاد رزاي، مرجع سابق، ص60.

3- أعراب كميلى، مرجع سابق، ص463.

4- أعراب كميلى، المرجع نفسه، ص463.

## ثانياً: على من ترفع الدعوى القضائية في منازعات نقل البضائع بحرا

الطرف التي ترفع ضده الدعوى القضائية:

ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى من طرف المدعي وهو كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

### 1- الناقل المتعاقد:

كطرف الذي ترفعه عليه الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحرا. يترتب عن عقد نقل البضائع بحرا المسؤولية المدنية عن الإخلال بأحد الالتزامات الواردة في عقد نقل البضائع بحرا خاصة التي تقع على كاهل الناقل البحري باعتباره من الركائز الأساسية في عقد النقل البحري، وأول شخص مسؤول وهو من ترفع عليه الدعوى، بإعتبار الناقل المسؤول عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر وأضرار وهو من يلتزم وفقاً للأعراف البحرية في أن يوصل بضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن. كما يلتزم بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة واحترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه دون تأخير وفي حال عدم تنفيذ<sup>1</sup> الناقل البحري لالتزامه التعاقدى يكون مسؤولاً عن ذلك ويجوز للمدعي الحصول على تعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة بأن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه ولا يهم إذ كان هو من قام بالنقل أم عهد ذلك إلى ناقل آخر سواء في كل المسافة أم جزء منها، فالناقل المتعاقد مسؤول في الأصل عن تنفيذ كل الاتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة، ولا شدة في تحقق مسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء جزء من الرحلة التي يقوم بها بصفته ناقلاً متعاقداً<sup>2</sup>.

1- أعراب كميلى، مرجع سابق، ص 464.

2- أعراب كميلى، مرجع نفسه، ص 464.

**2- الناقل الفعلي:**

الناقل الفعلي هو الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل بصفة كلية فإنه يتحمل مسؤولية كلها إتجاه تعويض الشاحن أو المرسل إليه عن ما لحق البضاعة من ضرر أو تلف أما إذا قام بتنفيذ جزء منها فهو مسؤول فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط أما الأضرار التي حدثت خلال مراحل أخرى سابقة أو لاحقة فلا يمكن مساءلته عنها<sup>1</sup>

**الفرع الثاني**

**الإجراءات الواجب إتباعها أمام القضاء**

**في نزاعات عقد النقل البحري للبضائع**

يبدأ الطرف المتضرر برفع دعوى قضائية أمام المحكمة المختصة ويتعين تقديم جميع الأدلة والمستندات الداعمة للدعوى.

**أولاً: اللجوء إلى الخبرة**

تعرض المشرع الجزائري لدراسة الخبرة في القسم الثامن من الباب الرابع من قانون رقم 08-09 المتعلق بتنظيم الإجراءات المدنية والإدارية، إذ يلجأ المدعي إلى الخبرة من أجل تبيان وتحديد الأضرار التي لحقت بالبضاعة ولقد نصت المادة 125 من ق.إ.م.إ.<sup>(2)</sup> على ما يلي: " تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي"، وما يجب التأكيد عليه أن الخبرة لا تستلزم فقط بطلب من المدعي وإنما تكون من صلاحيات القاضي المختص بأن يعين خبيراً وعدة خبراء من تلقاء نفسه وهذا ما أكدته المادة 126

1- بن ددوش سيد أحمد، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، كلية الحقوق، جامعة باتنة 1، باتنة، 2018، ص 316.

2- المادة 125 من قانون رقم 08-09، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مرجع سابق.

ق.إ.م.إ التي تنص على: "يجوز للقاضي من تلقاء نفسه أو يطلب من أحد الخصوم تعيين خبير أو عدة من نفس تخصصات مختلفة" (1).

كذلك المادة 788 من القانون البحري الجزائري (2) على أن المرسل إليه كامل الحق لطلب الاستعانة بخبير لمعاينة البضاعة وذلك استلامها بهدف التأكد من سلامة وصولها (3).

### ثانياً: الإخطار

تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار وهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير في تسليمها بإخطاره ليعلم ما لحق من ضرر ويفحص الأمر، والإخطار هو إجراء سابق لرفع الدعوى ويعرض بالاحتجاج أو التبليغ، وذلك من أجل إثبات وجود خسائر أثناء التسليم أو عدم وجودها بالإخطار إجراء قانوني يقوم به كل من له مصلحة قانونية ويحوز ضد الأشخاص الذين يعتبرون مسؤولون عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة (4).

#### 1- الطرف الذي يوجه إليه الإخطار في منازعات عقد النقل بحرا:

أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي عن الأضرار الحاصلة للبضاعة وذلك بتبليغه كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت التسليم البضاعة

#### أ- الناقل المتعاقد وتابعيه:

إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بتنفيذ جميع التزاماته المترتبة عنه إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني والناقل الأول مسؤول عن جميع الأضرار أثناء تنفيذ عقد النقل وأي من الناقلين اللاحقين له أو الناقل الأخير ولا يكون مسؤولا إلا عن الأضرار التي تقع أثناء المرحلة من النقل التي قام بتنفيذها

1- المادة 126 قانون رقم 08-09، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مرجع سابق.

2- المادة 788 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

3- بلميهوب شهيرة، مرجع سابق، ص 54.

4- بلميهوب شهيرة، مرجع نفسه، ص 57.

وبمعنى آخر في حالة النقل بوثيقة الشحن المباشرة يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني ينقلها بدوره إلى نقطة أخرى ثم يسلمها إلى ناقل ثالث إلى أن تصل البضاعة إلى مكان الوصول (1).

### ب- الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو ذلك الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل بصفة كلية فإنه يتحمل المسؤولية أما إذا قام بتنفيذ الجزء منها فهو مسئول فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط، أما الأضرار التي يمكن أن تحدث لاحقا فلا يمكن مساءلته عنها وهذا ما أكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري، كما يجوز الشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة، وفي حال تعدد الناقلين نجد أنها تقر المسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن وهو الناقل المتعاقد عن تنفيذ عقد النقل (2).

### 2- الطرف الذي يوجه الإخطار في منازعات عقد النقل بحرا

يعتبر صاحب الحق في البضاعة أو ممثله القانوني من لهم الحق توجيه الإخطار للناقل في حال وجود أضرار لحقت بالبضاعة.

#### أ- المرسل إليه

يعتبر المرسل إليه صاحب الحق في الدعوى لكونه هو صاحب الحق في البضاعة ويحق له توجيه الإخطار للناقل في حال ثبوت الخسائر في البضاعة، وفي حال عدم قيام

1- أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري، والاتفاقيات

الدولية)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 34.

2- مختوب نوال، لوني سيلية، مرجع سابق، ص 14.

المرسل إليه بالإخطار حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة فيكون في هذه الحالة استلمها في حالة جيدة (1).

ب- ممثل المرسل إليه

يحدث أن يحل محل المرسل إليه شخص طبيعي أو معنوي فيستلم البضاعة عنه سواء

كان:

- وكيل الحمولة.
- مقاول التشوين.
- وكيل العبور.
- الطرف الذي يحرر الإخطار في دقة (2).

1- بلميهوب شهيرة، مرجع سابق، ص 58.

2- بلميهوب شهيرة، مرجع نفسه، ص 58.

## خاتمة:

يتجلى لنا من دراستنا لهذا الموضوع الذي يحتل مكانة كبيرة ومرموقة في مجال التجارة العالمية، لكون عقد النقل البحري البضائع ينتج عدة آثار تساهم في ازدهار المبادلات التجارية البحرية ويجعله الرقمة الأول سواء على النطاق الداخلي أو الخارجي وذلك نظرا لحجم السلع وكميات المبادلات التجارية التي تتم بين مختلف دول من خلال عقد النقل البحري للبضائع.

كما يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود التي حازت على اهتمام كبير من طرف المشرع الجزائري وذلك من خلال تنظيمها لنصوص القانونية وإبرام عدة اتفاقيات دولية لتسهيل عملية المبادلات التجارية و مواكبتها لعصر الانفتاح على الأسواق العالمية فتح المجال للاستيراد مما يجعلها دولة شاحنة وذلك بالاعتماد على خدمة الناقلين من خلال شحن البضائع وإفراغها في الموانئ.

تتم عملية النقل البحري بموجب عقد النقل البحري للبضائع الذي يعتبر من عقود الإذعان والذي أطرافه ملزمين بتنفيذ التزاماتهم، ويعتبر الناقل والشاحن من الأطراف الجوهرية في عقد النقل البحري، فيقع على عاتق الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مكملا للالتزامات الشاحن الذي يلتزم بتسليم البضاعة للناقل البحري ودفع أجرة النقل وعلى رغم أن عقد النقل البحري من عقود الملزمة لجانبين إلا أن الواقع يفرض طرف ثالث هو المرسل إليه أو مثله القانوني كصاحب حق في البضاعة.

يقع على عاتق الناقل البحري مسؤولية عقدية وهي إيصال البضاعة إلى وجهتها المحددة والمتفق عليها من خلال توفير جميع الإمكانيات وتوفير سفينة صالحة للملاحة مجهزة من جميع اللوازم التي تساهم على المحافظة على البضاعة إلى غاية وصولها إلى الوجهة المتفق عليها في العقد وتسليمها إلى صاحب الحق فيها أو ممثله القانوني.

وعلى ضوء ما نقدم نستخلص النتائج التالية:

- الناقل البحري والشاحن أطراف الجوهرية في عقد النقل البحري للبضائع وتنتج عن مسؤوليتهم عدة آثار والتزامات فالشاحن ملزم بشحن البضاعة ودفع أجرة النقل والناقل ملزم بالتسليم القانوني للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وتقوم مسؤولية الناقل البحري في حال هلك أو تلف أو التأخير في التسليم، والاستمرارية المبادلات التجارية البحرية وسعي إلى تطويرها أقر المشرع الجزائري حماية خاصة للناقل البحري وذلك بتحديد مجالات إعفاء الناقل من المسؤولية المنصوص في المادة 802 من القانون البحري الجزائري وبالتالي لا يوجد أي طرف قوي أو ضعيف في عقد النقل البحري للبضائع.

- تتمثل أحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري بالإجراءات والقوانين التي يجب اتباعها في حالة حدوث خسائر أو أضرار ناجمة عن عمليات النقل البحري سواء كان عن طريق التحكيم كآلية لتسوية النزاعات القائمة في عقد النقل البحري للبضائع الذي أثبت وجوده وقدرته على حل المنازعات البحرية وذلك نظرا مما يتمتع من مميزات من بينها حرية أطراف النزاع في اختيار التحكيم كآلية لفض المنازعات ويتميز أيضا ببساطة الإجراءات والتحرر من الشكليات المعقدة بغية الفصل في نزاع بأقصى سرعة ممكنة في سرية تامة، وحرية أيضا اختيار المحكمين الذين يكونوا ذو أصحاب خبرة وكفاءة في المجال البحري.

أو البقاء على القضاء كوسيلة تقليدية وذلك عن طريق رفع دعوى قضائية وإتباع إجراءات قانونية رسمية ومعترف بها لكنه قد يكون مكلف ويستغرق وقتا طويلا.

ومن خلال النتائج توصلت الدراسة إلى التوصيات التالية:

- إنشاء شركات شحن دولية تساهم على الانفتاح على الأسواق العالمية وتطوير تجاره البحرية وتعزيز المبادلات التجارية سواء على المستوى الداخلي أو الدولي.

- القيام بحملات توعوية خاصة لفئة الشباب من أجل تكوينهم وتدريبهم على مستوى عالمي من أجل خلق يد عاملة في الموانئ البحرية ذو خبرات وكفاءة عالية.
- توفير معدات وأجهزة نو تكنولوجيا عالمية، وتوسيع في استخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة خاصة الذكاء الاصطناعي الذي يساهم تعزيز النمو الاقتصادي للدولة ومواكبة أهم التطورات العالمية وفرض مكانة التجارة في التجارة الدولية البحرية.

قائمة المراجع

و المصادر

## أولاً: الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة 2 ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، الناشر لمنشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 3- أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
- 4- سعيد حسين علي، عقود قانون التجارة الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017.
- 5- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 6- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 7- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 8- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.

## ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

### 1. الرسائل الجامعية:

- 1- أعراب كميلى، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحراً، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.
- 2- أوسهله محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي ليابس ، سيدي بلعباس، 2022.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.

4- بوشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

5- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020

## 2 المذكرات الجامعية

### 1-مذكرات الماجستير

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

2-سحولي صالح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007.

3-سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

4-الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

## 2--مذكرات الماستر :

- 1-إسماعيل ناوي، عادل بله باسي محمد فرح، إلتزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2020.
- 2-أنيس ترير، دور التحكيم في فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق ، جامعة محمد بن صديق بن يحي، جيجل، 2023.
- 3-بلميهوب شهيرة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعية مولود معمري، تيزي وزو، 2021
- 4-بوختلة بشير، صيوذة وسام بهاء الدين، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعرييج، 2023.
- 5-برابوق نوال، عامر سمير، مسؤولية الناقل البحري للبضاعة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة درارية، أدرار، 2020-2021.
- 6- بوعلي نور الهدى، مسؤولية الجزائئية للناقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون جنائي وعلوم جنائية، كلية الحقوق، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2022
- 7-جودي خليفة، صديقي ليلى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، 2016.

8- جنان مالك، عقبي أسامة، فكرة التوازن في عقد النقل البحري "النقل البحري" و"الشاحن"،  
مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان  
عاشور ، جلفة، 2022

9- حمدان عبد الباسط، لونيبي حمزة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر  
في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج  
بوعرييج، 2022.

10- حميد يطو، قصار محمد صالح، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في  
الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق ، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021.

11- زناجي آسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة  
الماستر في الحقوق، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة آكلي محند  
أولحاج، البويرة، 2015.

12- عمر يورزق، عقد النقل البحري للبضائع ومسؤولية الناقل ، مذكرة لنيل شهادة  
الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد بوضياف،  
مسيلة، 2014

13- قاسي هشام، طيار نوفل، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل  
شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة جيجل،  
2021.

14- قانة ليندة، عامر كنزة، مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها والإعفاء منها، مذكرة  
لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود  
معمرى، تيزي وزو، 2023.

15- مختوب نوال، لوني وسيلة، فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل  
شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة مولود معمرى،  
تيزي وزو، 2023.

16- مراد أورداش، مسعود بوغوفالفة، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الجزائري مقارنة مع الاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2022.

17- مسعودة نايلي، نسيمة زعبوب، مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017.

18- معروز صورية، دحمان حبيب، تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص معمق، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2021.

19- نهاد رزاي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022.

20- الهاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر في الحقوق، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019.

21- وسام نغيز، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022.

### ثالثا: المقالات

1-أفراح عبد الكريم خليل، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 50، كلية الحقوق، جامعة الموصل، الإسكندرية، 2011، ص ص 136-166.

2-بلغازي نور الدين، "الطعن بالبطلان تكريس لرقابة القاضي على أعمال المحكمين البحريين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 135-146.

3- بوزوينة محمد ياسين، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 218-250

4- بوعلام خليل، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، جامعة الشلف، شلف، 2008، ص ص 57-76

5- حوباد حياة، "آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 04، العدد 01، محمد بن أحمد، جامعة وهران 2، وهران، 2011، ص ص 17-65.

6- بن ددوش سيد احمد، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 07، كلية الحقوق، جامعة باتنة، ص ص 312-325

7- دالع سعيد، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 279-287.

8- رقية عواشرية، "التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة باتنة، 2009، ص ص 95-106.

9- سورية ديش، "آثار عقد نقل البحري للبضائع"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2013، ص ص 114-131.

10- سيدي معمر دليلة، التحكيم في منازعات النقل البحري، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2021، ص ص 376-392.

- 11- قرارية قويدر، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 4، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 79-94
- 12- لعوج أرزقي، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 04، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2022، ص ص 149-164.
- 13- مدني أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 205-220.
- 14- مزاعش عبد الرحيم، "قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية"، العدد 01، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2022، ص ص 408-426.
- 15- وعد زمرد، "التزامات ومسؤولية الشاحن اتجاه الناقل في عقد النقل البحري الدولي للبضائع وفقا لقواعد روتردام"، مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 03، العدد 04، جامعة دمشق، سوريا، 2019، ص ص 10-22.

#### رابعاً: النصوص القانونية

##### 1- النصوص التشريعية:

- 1- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج عدد 29، 1977، (معدل و متمم)
- 2- أمر رقم 75-58، مؤرخ 26 سبتمبر 1975، القانون المدني ج.ر.ج.ج، عدد 78، 1975، (معدل و متمم)
- 3- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية، ج.ر.ج.ج، عدد 21، 2008، (معدل و متمم)

##### خامساً: القرارات القضائية

1-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 6 ماي 1998، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، عدد 02، 1999.

الفهرس

01.....	مقدمة
04.....	الفصل الأول: الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري للبضائع
05.....	المبحث الأول: تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد البحري من طرف الناقل البحري
05.....	المطلب الأول: تنفيذ الناقل البحري للإلتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية و أثناءها
05.....	الفرع الأول: تنفيذ الناقل البحري للإلتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية
05.....	أولاً: إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة
07.....	ثانياً: إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة في ميناء الشحن
08.....	ثالثاً: إلتزام الناقل البحري بشحن البضاعة على متن السفينة
09.....	رابعاً: إلتزام الناقل البحري برص البضاعة على ظهر السفينة
10.....	الفرع الثاني: تنفيذ الناقل البحري للإلتزاماته أثناء الرحلة البحرية
10.....	أولاً: إلتزام الناقل البحري بنقل البضاعة
12.....	ثانياً: المحافظة على البضائع
14.....	المطلب الثاني: تنفيذ الناقل البحري للإلتزاماته بعد نهاية الرحلة البحرية
14.....	الفرع الأول: إلتزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة
15.....	أولاً: الإخطار بوصول البضائع
15.....	ثانياً: الإلتزام بفك وإنزال البضائع
17.....	الفرع الثاني: إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها
	المبحث الثاني: تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري من طرف اصحاب الحق في البضاعة
20.....	المطلب الأول : تنفيذ الشاحن للإلتزاماته الواردة في عقد النقل البحري

20.....	الفرع الأول: تنفيذ الشاحن لالتزاماته الخاصة بالبضاعة و تسليمها للناقل
20.....	أولاً: تحضير البضاعة.....
23.....	ثانياً: تسليم البضاعة إلى الناقل البحري.....
24.....	الفرع الثاني: إلتزام الشاحن بدفع أجرة النقل.....
25.....	المطلب الثاني: تنفيذ الإلتزامات الواردة في عقد النقل البحري من طرف المرسل إليه.....
26.....	الفرع الأول: تسلم البضاعة من الناقل البحري في ميناء التفريغ.....
26.....	أولاً: قيام المرسل إليه بفحص البضاعة قبل وأثناء تسليمها له من طرف الناقل البحري...26
27.....	ثانياً: إلتزام المرسل إليه بالإخطار.....
28.....	الفرع الثاني: دفع أجرة النقل البحري في حالة عدم دفعها من طرف الشاحن.....
30.....	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري.....
31.....	المبحث الأول: الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري.....
31.....	المطلب الأول: ضوابط قيام مسؤولية الناقل البحري.....
31.....	الفرع الأول: تحقق حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري.....
31.....	أولاً: هلاك البضاعة.....
33.....	ثانياً: تلف البضاعة.....
34.....	ثالثاً: التأخر في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها.....
35.....	الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري.....
35.....	أولاً: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان.....
38.....	ثانياً: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص.....
40.....	المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري والإعفاء منها.....
40.....	الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري.....
40.....	أولاً: تعريف تحديد مسؤولية الناقل البحري.....
42.....	ثانياً: شروط الاستفادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....

43.....	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.
43.....	أولاً: إعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري.
46.....	ثانياً: الإعفاءات الاتفاقية.
48.....	المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري.
48.....	المطلب الأول: التحكيم البحري وسيلة لحل نزاعات عقد النقل البحري.
48.....	الفرع الأول: تعريف التحكيم البحري.
50.....	الفرع الثاني: أنواع التحكيم البحري.
51.....	أولاً: التحكيم البحري الاختياري.
52.....	ثانياً: التحكيم البحري المؤسساتي.
54.....	الفرع الثالث: إجراءات التحكيم البحري.
54.....	أولاً: تشكيل هيئة التحكيم.
56.....	ثالثاً: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري.
56.....	رابعاً: اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.
57.....	خامساً: حكم التحكيم البحري.
58.....	المطلب الثاني: اللجوء إلى القضاء وسيلة لحل نزاعات عقد النقل البحري للبضائع.
59.....	الفرع الأول: أطراف الدعوى القضائية.
59.....	أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى القضائية في منازعات عقد نقل البضائع بحراً.
62.....	ثانياً: على من ترفع الدعوى القضائية في منازعات نقا البضائع بحراً.
	الفرع الثاني: الإجراءات الواجب إتباعها أمام القضاء في نزاعات عقد النقل البحري
63.....	للبنضائع.
63.....	أولاً: اللجوء إلى الخبرة.
64.....	ثانياً: الإخطار.
67.....	خاتمة.
70.....	قائمة المراجع.



## ملخص

ترتكز هذه الدراسة على أطراف عقد النقل البحري والتي تتمثل في كل من الناقل البحري والشاحن والمرسل إليه وأين تقع مسؤوليتهم.

فتمثل مسؤولية الناقل البحري بإيصال البضاعة إلى وجهتها المحددة وفق ما هو متفق عليه في العقد وذلك بتحقيق نتيجة وإيصالها إلى صاحب الحق فيها، أما الشاحن ملزم بشحن البضاعة على متن السفينة، والمرسل إليه أو ممثله القانوني تكمن مهامه في تسليم البضاعة من الناقل والتأكد من صحتها.

في حال هلاكها أو تلفها أو التأخر في وصولها مما يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل البحري، ويحق للطرف المتضرر رفع دعوى قضائية عن طريق القضاء كوسيلة تقليدية أو التحكيم كوسيلة بديلة لحل النزاعات البحرية.

**الكلمات المفتاحية :** مسؤولية الناقل البحري، الناقل البحري، الإلتزامات ، الأحكام الإجرائية.