



جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق
تخصص: قانون بحري ومينائي

المشرف الأكاديمي:

د. ليندة عبد الله

المشرف ميداني

مسعود بوجردة

إعداد الطالبة:

- نهاد رزاي

لجنة المناقشة:

| اللقب والاسم | الرتبة العلمية | الجامعة | الصفة |
|----------------|-------------------|----------------------------|--------------|
| فطيمة حايد | أستاذة محاضرة "أ" | محمد الصديق بن يحيى - جيجل | رئيسا |
| ليندة عبد الله | أستاذة محاضرة "أ" | محمد الصديق بن يحيى - جيجل | مشرفا ومقررا |
| إلياس مسعودان | أستاذ محاضر "ب" | محمد الصديق بن يحيى - جيجل | ممتحنا |

السنة الجامعية 2021-2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكرًا وإشرافًا

الحمد لله في الأولى والحمد لله في الآخرة

يشرفني أن أقدم بمخالص الشكر والإمتنان للأستاذة المشرفة

"لينة عبد الله"

التي تفضلت بقبولها الإشراف على هذا العمل والتي لم تبخل علي بتوجيهاتها
وإرشاداتها القيمة والتي كان لها الأثر الطيب في إخراج هذه المذكرة في

صورتها النهائية

كما أقدم بشكري وتقديري إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة على قبولهم

قراءة وتقييم هذا العمل

كما أتقد بجزيل شكري إلى كل عمال ميناء جن جن وأخص بالذكر

المشرف الميداني السيد: "مسعود بوجردة" على توجيهاته وإرشاداته قيمة طيلة

فترة التبرص.

نهاد رزاي



إلى الأصدقاء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى من قال الله سبحانه وتعالى في شأنهما وقضى مربيك ألا

تعبدا وإلا إياه وبالوالدين إحسانا"

الوالدين الكريمين

إلى الزوج الكريم

إلى ابني الغالي

إلى كل أفراد العائلة

إلى كل الأصدقاء والزملاء

إلى كل من ندين لهم بالفضل ومد يد العون ولم يسع المقام لذكرهم.

نهاد رزاي



قائمة أهم المختصرات

Table des principales abréviations

أولاً: باللغة العربية

| | |
|--------|-----------------------|
| ق.ب: | القانون البحري. |
| د.س.ن: | دون سنة نشر. |
| د.ب.ن: | دون بلد النشر. |
| د.د.ن: | دون دار النشر. |
| د.ط: | دون طبعة. |
| ط: | الطبعة. |
| ص: | صفحة. |
| ص.ص: | من الصفحة إلى الصفحة. |

ثانياً: باللغة الأجنبية

P:Page.

OP citAbréviation de la locution latin *OPUS CITATUM*
(« œuvre citée »), forme normative) ou *opere citato*
(« dans la l'œuvre citée », ablatif du précédent), signifie
dans l'ouvrage cité.



مقدمة



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

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

والثابت أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود، لما يتميز به من خصوصية غير مألوفة في القواعد العامة، خصوصا القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، لذلك سعى القانون الجزائري إلى تنظيم أحكام مسؤولية الناقل البحري مستلهما في ذلك ما جاءت به الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها¹.

¹ - على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1924، أو التي لم يصادق عليها كاتفاقية هامبورغ لسنة 1978، واتفاقية روتردام لسنة 2008، حيث وضع نظاما خاصا بها في التقنين البحري، وهذا في الباب الثالث، نقل البضائع، والفصل الرابع "مسؤولية الناقل" حيث نضم أحكامها من المادة 802 إلى المادة 816 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977، معدل ومتمم.

تتبع أهمية الموضوع، من أهمية النقل البحري للبضائع في حد ذاته، وكذلك للأهمية التي يتمتع بها أطراف عقد النقل البحري، خصوصا الناقل البحري، لأن نشاطه يتطلب تحري الدقة والالتزام وتحمل المسؤولية، وضمان سلامة عملية نقل البضائع عن طريق البحر، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المثيرة للجدل، فعلى الرغم من قيام مسؤوليته إلا أن التقنين البحري وكذا المعاهدات الدولية منحته فرصة للتملص منها واعفائه، فهو الطرف الضاغط والمستفيد الأكبر من سن هذه القوانين مقارنة بالشاحن.

تهدف دراسة الموضوع إلى إبراز اهم نقطة والمتمثلة في:

- التعرف على الأحكام المنظمة لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عقد النقل البحري من خلال تسليط الضوء على النصوص القانونية الواردة في التقنين البحري والمنظمة لمسؤولية الناقل البحري، وما تضمنته أيضا معاهدة بروكسل في هذا الخصوص.

تنقسم الأسباب التي كانت وراء دراسة الموضوع إلى:

❖ **أسباب ذاتية:** وتتمثل في الرغبة الذاتية في دراسة هذا الموضوع، بالإضافة إلى الرغبة في الإطلاع على موضوع من أهم المواضيع في تخصص القانون البحري والمينائي.

❖ **أسباب موضوعية:** ترجع إلى تزايد الاعتماد على الناقل البحري في عمليات نقل البضائع بين الدول، بالإضافة إلى أن مسؤولية الناقل البحري كغيره من المواضيع يثير العديد من الإشكالات القانونية التي تدفع للبحث فيها.

لمعالجة موضوع البحث تم الاعتماد في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي القانوني من خلال استنباط الاتجاهات والتشريعية التي تعالج الموضوع واستخلاص النتائج المبتغاة، كما سيُتبع المنهج المقارن لأهميته البالغة في إلقاء الضوء على التشريعات التي عالجت الموضوع في التشريع الداخلي والدولي لمسؤولية الناقل البحري.

ولأثرء الجانب التطبيقي من الدراسة، تم الاعتماد على المقابلة لمساهمتها في توفير معلومات أدق وأعمق حول موضوع الدراسة بالاعتماد على إجابات العاملين بميناء جن جن. لا يخلو أي بحث علمي من الصعوبات، لعل أبرزها ما تعلق بالدراسة الميدانية لموضوع مسؤولية الناقل البحري على مستوى ميناء جن جن، فقد واجهت صعوبة تتعلق في الحصول على بعض الوثائق التي تخدم الموضوع، نظرا لكونها تدخل في إطار المنافسة مع الموانئ الأخرى التي تمارس نفس النشاط.

ويثير موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع طرح الإشكالية التي مفادها:

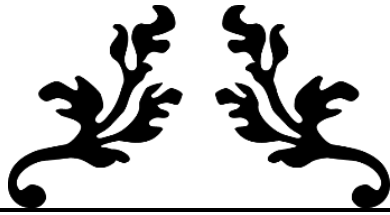
❖ ماهي الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع؟ وما هي آثار المترتبة عن تطبيقها على مستوى ميناء جن جن؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية العديد من التساؤلات، تتعلق أساسا بطبيعة هذه المسؤولية وأساس قيامها ومجال تطبيقها، أي متى تبدأ ومتى تنتهي؟ وما مصير الاتفاقيات الخاصة بتحديد المسؤولية سواء بالإعفاء منها أو التخفيف؟ وهل يجوز تسقيف الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري أو لا؟ وما هي آلية حل النزاعات المترتبة عن قيام مسؤولية الناقل البحري على المستويين الوطني والدولي؟

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالية والتساؤلات التي أثارها طبيعة الموضوع، الاعتماد على خطة نورد فيها ثلاثة فصول، حيث جاء الفصل الأول بعنوان "الأحكام الموضوعية لعقد النقل البحري للبضائع"، وفصل ثان بعنوان "الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع".

أما الفصل الثالث، فتضمن الجانب التطبيقي والذي جاء بعنوان: "مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع بميناء جن جن -دراسة تطبيقية-".

الفصل الأول:



الأحكام الموضوعية لعقد النقل

البحري للبضائع



تكتسي مسؤولية الناقل البحري أهمية قصوى، نظرا لآثارها على أطراف العلاقة في عقد النقل البحري للبضائع، الذي يتم وفقا لشروط بين الناقل والشاحن، وينشئ التزامات متقابلة لكل طرف من طرفي عقد النقل البحري، فالناقل البحري ملزم أساسا بإيصال البضاعة أي نقلها من مكان لآخر وتسليمها في الوقت والمكان المتفق عليهما، وأي إخلال من جانبه أو ارتكابه خطأ في إطار هذا العمل في مواجهة المرسل إليه يستوجب قيام مسؤوليته ولا يمكنه التخلص منها إلا في حالات نص عليها القانون والاتفاقيات الدولية المتمثلة أساسا في اتفاقية بروكسل.

لذا وجب التعرف على مسؤولية الناقل البحري للبضائع والتطرق بداية للإطار العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، ثم توضيح خصوصية الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الإطار العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

بعد اتساع دائرة العمل في المجال البحري والاعتماد على النقل البحري للبضائع بدرجة كبيرة في إطار عقد النقل البحري للبضائع، نتجت عن هذا العقد آثار تمثلت في مجموعة التزامات يتحملها كل من الشاحن والناقل، وخصوصا هذا الأخير، فإن أخل أو أخطأ في تنفيذها قامت في مواجهته المسؤولية، لذا وجب التعرف في هذا المبحث على القواعد التي تتضمن مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول) من حيث الطبيعة وأساس قيام هذه المسؤولية في التقنين البحري والاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر، بالإضافة إلى مجال قيام مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع ذات طابع خاص نظرا لارتباطها بالعمل البحري، الذي يتطلب من الناقل الحرص والالتزام ببند العقد بهدف تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، لكن قد يحدث ويرتكب الناقل البحري أخطاء تستوجب مساءلته.

تقتضي دراسة قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع الإحاطة بكافة الجوانب المرتبطة به، وقد تضمنها هذا المطلب، حيث جاء بعنصرين اثنين هما طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، وكذا أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد النقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل.

وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما أنه ارتباط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل¹.

كما لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى لو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية العقدية هي محور المساءلة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية، بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل البحري، وذلك على خلاف المسؤولية التقصيرية، التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بأن الخاص يقيد العام².

إلا أن هناك من ذهب إلى القول بأن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، وذلك تطبيقا لتبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين (الغش والخطأ الجسيم)، ما كان متوقعا منه وما لم يكن متوقعا³.

¹ - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة، عمان، 2015، ص 98.

² - حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014، ص 5.

³ - رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 17-06-2013، ص 21.

أولاً: موقف المعاهدات الدولية حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حددت الاتفاقيات الدولية موقفها¹ حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع على غرار اتفاقية بروكسل لعام 1924، التي جسدت المبدأ العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وذلك بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وذلك في مادتها الثالثة، وأضافت المادة الرابعة منها حالات اعفاء الناقل من المسؤولية والتي بلغت سبعة عشر حالة². ولا تسري أحكام اتفاقية بروكسل إلا على عقود النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة. من خلال ما تقدم يُفهم أن المسؤولية المترتبة هي مسؤولية عقدية ناتجة عن اخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل.

ثانياً: موقف المشرع الجزائري من تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتضح موقف المشرع الجزائري خصوصا في التقنين البحري (1) ويؤكد في ذلك مجموع القرارات الصادرة عن القضاء (2).

¹ - ظهرت ثلاث اتفاقيات دولية تنظم النقل البحري الدولي للبضائع، الأولى تتمثل في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ سنة 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 07-04-1964، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الصادرة سنة 1979، عدد 28، أما الثانية فهي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر عام 1978 المعروفة باسم قواعد هامبورغ دخلت مجال التطبيق سنة 1992، أما الاتفاقية الثالثة فهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئيا أو كليا المسماة بقواعد روتردام لسنة 2008، لم تدخل حيز النفاذ بسبب عدم وصولها النصاب القانوني وهو مصادقة 20 دولة لأنها لم تحظى سوى بمصادقة 3 دول هي اسبانيا، التوغو، الكونغو، أنظر: قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017 ص 329، متاح على الموقع: <https://www.asjp.orist.dz/en/down/Article/533/4/1/81050>.

² - أنظر في ذلك اتفاقية بروكسل لعام 1924 متاحة على الموقع:

<https://www.idit.fr/legislation/documents/conv-Brilles-25aout1924amendée/1968et79.pdf>

1- الجانب القانوني في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تنص المادة 802 من التقنين البحري¹ على أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات في المادة التالية".

بتحليل فحوى هذه المادة يتضح أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية تنشأ نتيجة اخلال الناقل البحري للبضائع بالتزامه والمتمثل في إيصال البضاعة بالحالة التي تسلمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، كما حدد التقنين البحري في المادة 739 منه نطاق عقد النقل البحري للبضائع حيث جاء فيها "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثليه القانوني". وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً بقوة القانون².

كما أن المادتين 770³ و773⁴ من التقنين البحري تؤكدان على أن التزامات الناقل هي التزام ببذل عناية، فيما يخص الأعمال السابقة للرحلة البحرية، أما الالتزام بتوصيل البضاعة فهو التزام بتحقيق نتيجة، ولدرء المسؤولية على الناقل اثبات خطأ الغير، القوة القاهرة أو السبب الأجنبي، على عكس الأولى (في التزام ببذل عناية)، لا يمكن للناقل البحري للبضائع التخلص من المسؤولية إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة، استناداً لنص المادة 803 من التقنين البحري.

¹ - أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29، مؤرخ في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.

² - خليل بوعلام، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية - معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، العدد صفر، د ب ن السداسي الأول، 2008، ص 59.

متاحة على الموقع: <https://www.asjp.cerit.dz/en/article/72324> ."

³ - المادة 770 "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة...."

⁴ - المادة 773 "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورض البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل".

باستقراء نصوص التقنين البحري أعلاه (المواد: 802 - 739 - 770 - 773 - 803) يستخلص أن المشرع لم يحدد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع صراحة هل هي ذات طبيعة عقدية أم تقصيرية.

لكن يمكن الجزم بأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري هي مسؤولية عقدية مؤطرة بأحكام تشريعية من معاهدة بروكسل¹، ومناطق هذه المسؤولية إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإدارة، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن أحكام هذه المسؤولية عبارة عن قواعد أمرية لا يمكن الاتفاق على مخالفتها لتعلقها بالنظام العام²، ويعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر مخالفة قواعد أمرية³.

2- الجانب القضائي في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

لتعزيز الجانب القانوني نجد أن القضاء الجزائري أكد على أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية وذلك في مجموعة من القرارات تكرر ذلك.

وما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر في 14/03/1995 حول ابطال قرار يقضي بأنه ليس للناقل أية مسؤولية حول الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة. حيث جاء في مضمون الفرع الثالث من القرار: أن الناقل مسؤول عن البضاعة منذ التكفل بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه وأن استلام البضائع من طرف مؤسسته الايداع لا يعني انتهاء مسؤولية الناقل واحتكار المؤسسة المينائية لا يعني انتهاء مسؤولية الناقل البحري المنصوص عليها بالمادة 802 من التقنين البحري⁴.

¹ - سعدي بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 13/10/2013، ص50.

² - رشيد الواحد، مرجع السابق، ص17.

³ - أنظر المادة 811 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

⁴ - قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 16/05/1995، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1995، ص188، متاح على الموقع: <https://droit.mjeustice.dz/sites/default/files/pdf-magasin/1995-1pdf>

الفرع الثاني

أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع

أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله وضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري للبضائع عقدية فإنها تبين تقوم على فكرة الخطأ والضرر وعلاقة السببية بين الضرر والخطأ هذا الأخير حسب القواعد العامة وكيف على أنه خطأ عقدي¹ ومناطق قيام المسؤولية، لكن هل هو خطأ واجب الإثبات أم أنه مفترض² وهل يقبل اثبات العكس أم ماذا؟³.

أولاً: أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل

بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإنها تقوم على أساس الخطأ المفترض وإن لم ينص على ذلك صراحة، وإنما يستنبط من مفهوم المادة الثالثة الفقرة الأولى⁴ التي جعلت التزامات الناقل التزاماً ببذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة أثناء السفر، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه بدل العناية الواجبة، وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة في فقرتها الثانية من اتفاقية بروكسل المتعلقة بشحن البضاعة المنقولة ورسوها وحفظها والعناية بها بحرص، فإن أخل بهذا الالتزام

¹ يقصد بالخطأ العقدي: عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدى أو التأخير في تنفيذه ويستوي في ذلك أن يكون عدم التنفيذ أو التأخير فيه عن عمد أو إهمال من المدين بل أن الخطأ يتحقق حتى ولو كان عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة، غير أنه يلاحظ في هذه الحالة أنه تتقطع علاقة السببية وبالتالي لا تقوم المسؤولية، أنظر: محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر 1992-1993، ص328.

² الخطأ الواجب الإثبات: أو يكون إن كان عبء اثبات الخطأ الذي تسبب عنه الضرر واقعا على عاتق المدعى المضرور، الذي ينبغي عليه أن يثبت خطأ المدعي عليه بالتعويض.

-الخطأ المفترض: يكون في جانب المدعي عليه الذي يقع عليه اثبات خطأ سلبي مفاده أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسؤولية عنه، انظر: مروان منصور زايد، "تطور طرق رفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى روتردام 2008)"، مجلة البحوث القانونية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، مايو 2021، ص15.

متاحة على الموقع: <https://jslem.ekb.eg/article-182827>

³ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص22.

⁴ -Art 3 : le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'escercer une diligence raisonnable pour : a-mettre le navire en état de navigation, conventin de bruscelle, op, cit.

كان مسؤولاً وتقوم المسؤولية على أساس افتراض الخطأ¹ وهو غير قابل لإثبات العكس أي أن يدفع المسؤولية ببيان السبب الأجنبي فقط².

ونخلص في الأخير أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية بروكسل، أغلبها قواعد آمرة من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها³.

ثانياً: أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في التشريع والقضاء الجزائريين في هذا العنصر سيتم التطرق إلى موقف المشرع الجزائري والأساس الذي عليه مسؤولية الناقل البحري (1) ثم موقف القضاء (2).

1- أساس المسؤولية العقد للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري:

بالرجوع إلى نص المادة 802 من التقنين البحري التي جاء فيها "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها على المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المندرجة في المادة التالية"، بمفهوم المخالفة يستنتج أن التزام الناقل البحري هو إيصال البضاعة سالمة بالحالة التي كانت عليها والحالة التي وصفت بها عندما تسلمها من الشاحن وفي الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وعند مخالفته لما جاء في عقد النقل البحري للبضاعة الملتزم بإيصالها يعد الناقل مخطئاً وبالتالي عدم تحقق النتيجة.

وعليه فأساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة هو الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ من جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الضرر وبالتالي

¹ - حلو عبد الرحمن أبو حلو، "الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الاعفاء من المسؤولية-دراسة تحليلية"، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، جامعة اليرموك، المجلد 11، العدد 1، الأردن، يونيو 2014 ص 213. متاح على الموقع:

<https://www.sharjah.ac.ae/ar/Research/spu/JournalSLS/Documents/%D9%85%D8%AC%D9%84%D8%AF%2011/%D8%B9%D8%AF%D8%AF%2017/elo%20abdu%20rahman.pdf>

² - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 26.

³ - طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 131.

قيام مسؤولية الناقل البحري¹، ولما أضافت المادة 803² من التقنين البحري حالات التملص من مسؤولية وعليه فأساسها يقوم على الخطأ المفترض القابل اثبات العكس³.

2- أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في القضاء الجزائري:

أكد القضاء ما جاء به التشريع الجزائري حول أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري، وهذا حسب ما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2014/09/04 في الملف رقم 0964344، حيث تضمن القرار الحكم التالي: "المبدأ مسؤولية الناقل البحري مفترضة أي تقوم على الخطأ المفترض من تاريخ شحن البضائع إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني وهذا استنادا إلى أحكام المادتين 790 و 802 من الأمر 76-80 (التقنين البحري)⁴.

المطلب الثاني

مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتفرع مجال مسؤولية الناقل البحري إلى مجال مادي (الفرع الأول) وشخصي (الفرع الثاني)، وكذا المجال الزماني والمكاني (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المجال المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالمجال المادي لمسؤولية الناقل البحري الأضرار التي من أجلها تقوم المسؤولية، وتتمثل في هلاك البضاعة، التلف، والتأخير في التسليم⁵، أثناء النقل ويستوي في

¹ - رشيد الواحد، مرجع السابق، ص 23.

² - أنظر المادة 803 من الأمر رقم 76-80 معدل ومتمم.

³ - حسين شريدي، مرجع السابق، ص 9.

⁴ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، رقم 0964344، بتاريخ 2014/09/04، مجلة المحكمة العليا- العدد الثاني، 2014، ص 239، متاح على الموقع:

<https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf-magasin/2014-2pdf>

⁵ - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978) مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009/07/04، ص 57.

ذلك أن يكون الهلاك كلياً أو جزئياً ناشئاً عن الغرق أو السرقة أو بسبب تسليمها إلى غير الحامل الشرعي لسند الشحن البحري¹.

يكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن، هذا ما عبر عنه المشرع الجزائري في المادة 802 من التقنين البحري التي تنص على أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر..."، فالخسارة يقصد بها فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى المرسل إليه وهذا نابع من التزام قانوني للناقل البحري بتسليم البضائع إلى المرسل إليه² بنفس الحالة التي تسلمها عليها من المرسل (الشاحن) لكن قد يحدث ألا يستطيع الناقل البحري الوفاء بهذا الالتزام نظراً لهلاك البضائع³.

أولاً: مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضائع

الهلاك يكون كلياً (1)، أو جزئياً (2) إضافة إلى الهلاك الحكمي (3).

1- الهلاك الكلي:

ويكون الهلاك كلياً عندما يتعذر على الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه من دون إمكان اثبات وجودها في مكان آخر، بحيث يستطيع المرسل إليه تسلمها⁴ أو الشاحن أو من انتقلت إليه ملكية البضاعة، كما لو تعرضت إلى الغرق أو السرقة أثناء الرحلة البحرية⁵.

2- الهلاك الجزئي:

تترتب مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك الجزئي في حالة ما إذا وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول، وكانت قد تعرضت إلى نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها عند

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 283.

² - محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد راية، أدرار، العدد 35، د ت ن، ص 57، متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83774>.

³ - كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/06/26، ص 105.

⁴ - طالب حسن موسى، مرجع السابق، ص 139.

⁵ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، د ط، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 140.

تسليمها إلى مالكيها¹، ومع ذلك لا يسأل الناقل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة بسبب طبيعتها أو عملية الناقل، وهو ما يسمى بعجز الطريق². كما لا يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي للبضاعة إذا تضمن سند الشحن تحفظا يتعلق بالوزن أو المقدار فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة القدر المشحون من البضاعة³. غير أنه إذا لم يصرح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها في السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة⁴ بموجب تعويض حددته المادة 805 من ق ب.

3- الهلاك الحكمي أو المفترض:

عدم تسليم الناقل البضاعة إلى مالكيها خلال مدة يحددها القانون فتكون البضاعة هالكة حكما⁵، وقد تم النص عليه في التقنين البحري في المادة 2/788 "وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود"، عبرت المادة عن الهلاك الحكمي بحالة فقدان أو الضرر المفترضين، ويحدث عندما لا تسلم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة يحددها القانون، إلا أن المشرع لم يحدد هذه المدة، مما يشكل فراغا تشريعا يستوجب سده⁶.

ثانيا: مسؤولية الناقل البحري في حلة تلف البضائع

تعد حالة التلف من الأضرار الأكثر شيوعا في منازعات عقود النقل البحري ويقصد بالتلف وقوع عطب في البضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها بحيث يكون لذلك تأثيرا

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص530.

² عادل المقدادي، مرجع سابق، 141.

³ عباس حلمي، القانون البحري، ط1، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر 1983، ص30.

⁴ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، ص259.

⁵ عادل علي المقدادي، القانون (السفينة- اشخاص- الملاحة...)، ط1، الاصدار الرابع، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص129.

⁶ أمين خلفي، مرجع سابق، ص58.

على قيمتها في السوق، فالبضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنها في حالة معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، كتعفن الفاكهة أو تلف الأجهزة مثلا، فالتلف يستوى أن يشمل عيب البضاعة كلها أو جزء منها¹.

وحسب المادة 756² الفقرة الأولى من التقنين البحري فإن الناقل لا يسأل إذا كان العيب المثبت في البضاعة قد ضمنه في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة، أما إذا كان سند الشحن نظيف، خاليا من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة³.

وقد أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/10/06 المبدأ وهو أن يتحمل الناقل المذكور في سند الشحن، الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة، وقد أسس القرار المطعون فيه قضاءه على المادة 802 من التقنين البحري التي تحمل الناقل مسؤولية الخسائر التي تلحق بالبضاعة المنقولة وهذا بالاعتماد على سند الشحن الذي ذكر فيه اسم الناقل لوحدة متمثلا في شركة (ج، م) وحدها، بالإضافة إلى أن الفاتورة التجارية محررة بنظام انكوتارم أي أن البائع لا يتحمل فيها ما يحدث من خسائر أثناء النقل⁴.

ثالثا: مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة

التأخير يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي، إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت

¹ - محمد فتاحي، مرجع سابق، ص 58.

² - كما تنص المادة 756 الفقرة الأولى من الأمر رقم 76-80 معدل ومتمم على ما يلي: "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلقة بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة".

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص.ص 259-260.

⁴ - قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، الصادر بتاريخ 2011/10/06 ملف رقم 746605، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2012، ص 193. متاح على الموقع:

<https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf.magasin/2012-2pdf/>

تسليم البضاعة¹.

ومصطلح التأخير وارد صراحة في نص المادتين 805 و 771 ق ب²، أما اتفاقية بروكسل فلم تنص على أن التأخير كسبب من أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري.

على أن هذه المسؤولية تنشأ نتيجة لإخلال الناقل البحري بالتزام قانوني وارد في نص المادة 739 ق ب وهو الالتزام بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني فتنقل مسؤولية معها المسؤولية³.

من نص المواد أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري فرق بين حالتين من التأخير في التسليم، الحالة الأولى وهي حالة الاتفاق على ميعاد محدد يتم فيه التسليم، ويكون الاتفاق إما صراحة أو ضمناً، حيث أن المشرع جاء بنص عام⁴.

أما الحالة الثانية فهي حالة عدم النص على ميعاد محدد فعلى الناقل البحري هنا التسليم في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة وبالتالي فإن المعيار المعقول يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا⁵.

ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية الناتجة عن التأخير في التسليم إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه هو أو أحد من تابعيه⁶.

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة- الأشخاص- النقل البحري)، الطبعة الأولى، الاصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999، ص131.

² جاء في المادة 1/805 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم "البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري".

³ كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص111.

⁴ كميلا أعراب، "التزامات الناقل البحري بعد اتمام الرحلة البحرية وفقاً لعقد النقل البحري للبضائع"، مجلة منازعات الأعمال، مجلة إلكترونية محكمة، العدد 20، يناير 2017، ص51. متاح على الموقع:

<https://www.imist.index.php/contentieux-affaires/article/view/8398/4788>

⁵ محمد أمين شيخي، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخر في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة

الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، د س ن، ص366، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81052>

⁶ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص328.

الفرع الثاني

المجال الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الأصل أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته، إلا أنه قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فتكون أمام ناقل متعاقد وآخر فعلي، كما يمكن جعل عملية النقل موزعة على مجموعة من الناقلين فيكون النقل متتابعاً بموجب سند الشحن المباشر¹، لذلك وجب التعرف على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (أولاً) وكذلك الناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط (ثانياً).

أولاً: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

انعكست التحولات الاقتصادية على النقل البحري حيث سابقاً كانت تسود فكرة احتكار الدولة للنقل البحري عن طريق الشركات الوطنية² أما بعد الانفتاح الاقتصادي، منحت الدولة حق الامتياز للخواص بممارسة هذا النشاط حسب المادة 571 ق ب "النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز"³ مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل.

1- الناقل المتعاقد:

يمكن استنباط تعريف للناقل المتعاقد من المادة 738 من التقنين البحري "بالشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر إيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر"، إذن فالناقل البحري المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب صفة الناقل من واقع اتفائه مع الشاحن على النقل بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 263.

² - أنشأت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية « Compagnie Nationale Algérienne de Navigation » بموجب المرسوم رقم 63-489 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتعلق بالترخيص للشركة الوطنية للملاحة البحرية "الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 06 المؤرخ بتاريخ 17 جانفي 1964، وكذلك المرسوم المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 يتعلق بتشكيل مجلس إدارة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 06 المؤرخ بتاريخ 17 جانفي 1964.

³ - بمنح الامتياز وفقاً للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 09 أبريل 2000، والمتضمن تحديد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 21، المؤرخ في 12 أبريل 2000.

كلف ناقلا بحريا بإنجازها، وفي حالة عدم ذكر اسمه في سند الشحن أو ذكره بصفة غير دقيقة أو غير صحيحة اعتبر مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 ق ب¹، فمفهوم المادة 572 ق ب ليتبين أن المشرع يولي أهمية لمعيار التعاقد ولم يولي أهمية لمعيار الملكية إلا عند إعطاء الإشارة لاسم الناقل في سند الشحن².

2- الناقل الفعلي (البديل):

يأخذ الناقل الفعلي هذه الصفة عندما يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي، لكن يمنع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل البحري، أي إذا تضمن العقد وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل³.

ثانيا: مسؤولية الناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط

1- مسؤولية الناقل في النقل المتتابع (النقل بسند شحن مباشر):

هذا النوع من النقل الذي يكون بحريا في جميع أجزائه، تستعمل فيه عدة عقود نقل بحرية مستقلة عن بعضها، وفي المقابل تكون أمام عدة ناقلين، كأن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول عن طريق عقد نقل بحري ويتعاقد مع آخر لإكمال الرحلة البحرية وذلك عن طريق إبرام عقد نقل بحري مستقل عن الأول، أو يتعهد الناقل بموجب سند الشحن مباشرة بتوصيل البضاعة ليس بوسائله بل مع ناقلين آخرين وبالتالي يكون في يد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابة⁴ أي لا يجوز للناقل الثاني إصدار سند شحن منفصل لمسافة النقل المتممة من طرفه، وبالتالي هذا النوع من النقل يخضع لشروط سند

¹ - أمين خلفي، مرجع السابق، ص 62.

² - أمينة بورطال، "انعكاس صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 07، العدد 01 2018، ص.ص 181-182. متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/31929>

³ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 123.

⁴ - شهرزاد بن الصغير، "اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة بجاية، المجلد 17، العدد 1، 2018، ص 127، متاح على الموقع: <https://univ-bejaia.dz/fac-droit-sciences-politiques/revues-de-la-faculte>.

الشحن المباشر لا غير، ذلك حسب ما تم الاتفاق عليه بين الناقل الأول والشاحن، وهذا ما أكدته المادة 764 ق ب¹، وفي هذه العملية يكون للناقل صفتان، صفة الناقل في النقل الأول، والصفة الوكيل بالعمولة في النقل الثاني².

نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل في حالة النقل بوثيقة نقل مباشرة في المادة 765 ق ب كما يلي: "إن النقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وإلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكفل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

يتضح من هذا النص أن مسؤولية الناقل البحري الأولى الذي أصدر سند الشخص المباشر مسؤولا عن النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير فتقتصر مسؤولية كل منهم على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول³.

¹ - تنص المادة 766 من الأمر 76-80 معدل ومتمم على ما يلي: "يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويضا لصاحب البضاعة، نظرا لمسؤولية التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة الشحن مباشرة بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولية بموجب وثيقة الشحن، بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد الناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته".

² - أمينة بورطال، إنعكاس صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي، مرجع سابق، ص186.

³ - كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص119.

2- مسؤولية الناقل في النقل المختلط "النقل متعدد الوسائط":¹

إن هذا النوع من النقل يتم في أوساط مختلفة، يتم بطريقة البحر في جزء منه وبطريق البر أو الجو، أو السكة الحديدية في الجزء الآخر.²

وقد نظم المشرع الجزائري النقل المختلط بموجب المادة 763 من التقنين البحري حيث أن النقل المختلط المنظم فيه هذه المادة لا يخلو من فرضين:

- ❖ إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري والبري والجوي، كل منهم على حدة وفي هذه الحالة تكون بصدد عقود نقل مستقلة تسري على كل واحد منه الأحكام الخاصة به.
- ❖ وإما أن يتعاقد الشاحن والناقل البحري على نقل البضاعة إلى ميناء الوصول بطريق البحر والبر معاً، أو يتعاقد على الأمر نفسه مع ناقل بري.

وفي هذه الحالة تكون بصدد عقد نقل واحد يضم جميع عمليات النقل المختلطة لكن هذا العقد لا يثبت بسند واحد (عكس النقل المتتابع) بل يصدر سند خاص بالنقل البحري وتذكرة نقل خاصة بالنقل البري، ويرفق السندات أحدهما بالآخر، ويطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري والقانون التجاري على الجزء المتعلق بالنقل البري.³

بإمكان المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول مصدر السند أو بالرجوع على الناقلين بالتضامن لتسري هنا نفس أحكام المادة 765 ق ب وهنا تنتقل المسؤولية من شخص لآخر إلى غاية وصولها للناقل الأخير، فبطبيعة السند تؤدي إلى انقسام نظام المسؤولية تبعاً للوسط الذي وقع فيه الضرر، فبمجرد إصدار الناقل سند شحن مباشر الذي يغطي عملية النقل من

¹ - النقل المتعدد الوسائط يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب دون إعادة الشحن يتضمن واسطة بحرية، مع وجود نقل بري سابق أو لاحق، يتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدرجة Le transroulage Ro-Ro داخل وخارج سفن الدرجة المخصصة لنقل الآليات السيارات على أنواعها، إذ يتم نقل شاحنات كاملة أو مقطورة فقط على ظهر السفينة وتسمى تقنية le meroutage. نقلاً عن: ليلي الدياز قماز، "قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 3، 2015، ص30، متاحة على

الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83763>

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص328.

³ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص . ص66-67.

الباب فلا يسأل الناقل عن المرحلة التي نفذها فقط إذ يفقد صفته في ميناء الوصول ليصبح وكيلا بالعمولة للنقل منذ اللحظة التي يعهد فيها للناقل إيصال البضاعة للمرسل إليه¹.

الفرع الثالث

المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يدخل ضمن المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، تحديد بداية هذه المسؤولية (أولا) ثم نهايتها (ثانيا).

أولا: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لابد من التعرف أولا على موقف اتفاقية بروكسل (1) ثم موقف التشريع والقضاء الجزائريين (2) من بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

1- موقف اتفاقية بروكسل من بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

رغم التقدم الذي حققته اتفاقية بروكسل 1924، إلا أنها ضيقت من مدة مسؤولية الناقل والتي حددتها من الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضاعة على متن السفينة وحتى وقت تفرغها منها²، إذ تنص في المادة الأولى فقرة هـ منها على أن تطبيق أحكامها لا يكون إلا على الرحلة البحرية، أما خارج هذه الرحلة فإنها لا تطبق مما يجعل مدة مسؤولية الناقل ضيقة.

2- موقف التشريع والقضاء الجزائريين من بداية مسؤولية الناقل البحري:

أ- موقف التشريع الجزائري من بداية مسؤولية الناقل البحري:

ترتبط بداية المسؤولية للناقل البحري التي تضم التقنين البحري أحكامها في المواد 801 إلى 812، بعملية مهمة وأساسية تتمثل في تسليم إياها في الزمان والمكان المحددان في عقد النقل البحري للبضائع وإن لم تحدد في العقد وفقا لأعراف الميناء، أما فترة النقل

¹ - أمينة بورطال، مرجع سابق، ص 194.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 325.

البحري فتحكمها المواد من 339 إلى 802 من التقنين البحري واعتبرت الفترة من الاستلام والتسليم تدخل في عقد النقل البحري وتنفيذه في عملية الاستلام ذات شقين:

❖ **شق مادي:** بحيث يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من الوقت الذي توضع فيه تحت تصرفه أو تصرف وكلائه وكان في مقدوره ممارسة حقه في فحص البضاعة بنفسه أو عن طريق ممثليه والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة¹.

❖ **شق قانوني:** يتمثل في اصدار الناقل لوثيقة الشحن وتسليمها للشاحن أو ممثله القانوني بناء على طلبه، وتتضمن الوثيقة قيوداً² بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها³.

نصت المادة 802 من التقنين البحري⁴ على الفترة الزمنية التي تسري خلالها أحكام مسؤولية الناقل وعبر عنها ب "منذ تكفله" إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني. إلا أنه بالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية، وخلق المؤسسة المكلفة بالمناولة المينائية، أصبحت هذه الأخيرة تقوم بعمليات الشحن والرص والتفريغ التي كانت في الأصل من اختصاصات الناقل البحري وبالتالي ترتب على ذلك تضيق المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري⁵.

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، لسنة 1995، ص 41.

² - المادة 749 من الأمر 76-80 معدل ومتمم: "تشكل وثيقة الشحن لإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها.

³ - سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48 المجلد أ، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2017، ص 75.

متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/dounArticle/23/28/3/89267>

⁴ - تنص المادة 802 من الأمر 76-80 معدل ومتمم على: يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية.

⁵ - أمين خلفي، مرجع السابق، ص 68.

ويقصد بتكفل الناقل بالبضائع استلامه إياها من الشاحن أو ممثله أو أخذها على عاتقه حسب المادة 739 فقرة 1 من التقنين البحري¹، فإذن يتحدد المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون أحكامها من استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، مما لا شك فيه يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث خلالها للبضائع من أضرار².

ب- موقف القضاء الجزائري من بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

أيدت المحكمة العليا ما جاء به المتقنين البحري، من خلال قرارها الصادر بتاريخ 1995/05/16 ملف رقم 113345 حيث جاء فيه أنه من المقرر قانوناً أن الناقل البحري يعد مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه مستندياً في قرارهم إلى المواد 802، 739، 879، 780 من التقنين البحري وأن الأضرار التي تمت أثناء التفريغ يكون الناقل مسؤولاً عنها ما لم تسلم إلى المرسل إليه³.

ثانياً: انتهاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حدد المشرع في التقنين البحري طريقة انتهاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع (1) وللقضاء أيضاً موقف آخر (2).

1- موقف التشريع الجزائري من انتهاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

يختلف مفهوم تسليم البضاعة في بداية عقد النقل البحري عن نهايته فهو عملية قانونية ذات شقين:

❖ أولهما قيام الناقل أو ممثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.

¹ تنص المادة 739 الفقرة الأولى من الأمر 76-80 معدل ومتمم على: يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

² كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 112.

³ قرار المحكمة العليا بتاريخ 1995/05/16، ملف رقم 113345، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 1999، ص 802، متاح على الموقع:

https://www.droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/1999_commerce.pdf

❖ وثانيهما قبول هذا الأخير استلام البضاعة من الأول¹.

فالتسليم إذن هو العملية القانونية المتممة والمنهية لعقد النقل البحري للبضائع، الذي تنتهي معه تبعا لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي كلف بنقلها. الواقع أن التسليم المقصود الذي ينهي عقد النقل البحري هو التسليم بالمعنى القانوني ويتكون من عدة عمليات:

❖ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه أو بعبارة أخرى التسليم المادي الذي يتم بوضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

❖ عند وصول البضاعة إلى المرسل إليه والتحقق منها، يسلم هذا الأخير الناقل سند الشحن مؤشرا عليه بما يفيد التخلص أو أي مخالصة أخرى².

ويلعب المرسل إليه دورا مهما في انهاء نقد النقل البحري للبضائع ومعه مسؤولية الناقل البحري في الحالات التالية³:

أ- حالة تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لتسلم البضاعة:

قد يكون الممثل القانوني للمرسل إليه وكيل السفينة حيث يمكنه القيام بالعمليات المرتبطة بالسفينة حسب المادة 610 من التقنين البحري، وقد يكون وكيل الحمولة حسب ما نصت عليه المادة 621 من التقنين البحري.

ب- حالة عدم قبول المرسل إليه استلام البضاعة أو حضوره:

لقد نصت المادة 793 من التقنين البحري على أنه: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في

¹ - سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، مجلة العلوم الإنسانية، 46، المجلد ب، ديسمبر 2016، ص304. متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/89135>

² - شيهاب عينونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2013، ص120.

³ - سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص305.

مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إن كان معروفاً".

من خلال هذا النص يتضح أن الناقل في حالة التسليم غير العادية الناتجة عن تماطل المرسل إليه أو ممثله القانوني أجاز له إيداعها في المستودعات، وهنا تنتهي مسؤولية الناقل البحري من تاريخ إيداع البضاعة في المستودعات بعد تأكده من حالة البضاعة لا يتحمل المسؤولية فيما بعد.

2- موقف القضاء من نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

جرت المحاكم والمجالس القضائية في الجزائر على عدم التفرقة بين ما يسمى التفريغ وبين التسليم، باعتباره تصرف قانوني تنتهي بموجبه التزامات الناقل البحري ومن ثمة مسؤوليته عن البضاعة، فكثيرة هي الملفات التي فصلت فيها هذه الهيئات وخلطت بين المفهومين¹.

لقد كان للمحكمة العليا دوراً كبيراً في إيصال مثل هذه القرارات نذكر منها إقرارها بانتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وقبوله لها في قرارها المؤرخ في 17/01/1994²، وقرارها المؤرخ في 26/05/1998 الذي يقضي بانتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يحق له الرجوع على مؤسسة الميناء³.

¹ - سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 304.

² - أنظر: قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 17/01/1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية العدد الثالث، 1994، ص 132، متاح على الموقع: https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf-magasin/1994_3pdf

³ - أنظر: قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 26/05/1998، ملف رقم 168786، المجلة القضائية العدد الثاني، الجزائر، 2001، ص 211، متاح على الموقع: https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf-magasin/1994_3pdf

المبحث الثاني

خصوصية الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تكمن خصوصية الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في أنه على الرغم من قيام المسؤولية وتحققها في الحالات الواردة¹ في المادة 802 من التقنين البحري لم تكن سوى تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، إلا أن المشرع منح الناقل البحري للبضائع فرصة اسقاطها وهذا بتحديد حالات الاعفاء من المسؤولية (المطلب الأول) حسب ما جاءت به المادة 803 من التقنين البحري إضافة إلى المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سمحت المادة 802 من التقنين البحري في آخر فقرة لها بإعفاء الناقل من المسؤولية وفقا لما عدته المادة 803 من التقنين البحري التي يستتبط منها حالات قانونية للإعفاء تتراوح بين العامة والخاصة (الفرع الأول)، وأخرى اتقافية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حالات الاعفاء القانوني من المسؤولية²

حالات الاعفاء مصدرها القانون البحري الجزائري وهي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي عدتها المادة 803 ق ب كما يلي:

¹ - أنظر العنصر السابق الوارد تحت عنوان الفرع الأول: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من المطلب الثاني للمبحث الأول، نجد تعداد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

² - تتمثل حالات الاعفاء القانونية في القانون البحري الجزائري ب12 حالة واردة على سبيل الحصر، إلا أن الحالة الأخيرة تفتح مجالاً لإدخال حالات أخرى، بينما نجدها 17 حالة في معاهدة بروكسل الدولية.

نقلا عن: شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة- أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021/04/07، ص191.

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

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

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

د- أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ- القوة القاهرة.

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

ح- أخطار الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

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

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

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما

يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن سببه شخصياً أو بسبب مندوبية، وأنهم

لم يسهموا في الخسارة أو الضرر".

من هنا يمكن تقسيم هذه الإعفاءات هي الأخرى إلى إعفاءات تعود لأسباب عامة

وأخرى خاصة، وحالات الإعفاء هذه هي نفسها الواردة في اتفاقية بروكسل عن تعداد حالات

أكثر¹.

¹ - Article 4 Convention de Bruxelles du 25 aout 1924, Op,cit.

أولاً: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية

وردت الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية في التقنين البحري الجزائري، حيث تكون بإثبات السبب الأجنبي، الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية¹، والتي تتمثل في حالات إعفاء مرتبطة بالسفينة وأخرى مرتبطة بالملاحة البحرية.

1- حالات إعفاء مرتبطة بالسفينة:

تتمثل أساساً في عدم صلاحية السفينة للملاحة وكذا وجود عيب خفي فيها.

أ- عدم صلاحية السفينة للملاحة:

على الناقل الإلتزام ببذل الهمة أو العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة عند لحظة إبحارها، ولا يمتد هذا الإلتزام بعد الإبحار وأثناء الرحلة حسب المادة 3 فقرة 1 (أ) من اتفاقية بروكسل وكذلك المادة 770 فقرة (أ) من التقنين البحري²، وإذا حدث وأصبحت غير صالحة للملاحة بعد الإبحار فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل³.

يتضح أن القانون الجزائري اشترك في نفس المبدأ مع معاهدة بروكسل فيما يخص عدم صلاحية السفينة كمبدأ للإعفاء الناقل البحري من المسؤولية بضرورة توافر شرطين:

- ❖ عدم صلاحية السفينة قبل أو عند بدء الرحلة البحرية.

- ❖ الإلتزام ببذل العناية اللازمة لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة منذ بدء الرحلة.

لابد من توضيح أن صلاحية السفينة للملاحة يساهم في تنفيذ مضمون عقد النقل البحري كما هو مبين بوثيقة الشحن التي سلمت للشاحن من قبل الناقل، مما يجعله ملتزماً

¹ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 109.

² - تنص المادة 770 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي: "وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة". هو نفس الحكم الوارد في المادة 803 فقرة أ من ق ب مع إحالة إلى المادة 604 هذه الإحالة كان سوياً أن تكون لنص المادة 770 ق ب لأنها المادة التي تحدد وتضبط مفهوم الصلاحية للملاحة.

³ - حياة شتوان، مرجع سابق، ص 94.

بصلاحية السفينة طوال فترة الرحلة، والصلاحية الملاحية تتعلق أساسا باستغلال السفينة من الوجهة الملاحية وكذلك التجارية¹.

حيث أن الصلاحية من الوجهة الملاحية تعني قدرة السفينة على خوض البحر ومواجهة مخاطر الملاحة، تتعلق بوظائف السفينة، أما صلاحية السفينة من الوجهة التجارية تعني أن السفينة مهيأة بعناية لتلقي البضاعة ونقلها بأمان إلى الميناء المتفق عليه وفق وثيقة الشحن مما يؤدي إلى تنفيذ عقد النقل البحري، أي أنها تتعلق باستعمال السفينة (أي الغرض الذي وضعت لأجله)².

وليتخلص الناقل البحري من مسؤوليته تجاه السفينة عليه أن يثبت أنه قدم الاهتمام الكافي بالسفينة قبل بدء الرحلة لتكون السفينة صالحة للملاحة³.

ب- العيب الخفي بالسفينة:

يقصد بالعيب الخفي، العيب الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل، أو كما أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 803 فقرة "ط" من التقنين البحري الاهتمام الكافي⁴.

ولكي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية يجب أن يؤخذ بالاعتبار سببين رئيسيين أيضا كالتعقيدات التقنية في السفن الحديثة من جهة وكذا اليقظة أو الاهتمام الكافي من قبل الناقل من جهة أخرى، اما بالنسبة للشهادات يتم الحصول عليها من مكتب Veritas أو من قبل La Société Lloyd's⁵.

¹ - محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 177.

² - Boukhatmi F, " L'affrètement au voyage en droit Algérien et dant la pratique", Revue droit des transports et des activités portuaires ,université Oran 2, Volume III/N°01, 2016,P183
www.https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/164/3/1/126684.

³ - Abdelkarim Kouka, Le contrat de transport maritime de marchandise en France et en tunise, Théories et pratiques, Thèse de doctorat en droit, université Panthéon- Assas (pariseII), 04 octobre 2011, P226.
www.https://dossas u-paris2.fr.

⁴ - علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د ت ن، ص 281.

⁵ - Fetze Kamdem, La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : une échec d'uniformisation juridique, Les cahiers de droit, volume 41 numéro 4, Faculté de droit de l'Université Laval, 2000, P731.

2- حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع المرتبطة بالملاحة البحرية:

تتمثل في الأخطاء الملاحية وكذا أخطار وحوادث البحر بالإضافة إلى إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر.

أ- الأخطاء الملاحية:

تتخصر هذه الأخطاء في الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المستخدمون البحريون الواردة في الفقرة ب من المادة 803 من التقنين البحري¹. ويقصد بالخطأ الملاحي الخطأ الفني الذي يرتبط بقيادة السفينة أي مجموعة الأخطاء المرتبطة بالملاحة أو بتسيير السفينة².

يتضح أن هذا الاعفاء من المسؤولية خروج عن القواعد العامة في المتبوع على أعمال تابعه الواردة في المادة 136 من التقنين المدني³، وذلك أن الربان هو المسؤول الوحيد، وهذا طبقا لنص المادة 592 من التقنين البحري التي تنص على أنه: "يعتبر الربان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو..." كما يستنتج بمفهوم المخالفة من الفقرة ب للمادة 803 ق ب أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن الأخطاء التجارية.

ب- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة:

تعد العواصف القوية والأعاصير حوادث بحرية تعفي الناقل من المسؤولية (المادة 803 الفقرة "ب" من التقنين البحري)، ويشترط أن لا يكون الناقل أو تابعيه قد تقاعسوا في

¹ - أنظر في ذلك أيضا ما جاء في المادة 4 فقرة (2) من معاهدة بروكسل: "لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن أعمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل الملاحية في إدارة السفينة".

² - شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص193.

³ - جاء في المادة 136 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 78 مؤرخ في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم: "يكون المتبرع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفة أو بسببها أو بمناسبةها، وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبرع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبرع".

أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية واتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ وسلامة البضاعة¹.

وقد ذهبت المحكمة العليا إلى اعتبار أن العاصفة لا تعد قوة قاهرة في فصل الشتاء فهي تختلف باختلاف الفصل الذي تبحر فيه السفينة².

ج- انقاد حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك:

قرر المشرع إعفاء الناقل من المسؤولية كلما كان الضرر يجد سببه في الإنقاذ والمساعدة البحرية للأشخاص والأموال في البحر، وقد نص على ذلك في الفقرة "ي" من المادة 803 ق ب³، والملاحظ عند استقراء أحكام القانون البحري أن المشرع قبل إدراج الإنقاذ البحري ضمن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، جعله التزاما قانونيا على الربان ورد النص عليه في الكتاب الأول من التقنين البحري، في القسم الثالث من الباب الأول من المادة 332 إلى المادة 375 منه، ويتعلق خصوصا بإنقاذ الأشخاص حيث اعتبره مسألة اجبارية بينما انقاذ الأموال مسألة اختيارية ومع ذلك رتب المشرع لهما نفس الأثر⁴.

3- حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع المتعلقة بخطأ الغير:

يشترط في خطأ الغير، والذي يعتبر من حالات الإعفاء من المسؤولية، أن ينص عليه القانون وأن لا يكون هذا الغير من قبل الأشخاص الذين يكون المدعى عليه (الناقل) مسؤولا عنهم⁵.

بالنسبة للتابعين البحريين فقد أعفى المشرع الناقل البحري عن أخطائهم الملاحية وهم الربان، المرشد، والمندوبون البحريون الآخرون للناقل، ويمثلون طاقم السفينة، والملاحظة أنه

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 283.

² - أنظر: قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية مؤرخ في 1991/06/02، ملف رقم 73657، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الثاني، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1993، ص 108، متاح على الموقع: https://www.droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf.magasin/1993_2pdf

³ - وهي نفسها الوارد في المادة الرابعة فقرة 2 من اتفاقية بروكسل.

Article 4 Convention de Bruxelles du 25 aout 1924, Op,cit

⁴ - أنظر في ذلك: المادة 803 والمادة 775 الفقرة الثانية من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

⁵ - شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 198.

يندرج تحت عبارة المندوبون الآخرون للناقل، الضابط البحارة والأشخاص العاملين في خدمة السفينة¹.

4- حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع المتعلقة بالبضاعة:

أ- العيب الذاتي للبضاعة:

يعرف العيب الذاتي للبضاعة أنه ليس فقط ذلك التطور الطبيعي للضرر الذي كان موجودا في البضاعة أثناء شحنها، وإنما هو ذلك العامل غير العادي وغير الظاهر في البضاعة العادية والسليمة أثناء عملية الشحن مقارنة بنفس البضاعة ونفس الاستعمال التجاري الموجهة إليه².

ليعني الناقل نفسه من المسؤولية عليه أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خاليا من كل تحفظ، ويرجع سبب الإعفاء من نتائج عيب البضاعة كذلك وفي أغلب الأحيان إلى خطأ الشاحن، وهناك حالات أخرى أشارت إليها المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل كالإكراه والحجز القضائي والحجز الصحي لم يتعرض لها المشرع الجزائري³.

ب- نقص البضاعة أثناء السفر:

يسمى نقص البضاعة أثناء السفر بعجز الطريق، ويعرف كل من الفقيه René Rodier والفقيه Emmanuel du Ponta vice عجز الطريق على أنه ذلك النقص في وزن البضاعة أو حجمها، الناشئ فقط عن الرحلة البحرية⁴.

¹ أسماء حريز، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، 2009، ص 68.

² سعيد دالع، "العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق -سببين قانونيين لإعفاء الناقل من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018، ص 221.

متاح على الموقع: <https://www.asjp.ceriat.dz/en/article/85083>

³ محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، ص 51.

⁴ سعيد دالع، مرجع سابق، ص 230.

ج- أخطاء الشاحن:

أوردت الفقرة ج من المادة 803 من التقنين البحري أمثلة لأخطاء الشاحن المتعلقة بالبضاعة لا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من تلف أو هلاك أو تلف، كان خطأ من الشاحن نفسه، وعلى الأقل أن يقدم الدليل على ذلك، فلا مسؤولية عليه، ولا شك أنه يستفيد في هذا الصدد من التحفظات الكتابية المثبتة بسند الشحن¹.

5- ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية:

ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية مثلما أوردته المادة 803 من التقنين البحري في الفقرة "و" من إضرابات وإغلاق للمستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب، وما أوردته الفقرة "هـ" من نفس المادة معبرة عنها بالقوة القاهرة.

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الإضراب:

اعتبر المشرع الجزائري أن أي وقف أو أي عائق سببا من أسباب الاعفاء ولو كان جزئياً ولقد كانت الغاية شمول الإضراب الجزئي بهذا النص مواجهة مختلف الوسائل التي تلجأ إليها نقابات العمال، والتي تقتصر في البداية على إضراب جزئي تمتد آثاره بالتدرج إذا اقتضى الأمر حتى يصبح عاماً.

إذا كان بإمكان الناقل تنفيذ العقد مع بذل توضيحات استثنائية فإنه لا يعفى من المسؤولية وإذا أراد اعفاء نفسه عليه أن يثبت وقوع هذا الإضراب وعلاقة السببية بينهما وبين الضرر².

ب- القوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية:

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه، يجعل التزام النقل مستحيلاً³.

¹ - نسيمة أمال حفيري، مرجع سابق، ص 118.

² - محمد دمانة، مرجع سابق، ص 58-59.

³ - علي البارودي، مرجع سابق، ص 179.

جعل التشريع البحري القوة القاهرة حالة مستثناة من مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري، كما جعلها سببا عاما لرفع المسؤولية وهذا ما أكدته القواعد العامة¹ وكذا المادة 803 فقرة "هـ" من التقنين البحري².

بالرجوع إلى الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية نجدها عرفت القوة القاهرة حيث جاء في مضمون القرار: "حيث أن التعريف القانوني للقوة القاهرة هو أنه حدث تسبب فيه قوة تفوق الإنسان، حيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها ولو أن يتحكم فيها كما تتميز القوة القاهرة بعدم قدرة الإنسان على توقعها³.

يستنتج من التعاريف أعلاه للقوة القاهرة ضرورة اتباع أربعة شروط حتى يكتسب الظرف صفة القوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهي: أن يكون غير متوقع الحصول، وغير ممكن الدفع، وأن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وألا يكون هناك يد أو خطأ من جانب الناقل البحري للبضائع.

فإسقاط هذه الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة على جائحة كورونا COVID19، يتبين أنها ظرف يستحيل توقعه من طرف الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري، مع عدم إمكانية الناقل البحري الملتزم بتنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه من دفعه أو مقاومته خاصة بعد اتخاذ الدول ومن بينها الجزائر قرارات بإيقاف العديد من النشاطات من بينها تقييد حركة التجارة والنقل بين البلدان في حدود معينة ما جعل الناقل

¹ - تنص المادة 127 من الأمر 75-58 معدل ومتمم: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر....".

² - تنص المادة 803 فقرة "هـ" من الأمر 76-80 المعدل والمتمم: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو ناتجة مما يلي: -هـ القوة القاهرة".

³ - أنظر: قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ في 11 جوان 1990، ملف رقم 65.920، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الثاني، د د ن، 1991، ص 90. متاح على الموقع:

<https://www.droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf.magasin/>

أمام استحالة التنفيذ، أضف إلى ذلك أن هذا الطرف هو ظرف خارج عن إرادة أطراف عقد النقل البحري وليس للناقل يد فيه¹.

ثانياً: الحالات الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية

يقصد بالأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي ألحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصياً أو مستخدميه جميع ما كان من المعول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته (أي بإثبات يسير)² وتصبح بذلك مسؤولية الناقل البحري مسؤولية سببية تعرض لها التقنين البحري في المادة 804 منه، وتتحقق في حالة تلاقي خطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع فيكون الناقل مسؤولاً نسبياً ويجب عليه إثبات عدم مسؤوليته عن بقية الخسائر والأضرار³.

وتتمثل الحالات الخاصة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية فيما يلي:

1- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب من قبله:

الالتزامات الأساسية التي يلتزم بها الشاحن تجاه الناقل المتعلقة بالبضاعة، هي ذكر بيانات صحيحة وأن يكون تصريحه بشأنها صادقا.

أ- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن:

أهم التزامات الشاحن هي تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة فإذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمرها فلا يتعرض الناقل لأي

¹ إيمان خلادي، مراد بسعيد، "مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة لبراء الناقل البحري المسؤولية"، حوليات جامعة الجزائر، المجلد 34، جامعة بن يوسف بن خدة، عدد خاص : القانون وجائحة كوفيد 19، جويلية 2020، ص.ص 286-

287. متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/553/21/83774>

² أمين خلفي، مرجع سابق، ص 124.

³ أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص 211. متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/553/21/83774>

مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة فكأن الجزاء على كذب الشاحن هو اعفاء الناقل من المسؤولية تماما وينطبق هذا الجزاء على نحو مطلق¹.

ذكر المشرع هذه الحالة في البداية في نص المادة 805² من التقنين البحري ضمن الحالات المحددة للمسؤولية الناقل، جاءت بعدها المادة 810 مشددة على خطأ الشاحن ومقيدة لأحكام المادة 805.

ب- التصريح الكاذب للشاحن:

أعفت المادة 810 من التقنين البحري الناقل البحري من المسؤولية في حالة التصريح الكاذب للشاحن، حيث نصت على أنه: "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

2- نقل البضاعة على السطح:

لا يتم الاعتراف بشرعية الشحن على السطح إلا إذا تم الاتفاق في نطاق الحالات القانونية والاتفاقية المحددة في القانون البحري مع احترام الناقل لكافة الإجراءات الشكلية وإلا قامت مسؤوليته وحرّم من حالات الإعفاء ولو بوقوع حادث بحري باعتباره ضامن إيصال البضائع سليمة، ولا تقوم مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج من نقل البضائع على السطح، إذا حدث اتفاق بينه وبين الشاحن³ وفق ما قضت به المادة 774 فقرة الثانية من التقنين البحري.

¹ - علي البارودي، مرجع سابق، ص 271.

² - تنص المادة 805 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: "إذ لم يصرح الشاحن وممثله بطبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع...".

³ - أمينة بورطال، "إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص 191. متاح على الموقع:

3- نقل الحيوانات الحية:

ذكرها المشرع في الفقرة "ب" من المادة 812 من التقنين البحري فيجوز للناقل اشتراط إعفاء نفسه من المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية في الفترة الممتدة من تسلّم الناقل البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وهذا تكريسا لمبدأ حرية التعاقد.

الفرع الثاني

حالات الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية

جل القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الواردة في التقنين البحري تعد قواعد أمرة لا يجوز لأطراف عقد النقل البحري مخالفتها إلا ما أجازها القانون، وعلى ذلك تنقسم حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الاتفاقية إلى حالات اتفاقية باطلة (أولا) وأخرى صحيحة (ثانيا).

أولا: حالات الاتفاقية الباطلة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

أجاز التقنين البحري لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حدود مايسمح به القانون، في حالات محددة.

1- حالات الاتفاقية الباطلة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون الجزائري:

وفقا لنص المادة 811 من التقنين البحري يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- ابعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل أو الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من الكتاب الثاني من التقنين البحري:

هذه المواد تتعلق بالتزامات الناقل قبل السفينة وضمن صلاحيتها (770 ق ب) وما يتعلق بالتزام الناقل بتحميل ورض البضاعة وصيانتها ونقلها ودراستها (773 ق ب)، والمادة 780 ق ب تنص على التزام الناقل بعد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه فيما يخص عمليات الفك والانزال. وتتضمن المادة 802 ق ب تحديد المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري وحددته ابتداء من استلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها أو

ممثله القانوني، والمادة 803 تتضمن حالات أو أسباب الإعفاء القانونية من مسؤولية الناقل وكذلك المسؤولية النسبية للناقل البحري في المادة 804 ق ب.

كل اتفاق تعاقدي يخالف مضمون هذه المواد يعد باطلا وعديم الأثر.

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

إذ يعتبر وفقا لهذه المادة تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 شرطا باطلا ويستثنى من ذلك منع الشاحن الأجنبي الذي وضعت له دولته تعويضا أقل من التعويض المحدد الذي ورد في المادة الأخيرة والذي يحصل عليه من الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها¹.

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع:

هذا الشرط يعد بمثابة إعفاء من المسؤولية إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية ويقع بالتالي باطلا بطلانا مطلقا².

2- الحالات الاتفاقية الباطلة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في اتفاقية بروكسل:

لقد تطرقت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 إلى شروط الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية، بحيث يعتبر كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يضعف من التزامات الناقل أو يعفيه من المسؤولية، أو يخفض هذه المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية، وعلى ذلك يعتبر باطلا، جاءت بقواعد أكثر حماية للناقل³.

¹- قويدر قرارية، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار"، مجلة القانون والعلوم السياسية، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، العدد الاول، 2017، ص 460. متاح

على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/518/3/1/78884>

²- سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الأعمال كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000، ص 45.

³- Art3/2 ,Convention de Bruxelles du 25 aout 1924, Op , cit.

ثانياً: حالات الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البحري الصحيحة

حدد المشرع الحالات التي يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، وهي الحالات المحددة في المادة 812 من التقنين البحري إذ جاء فيها: "خلافاً للمادة السابقة يرخص 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 ولغاية تسليمها.

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة".

1- مضمون المادة 812 من التقنين البحري:

من خلال المادة أعلاه يلاحظ أن المشرع سمح للناقل البحري بتحديد مسؤوليته عن العمليات التي تتم بين استلام البضاعة لغاية البدء بشحنها ثم من نهاية عملية التفريغ ولغاية تسليمها وهو ما يتعارض مع نص المادة 811 من التقنين البحري.
وعليه أصبح بإمكان الناقل تحديد أو إبعاد مسؤوليته في المراحل البرية لعقد النقل البحري، أين تكون البضاعة أكثر عرضة للأخطار، فأغلب العمليات المندرجة ضمن المادة 812 تندرج تحت نطاق عمليات المناولة أو التشويش طالما أن المقاول هو من يحضر لعملية الشحن¹.

وعليه فتطبيق نص المادة 812 من التقنين البحري فيه خروج عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري المنصوص عليه في المادة 802 من التقنين البحري، وفصل لعمليات المناولة المينائية والتشوين عن عقد النقل البحري، والمقصود بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، أي بداية من تسلمه للبضاعة من الشاحن، شحنها، رصها، نقلها لميناء الوصول فكها، تفريغها وأخيراً تسليمها إلى المرسل إليه أو صاحب الحق فيها²، ومعناه أن الناقل يمر بمراحل ثلاث هي:

❖ المرحلة الأولى: المرحلة البرية التي تمتد من التكاليف إلى الشحن.

¹ - طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص59.

² - المرجع نفسه، ص58.

❖ المرحلة الثانية: وهي المرحلة البحرية.

❖ المرحلة الثالثة: وهي المرحلة الممتدة من التفريغ إلى التسليم¹.

كل ذلك ينعكس سلبا على المرسل إليه، فإذا رجع هذا الأخير على الناقل في حالة حدوث ضرر للبضاعة على أساس المسؤولية العقدية سيتمسك الناقل بالتحديد أو الإعفاء أما إذا رجع على مقاول المناولة المينائية أو التشويش فلا يمكنه ذلك إلا على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد بينه وبين المقاول وبالتالي المرسل إليه هو المتضرر².

2- إشكالية تطبيق مضمون المادة 812 من التقنين البحري:

جاءت المادة 812 ق ب بعبارة "تحديد المسؤولية أو التعويض" فهذه الصياغة محل لبس هل تعني تحديد مسؤولية الناقل أو إعفائه؟

بالرجوع إلى الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1997/04/08 تحت رقم 115627 "... لكن يجوز للناقل اشتراط اعفائه من المسؤولية طبقا لنص المادة 812 من القانون البحري خلال مدة استلامه البضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه كما يجوز له اشتراط اعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات والبضائع على سطح السفينة"³.

إذن فمضمون الحكم أعلاه جاء مفسرا للعبارة الواردة في المادة 812 ق ب، فالقصد من وراءها هو اعفاء الناقل من المسؤولية عن تلك العمليات.

يفهم إذن من صيغة المادة 812 أن المشرع يقصد مفهومين في الآن نفسه "تحديد المسؤولية أو تعويض".

¹ سمية برياني، "وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 8، العدد 2، 2021، ص34، متاح على الموقع:

www.asjp.cerist.dz/PresentationRwone/164

² حياة حوياد، "وحدة عقد النقل البحري: ضرورة إلغاء نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 5، العدد 1، 2018، ص49، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/126763>

³ نقلا عن: فاطمة مستيري، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص62، متاح على الموقع:

https://droit.mjustice.dz/site/default/files/pdf_magasin/

فالعبرة الأولى "تحديد المسؤولية" تعني أن الناقل البحري يستطيع اعفاء نفسه من المسؤولية عن تلك العمليات وهذا تقرير للمبادئ العامة، وأن الناقل له الخيار الثاني بالصيغة الثانية أي يضع حدودا للمسؤولية الخاصة بالناقل أي اعفاءه¹.
أما العبارة الثانية "التعويض" فتفيد وضع الناقل البحري حدودا معينة لمسؤوليته لو تجاوزت قيمته الضرر هذا الحد².

المطلب الثاني

الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتعلق المادة 805 من التقنين البحري بالحدود القصوى للتعويض، المترتب عن اخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية تجاه الشاحن والمرسل إليه فيما يخص البضاعة وما يلحق بها من هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم (سبقت الإشارة إليها في المجال المادي لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع)، التي ترتب مسؤولية ثابتة جزاؤها التعويض، لذا وجب التعرف على المقصود بالحد الأقصى للتعويض (الفرع الأول)، ثم ضوابط تقدير الحد الأقصى في (الفرع الثاني)، وأخيرا الحالات المستثناة من الحد الأقصى للتعويض في (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المقصود بالحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل

لقد ثار جدل فقهي حول تحديد المعنى المراد من الحد الأقصى للتعويض، هذا ما استوجب ضرورة تعريفه (أولا)، وتحديد طبيعته القانونية (ثانيا)، وتحديد المستفيدين منه (ثالثا).

¹ - طيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص 59.

² - حياة حوباد، مرجع سابق، ص 49.

أولاً: تعريف الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل

نظام الحد الأقصى للتعويض هو تعويض غير كامل وضع فيه القانون حداً أعلى لمبلغ التعويض، يدفعه الناقل عند ثبوت مسؤوليته عن البضائع الهالكة أو التالفة أو المتأخرة في الوصول، وسواء أكان ذلك بخطئه أو بخطأ من تابعه، وهو على خلاف القواعد العامة في التعويض المدني فلا يجوز للقاضي الحكم بأكثر منه مهما بلغت جسامته الضرر¹ فالتعويض طبقاً للقواعد العامة يغطي الضرر اللاحق بالمضروب ومثاله ما نصت عليه المادة 188 من التقنين المدني في فقرتها الأولى: «أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه»².

لكن التعريف بنظام الحد الأقصى للتعويض لا يثير إشكالا بقدر ما تطرحه بعض المصطلحات التي استخدمت للدلالة عليه كمصطلح "تحديد المسؤولية"، أو "مبدأ المسؤولية" المقصود منه حصر مسؤولية الناقل في جزء معين من ذمته المالية، وليس حصرها في جزء معين من المخاطر كما ينصرف إليه معنى المصطلح³، ويحيل لذهن القارئ المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري⁴.

عند استقراء نصوص اتفاقية بروكسل يلاحظ أن مصطلح تحديد المسؤولية لا وجود له ضمن أحكامها غير أنه ورد في بروتوكول تعديلها لسنة 1968 (الذي لم تصادق عليه

¹ - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017، ص22.

² - الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم.

³ - المادة 514 من اتفاقية بروكسل والمادة 12 من بروتوكول تعديلها، المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض لم يحدد فيها المشرع التعويض وإنما نص على حد أعلى للتعويض لا يمكن تجاوزه حتى لو فاقت قيمة الضرر الحاصل للبضائع قيمة الحد القانوني للتعويض وعليه فإن مصطلح تحديد مقدار التعويض لا يصلح لأن يكون مرادفاً للدلالة على الحد الأقصى للتعويض.

قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، مرجع سابق، ص333.

⁴ - عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2006/2007، ص101.

الجزائري)، وبالضبط في المادة الثانية فقرة "هـ" وكذلك قواعد هامبورغ في المادة الثامنة فقرة 1 إن جاء فيها: «لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية...»¹.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري في التقنين البحري فقد ساير ما جاء في الاتفاقيات الدولية، إذ نصت المادة 809 منه على أنه²: «لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه...»، لكن عند الاطلاع على فحوى المادة باللغة الفرنسية نجد أن المشرع استبدل عبارة حدود المسؤولية بتحديد المسؤولية³، فالتساؤل الذي يطرح هنا هل المقصود من النصوص السالفة الذكر تحديد المسؤولية أو تحديد مقدار التعويض؟

عند التمعن في محتوى النصوص أعلاه نجد أن المقصود منها هو تحديد مدى التعويض⁴.

ثانيا: الطبيعة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل

نصت اتفاقية بروكسل على نظام الحد الأقصى في المادة الرابعة الفقرة الخامسة⁵ أما التقنين البحري في المادة 805 منه حددت حدود التعويض الأقصى التي يستفيد منها الناقل وقد عبر عنها في المادة 809 تقنين بحري بحدود المسؤولية. فالحد الأقصى للتعويض هو حد أدنى للاتفاق بين الناقل والشاحن وفي نفس الوقت هو حد أعلى لما يجب على الناقل دفعه عن الضرر الحاصل متى خلا سند الشحن من تحديد قيمة التعويض أو حد أعلى للمسؤولية، وعليه يمكن القول بأن الحد الأقصى للتعويض عن المسؤولية المحدودة للناقل البحري ذو طبيعة قانونية مزدوجة:

¹ - أنظر اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، مرجع سابق.

² - الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

³ - Ordonnance N°76-80 du 23 Octobre 1976 portant le code maritime journal officiel de République Algérienne 16ème année N°29, Dimanche 10 Avril 1977, modifié et complété, Art 809 : « Le transporteur n'pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'article 805... ».

⁴ - قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، مرجع سابق، ص 333.

⁵ - Art 514 Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 ,Op.cit.

❖ فهو من النظام العام في الحدود الدنيا الاتفاقية التي تكون بين الناقل والشاحن، إذ تقع هذه الاتفاقيات باطلة بطلانا مطلقا في الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

❖ في المقابل لا يعتبر من النظام العام في الحدود العليا، حيث يجوز للشاحن الاتفاق مع الناقل على إدراج بند في سند الشحن يقضي بتحديد مبلغ التعويض أكبر مما حددته النصوص القانونية¹.

ثالثا: المستفيدون من تطبيق الحد الأقصى للتعويض الناقل البحري

جاء في المادة 805 وكذلك المادة 813 من التقنين البحري، أن حق الاستفادة من الحد الأقصى الناتج عن تحديد المسؤولية حق يقتصر على الناقل فقط، أما المادة 814 والمادتين 815، 816 كذلك فقد وسعتا نطاق المستفيدين من تطبيق الحد الأقصى ليشمل تابعي الناقل وأطلق عليهم اسم مندوبي الناقل، حيث جاء في المادة 814: «إن أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والاعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد إلى أحكام هذا الفصل».

يبدو من النص أعلاه أن المشرع الجزائري قد سد الباب أمام الشاحن الذي يريد التهرب من أحكام المسؤولية المحدودة، وذلك برفع الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التصديرية عوض رفعها على الناقل، وجعل الناقل ومندوبيه لا يدفعون أكثر مما هو محدد في نص المادة 805 من التقنين البحري.

إن مصطلح مندوب الناقل يشمل تابع الناقل (المرشد البحري)، ووكلاء الناقل (وكيل السفينة- الريان- طاقم السفينة)، هؤلاء لهم الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة² بموجب المادة 814 من التقنين البحري.

¹ - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، المرجع السابق، ص28.

² - عبد الرحمن ملزي، مرجع سابق، ص170.

أما مقال المناولة المينائية هو الآخر يستفيد أيضا من مزايا المادة 805 من التقنين البحري المتعلقة بتحديد الحد الأعلى للتعويض عن المسؤولية، فمبدأ تحديد مسؤولية مقال المناولة جاء في نص المادة 916 من التقنين البحري التي تقضي أنه: «إن حدثت الأضرار بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقال المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر 80/76 المعدل والمتمم».

من النص أعلاه يتضح جليا أن تحديد مسؤولية مقال المناولة المينائية يأخذ في الحسبان ما تضمنه عقد المناولة المينائية، وليس سند الشحن كما هو في عقد النقل البحري الذي ينضم العلاقة بين الناقل والشاحن ولا دخل لمقال المناولة المينائية فيما تضمنه سند الشحن¹.

الفرع الثاني

ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري

حدد كل من المشرع الجزائري في التقنين البحري (أولا)، واتفاقية بروكسل (ثانيا)، الحد الأقصى لمسؤولية الناقل وفق ضوابط معينة تلزمه بتعويض الشاحن.

أولا: ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

جاء في المادة 805 من التقنين البحري: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية من كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية من كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الاجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطلق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن

¹ - طيب ابراهيم ويس، مرجع سابق، ص124.

البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموعة أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري،

وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم».

من خلال النص أعلاه يتضح أن المشرع قد وضع شروطا للناقل حتى يستفيد من تطبيق الحد الأقصى للمسؤولية، ويختلف هذا الأخير بحسب الضرر اللاحق بالبضاعة، أو البضاعة المجمعة في حاويات، كما حدد المقصود بالوحدة الحسابية، وعلى أساس هذه المادة سيتم التطرق إلى العناصر التالية:

1- شروط تطبيق الحد الأقصى للمسؤولية:

ذكر المشرع حالتين لتطبيق الحد الأقصى للمسؤولية وحصرهما في عدم التصريح عن قيمة البضاعة قبل الشاحن أو مثله قبل شحنها على السفينة، وعليه يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى.

بمفهوم المخالفة أنه إذا قام الشاحن بعكس ذلك وصرح قبل شحن البضاعة في سند الشحن، فلا يجوز للناقل التمسك بالتحديد الوارد في نص المادة 805 من التقنين البحري ويلزم بالتعويض كاملا على أساس القيمة المصرح بها من قبل الشاحن، وإن احتج يثبت عكس التصريح الوارد في سند الشحن.

فإذا كان تصريح الشاحن مشكوكا فيه، يدرج الناقل تحفظات ويترتب على هذه الأخيرة نقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه¹، أما إذا أعطى الشاحن تصريحا كاذبا عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره فإن الناقل لا يتعرض لأية مسؤولية جراء الأضرار اللاحقة².

2- ضابط الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها:

لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها ببلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية من كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الاجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وتتمثل هذه الضوابط في:

أ- ضابط الوحدة³:

مصطلح الوحدة الوارد في الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري، مصطلح لا يتناسب مع جميع أنواع البضائع في ممارسات الشحن، فكلمة الوحدة قد يقصد بها الوحدة التي يتم على أساسها تحديد أجره الحمولة كالطن المتري أو الحجم أو الكيلوغرام أو المتر المربع، أم يقصد بها وحدة الشحن العضوية التي يستلمها الناقل من الشاحن كالسيارات أو البراميل والأكياس.

نصت المادة 805 ق ب على اعتبار الوحدة ضابطا لتحديد التعويض أو الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري وتكون عن كل طرد أو وحدة شحن.

¹ المادة 807 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: «تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة، إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها»

² المادة 810 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: «لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل».

³ عبد الرحمن ملزي، مرجع سابق، ص 266.

أ- 1 الطرد كوحدة حسابية:

يقصد بالطرد كوحدة حسابية، البضائع المغلفة في صندوق أو كيس تحمل أرقاماً وعلامات مميزة، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسها يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية¹.

أ- 2 وحدة الشحن:

وحدة الشحن عبارة عن وحدة خاصة بالبضائع التي تشحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف وزنها أو قياسها أو حجمها أو كيلها كالأعشاب والفحم والبترو، فالمقصود إذن بوحدة الشحن الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل التي تتخذ عادة أساساً لتحديد أجرة النقل سواء كانت طناً مترياً أو كيلو غراماً أو متراً مكعباً².

3- ضابط الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخر في التسليم:

حدد المشرع في المادة 805 من التقنين البحري ضابط أجرة النقل لحساب التعويض هذه الحالة بمقدار ما يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول عن ناقل حريص، لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل، ويعتبر التأخير بمثابة عدم تنفيذ جزئي للعقد، ولكنه لا ينشئ حقاً في تعديل أجرة النقل، وإن جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يطلب التعويض عن التأخير³.

4- ضابط الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل، بمعنى أنه في حالة استخدام الحاوية فإن ضابط الحساب يكون على أساس

¹ - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 632.

² - المرجع نفسه، ص 632.

³ - خديجة تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 18/09/2016، ص 71.

عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهناك لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، في حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وثيقة شحن أخرى¹.

ويقصد بالوحدة الحسابية متشكل من 65,5 مليغرام من الذهب على أساس 900 من الألف ويمكن أن تحول وحدات الحساب إلى أرقام مضبوطة بالعملة الوطنية من تاريخ النطق بالحكم، وهذا حسب ما جاء في الفقرة الأخيرة من المادة 805 من التقنين البحري. وبالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع قد جعل النظام النقدي الجزائري قائماً على قياس قيمة الدينار الذي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك يكون لأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً وله قوة إجرائية غير محدودة².

من خلال نص المادة 805 من التقنين البحري يتضح أن المشرع وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإما أنه مسؤول كأصل عام في تصريح الشاحن أو ممثله وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة، وإما استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك فتكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية تختلف باختلاف صور المسؤولية للناقل البحري عن الهلاك والتلف أو التأخر في التسليم³.

ثانياً: ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل:

تعرضت اتفاقية بروكسل إلى تحديد ضوابط في تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع كما يأتي:

¹ - كميلاً أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 154.

² - للاستزادة أنظر: المادتين 1 و4 من الأمر رقم 03-11 المؤرخ في 26 أوت 2003، المتعلق بالنقد والقرض، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 52، مؤرخ في 27 أوت 2003، معدل ومتمم.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 295.

1- ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة الهلاك والتلف:

جاء في الفقرة 5 المعدلة للمادة 4 بموجب بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 حيث حددت سقف التعويض في حالة الهلاك أو التلف ب 666,67 وحدة عن كل طرد أو وحدة وتقدر ب 2 وحدة، عن الكيلوغرام من وزن البضاعة الاجمالية التي لحقها التلف أو الهلاك، في الزمان والمكان اللذين أفرغت فيهما السفينة أو كان يفترض أن تفرغ فيهما حمولتها¹.

2- ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في تسليم البضاعة:

بالنسبة لاتفاقية بروكسل لم ترد حالة التأخير في التسليم ولم يحدد ضابط تقدير الحد الأقصى للمسؤولية فيها.

3- ضابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاويات:

ذهبت اتفاقيات بروكسل الى تحديد قيمة التعويض عن الضرر في حالة استعمال الحاويات بشكل مستقل، فقد استندت في حالة النقل عن طريق الحاوية إلى عدد الطرود المذكور في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري.

وخالصة القول، أن الحد الأقصى للمسؤولية حق كفله القانون للناقل لا يمكنه أن يتنازل عنه، فيكون باطلا وعديم الأثر كل شرط تعاقدى يكون هدفه تحديد الحد الأقصى للمسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حددته المادة 805 من التقنين البحري، ما عدا حالة الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت حدودا أقل من المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، وهنا لا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل للمسؤولية وهذا تطبيقا لما نصت عليه المادة 808 من التقنين البحري: «لا يلزم الناقل اتجاه الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 أعلاه إلا بالمبلغ الأقل».

¹- Convention de Bruxelles de 25 Aout 1924 pour l'une fixation de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968, op.cit.

الفرع الثالث

الحالات المستثناة من تطبيق الحد الأقصى للمسؤولية

يحرم الناقل من حق التمسك بالحد الأقصى للمسؤولية نتيجة فعله الإرادي (أولاً) الذي يترتب عنه هلاك أو تلف في البضاعة، بالإضافة إلى الحالة الثانية والمتمثلة في تصريح الشاحن بنوع البضاعة وقيمتها في سند الشحن (ثانياً)، وأخيراً حالة التحديد الاتفاقي للمسؤولية مع الشاحن (ثالثاً).

أولاً: أفعال الناقل الإرادية (الخطأ العمدي)

يكون قصد الناقل أو مندوبيه¹ واضحاً في سعيهم إلى إحداث الضرر وهو ما يسمى في جانب الفقه بالخطأ العمدي فالناقل يقوم بالفعل أو يمتنع عنه وهو متيقن تماماً أنه سيحدث ضرراً بالشاحن أو المرسل إليه، ويعد الغش (1) والخطأ الجسيم (2) من صور الأفعال العمدية للناقل التي تجعله غير جدير بالرعاية القانونية وفقدان الحق في التمسك بالحد الأقصى عند ثبوت مسؤوليته.

1- الغش الصادر من الناقل:

يفسر الغش في مفهومه الحديث كمرادف للخطأ العمدي أنه: انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه»، أو هو: «ارتكاب فعل أو امتناع عمداً يقصد الأضرار بالغير»².

2- الإهمال (عدم الاكتراث) الصادر من الناقل:

يتحقق الإهمال أو عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل أن فعله أو الامتناع من العمل الذي سوف يقوم به من شأنه أن يؤدي إلى إحداث خسائر وأضرار بالبضاعة ومع ذلك يقدم

¹ - جاء في المادة 816 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: «تسري أحكام المادة التالية أي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق».

كما جاء في المادة 809 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم «لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع تنتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء تعمد أحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح».

² - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 189.

عليه، لذا أسماه البعض من الفقهاء بالخطأ الواعي وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الناقل العادي¹، ويشترط فيه عنصران هما:

أ- أن تتصرف إرادة الناقل إلى التمسك بتحديد المسؤولية، ومثال ذلك حالة الانحراف الاضطراري عن خطأ سير السفينة المتفق عليه بين الناقل والشاحن.

ب- أن يكون الناقل لحظة إثبات الفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع محل عقد النقل البحري كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع².

ثانياً: تصريح الشاحن بالبيانات المتعلقة بالبضاعة المنقولة وقيمتها في سند الشحن

تجمع المادة 3/3 من معاهدة بروكسل وكذا التقنين البحري في نص المادة 752 منه، أن بيانات التحقق من البضاعة ووصفها تقدم من قبل الشاحن للناقل البحري، وهذه البيانات هي التي تحدد جوهر العقد كما تحدد كيفية حساب المسؤولية المحدودة للناقل في الحالة التي توجب عليه التعويض³، وتظهر فائدة ترقيم الطرود في النقل بالحاويات في ابعاد حساب حدود المسؤولية عن طريق الوزن لمجموعة الحاويات، والتي تكون في العقد في صالح أصحاب الحق بالبضاعة، وهي الحالة المنصوص عليها في نص المادة 805 من التقنين البحري .

إن هذه البيانات التي يصدرها الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن لا يعتبر قرينة قاطعة، بل هي قرينة بسيطة، وبإمكان الناقل البحري إقامة الدليل على أن البيانات المقدمة من قبل الشاحن غير صحيحة، ويتجلى هذا الدليل في العلاقات بين الناقل وحامل وثيقة الشحن البحري⁴.

¹ - حياة شتوان، مرجع سابق، ص 149.

² - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 192.

³ - عبد الرحمن ملزي، مرجع سابق، ص 202.

⁴ - فيصل عمار، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2018-2019، ص 105.

1- إبداء الناقل تحفظات حول البيانات التي يصدرها الشاحن:

بخصوص البيانات الممكن التحفظ عليها ذكرها المشرع الجزائري من خلال المادة 755 من التقنين البحري، التي يتبين منها أن الناقل له إمكانية الامتناع عن تدوين تصريحات الشاحن في سند الشحن وذلك في حالة ما لم تكن له الوسيلة المعقولة للتحقيق من عدد الطرود أو كمية أو وزن البضاعة عندما تكون له أسباب جدية للشك فيها، كذلك الأمر بالنسبة لعلامات التعريف¹، غير أنه يمكن اتفاق الشاحن والناقل على مدار سند شحن نظيف، فيحصل الناقل مقابل ذلك على خطاب الضمان تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها².

2- الشروط الواجب توافرها في البيانات التي يصدرها الشاحن:

حتى تكون البيانات التي يصدرها الشاحن في سند الشحن صحيحة ومنتجة لآثارها يجب توافر مجموعة من الشروط هي:

أ- أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل الشحن.

ب- أن يتضمن البيان طبيعة وقيمة البضاعة معا، مما يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب لها على ظهر السفينة والعناية التي تستحقها، من جهة أخرى التأمين عليها.

ج- أن يدرج البيان المحدد لقيمة وطبيعة البضاعة في سند الشحن³.

¹- فيصل عمار، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 206. كما نصت اتفاقية بروكسل في المادة 313.

²- خطاب الضمان: تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن، ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة بالتعويض من الغير، ويعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي تحمي الناقل من المسؤولية عن البضاعة غير المطابقة لما هي عليه فعلا، ويعتبر نوعا من أنواع وثائق النقل.

خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، تخصص: عقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2013/2012، ص 17.

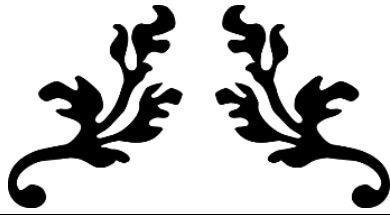
³- لطيف جبر كومانتي، مرجع سابق، ص 133.

ثالثا: التحديد الاتفاقي للمسؤولية

يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية أو الحد الأقصى للتعويض عندما يتفق مع الشاحن على تعويض أقل مما هو مقرر بموجب نصوص القانون، وهذا ما نصت عليه الفقرة "ب" من المادة 811 من التقنين البحري، فيعد باطلا كل شرط تعاقدى يكون هدفه تحديد المسؤولية بمبلغ أقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من نفس القانون¹.

¹ - خديجة نبات، مرجع سابق، ص 113.

الفصل الثاني:



الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع



إن اهتمام المشرع بالنقل البحري للبضائع جعله ينظم أحكامه بقواعد خاصة به انعكست هي الأخرى على المنازعات الناشئة عنه وأخضعها إلى أحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنازعات، وانعكست هذه الخصوصية على الدعاوى المرفوعة بصددتها لا سيما دعوى المسؤولية، وهذا الطريق الأول لاستيفاء حق المضرور عن طريق القضاء الوطني(المبحث الأول)، أما الطريق الثاني فهو اللجوء إلى التحكيم كآلية لحل منازعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القضاء الدولي كوسيلة موازية وبديلة للقضاء ذلك أن عمليات النقل البحري للبضائع تنقسم بالطابع الدولي، حيث ينزع الاختصاص من القضاء الوطني في حال اتفاق أطراف النزاع على اتخاذ التحكيم كآلية لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القضاء الوطني

تثار مسؤولية الناقل البحري لجبر الضرر وذلك عن طريق رفع دعوى قضائية وفق مقتضيات قانون الإجراءات المدنية والإدارية وأحكام التقنين البحري وكذا الاتفاقيات الدولية لتقديم تصور شامل لأحكام هذه الدعوى، والتي تسمى دعوى المسؤولية التي تتطلب شروطا إجرائية تتعلق بالدعوى (المطلب الأول)، بالإضافة إلى تقادم دعوى المسؤولية للناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الشروط الإجرائية المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري

دعوى المسؤولية¹ كغيرها من الدعاوى تتطلب وجود أطراف الدعوى (الفرع الأول) بالإضافة إلى ضرورة اتباع الإجراءات القانونية لرفع دعوى المسؤولية (الفرع الثاني)، مع وجوب الإثبات وقرينة المسؤولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

تشمل أطراف الدعوى المسؤولية كل من المدعي والمدعى عليه، شريطة أن يتمتع كل منهما بالصفة والمصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام المادة 1/13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية «لا يجوز لأي شخص التقاضي مالم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون»².

فأطراف الدعوى البحرية كذلك هما المدعى والمدعى عليه بوجه عام وهما كل من الشاحن والناقل، غير أن طبيعة الدعوى البحرية تميزها عن باقي الدعاوى بحيث يتدخل في

¹ دعوى المسؤولية دعوى تعاقدية ناتجة عن عدم تنفيذ الالتزامات الواردة بعقد النقل البحري للبضائع ويسأل الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أو التأخر في تسليمها كما رأينا سالفًا.

² قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية الجزائرية للجمهورية الجزائرية، العدد 21، المؤرخ في 23 أبريل 2008.

عملية نقل واحدة أكثر من ناقل أو شاحن، وقد يلتزم الناقل في عقد النقل لمصلحة شخص آخر هو المرسل إليه أو المستفيد من البضاعة عند وصولها أو الغير، وكذلك المؤمن.

أولاً: المدعي رافع دعوى المسؤولية

يعرف المدعي بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه¹. أما في عقد النقل البحري للبضائع فإن المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أُخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير في وصولها، فيكون الشاحن الطرف الأصلي المدعي وذلك على اعتبار أنه الطرف الأصلي في العقد إلى جانب الناقل، ثم يأتي بعده المرسل إليه، الغير وكذلك المؤمن على الرغم من أنه ليس من أطراف العقد.

1- الشاحن:

غني عن الذكر أن الشاحن هو صاحب المصلحة الأولى في أن تنجز عملية النقل على أحسن وجه، وهو الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل ومن يقدم له البضاعة في ميناء الشحن، وبالتالي الطرف الأصيل في عقد النقل لذا فهو صاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولا شك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية العقدية بغض النظر عن كونه مالكا أولاً للبضاعة².

ولإثبات صفة الشاحن كمدع فلا بد من استظهاره لسند الشحن الذي يعد وسيلة في اثبات عقد النقل البحري أو أي وثيقة نقل أخرى ولا يمكن أن تبقى للشاحن الصفة في رفع الدعوى إلا إذا ظل حائزاً لسند الشحن، ولا تكون الدعوى مقبولة إلا إذا كان لازال حائزاً لسند الشحن أو في الحالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية³.

¹ عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006 ص14.

² مراد بسعيد، مرجع سابق، ص307.

³ - René Rodière, Traité de droit maritime, tome 02, Dalloz, paris, 1979, p223.

2- المرسل إليه:

وهو طرف ذو مصلحة في العقد ويستمد هذا الحق في مواجهة الناقل، باعتباره خلفا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن الذي يصدر اسمه أي المرسل إليه الحقيقي حتى ولم يكن لمظهر السند، لأنه يكفي مجرد ورود اسمه بالسند¹.

فالمرسل إليه هو الشخص المكلف باستلام البضاعة في ميناء الوصول، مادام بيده ما يثبت هذه البضاعة وهو سند الشحن، ولم تنتقل إلى شخص آخر وذلك حسب ما نصت عليه المادة 782 من التقنين البحري، ويحق له رفع دعوى المسؤولية بالرغم من أنه أجنبي على العقد، وذلك لكونه مرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند على عقد النقل².

ولإثبات صفة المرسل إليه يعتبر عليه تقديم سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها وفق ما قضت به المادة 749 من التقنين البحري وقد يكون إسمياً أو إذنياً أو لحامله³.

وقد صدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 17 ديسمبر 1996، قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك، كانت رامية هذه الدعوى إلى تعويض الخسائر، كونها لم يُبرَّرَ صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن⁴.

¹ - حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، دون تاريخ، ص 134.

² - مريم بن خليفة، "أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، مجلة علمية محكمة تصدر الكترونياً، عدد خاص بالعقود البحرية، العدد 12، فيفري- مارس، 2017، متاح على الموقع:

<https://www.revuendwa.jimdo.com>

³ - حياة حوباد، المركز القانوني للمرسل إليه، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المرفئية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010-2011، ص 123.

4- ملف رقم 145015، انظر: حسان بوعروج، مرجع سابق، ص 13.

في الأخير نذكر أنه يحجب ممارسة الشاحن لدعوى المسؤولية على الناقل بعد أن أقامها المرسل إليه ضد الناقل، لأن دعوى الشاحن ودعوى الناقل في الحقيقة دعوى واحدة لأن سند هذه الدعوى واحد هو عقد النقل الذي يتحول من الشاحن إلى المرسل إليه¹.

3- الغير:

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولا شك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك على خلاف الشاحن²، إلا أنه وإن كان رجوع الغير يستند إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة تجاه الغير³.

يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استنادا إلى حلوله محل المرسل إليه أو بجانبه، فالمسؤولية المشاركة هنا هي مسؤولية عقدية وهي تسمى بدعوى الرجوع⁴.

4- المؤمن:

يثبت الحق للمؤمن في رفع دعوى المسؤولية، وبالرغم من أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه، ويترتب على ما سبق أنه ليس للمؤمن مباشرة دعوى ذاتية مباشرة ضد الناقل البحري - خارج نطاق الحلول- على الأساس العقدي، كما لا يجوز له الرجوع على الناقل بالاستناد

¹ - حياة شتون، مرجع سابق، ص 214.

² - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 313.

³ - وهذا طبقا لما جاءت به المادة 813 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: "تطبق التحديدات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".

⁴ - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2005، ص. ص 108-109.

إلى المسؤولية التقصيرية¹، بمعنى أنه لا يجوز للمؤمن باعتباره من الغير أن يحل محل المرسل إليه بموجب دعوى الحلول المنصوص عليها في المادة 744 من التقنين البحري وكذا المادة 118 من قانون التأمينات التي تنص على أنه « يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له » .

ثانيا: المدعى عليه الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية

المدعى عليه، هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية²، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن إذا كان الناقل متعاقدا أو فعليا³.

1- الناقل المتعاقد وتابعيه:

الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن وقد فصل المشرع في مسؤوليته وكذا مسؤولية الناقلين المتتابعين⁴، في المادة 764 من التقنين البحري والتي تنص على أنه: «إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين اصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتاج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين».

¹ - مريم بن خليفة، مرجع سابق، ص 176.

² - عبد الوهاب بوضرسة، مرجع سابق، ص 15.

³ - مريم بن خليفة، مرجع سابق، ص 176.

⁴ - سيد أحمد بن ددوش، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018/03/01، ص 315. متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/85090>

فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني وهذا ما تؤكدته المادة 765 من التقنين البحري.

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

أما من الناحية العملية يصعب إن لم نقل مستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر، وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول¹.

كما قد يتولى مندوبي الناقل تنفيذ النقل من الوجهة المادية بالرغم من أنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل يعطي الحق للمضروب بالرجوع عليهم بدعوى المسؤولية، وإن كان هذا الأمر نادرا ما يحدث، على أساس أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تلقيها من قبل الشاحن إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه سواء قام بها بنفسه وفقا للمادة 780 من التقنين البحري أو طرف آخر بموجب عقد مستقل وفقا لنص المادة 875 من نفس القانون².

2- الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كليا فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار وخسائر.

¹ محمد ياسين بوزوينة، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثامن، 1-11-2018، ص218، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/5/2/79701>.

² سيد أحمد بن ددوش، مرجع سابق، ص316.

أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات¹، وهذا ما تنص عليه المادة 765 من التقنين البحري².

وبالتالي يجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كليهما في آن واحد بالتعويض، وهما متضامنان فيما بينهما في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه للشاحن أو المرسل إليه، بموجب دعوى الرجوع³.

3- مجهز السفينة:

الأصل أن ترفع الدعوى لتعويض وجبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية⁴، وطبقا لنص المادة 754 من التقنين البحري⁵ يأخذ المجهز صفة الناقل عندما لا يذكر اسم هذا الأخير في وثيقة الشحن وهذا حماية للشاحن أو المرسل إليه.

¹ - محمد ياسين بوزوينة، مرجع سابق، ص 218.

² - المادة 765 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم: "إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 314.

⁴ - محمد ياسين بوزوينة، مرجع سابق، ص 219.

⁵ - جاء في المادة 754 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن غير دقيق أو غير صحيح".

وقد يكون المجهز يستغل السفينة بصفة مالك أو مستأجر¹. ففي الحالة الأولى لا يطرح أشكال لمعرفة الناقل البحري أو يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل للتعرف على مالكيها.

أما في الحالة الثانية وهي إيجار السفينة، فإنه يتوجب على المرسل إليه أو أي شخص له مصلحة في رفع الدعوى على الناقل البحري البحث عن الناقل من خلال بيانات وثيقة الشحن ومن المهم تحديد نوع الإيجار لأنه تبعاً لذلك يتحدد من هو الناقل².

الفرع الثاني

إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

من الشروط العامة لقبول الدعوى كما تمت الإشارة إليه في الفرع الأول وحسب ما جاءت به المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية هي توافر الصفة والمصلحة وبعد توافر ركنيها من أطراف (المدعى والمدعى عليه) وموضوع ينطوي على محل وسبب لا تقبل الدعوى إلا بتوافر شروط خاصة أخرى متعلقة بالإجراءات والمتمثلة أساساً في الإخطار (أولاً) والاختصاص القضائي (ثانياً).

أولاً: الإخطار³

يعتبر الإخطار إجراءً سابقاً للدعوى البحرية، ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو

¹ - أنظر المادة 572 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

² - حياة شتوان، مرجع سابق، ص 223.

³ - نشير فقط إلى أنه يوجد إجراء سابق للإخطار وهو إجراء إختياري وهذا ما أيدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2008/01/16 في قضية (الناقل ذات شركة الأسهم كنان) ضد الشركة الجزائرية إذ جاء في منطوق الحكم: المبدأ: يمكن الإمتناع عن إجراء الخبرة الهادفة إلى إثبات حالة السلع المنقولة بحراً، عند استلامها، عندما يتم الإحتجاج لدى الناقل بخصوص الأضرار اللاحقة بالحمولة ويبقى بدون جواب منه.

قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 2008/01/16، ملف رقم 478279، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، السنة 2009، ص 182.

متاح على الموقع: https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/2009-01pdf

التحفظات¹. فمن المنطقي أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض، بإخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قرارا فيه².

لم يعرف القانون البحري، ولا معاهدة بروكسل سنة 1924 المقصود بالإخطار، وترك الأمر في ذلك إلى الفقه والقضاء، إذ عرفه الفقيه الفرنسي "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق³ كما يقصد به احاطة الناقل علما بالعجز أو العوز (التلف) الحاصل للبضاعة، وبأن المرسل إليه أو ممثله القانوني لا يرتضيه، ويتمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك⁴. بعد معرفة المقصود من الإخطار في الفقه وجب التعرف عليه في القانون الجزائري(1)، وكذا اتفاقية بروكسل (2).

1- الإخطار في القانون الجزائري:

نص المشرع على الإخطار في التقنين البحري بموجب المادة 790 حيث جاء فيها: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفه في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها»⁵.

¹ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 185.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 337.

³ مريم بن خليفة، مرجع سابق، ص 179.

⁴ سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، غنابة، 1999-2000، ص 106.

⁵ الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

يُسْتَنْجَجُ من النص أعلاه أن المشرع وضع شروطا يجب توافرها في الإخطار (أ) بالإضافة إلى ذكر الحالات التي يتم فيها الإخطار (ب) الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاصلة للبضائع.

أ- شروط الإخطار:

اشترط المشرع أن يكون الإخطار مكتوبا وأن يكون واضحا ومحددا.

أ1- أن يكون الإخطار مكتوبا:

اشترط التقنين البحري في الفقرة الأولى من المادة 790 أن يتم الإخطار في شكل كتابي وليس شفهي . والكتابة لا تعتبر شرطا لقبول أو عدم قبول الدعوى وإنما لإثبات وجود ضرر عند التسليم، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا بل كل ما يجب أن يتوافر في الإخطار هو أن يكون مكتوبا في شكل واضح، سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار. فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه، كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية، وبما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فإرسال تلكس يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة ودقيقة يعتبر الإخطار مقبولا¹.

أ2- أن يكون الإخطار محددًا وواضحًا:

يشترط عند تحرير الإخطار أن يتضمن ماهية الخسائر والأضرار التي أصابت البضائع، ووجوب الابتعاد الكلي عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد للأحداث والبيانات المفتقرة للوضوح، فلا بد أن يكون الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل دقيقا لا يكتسحه الغموض، بحيث يكون مجرد الإطلاع عليه يعطي فكرة واضحة عن طبيعة الضرر أو الخسارة، هذا لكي يَحْضَ بالقبول من قبل المحكمة التي تنتظر في النزاع².

¹ - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص . ص 65-66.

² - شهيرة بلميهورب، مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020-2021، ص 56.

ب- الأطراف المعنية بالإخطار:

جاء في المادة 1/790 من التقنين البحري ما يلي: "... يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو من يمثله..." .

وهنا تظهر جليا الأطراف المعنية بالإخطار، باعتباره إجراء قانوني يقوم به كل من له مصلحة قانونية به، ويحرر ضد الأشخاص الذين يعتبرون مسؤولين عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة¹، وعليه تقسم الأطراف المعنية بالإخطار إلى فئتين: من يُوجَّهُ الإخطار، وإلى من يُوجَّهُ الإخطار.

ب1- ممن يُوجَّهُ الإخطار:

يوجه الإخطار من قبل كل شخص له شأن ومصلحة في وصول البضاعة سالمة ومطابقة لمواصفاتها المذكورة في سند الشحن، فيجوز توجيه الإخطار من قبل المرسل إليه المسمى في سند الشحن أو مظهره الأخير أو حامل لسند الشحن الأخير إلى جانب توجيهه من قبل ممثلي المرسل إليه مثل وكيل الشحنة أو من له الحق في تمثيل هؤلاء²، ونستعرض هؤلاء فيما يلي:

ب1.1 المرسل إليه:

يمكن تعريف المرسل إليه بأنه الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ، بموجب سند الشحن بإسمه أو لإدنه أو لحامله³، وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفا منشأ له، ونتيجة التعاقد لمصلحة المرسل إليه ينشأ له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري.

وقد أصدرت المحكمة العليا قرارا في هذا الشأن، بحيث رفضت طلبات الشركة الجزائرية للتأمينات وكذلك شركة سوناطراك، فقد طالب بالتعويض عن الخسائر إلا أن الطلبات كانت مرفوضة لكونها لم تبرر صفتها في التقاضي ولم تظهر وثيقة الشحن بل

¹ - شهيرة بلميهور، مرجع سابق، ص 57.

² - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 66.

³ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 154.

قدمت فقط عقد الحلول وإيصال دفع التعويض بعد أن قامت بتسديد قيمة هذا الأخير لشركة سوناطراك المتضررة من الضرر اللاحق بالبضاعة¹.

ب.1 ممثل المرسل إليه:

مثل المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي يسمح له القانون أن يحل محل المرسل إليه في استلام البضاعة، وما يترتب على هذا الاستلام من آثار في حدود الاتفاق المبرم بين الطرفين²، ويمكن أن يمثل المرسل إليه عدّة أطراف يمكن ذكرهم كما يلي:

❖ وكيل الحمولة كممثل للمرسل إليه:

أثناء نقل البضائع من ميناء الوصول تكون السفينة مشحونة لفائدة أكثر من شخص واحد، ولتفادي بقاء السفينة المطول في الميناء والذي ليست من مصلحة الاستغلال التجاري لها، فقد جرت العادة أن ينيب المرسل إليهم شخصا يطلق عليه وكيل الحمولة يتولى نيابة عنهم استلام البضائع والتحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها³.

وقد أوجب القانون أن يقدم وكيل الحمولة تحفظات ضد الناقل حسب ما نصت عليه المادة 624 من التقنين البحري، كما منحه حق تمثيل أصحاب الحقوق في القضاء حيث نصت المادة 623 من التقنين البحري على انه « يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق »

❖ مقال التشوين كممثل للمرسل إليه :

عمليات التشوين هي العمليات القانونية الواردة على البضاعة، وقد نظم المشرع أحكامها في المواد من 920 إلى 926 من التقنين البحري، يمارسها المشوّن أو مقال

¹ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1996/12/17، ملف رقم 145013)، نقلا عن: حسان بوغروج، مرجع سابق، ص13.

² رشيد الواحد، مرجع سابق، ص155.

³ حمودي زكراوي، "الوكلاء البريون للملاحة البحرية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة المجلد 15، العدد 01، 2022، ص1004. متاح على الرابط:

<https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/315/15/186229>

الشحن والتفريغ بموجب عقد وهذا حسب ما نصت المادة 921 من التقنين البحري "على أنه تجرى عمليات التثوين بموجب عقد يبرم بالتفاوض الحر وتقضي إلى دفع مقابل".

إذا كان المشوّن يقوم بعمليات تأمين الاستلام والتأشير والتعرف على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، فهنا يكتف عقد التثوين على أنه عقد وكالة لأن المشوّن يحل محل صاحب البضاعة، وبالتالي تقع عليه مجموعة من الالتزامات، فإن اكتشف أنه هناك تلف أو ضرر لحق البضاعة، فإنه يقع عليه التزام أساسي يتمثل في تحرير تحفظات، وهو ما نصت عليه المادة 923 من التقنين البحري والا يتحمل هو المسؤولية¹ وبالتالي يكون مقالو التثوين ملزم بإخطار الناقل أو ممثله بهذه النقائص وعليه تطبيق أحكام المادة 790 من التقنين البحري.

❖ وكيل العبور كممثل للمرسل إليه:

يكلف وكيل العبور عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها، كما يقوم بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن، يدفع الحقوق والرسوم المستحقة كما يقوم عند تفقده البضاعة باتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة، كما أن الإخطار لا يستفيد منه إلا من أجراه².

كما يعد وكيل العبور أحد أهم المتدخلين الرئيسيين الذين يستعين بهم الشاحن أو المرسل إليه في عملية النقل، نظرا لمهاراته المتعددة في التشغيل السلس للبضائع، بمعنى أنه وسيط نقل متخصص قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، يتعاقد باسم ولحساب موكله للتدخل في الفترة التي تفصل بين جزئي الرحلة الواحدة للوصول بينهما، مع القيام بجميع

¹ - حياة حوياد، "دور مقالو التثوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص72. متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/4/1/81030>

² - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص67.

العمليات المادية والقانونية التي تتطلبها هذه الفترة، بهدف وصول البضاعة إلى غايتها النهائية دون أن يتحمل مسؤولية هذين النقلين¹.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع لم ينظم عقد وكالة العبور لا في التقنين البحري أو التجاري أو أي تنظيم خاص، وعليه تطبق الأحكام العامة للوكالة.

ب2- إلى من يوجه الإخطار:

يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيله كما يوجه إلى الربان:

ب1.2 الناقل:

يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة، وفي حالة عدم إمكانية ذلك يوجه الإخطار إلى ممثله القانوني، وقد نص التقنين البحري في المادة 790 السابقة الذكر على أن يوجه التبليغ إلى الناقل في ميناء تفريغ البضاعة، باعتباره المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة، وما يكون قد أصابها من خسائر أو أضرار عند استلامها من قبل صاحب الحق فيها، وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله والمرسل إليه أو ممثله².

ب2.2 مجهزة السفينة كممثل للمرسل إليه:

يتحمل مجهزة السفينة المسؤولية عن الناقل في حالة عدم وضوح اسم هذا الأخير في سند الشحن وهذا حسب ما نصت عليه المادة 754 من التقنين البحري: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عن مجهزة السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

¹ - شهباز قرور، "النظام القانوني لوكيل العبور كمساهم في تنظيم عملية النقل"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 11، العدد 03، ديسمبر 2020، ص224.

متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerst.dz/en/downArticle/110/11/3/145476>

² - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص157.

ب3.2 وكيل السفينة كممثل للمرسل إليه:

نصت المادة 613 من التقنين البحري على أنه : "يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".
يقوم وكيل السفينة بتولي شؤون السفينة وطاقتها منذ لحظة وصولها إلى الميناء حتى لحظة المغادرة، فيقوم بتمثيل الناقل وفي غالب الأحيان ما يستلم وكيل السفينة الإخطار نيابة عن الناقل باعتباره هو الممثل الشرعي له¹.

ب4.2 الريان كممثل للمرسل إليه:

جاء في المادة 588 من التقنين البحري: "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الريان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه".

عملاً بأحكام هذه المادة، فإن وقوع نزاع يتعلق بالسفينة أو بالرحلة ولم يكن هناك وكيل يقوم بتمثيلها فإن الإخطار يوجه إلى الريان بصفته ممثلاً للناقل.

ج- ميعاد الإخطار:

ميزت المادة 790 من التقنين البحري بين حالتين من الخسائر والأضرار التي يمكن أن تصيب البضائع، وهي الضرر الظاهر وغير الظاهر.

ج1- ميعاد الإخطار في حالة الضرر الظاهر:

يجب على المرسل إليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطاراً وقت التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو لممثله القانوني.

كما يجوز توجيه الإخطار قبل التسليم متى علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضاعة قبل تسليمها، وهذا طبقاً للمادة 1/790 من التقنين البحري، وهو أمر نادر الوقوع، إذ يتم فحص البضائع من طرف المرسل إليه بعد تسلمه البضائع.

¹ - شهيرة بلميهوب، مرجع سابق، ص60.

قضت المحكمة العليا، بأن آجال تقديم التحفظات يحسب منذ التسليم أي العبارة بالتسليم وليس بالتفريغ، إذ أن مقتضيات المادة 790 من التقنين البحري تشترط تقديم التحفظات قبل أو في وقت تسليم البضاعة وليس وقت تفريغها إذ يجب التمييز بين عملية تفريغ البضائع كعملية مادية وعملية التسليم بالمعنى القانوني¹.

كما رفضت المحكمة العليا، التحفظات التي تتم وقت التفريغ، إذ جاء في منطوق حكم صادر عن الغرفة التجارية والبحرية، أنه من المقرر قانوناً أنه إذا لحقت البضائع المنقولة خسائر أو أضرار فيتعين على المرسل إليه أو من يمثله، القيام بتبليغ الناقل -اعتباره مسؤولاً عنها- كتابياً في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها².

ج2- ميعاد الإخطار في حالة الأضرار غير الظاهرة:

على المرسل إليه أو ممثله القانوني توجيه الإخطار خلال (03) أيام عمل، يبدأ سريانها من وقت تسليم البضاعة، وهذا حسب ما جاء في الفقرة 2 من المادة 790 من التقنين البحري، وهذا أيده القضاء حيث جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ 14/03/1995 أنه إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة، فيتم التبليغ عنها خلال الثلاثة أيام عمل اللاحقة، اعتباراً من تاريخ استلام البضائع³، ونفس الحكم قضت به المحكمة العليا في عديد القضايا⁴.

ما يلاحظ أن ميعاد الإخطار في الحالة الأولى والحالة الثانية قصير وغير كاف للشاحن لفحص البضاعة وتحديد الهالكة منها أو التالفة لإخطار الناقل.

¹ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1997/07/22، ملف رقم 15352، العدد الخاص 1999، مرجع سابق، ص 230.

² - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/03/14، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، 1995، المرجع السابق، ص 186.

³ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/03/14، مرجع سابق.

⁴ - أنظر: قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/09/12، ملف رقم 132510، المجلة القضائية العدد الثاني، 1995، ص 132.

د- آثار الإخطار:

يقيم القانون قرينة عن عدم توجيه الإخطار، مفاد ذلك أن البضاعة تم تسليمها المرسل إليه بحسب ما تم التصريح به في وثيقة الشحن، أي أن الناقل تقوم في صالحه قرينة على أنه سلم البضاعة مطابقة الأوصاف التي جاءت بالسند¹، لكن هذه قرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه اثبات عكسها بكافة الطرق، لأنها واقعة مادية، ويكون عادة بواسطة خبير أو محضر معاينة حضوري أو بشهادة جمركية.

إذن الإخطار وحده لا يعد السبيل الوحيد لإنشاء الحجة على وقوع ضرر أو خسائر للبضائع ومن ثم لا يترتب عن عدم الإخطار في الميعاد سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها، بمعنى أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل لا يسقط إلا بالتقادم²، وهذا ما أيدته المحكمة العليا حيث جاء في قرار لها صادر بتاريخ 1995/09/12 أن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة أعلاه لا يؤدي إلى تقادم دعواه بل تبقى حقوقه في المطالبة بها قائمة حسب الطرق القانونية الأخرى³.

2- الإخطار في اتفاقية بروكسل لسنة 1924:

أوجبت اتفاقية بروكسل الإخطار في حالتي الهلاك أو التلف، أما حالة التأخير في التسليم فلم تبين موقفها منه.

نصت المادة 6/3 من اتفاقية بروكسل على أنه: «إذا لم يحصل إخطار كتابي في الهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك⁴ أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضائع ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة في سند الشحن.

¹ - حياة شتوان، مرجع سابق، ص 80.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 79.

³ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 1995/09/12، مرجع سابق، ص 132.

⁴ - أنظر معاهدة بروكسل الخاصة بتوحد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 1924/08/25، مرجع سابق.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار مدة ثلاثة أيام من التسليم ولا يرتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة في مواجهة المستلم عند استلامه لها»¹.

من خلال هذا النص يلاحظ أنه استوفى أربعة أحكام، تتعلق بمشكل الإخطار وأجله أثر الإخطار على دعوى مسؤولية الناقل، صاحب الحق بتوجيه الإخطار.

أ- شكل الإخطار أجله:

بالنسبة لشكل الإخطار، لم توجب معاهدة بروكسل أن تأخذ الكتابة المطلوبة أي شكل معين، كما قد ترد الكتابة على سند الشحن ذاته أو على إذن التسليم، الذي يعيده المرسل إليه إلى الناقل عند استلام البضاعة منه، كل ذلك بشرط أن يكون الإخطار صريحا ثابت التاريخ، واضحا ومحددا تشير إلى الضرر ونوعه وطبيعته على وجه التحديد، ويملك القاضي السلطة التقديرية الواسعة لتقدير ما إذا كانت التحفظات تسير وفق مقتضيات المادة 613 ليأخذ بها أو يردّها².

ب- أجل الإخطار:

بالنسبة للأجال المقررة لإجراء الإخطار، فإنه يتضح من نص المادة 6/3 من المعاهدة أنها ميزت بين حالة الهلاك والتلف الظاهر والحالة الثانية هي التي يكون فيها غير ظاهر.

ب1- حالة الهلاك والتلف الظاهر:

الإخطار يجب أن يوجه في الوقت الذي تخرج فيه البضاعة من حيازة الناقل وتدخل في حيازة المرسل إليه، فإذا كان الهلاك أو تلف ظاهرا، وجب على المرسل إليه أن يرسل إلى الناقل أو من ينوب عنه إخطارا كتابيا موضحا به طبيعة الهلاك أو التلف ومداه وأسبابه

¹ - يلاحظ مدى تأثر المشرع في صياغته لنص المادة 790 من التقنين البحري لما جاءت به المادة 613 من اتفاقية بروكسل مع وجود اختلافات طفيفة.

² - قويدر قرارية، "الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018/03/01، ص279. متاح على الموقع: <https://www.asjp.certist.dz/en/article/85087>

وإلا قامت قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بسند الشحن¹، إلا أن هذه القرينة تقبل إثبات العكس كما تمت الإشارة إليه سابقا.

ب2- حالة الهلاك والتلف غير الظاهر:

في حالة الهلاك والتلف غير الظاهر، منحت مهلة قدرها ثلاثة أيام تبدأ منذ تسليم البضاعة للمرسل إليه، ليقوم خلالها بإخطار الناقل كتابيا².

يقصد بتسليم البضاعة كميعة قانوني لتقديم الإخطار بالتسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه، وذلك حتى يتمكن من فحصها والتحقق من هلاكها أو تلفها، لا من تاريخ استلام إذن التسليم، لأن هذا الأذى لا يفيد أن المرسل إليه قد استلم البضاعة³.

من خلال ما تقدم يلاحظ أن اتفاقية بروكسل التي لم تمنح الوقت الكافي للمرسل إليه لمعاينة البضاعة وبالتالي هي في صالح الناقل البحري.

ثانيا: الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نظم المشرع الجزائري على غرار إتفاقيات بروكسل، مسألة الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وعلى ذلك فُسِّمَتْ دراسة الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري (1) واتفاقيات بروكسل (1).

1- الاختصاص القضائي بدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

قبل الحديث عن مسألة الاختصاص القضائي يجب الإشارة إلى أن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري تعتبر تجارية في جانب الناقل لأنه عمل محترف، فحسب المادة الثانية من التقنين التجاري فإنه يصنف ضمن الأعمال التجارية بحسب موضوعها "مقولة استغلال النقل والانتقال"، كما يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية أو الجوية حسب المادة 5/3 من التقنين التجاري⁴.

¹ - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص. 415-416.

² - وهي نفسها المهلة الممنوحة في التقنين البحري بنص المادة 790.

³ - قويدر قرارية، مرجع سابق، ص. 416.

⁴ - الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 101، المؤرخ في تاريخ 19 ديسمبر 1975.

أما المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تنص على أنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حال اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"¹.

وفي المقابل تؤكد المادة 745 من التقنين البحري انعقاد الاختصاص للجهات القضائية المختصة إقليميا وبالتالي تطبيق نص المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهي محكمة مقر إقامة المدعى عليه وهو مقر تواجد الناقل.

من كل ما تقدم يُستخلص أن القانون وضع نظاما خاصا يحدد به الاختصاص القضائي وعلى رافع دعوى المسؤولية احترامه سواء كان نوعيا (أ) أو محليا (ب).

أ- الاختصاص النوعي:

إذا كان اختصاص الجهة المختصة نوعيا بنظر الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكال ولا تعترية أية صعوبة نظرا لاعتبار المحاكم جهات قضائية خاصة بالقانون العام، فإن منازعات النقل البحري يتحدد الاختصاص النوعي فيها من خلال طبيعة عقد النقل البحري من جهة وأطرافه من جهة أخرى²، فعقد النقل كما سلف ذكره هو عمل تجاري بحسب الموضوع وبحسب الشكل، وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج أن يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن أطرافه³.

حددت المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الاختصاص النوعي للمحاكم بنصها على أن: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام يمكن أن تتشكل من أقطاب متخصصة...."

¹ - قانون رقم 08-09، مرجع سابق.

² - كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 178.

³ - شهرزاد بن الصغير، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السادس، 2017/11/01، ص 258.

تختص الأقطاب المختصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات...".

يظهر جليا من هذه المادة أن هذه الأقطاب المتخصصة تحوز اختصاص حصري يستشف من عبارة "دون سواها"، بالنظر في قضايا تتميز بالحساسية لتعلقها بمحور التجارة وقد حددتها المادة بسبعة مجالات، لكن هذه الأقطاب المدنية لم ترى النور بعد¹.

فالمحكمة العادية هي المحكمة المختصة نوعيا للنظر في دعاوى المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وبما أن هذا الأخير ذو طابع تجاري، فالقسم التجاري هو الذي يختص بالفصل في دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع².

وعليه يسند الاختصاص للقسم التجاري في شأن منازعات النقل للبضائع أساسا ويطبق القانون البحري وهذا حسب نص المادة 531 من قانون إجراءات المدنية والإدارية: "ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون"³.

¹ محمد بكراروش، "الاختصاص الاقليمي الموسع في المادة الجزائية في التشريع الجزائري"، دفاثر السياسة والقانون جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد الرابع عشر، جانفي 2016، ص307.

متاح على الموقع: [https:// www :asjp . cerist.dz/en/downArticle/120/8/14/52691](https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/120/8/14/52691)

² إيمان خلادي، "دعوى المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد المناولة المينائية"، ملتقى وطني افتراضي المرسوم، خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022، ص367.

متاح على الموقع: droit-univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/2022-2010/pdf

³ قانون رقم 08-09، مرجع سابق.

عبارة عند الاقتضاء تتجدد عند عدم انشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع أو عدم تنصيب الأقطاب المتخصصة التي تتولى نظرها كاختصاصات نوعية¹.

ب- الاختصاص المحلي (الإقليمي):

يتحدد الاختصاص المحلي بالاتفاق بين طرفي النزاع بمحكمة موطن المدعى عليه (ب1)، أو محكمة ميناء الشحن والتفريغ (ب2).

ب1- محكمة موطن المدعى عليه:

على عكس الاختصاص النوعي فإن قواعد الاختصاص المحلي لا تتعلق بالنظام العام وبالتالي يجوز للأطراف الاتفاق على طرح النزاع أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ².

وبالرجوع للمادة 745 من التقنين البحري والتي تنص على أنه: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام". فإنها أحالتنا إلى القواعد العامة للاختصاص المذكورة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وبالتالي فللمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه، وإن لم يكن له محل إقامة معروف فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن له، وتجدر الإشارة أنه لا يمكن رفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع أمام المحكمة التي تقع في دائرة اختصاصها موطن السمسار البحري أو موطن وكيل الحمولة ولا حتى المرسل إليه³.

¹ شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة للقاضي وتنوع الجهات القضائية، مرجع سابق ص 258.

² أمين خلفي، مرجع سابق، ص 81.

³ نورة بوقايس، "إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري"، ملتقى وطني افتراضي الموسم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022، ص 391، متاح على الموقع:

<https://droit-univ-alger.dz/pdf-2022/seminaire-ar/2022-2010/pdf>

ب2- محكمة ميناء الشحن والتفريغ:

رغم وضوح نص المادة 745 من التقنين البحري المذكورة أعلاه، إلا أنه تبقى الأسباب التي جعلت مترجمي التقنين البحري يغفلون عن نقل الفقرة الثانية من هذه المادة والتي تتيح الخيار لرافع الدعوى سلوك أحد الخيارين، أما الخيار الثاني المغفل من النص العربي يتعلق في أن الدعوى ترفع أمام الجهة القضائية الواقعة بدائرة اختصاصها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني. بالرجوع إلى النص باللغة الفرنسية يبدو جليا أن الفقرة ثانية لا نظير لها في النسخة العربية¹، حيث أنها نصت على ما يلي :

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

تُمنح بموجب الفقرة أعلاه، لرافع الدعوى إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى هي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ بشرط أن يكون الميناء موجود داخل التراب الوطني².

وقد صدر قرار عن المحكمة العليا يؤيد الوجود القانوني للفقرة الثانية من المادة 745 من التقنين البحري، في ملف القضية رقم 64975، الصادر بتاريخ 1990/02/24، حيث جاء في منطوق الحكم: اختصاص محلي- دعاوى- ترفع أمام الجهة التي يوجد بها ميناء الشحن أو التفريغ³.

ج- التحديد الاتفاقي:

لم يمنع المشرع الجزائري من الاتفاق على تحديد محكمة مختصة محليا، غير المنصوص عليها قانونا كونها غير متعلقة بالنظام العام، وذلك شريطة:

✓ أن تكون مقبولة من طرف المحتج بها، أي ناجمة عن اتفاق الأطراف، سواء من قبل الشاحن عن توقيعه لسند الشحن أو المرسل إليه عند تسلمه البضائع على الأقل، فحيازته لسند الشحن ليس دليلا على قبوله هذا الشرط.

¹ - Art 745/02, Ordonnance n° 76-80, modifié et complété.

² - حياة شتون، مرجع سابق، ص136.

³ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1990/02/24، ملف رقم 64975، المجلة القضائية، العدد الأول، 1991، ص67، متاح على الموقع: droit.mjustice.dz/sites/dfaut/pdf_magasin/1991_1.pdf

✓ أن تكون هذه الشروط مقروءة وموضوعة بطريقة واضحة تميزها من غيرها من شروط السند¹.

2- الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل

معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25 أوت 1924 لم تتضمن مسألة تحديد الاختصاص القضائي .

المطلب الثاني

تقديم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن التقادم بشكل عام هو انقضاء الحق إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب به الدائن أو يستعمله صاحبه، وقد نص المشرع في القواعد العامة في المادة 308 من التقنين المدني « يتقادم الالتزام بانقضاء خمسة عشر سنة فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون... » واعتبر أن فكرة التقادم تكون بمضي مدة طويلة من الزمن يجب أن تؤدي إلى انقضاء حق الدائن، أو انقضاء الدعوى التي تحميه إذا ظل ساكنا طوال هذه الفترة ولم يطالب به . وقد سايره في ذلك التشريع البحري إذ يجب أن يتقيد بها صاحب الحق حتى لا ترفض دعواه². ويعتبر التقادم من بين الدفع التي يلجأ إليها المدعي عليه للتخلص من التزاماته أو لدفع المسؤولية عنه، ولذلك سيعالج هذا المطلب أساس التقادم ونطاقه (الفرع الأول) بعدها سريان التقادم (الفرع الثاني) وأخيرا عوارض التقادم (الفرع الثالث).

الفرع الأول

أساس ونطاق تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نبحث عن أولا عن أساس التقادم في التشريع الداخلي (أولا) واتفاقية بروكسل (ثانيا) ثم نطاق التقادم (ثالثا) أي حالات التمسك بالتقادم.

¹ - نورة بوقايس، مرجع سابق، ص 392.

² - أحمد خالدي، التقادم وآثاره في القانون المدني على ضوء اجتهادات المحكمة العليا ومجلس الدولة، دار هومة للنشر الجزائر، 2016، ص 19.

أولاً: أساس ونطاق التقادم في التشريع الجزائري

جاء التقنين البحري بأحكام خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري على غرار اتفاقية بروكسل، وسيتم الطرق إلى كل منهما على حدة.

1- أساس التقادم في التشريع البحري:

❖ حددت المادة 742 من التقنين البحري¹ مدة التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري بمضي سنتين، كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل².

❖ من نص المادتين 743 و744 من التقنين البحري³، يتبين أن المشرع خص دعوى المسؤولية بتقادم قصير، هذا ما يجسد رغبته في وضع حد للمنازعات المتعلقة بالنقل في أسرع وقت حماية للناقل وحتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها وحماية من جهة أخرى الطرف الضعيف في العقد، حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه⁴.

كما أن مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد، فليس لهم الحق في أن يتقنا على تعديلها بإطالة المدة أو تقصيرها فهي من النظام العام⁵، فقد نص التشريع البحري الجزائري أنه لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تحديد لمسؤولية الناقل البحري⁶، ومن ثم يقع باطلا طبقا لنص المادة 811 من التقنين .

¹ نصت المادة 742 من التقنين البحري على أنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

² حياة شتوان، مرجع سابق، ص137.

³ أنظر المادتين 743 و744 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

⁴ كمال حمدي، مرجع سابق، ص234.

⁵ تنص المادة 322 من الأمر رقم 75-58 المعدل والمتمم في فقرتها الأولى: "لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون"

⁶ سيد أحمد بن ددوش، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 01-03-2018، ص320. متاح على الموقع:

إلا أنه يوجد استثناء بتمديد أجله في تقادم دعوى المسؤولية بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن على أن لا تتجاوز مدة السنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى حسب الفقرة 02 من المادة 743 من التقنين البحري.

2- نطاق التقادم في التشريع الجزائري:

يسري التقادم الذي نصت عليه المادتان 743 و 744 من التقنين البحري، على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضد الناقل البحري، ومن ثم يسري التقادم على الدعاوى التالية:

❖ دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وذلك خلال سنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم.

❖ دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له، وذلك حتى بعد انقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل إليه على أن يكون خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رافع دعوى الرجوع (المؤمن) المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر¹، وهي مهلة ممنوحة استثناء للمشرع.

كما نجد أن المشرع نص على ذات الحكم في قانون التأمين حيث منح امكانية ممارسة (شركة التأمين) لدعوى الرجوع طبقا لنص المادة 118 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له، يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة"².

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 361.

² - الأمر 95-07، المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 13 المؤرخ في 8 مارس 1995، المعدل والمتمم بموجب القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 15، المؤرخ 12 مارس 2006.

إذن يستخلص من هذه المادة أنه متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين، يمكنه أن يحل محل ما دفعه من تعويض محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه والتي يكون لهذا الأخير تجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن لكن بشروط:

- ✓ محافظة المؤمن له على حقوق ومصالح المؤمن.
- ✓ وجوب وفاء المؤمن بتعويض التأمين وتقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى¹.

ثانيا: أساس ونطاق التقادم في اتفاقية بروكسل:

نصت المادة الثالثة في فقرتها السادسة من معاهدة بروكسل على أنه: "مع عدم الإخلال بالفقرة السادسة: لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة مالم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى"².

يتضح من نص هذه المادة أن مدة التقادم التي حددتها اتفاقية بروكسل هي سنة واحدة، كما حددت المعاهدة سريان التقادم من تسليم البضاعة، كما أنها أجازت تمديد هذه المدة دون تحديد مدة هذا التمديد على عكس التقنين البحري الجزائري.

الفرع الثاني

سريان تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

طبقا لنص المادة 742 من التقنين البحري، فإن مدة التقادم الدعاوي المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع هي سنة واحدة تسري من تاريخ التسليم، وهو يختلف في حالة تسليم البضاعة (أولا)، عن حالة عدم التسليم (ثانيا)، وكذلك الحال بالنسبة لسريان التقادم دعوى الرجوع (ثالثا) ويعتبر التقادم في المواد البحرية تقادما مسقطا.

¹ - بومدين بن غالم، "حق حلول شركات التأمين محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التأمين البحري"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجي، الأغواط، المجلد الخامس، العدد 02، جوان 2019، ص 283. متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/presentation-Revue/304>

² - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25/08/1924، مرجع سابق.

أولاً: حالة تسليم البضاعة

إذا كان الأمر يتطلب تسليم البضاعة¹ دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى، أما الدفعة الثانية المتبقية فيسري عليها نفس النظام.

أما إذا استغرقت عملية التفريغ عدة أيام، فإن احتساب مدة التقادم تسري من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها تحت تصرف المرسل إليه، وأثبت سلامتها في وصل الاستلام المادي أو الفعلي من قبل صاحب الحق فيها².

ثانياً: حالة عدم تسليم البضائع

يمكن تقسيم هذه الحالات إلى ثلاثة هي، حالة حدوث هلاك كلي للبضاعة(1)، حالة ملائمة البضاعة لكن المرسل إليه لم يستلمها(2)، وحالة حضور المرسل إليه لكنه امتنع عن تسلمها(3).

1- حالة حدوث هلاك كلي للبضاعة:

في حال حدوث هلاك كلي للبضاعة فإن مدة التقادم تحسب من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ويرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. ويرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم إلى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمه فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق³.

2- حالة ملائمة البضاعة لكن المرسل إليه لم يستلمها:

يبدأ حساب التقادم من تاريخ وصول السفينة المعلوم، فصاحب الحق في البضاعة على علم بوصولها لكنه لم يبادر باستلامها⁴. أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد

¹ - أنظر المادة 739 فقرة 02 من التقنين البحري تعرف عملية تسليم البضائع.

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

³ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 89

⁴ - حياة حوياد، " التقادم في دعاوى عقد النقل البحري"، مجلة قانون النقل والشايطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 02

العدد 01، 2015، ص 150. متاح على الموقع: <https://asjp.ceris.dz/en/downArticle/164/2/1/126667>

في سند الشحن، أو تم التنقل على خطوط ملاحية غير منتظمة، وغير معلوم سلفا ميعاد الوصول، فعلى الناقل إخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة، وبالتالي يبدأ التقادم من تاريخ إخطار صاحب الحق في وصول البضاعة بوصول السفينة.

فإذا أهمل الناقل تنفيذ التزامه المتمثل في إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، فإن بدء التقادم يكون من تاريخ إخطار المرسل إليه بواقعه إيداع البضاعة لدى حارس، يعينه قاضي الأمور الاستعجالية¹.

3- حالة حضور المرسل إليه لكنه امتنع عن تسليمها:

إذا رفض صاحب الحق في البضاعة تسليمها أو امتنع عن دفع أجرة النقل أو أية مصاريف أخرى ناشئة عن النقل تحسب مدة التقادم من تاريخ رفض الاستلام لأن الحكم بخلاف ذلك يعتبر بمثابة إطالة لمدة التقادم وبالتالي بقاء مسؤولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة صاحب الحق².

وهذا الحل يتطابق مع ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 61 من التقنين التجاري بنصه على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمرور سنة واحدة وبأن تحتسب هذه المدة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه³.

ثالثا: سريان تقادم دعوى الرجوع

بداية تقادم دعوى الرجوع يحسب من يوم إقامة الدعوى على رافع دعوى الرجوع أو من اليوم الذي قام فيه هذا الأخير بتسوية المطالبة، وتعتبر مدة السنة مضافا إليها ثلاثة أشهر هي المدة القصوى⁴.

¹ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 90.

² - صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، السانبا، 2006-2007، ص 70.

³ - حياة حوياد، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 150-151.

⁴ - صلاح الدين سحولي، مرجع سابق، ص 71.

إن مدة تقادم دعوى الرجوع مستقلة عن ميعاد الدعوى الأصلية، ذلك أن ميعاد التقادم في دعوى الرجوع مرتبط بتاريخ رفع الدعوى في الدعوى الأصلية، فيستطيع أن يرفع من وجهت ضده الدعوى الأصلية (دعوى الرجوع بعد مرور أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ دفع المبلغ المطالب به يسقط حقه في دعوى الرجوع).

الفرع الثالث

عوارض تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتمثل عوارض التقادم في وقفه (أولاً) وانقطاعه (ثانياً)، إلا أن التقنين البحري لم ينص عليه في دعوى المسؤولية¹، ففي هذه الحالة تطبق القواعد العامة الواردة في القانون المدني.

أولاً: وقف التقادم

يقصد بوقف التقادم حصول مانع من شأنه أن يقف حائلاً دون رفع الدعوى في الوقت المحدد في هذا الإطار تتدخل السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تحديد ما إذا كان المانع موقفاً للتقادم أم لا، كما يترتب على الوقف عدم احتساب المدة التي جرى عليها الوقف فتضاف المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له².

تنص المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني على أنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري بين الأصيل والنائب"، ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلاً أن يفقد أهليته لمدة معينة³.

وإذا كانت المفاوضات الودية بين الناقل والمرسل إليه حول كيفية تعويض الأضرار اللاحقة بالبضاعة، فإنها تعتبر مانعاً وفق المادة السابقة وتوقف التقادم إلى حين انتهاء المفاوضات، وبالتالي ينتهي النزاع بإقرار الناقل بتعويض الأضرار التي حصلت للبضاعة

¹ - غير أن التقنين البحري تضمن مسألة وقف وانقطاع التقادم في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة في المادة 2/331.

² - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، 205.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 367.

كما قد تنتهي تلك المفاوضات بعدم قبوله التسوية، فينطلق تقادم جديد بنفس المدة دون الأخذ في الحسبان المدة التي توقف سريان التقادم خلالها¹.

ثانياً: انقطاع التقادم

الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كلها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد²، إذ تنص المادة 1/318 من القانون المدني: "إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هذه هي مدة التقادم الأولى".

تنص المادة 317 من التقنين المدني على أنه: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغليسه المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه".

وتنص المادة 318 من التقنين المدني على أنه: "ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن اقراراً صريحاً أو ضمناً، ويعتبر اقراراً ضمناً أن يترك تحت يد الدائن ما لا له مرهون رهناً حيازياً تأمينا لوفاء الدين".

من النصين أعلاه يتبين أسباب انقطاع التقادم هي المطالبة القضائية(1)، الحجز(2) والإقرار(3):

1- المطالبة القضائية:

إن رفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة غير مختصة سواء محلياً أو نوعياً تعتبر من أسباب انقطاع التقادم الخاص برفع الدعوى ضد الناقل البحري بسبب الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة³.

¹ - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 75.

² - عبد الكريم زايدي، علي بعلوي، مرجع سابق، ص 70.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 368.

وهذا ما أيدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2008/05/07 حيث جاء فيه، "... حيث أن المطابقة القضائية هي التي تقطع التقادم وصدور حكم بشأنها ليس من آثاره انطلاق فترة جديدة للتقادم، وعليه فإن رفع الدعوى قبل نهاية المهلة السنوية للتقادم المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري، فإن صدور حكم على إثر هذه الدعوى ليس من شأنه أن يقطع التقادم مرة ثانية، بل يتعلق الأمر بقابلية الاستئناف من حيث الآجال القانونية¹".

2- الحجز:

الحجز نوعان: حجز تحفظي، وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها. وحجز تنفيذي، وهو يسمح بإعداد الشيء المحجوز للبيع بغية استقاء الدائن لحقه من ثمنه.

ففي مادة النقل البحري، يُتَصَوَّرُ الحجز على السفينة وهو يخضع لقواعد خاصة جاء نكرها في القانون البحري، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية².

3- الإقرار:

ينقطع التقادم كذلك في حالة أخرى تضمنتها المادة 318 من التقنين المدني الجزائري وهي حالة إقرار المدين بحق الدائن، أي أن يعترف المدين أمام الدائن باستعداده لدفع قيمة الدين مهما كانت صيغة هذا الإقرار صريحا أو ضمنيا، على أن يتضمن الإقرار الاعتراف بحق صاحب البضاعة في التعويض والمسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها³.

¹ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 2008/05/07، ملف رقم 506918، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2008، ص. 179-181، متاح على الموقع:

https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/2008_1_pdf

² - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص. 368-369.

³ - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص. 445.

المبحث الثاني

التحكيم البحري الدولي كآلية لتسوية منازعات مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري

للبضائع

لحل المنازعات البحرية يتم اللجوء إلى التحكيم كأحد الطرق البديلة في مجال النشاط البحري، وذلك بموجب اتفاق¹ يتعهد بمقتضاه أطراف عقد النقل البحري للبضائع على أن يحيلوا جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ عن هذا العقد إلى التحكيم. فإن كان هذا الأخير تحكيمياً وطنياً، فهو لا يثير أي صعوبة لأنه يخضع للقانون الوطني ولا ينفذ خارج الدولة لكن وبما أن عقد النقل البحري للبضائع يتسم بطابع الدولية، فإن هذا الأمر يستلزم دراسة التحكيم البحري الدولي²، لأنه يثير عدة إشكالات قانونية، ولذلك سيتم دراسة في هذا المبحث التحكيم البحري الدولي، نتعرف على هيئة التحكيم (المطلب الأول)، بعدها إجراءات وحكم التحكيم (المطلب الثاني).

المطلب الأول

هيئة التحكيم الدولي

يلجأ أطراف عقد النقل البحري للبضائع إلى هيئة التحكيم من خلال إدراج اللجوء إلى التحكيم في العقد الأصلي، وبهذا يكون التحكيم نظاماً قضائياً خاصاً، لذلك تضمن هذا المطلب تشكيل هيئة التحكيم (الفرع الأول)، بالإضافة إلى شروط والتزامات المحكم (الفرع الثاني).

¹ يأخذ هذا الاتفاق إما صورة مشاركة التحكيم، ويكون ذلك في حالة اتفاق الأطراف في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم، إما في صورة شرط تحكيم أين يتفق الأطراف بناء على شرط صريح في العقد المبرم بينهما على عرض المنازعة التي قد تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم، راجع : دليلا سيدي معمر، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، تاريخ المناقشة، 10 /06/2015، ص80.

² تضمنت المادة 1039 من القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ما يلي: «يعد التحكيم دولياً بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل».

الفرع الأول

تشكيل هيئة التحكيم

تطبيقا للطابع الاتفاقي للتحكيم، يعين الأطراف هيئة التحكيم، وهنا يكون التشكيل اتفاقي لهيئة التحكيم (أولا)، أو يتدخل القضاء في مسألة تعيين هيئة التحكيم (ثانيا).

أولا: التشكيل الاتفاقي لهيئة التحكيم

التشكيل الاتفاقي لهيئة التحكيم يكون في التحكيم الحر (1)، كما يمكن للأطراف اللجوء إلى مركز تحكيمي وهذا في التحكيم المؤسساتي (2).

1- التحكيم البحري الحر:

التحكيم البحري الحر هو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم بأنفسهم وبعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية، وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم وتحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية واختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على موضوع التحكيم¹. غير أنه قد يتعذر على أطراف عقد النقل البحري، تعيين هيئة التحكيم، كما يصعب عليهم تحديد مؤهلات المحكمين، ويكون هذا عند الاتفاق مسبقا على التحكيم في شرط التحكيم، فعندها يجب الاكتفاء بذكر الطريقة التي بموجبها يتم تعيين المحكمين في ذلك الاتفاق التحكيمي²، وقد وضع شروطا اذا تخلفت كان اتفاق التحكيم باطلا³، وهذا هو موقف المشرع الجزائري.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص409.

² فيصل عمار، التحكيم البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014/2015، ص36.

³ المادة 02/1008 من القانون رقم 08-09 تنص على أنه: «يجب أن يتضمن شرط التحكيم، تحت طائلة البطلان، تعيين المحكم، أو تحديد كفاءات تعيينهم»، كما تنص المادة 2012 بقرنتيها 1 و 2 على ما يلي: «يحصل اتفاق التحكيم كتابيا، يجب أن يتضمن اتفاق التحكيم تحت طائلة البطلان موضوع النزاع وأسماء المحكمين أو كيفية تعيينهم»

تتمثل أهم مراكز التحكيم الحر في جمعية المحكمين البحريين في لندن، جمعية المحكمين في نيويورك بالإضافة إلى لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي¹.

2- التحكيم البحري المؤسساتي:

التحكيم البحري المؤسساتي هو الاتفاق على إحالة النزاع الذي سينشأ أو نشأ بالفعل إلى إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة، والتي تتولى بدورها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم حتى إصدار الحكم وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية وعلى ضوء لائحتها التحكيمية².

التحكيم المؤسساتي منح المتحاكمين مهمة الفصل في النزاع إلى مركز من مراكز التحكيم كمركز لاهاي، أو غرفة التجارة الدولية بباريس، أو محكمة التحكيم بلندن (غرفة اللويدز)، أو غيرها من مراكز التحكيم الدائمة³، هذه الهيئات تضع قوائم تضم أسماء الخبراء المسجلين لديها، ليقوم أطراف النزاع باختيار واحد منهم.

تقوم هذه الهيئات بعد تقديم الطلب للاحتكام لديها من قبل أحد الأطراف بحثهم على ترشيح محكم إن كان وحيدا، وإذا كانت هيئة التحكيم تتكون من ثلاثة محكمين واختيار كل واحد منهم محكمة ولم يتفق الطرفان، أو المحكمان على الثالث، تتولى سلطة التعيين في تلك الجهة تعيين من تراه يصلح لهذه المهمة، وغالبا ما يكون من جنسية مختلفة عن جنسية الطرفين⁴.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، مرجع سابق، ص.ص 416-419.

² محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة وأساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 169.

³ زهر بن سعيد، التحكيم التجاري الدولي، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2012، ص 108.

⁴ علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006، ص 123.

إن الاستعانة بنظام التحكيم المؤسسي لا يسلب حرية الأطراف في اختيار محكمهم وأن سلطة هذه الهيئات في اختيار المحكم لها طابع احتياطي، حيث لا تبادر إلى تعيينه إلا بعد التأكد من فشل الأطراف أو امتناع أحدهم عن الاختيار.

لاشك أن هذه الطريقة في تشكيل هيئة التحكيم من شأنها أن تمنع الطرف المهمل أو المقصر في القيام بدوره في اختيار هيئة التحكيم من تعطيل عملية التحكيم، فتعالج هذه المراكز ذلك التقصير بما تلعبه من دور في تعيين المحكم بعد لجوء الأطراف لإحدى مراكز التحكيم أو هيئاته¹.

عند لجوء الأطراف إلى إحدى المراكز التحكيمية ينشأ على عاتقهم إلزام بالامتناع عن الالتجاء إلى القضاء للفصل في النزاع محل التحكيم، وأي إخلال بهذا الالتزام يمكن للطرف الآخر دفع هذه الدعوى لوجود اتفاق سابق يتضمن التحكيم، وهو دفع لا يتعلق بالنظام العام لا يحق للقاضي إثارته تلقائياً إلا إذا طلبه الخصوم، والعلة من هذا الاجراء هي حث الأطراف على الحرص في تنفيذ التزامهم من جانب، وتحقيق الاستقرار للمراكز القانونية من جهة أخرى².

ثانياً: التشكيل القضائي لهيئة التحكيم البحري

تعترف النظم القضائية بأن وجود اتفاق تحكيم يمنع قضاء الدولة من سماع الدعوى ونظر النزاع بشأنه ذلك الاتفاق، فإذا رفعت الدعوى أمام القضاء رغم ذلك جاز الطرف آخر التمسك بعدم الاختصاص بالفصل في الموضوع من قبل القضاء لوجود اتفاق تحكيم³.

غير أن هذا الأخير قد تثار بشأنه خلافات أو صعوبات حول تشكيل الهيئة التحكيمية، فهناك لابد من تدخل القضاء صاحب الاختصاص الأصيل للقيام بدوره المساعد، بهدف ضمان فعالية التحكيم ونجاعته وذلك بتشكيل المحكمة التحكيمية أو بتكملة

¹ - زهر بن سعيد، مرجع سابق، ص 111.

² - زينب بوطالبي، "التحكيم البحري"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، مجلة علمية محكمة تصدر الكترونياً، العدد الخاص (12)، فيفري - مارس 2017، ص.ص 221-222، متاح على الموقع: revuedwa.jimdo.com

³ - تنص المادة 1045 من القانون رقم 08-09 على أنه: «يكون القاضي غير مختص بالفصل في موضوع النزاع، إذا كانت الخصومة التحكيمية قائمة أو إذا تبين له وجود اتفاقية تحكيم على أن تثار من أحد الأطراف».

تشكيلها إذ أن الغرض من اللجوء إلى القضاء هو إزالة العقبات التي تواجه تشكيلها¹. يتدخل القضاء في تشكيل هيئة التحكيم في التحكيم الذي يجري في الجزائر (1)، أو يتدخل في التحكيم الذي يجري في الخارج (2).

1- تدخل القضاء الوطني في تشكيل هيئة التحكيم الذي يجري في الجزائر:

واجه المشرع الجزائري الصعوبات التي تواجه الأطراف في تشكيل هيئة التحكيم الدولي، من خلال نص المادة 1041²، حيث ميز بين التحكيم الذي يجري في الجزائر والتحكيم الذي يجري في الخارج واختار أطرافه تطبيق أحكام القانون الجزائري. ففي حالة ما اعترضت أطراف التحكيم الدولي الذي يجري في الجزائر صعوبة بشأن تشكيل هيئة التحكيم، فإنه يمكن للطرف المتضرر من تأخير تشكيل هيئة التحكيم أن يلجأ إلى رئيس المحكمة التي يجري في دائرة اختصاصها التحكيم.

2- تدخل القضاء الوطني في تشكيل هيئة التحكيم الذي يجري في الخارج:

في حالة التحكيم الدولي الذي يجري في الخارج واختار أطرافه تطبيق أحكام القانون الجزائري، فقد أعطى المشرع للطرف الذي يهمله الأمر بالتعجيل في تشكيل محكمة التحكيم حق اللجوء إلى رئيس محكمة الجزائر، هذا الأخير الذي يمكنه تعيين محكم الطرف الذي تقاعس عن تشكيل هيئة التحكيم³.

يُستخلص مما سبق أنه، يتوقف تشكيل هيئة التحكيم على اتفاق الأطراف المعنية بالنزاع، فقد تتكون من محكم واحد يتم تعيينه باتفاق الطرفين أو بواسطة جهة أخرى يتم

¹ - وليد رحمون، "طرق تشكيل المحكمة التحكيمية في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي بالأغواط، العدد الثالث، المجلد 02، 2018، ص 561.

متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/441/2/1/70395>

² - تنص المادة 1041 في الفقرة الثانية من القانون رقم 08-09: «في غياب تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم يجوز للطرف الذي يهمله الأمر القيام بما يأتي:

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

2- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان يجري في الخارج، واختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر».

³ - فيصل عمار، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص . ص 55-56.

الاتفاق عليها، أو من ثلاثة محكمين يتم تعيين اثنين منهم بواسطة الطرفين، في حين يمكن اللجوء إلى الغير لتعيين محكم أو أكثر عند عدم إمكانية اتفاق الطرفين على ذلك أو نتيجة تقاعس أحدهما. وبالرغم من تعيين المحكمين من قبل أطراف النزاع فإن تشكيل محكمة التحكيم لا يعد صحيحاً إلا إذا قبل المحكم أو المحكمون بالمهمة المسندة إليهم¹.

الفرع الثاني

شروط المحكم البحري

يشترط في المحكم التخصص في مجاله (أولاً) والحياد والاستقلالية (ثانياً)، وإلا وجب تنحيه ورده (ثالثاً)، بغض النظر عن جنسيته .

أولاً: تخصص المحكم البحري

يشترط في المحكم البحري أن يكون متخصصاً وخبيراً في مجال النشاط البحري وعالماً بمقتضيات التجارة البحرية، لأن معظم المنازعات تتعلق بمسائل فنية وتقنية وعلمية تتطلب من المحكم أن يكون ملماً بالأعراف البحرية ومختلف أنشطتها². بالإضافة إلى شرط الخبرة فهو من الشروط الجوهرية في المحكم حيث يرى بعض الفقهاء أن ما يميز المحكم فعلاً هو خبرته المزدوجة الفنية منها والقانونية في ممارسة مهمة القضاء من خلال عملية التحكيم، ومن خلال هذه الخبرة تنتج الثقة في المحكم³.

لذا حرصت مختلف مراكز التحكيم البحري الحر المؤسساتي على توفر هذا الشرط في المحكم الذي يتم تعيينه للفصل في المنازعة البحرية، وأهمها:

1- مراكز التحكيم المؤسساتي:

تتنوع مراكز التحكيم المؤسساتي بين غرفة التحكيم البحري (أ)، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري (ب).

¹ - المادة 1015 من القانون رقم 08-09.

² - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 224.

³ - لزهرة بن سعيد، مرجع سابق، ص 175.

أ- غرفة التحكيم البحري بباريس:

هي غرفة تحكيم متخصصة في مجال النزاعات البحرية حيث تضم في أعضائها كافة التخصصات البحرية، فالمحكمين البحريين من الممكن أن يكونوا، ملاك السفن وربابنة سفن ووكلاء بحريين ومقاولي الشحن والتفريغ والسماسة البحريين، وشركاء بناء السفن وشركات التأمين¹.

ب- المنظمة الدولية للتحكيم البحري:

هي منظمة دولية يوجد مقرها في غرفة التجارة الدولية (CCI)، وكانت هذه الأخيرة بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية (CMI) قد وضعتا سوية لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة تحكيم غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية، وذلك في مارس 1978، حيث يقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري، وتتكون اللجنة الدائمة من 12 عضواً، حيث تقوم غرفة التجارة الدولية (CCI) بتعيين نصفهم، بينما النصف الآخر تعينه اللجنة البحرية الدولية (CMI) علاوة على قيام غرفة التجارة باختيار السكرتارية².

2- مراكز التحكيم الحر:

تتشكل مراكز التحكيم الحر من جمعية محكمين تتوزع على مجموعة من الدول نذكر منها:

❖ **جمعية المحكمين البحريين بنيويورك:** تشترط في عضويتها أعضاء أكفاء لهم خبرة واسعة في مجال النشاط البحري، وملمين بالأعراف البحرية ومكونين في التخصصات البحرية المختلفة على مستوى الجمعية.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، مرجع سابق ص412.

² المرجع نفسه، ص. ص412-413.

❖ **جمعية المحكمين البحريين بلندن:** تضم نخبة من الخبراء الأكفاء المتخصصين في المجالات البحرية المختلفة، الذين لهم تجربة واسعة في مجال النشاط البحري وممارسته مهنة التحكيم البحري¹.

ثانياً: استقلال المحكم البحري وحياده

إن أساس التحكيم هو قيامه على الثقة المتبادلة بين الأطراف في محكميهم، لذلك وجب توافر الحياد في المحكم والاستقلال عن الخصوم وهذا ما يتوافق مع طبيعة مهمة المحكم.

يعد استقلال وحياد المحكم من الضمانات الأساسية في التقاضي، كما يعتبران ركيزتان أساسيتان لإنجاح عملية التحكيم، وقد جعل المشرع على عاتق المحكم التزاماً مهماً يتمثل في إخطار الأطراف بكل الظروف التي من شأنها أن تثير الشكوك حول استقلاليته وحياده، إذ لا يمكنه مباشرة مهامه إلا بعد ابلاغهم بها، وقبل الأطراف صراحة قيامه بالمهمة²، وهذا ما نصت عليه المادة 1015 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهي من الشروط التي إذا توفرت سمحت لأطراف التحكيم طلب رد المحكم³.

ثالثاً: تنحي ورد المحكم البحري

يمكن للمحكم البحري أن يتنحي طواعية عن النظر في الدعوى البحرية (1)، كما يمكن رده من قبل أطراف الاتفاقية متى توافرت الشروط القانونية للرد (2).

1- تنحي المحكم البحري:

يتنحي المحكم طواعية للأسباب التالية:

✓ إذا وجد نفسه في موقف يمنعه من الحياد نتيجة علاقات شخصية أو اجتماعية أو مهنية تجمعها بأحد أطراف العلاقة البحرية أو مستشاريهم أو أحد المحكمين في محكمة التحكيم.

¹ - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 125.

² - فيصل عمار، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 49.

³ - المادة 1016 من القانون رقم 09/08 تنص على أنه: «عندما يتبين من الظروف شبيهة مروعة في استقلاليته، لاسيما بسبب وجود مصلحة أو علاقة اقتصادية أو عائلية مع أحد الأطراف مباشرة أو عن طريق وسيط».

✓ إذا كانت للمحكم مصلحة مادية أو شخصية من النظر في النزاع والحكم الصادر منها¹.

2- رد المحكم البحري:

يكون الرد للأسباب القانونية التالية:

✓ خروج المحكم عن المهمة المنوط بها.

✓ عدم كفاءة المحكم.

✓ الشك في نزاهة وحياد المحكم.

لكن إذا لم يتفق الأطراف على مسألة الرد، يتدخل قاضي الأمور الاستعجالية بناء على أمر عريضة لرد المحكم واستبداله بمحكم آخر، ويخضع الرد في هذه الحالة للسلطة التقديرية لقاضي الأمور المستعجلة².

بإسقاط كل ما سبق ذكره على عقد النقل البحري للبضائع، قد يتفق الشاحن والناقل على أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة التي تكفل بنقلها، على حل النزاع عن طريق التحكيم، بإدراجه كشرط في بنود عقد النقل، وهذا قبل حدوث النزاع، ويأخذ في هذه الحالة وصف شرط تحكيمي . أما إذا تم الاتفاق بينهما في عقد مستقل عن عقد النقل الأصلي وبعد نشوب النزاع، يأخذ وصف مشاركة التحكيم، وللاطراف مطلق الحرية في اختيار هيئته وتشكيله المحكمين مع مراعاة كل الشروط القانونية.

المطلب الثاني

إجراءات وحكم التحكيم البحري

تباشر هيئة التحكيم النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف بإتباع مجموعة من الإجراءات التحكيمية (الفرع الأول)، بهدف الوصول لحل للمنازعة المعروضة على هيئة التحكيم عن طريق حكم التحكيم (الفرع الثاني).

¹ - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص126.

² - الجبالي عجة، "الرقابة القضائية على التحكيم التجاري الدولي"، مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد 01، 2006 ص121، متاح على الموقع:

https://www.droit.mjustice.dz/en/sites/default/files/pdf-magasin/2006_1pdf

الفرع الأول

الإجراءات التحكيمية

تبدأ إجراءات التحكيم البحري سواء أكان حرا أو مؤسساتيا بتقديم طلب التحكيم¹، ثم تشكيل هيئة التحكيم وتحديد القواعد الإجرائية المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق (أولا) واختيار مكان انعقاد التحكيم (ثانيا).

أولا: القانون الواجب التطبيق

يرجع اختصاص تحديد الإجراءات والقانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم إلى أطراف اتفاق التحكيم² ولهم الحرية التامة في تطبيقها على النزاع، مع ترك دور احتياطي لمحكمة التحكيم وذلك في حالة خلو اتفاق التحكيم³ من أية إشارة لمسألة الإجراءات، وهو الأمر نفسه بخصوص اختيار القانون الواجب التطبيق⁴.

فالمبدأ العام هو قيام محكمة التحكيم بالفصل في النزاع وفقا للقانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل محكمة التحكيم حسب القواعد التي تراها ملائمة.

¹ - يختلف طلب التحكيم البحري المؤسسي عن طلب التحكيم البحري الحر، ففي هذا الأخير ترفع الدعوى التحكيمية أمام مراكز التحكيم بموجب مذكرة مكتوبة تتضمن جميع طلبات المدعي، أما طلب التحكيم البحري المؤسسي يتم رفعه من المدعي إلى سكرتارية هيئات التحكيم الدائمة، فتتولى هذه الأخيرة اعلام المدعى عليه. أنظر: مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري -دراسة مقارنة-، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2020، ص198.

² - تنص المادة 1043 من القانون رقم 08-09 على أنه: "يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب اتباعها في الخصومة مباشرة واستنادا على نظام تحكيم كما يمكن اخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم".

³ - اتفاق التحكيم الذي يحدد القانون الواجب التطبيق يكون في العقد الأصلي أو في سندات الشحن البحرية التي يمكن أن تتضمن الشرط الخاص بالقانون الواجب التطبيق والمعروف "بشرط بوا مونت".

فيصل عمار، "القانون الواجب التطبيق على وثيقة الشحن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السادس، 2017، ص149.

متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/4/2/83288>

⁴ - وهذا ما نصت عليه المادة 1050 من القانون رقم 08-09: «تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة».

1- القانون الواجب التطبيق على إجراءات النزاع:

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

أ- قانون إرادة الأطراف:

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

كرس القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لعام 1985 في المادة 19 فقرة 01 بعنوان: تحديد قواعد الإجراءات "مع مراعاة أحكام هذا القانون يكون للطرفين حرية الاتفاق على الإجراءات التي يتعين على هيئة التحكيم اتباعها عند السير في التحكيم"¹، حيث منحت الحرية للأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على إجراءات النزاع.

أما المشرع الجزائري فقد ميز بين حالتين :

الحالة الأولى في التحكيم الداخلي لم تعط سلسلة تحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات لمحكمة التحكيم في حالة تخلق اتفاق الأطراف، حيث ألزم محكمة التحكيم بتطبيق القانون الجزائري².

أما الحالة الثانية في مجال التحكيم التجاري الدولي³، أكد المشرع من خلالها على ضرورة احترام إرادة الأطراف فيما يخص تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم في مجال التحكيم التجاري الدولي، كما يمكنهم تطبيق القواعد الإجرائية المنصوص عليها في أحد لوائح مراكز ومؤسسات التحكيم الدائمة، وأخيرا يمكنهم وضع قواعد إجرائية من

¹ قانون الأونسترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي 1985، صادر عن الأمم المتحدة 1994، متاح على الموقع:

<http://www.Un.or.at/uncitral>

² بدليل نص المادة 1019 من القانون رقم 08-09 التي نصت على أنه: «تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال والأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك».

³ أنظر : المادة 1043 من القانون رقم 08-09.

ابتكارهم، وتكون محكمة التحكيم ملزمة باحترام وتطبيق إرادة الأطراف فيما يخص تنظيم الإجراءات الواجب اتباعها أمامها لنظر النزاع¹.

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

قد يتعذر على المحكّمين تحديد القانون الاجرائي الذي تطبقه محكمة التحكيم على موضوع النزاع المعروض عليها، وفي هذه الحالة كان لزاما على محكمة التحكيم تحديد القواعد التي تتبعها أمامها، غير أن سلطة هيئة التحكيم في تحديد هذه القواعد ليست مطلقة².

2- القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري:

القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم البحري، يرتبط أساسا بتطبيق قانون إرادة الأطراف(أ)، لكن قد تتصدى هيئة التحكيم للقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم (ب).

أ- تطبيق قانون إرادة الأطراف:

إذا ما اتفق الأطراف على القواعد القانونية التي يطبقها المحكم على موضوع النزاع وجب عليه تطبيقها، وقد يكون هذا الاختيار قانون دولة معينة أو قواعد اتفق عليها الأطراف.

أ1- تطبيق قانون دولة معينة:

قد تتجه إرادة الأطراف إلى اختيار قانون دولة معينة، ليكون الفصل في النزاع وفقا لما تضمنه هذا القانون، سواء أكان قانوناً وطنياً أو أجنبياً، ولو لم يكن بين القانون الذي اختاروه ومحل النزاع أي صلة، بحيث قد يكون أجنبياً عن مكان التحكيم أو عن جنسية أطرافه، أو جنسية المحكّمين، وهو اطلاق يتوافق وحالات التحكيم الدولي³.

¹ كريم رضاني، سايح جهاد، القانون الواجب التطبيق على التحكيم التجاري الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2015-2016، ص36.

² فيصل عمار، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص58.

³ كريم رضاني، سايح جهاد، مرجع سابق، ص. ص 41-42.

2- تطبيق قواعد اتفاق عليها الأطراف:

من المتصور خاصة في مجال عقود التجارة الدولية تنظيمها خاصة وقواعد منتقاة تواجه ما قد ينشأ من منازعات، هم الأقدر على تصورها، وعلى وضع ما يلائمها من حلول مبتكرة لا تجد مصدرها في قانون دولة معينة، وإنما في إدارة الأطراف مباشرة. كما قد يلجأ الأطراف إلى المزج بين عدة مصادر فينشؤون قانون عقدهم من مجموعة من القواعد المستخلصة من تشريعات وطنية أو أجنبية، أو يكرسون العادات والأعراف المتعلقة بموضوع العقد¹.

ب- تصدي هيئة التحكيم للقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم:

إذا لم يتفق الأطراف على القانون الواجب التطبيق، قامت هيئة التحكيم باختيار القواعد القانونية الموضوعية التي تطبقها على أن تكون ملائمة لموضوع النزاع، فقد تختار هيئة التحكيم قانون دولة معينة، أو تطبق الأعراف الجارية².

ثانيا: مكان انعقاد التحكيم البحري

يجب أن يكون للتحكيم مكان يصدر فيه نظرا لأهميته في تحديد جنسية حكم التحكيم البحري الصادر، كما يشكل عاملا مهما في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، وبدأ ميعاد تقادم الدعوى وتقدير حجم العلاقة بين القضاء الوطني وهيئة التحكيم ومدى تدخل المحاكم الوطنية في إجراءات التحكيم³.

ويقصد بمكان التحكيم، المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم⁴.

¹ - فيصل عمار، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 59.

² - تنص المادة 1050 من القانون رقم 08-09 على أنه: «تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة».

³ - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 131.

⁴ - عبد الغاني شريط، مرجع سابق، ص 69.

إلا أن الأمر يترك دائما في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم بموجب لائحة تحكيم بحري¹.

الفرع الثاني

حكم التحكيم البحري

عند الانتهاء من سير التحكيم البحري، تصدر هيئة التحكيم حكمها ويعد حكم التحكيم البحري واجب النفاذ بمجرد صدوره لأنه يتمتع بقوة تنفيذية، فهذه القوة أساس تنفيذه طوعا لأنه حائز لقوة الشيء المقضي فيه²، ولذلك قسم هذا الفرع إلى تنفيذ حكم التحكيم (أولا) والظعن في أحكام التحكيم (ثانيا).

أولا: تنفيذ حكم التحكيم

لقد انقسم الفقه إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول الرافض لترتيب الحكم آثاره خارج الدولة التي صدر فيها، حيث يجب رفع دعوى جديدة.

أما الاتجاه الثاني القابل لترتيب الحكم التحكيمي الأجنبي آثاره خارج الدولة التي صدر فيها، لكن بوجود الاعتراف بالحكم التحكيمي من أجل تنفيذه لكن بشرط فحصه من طرف القاضي الوطني لدولة التنفيذ، واصطلح عليه اسم "نظام الأمر بالتنفيذ"، وهو ما اعتمده المشرع الجزائري³، حيث يتم تبديل القرار التحكيمي بالصيغة التنفيذية⁴ يصبح حكما

¹ - مسعودة نابلي، نسبة زعبوب، مرجع سابق، ص 52.

² - هذا ما نصت عليه المادة 1031 من القانون رقم 08-09: "أحكام التحكيم حائز على حجية الشيء المقضي فيه".

³ - نجادي بن عبد الله، "تنفيذ حكم التحكيم الأجنبي - شروطه واجراءاته"، مجلة القانون الدولي والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، المجلد 9، العدد 01، 2021، ص 90، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/157785>

⁴ - تنص المادة 605 من القانون 08-09 "لا يجوز تنفيذ الأوامر والأحكام والقرارات الصادرة من جهات قضائية أجنبية في الإقليم الجزائري إلا بعد منحها الصيغة التنفيذية في احدى الجهات القضائية الجزائرية متى استوفت الشروط التالية:

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

واجب التنفيذ يشرع في تنفيذه بكافة الطرق القانونية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية سواء كان هذا التنفيذ اختياريا أو كان جبريا¹.

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

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

2- إذا كان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي².

ثانيا: الطعن في أحكام التحكيم الدولي البحري

أقرت معظم التشريعات الدولية والداخلية جواز الطعن بالبطلان في أحكام التحكيم التجاري الدولي، من خلاله يجوز للمحكوم ضده رفع دعوى لا يطلب فيها إعادة النظر في موضوع النزاع، وإنما يطلب الحكم ببطلان حكم التحكيم، وهو ما ذهبت إليه المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، التي أرست مبدأ جواز رفع دعوى بطلان حكم التحكيم متى توافرت الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 من نفس القانون³.

يكون الطعن امام مراكز التحكيم البحري (1)، كما يكون الطعن ضد احكام التحكيم الأجنبية (2).

1- الطعن أمام مراكز التحكيم البحري:

يكون الطعن امام مراكز التحكيم البحري، كغرفة التحكيم بباريس باتتباع مجموعة من الاجراءات.

¹ - الحيلالي عجة، مرجع سابق، ص 127.

² - نجادى بن عبد الله، مرجع سابق، ص 91.

³ - عبد الرحيم مزغاش، "الطعن بالبطلان في أحكام التحكيم التجاري الدولي"، حوليات جامعة الجزائر 1، جامعة بن يوسف بن خدة، المجلد 35، العدد 3، 2021، ص 164، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/18/35/3/164071>

- غرفة التحكيم البحري بباريس:

نصت المادة 15 من لائحة التحكيم التابعة لغرفة التحكيم البحري بباريس على الأحكام التي تقبل الطعن على مستوى الغرفة، بأنها تلك الأحكام التي تصدرها الهيئات التابعة لها باعتبارها هيئات تحكيم الدرجة الأولى.

تشكل هيئة تحكيم درجة ثانية بواسطة لجنتها العامة عدد المحكمين فيها ثلاثة، يقدم المعنى بالطعن طلبا لرئيس غرفة التحكيم يودع لدى سكرتارية الغرفة، التي تتولى اخطار الأطراف، والذي عليه تقديم مذكرة بدعواهم خلال مدة 30 يوما من تقديمه الطلب.

تقوم سكرتارية الغرفة بتبليغ الأطراف الآخرين، الذين يتعين عليهم الرد خلال 30 يوما من التبليغ، بعدها تقوم هيئة التحكيم بالنظر في الطعن لتصدر حكما نهائيا خلال مدة ثلاثة أشهر من تاريخ استلام مذكرة دفاع المدعى عليه¹.

2- الطعن أمام القضاء الوطني:

ميز المشرع الجزائري في أحكام التحكيم الدولية بين نوعين من الأحكام وهما: الطعن ضد أحكام التحكيم الأجنبية (أ) والطعن ضد أحكام التحكيم الدولية الصادرة في الجزائر (ب).

أ- الطعن ضد أحكام التحكيم الأجنبية²:

أجاز المشرع طلب بطلان أحكام التحكيم³ الدولي الصادرة في الخارج وذلك في حالات واردة على سبيل الحصر، والمنصوص عليها في المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية:

✓ إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاق تحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة، أو انقضاء مدة الاتفاقية.

¹ - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 145.

² - بالنسبة لإجراءات الطعن ضد أحكام التحكيم الأجنبية أنظر المواد 1059-1060-1061 من القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ - نصت المادة 1058 من القانون رقم 08-09 على أنه يمكن أن يكون التحكيم الأجنبي الصادر في الجزائر موضوع الطعن، متى توفرت الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 من نفس القانون.

✓ إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون الذي اتفق عليه الأطراف.

✓ إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها.

✓ حالة عدم احترام مبدأ المواجهة.

✓ حالة عدم تسبب الحكم.

✓ حالة مخالفة حكم التحكيم للنظام العام الدولي.

✓ تتمثل طرق الطعن في الطعن بالاستئناف والطعن بالنقض، بالنسبة للأحكام التي تقضي بالاعتراف أو رفض التنفيذ.

ب- الطعن ضد أحكام التحكيم الدولية الصادرة في الجزائر:

يكون حكم التحكيم الدولي في الغالب متسما بالطابع النهائي، غير أنه يكون قابلا

للطعن فيه إن لم يكن منصفا لأحد أطرافه، هذا ما أقرت به أحكام المادتين 1058 و 1061

من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ويأخذ الطعن الأشكال التالية:

✓ الطعن بالبطلان.

✓ الطعن بالنقض¹.

¹ - دليلة سيدي معمر، مرجع سابق، ص 151.

الفصل الثالث:



**مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل
البحري للبضائع بميناء جن جن
دراسة تطبيقية**



دراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا يتوقف على الجانب النظري فقط، بل لا بد من دراسة الجانب التطبيقي له، كضرورة عملية لإبراز أهمية عمل الناقل البحري في نقل البضائع في إطار عقد النقل البحري، واسهاماته في ميدان التجارة الدولية. يتمثل محل الدراسة التطبيقية لموضوع مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، في ميناء جن جن، إذ لا بد من إعطاء لمحة تعريفية عنه .

يعتبر ميناء جن جن من أكبر موانئ الجزائر، يقع بدائرة الطاهير ولاية جيجل، يستجيب لكل التقنيات الحديثة في مجال النقل البحري للبضائع، ويتوفر على مساحات واسعة جدا ومراكز وأرصعة يبلغ بها غاطس السفينة حتى 18,20 متر، إضافة إلى تفرعات سكك متصلة بشبكة السكة الحديدية الوطنية، وبترقية منطقة بلارة الصناعية يمثل الميناء حتما رابطا بين افريقيا وأوروبا والشرق الأوسط، بهذا فهو مدعُو في المستقبل القريب للقيام بدور هام في حوض البحر الأبيض المتوسط، وذلك في إطار شحن الحاويات، وهذا بعد نهاية انجاز مشروع محطة الشحن المقدر عملها بحوالي 2,000,000 EVP سنويا¹.

يعمل ميناء جن جن وفق هيكل تنظيمي يتكون من عدة مديريات²، أهمها مديرية العمليات التي تشرف على عمليات المناولة والتشوين، والمتمثلة أساسا في عمليات الشحن والرص والتستيف، وكذلك فك البضاعة وتفريغها وحراستها، وهذا باستعمال معدات خاصة وعمالة مؤهلة، هذا الأمر لا يتوفر عليه الناقل نظرا لازدياد حجم السفن والبضائع، لذا بات من الضروري الالتجاء إلى ميناء جن جن لأداء هذه العمليات بواسطة عماله ومعداته الخاصة والتابع لإدارة الميناء مقابل أجر معين، وبهذا تنتقل مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلى ميناء جن جن، وهذا ما سيتم دراسته في المطلب الأول "أساس انتقال مسؤولية الناقل البحري في ميناء جن جن. أما في المطلب الثاني سيتم دراسة "تطبيقات مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ميناء جن جن.

¹ - مجلة مؤسسة ميناء جن جن، متاحة على الموقع الرسمي للميناء: www.Djendjen-port.com، تاريخ الاطلاع 13 ماي 2022 على الساعة 15:00.

² - أنظر الملحق رقم 1 : الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن.

المبحث الأول

الأساس المعتمد في انتقال مسؤولية الناقل البحري للبضائع بميناء جن جن

الأساس المعتمد في تحديد المسؤولية الناتجة عن المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء عملية النقل البحري، له معايير تختلف عما جاءت به الدراسة النظرية، تنتقل مسؤولية الناقل البحري للبضائع تبعاً لتسليم البضاعة، لهذا حمل المطلب الأول عنوان (مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عمليات المناولة المينائية) أما المطلب الثاني فحمل عنوان (مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد الانكو ترمز)، لأنه يرتبط أولاً بضرورة تحديد نوع عقد البيع الدولي للبضائع الذي يكون وفقاً لهذه القواعد¹.

المطلب الأول

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عمليات المناولة المينائية

طبقاً لعقد النقل البحري للبضائع بأخذ التسليم معنى محدد سلفاً، يختلف باختلاف مراحل العقد، وإذا لجأنا إلى قواعد الانكوترمز يلاحظ أنه يشير إلى معنى آخر، وهذا ما سنتعرف عليه فيما يلي:

يلتزم الميناء بعمليات المناولة المينائية لا سيما الشحن والتفريغ، عن طريق مديرية العمليات²، بالقيام بهذه الأعمال المادية التي هي في الأصل من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، حيث يتعهد الميناء بوصفه مقاول المناولة المينائية بتقديم هذه الخدمات بناء على طلب من الناقل أو غيره، وهذا نظراً لما يتوفر عليه ميناء جن جن من وسائل مادية وكفاءات بشرية.

¹ - قواعد الانكو ترمز وهي إختصار لكلمة International Commercial Terms، وتعني مصطلحات التجارة الدولية، وضعتها غرفة الصناعة والتجارة الدولية، يتم الاستعانة بها لتنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع وتحديد وسيلة النقل المناسبة للبضائع والتزامات أطراف العقد وكل ما يتعلق بتسليم البضاعة، والمسؤولية المترتبة.

مقابلة مع السيد: عنتر أبركان، مصرح جمركي بمصلحة العبور لدى الجزائرية القطرية للصلب، تاريخ المقابلة بميناء جن جن 19 ماي 2022، 9:30.

² - أنظر الملحق رقم 02: الهيكل التنظيمي لمديرية العمليات.

الفرع الأول

المقصود بالشحن والتفريغ

تقوم مديرية العمليات بميناء جن جن بعمليتين رئيسيتين، تتمثل في تأمين عمليتي الشحن (أولاً) والتفريغ (ثانياً).

أولاً: عملية الشحن

تعرف عملية الشحن البحري للبضاعة، بأنها عملية نقل البضاعة من مكان لآخر أو من دولة إلى أخرى، عن طريق سفن الشحن التجارية، وتعتبر إحدى أهم عمليات النقل البحري، حيث تبدأ بإستيلام الناقل البحري البضاعة من الشاحن في ميناء الشحن ليتم شحن البضاعة على متن السفينة، اذن هي عملية مادية تتمثل في رفع البضاعة من أرض الميناء ووضعها في السفينة وهذا وفقاً لمعايير محددة سلفاً.

تقوم مصلحة الشحن والتفريغ التابعة لمديرية العمليات، بتأمين هذه العملية نيابة عن الناقل وبطلب منه بموجب عقد خدمة، حيث تقوم هذه الأخيرة بوضع البضاعة على ظهر السفينة من ميناء القيام المتفق عليه، لنقلها إلى ميناء الوصول. تتكفل مصلحة الشحن بتسيير عملية الشحن، ومراقبة السفن، وكذا معالجة البضاعة حسب شروط التخزين.

ثانياً: عملية التفريغ

تكون عملية التفريغ بإخراج البضاعة من السفينة، ووضعها على رصيف الميناء أو تفريغها في صنادل ونقلها إلى رصيف الميناء، تتكفل بهذه العملية مصلحة التفريغ¹ نظراً لما تتوفر عليه من وسائل مادية كافية.

¹ - مقابلة مع السيد: مسعود بوجردة، رئيس دائرة الشحن، يوم 19 ماي 2022، على الساعة 11:00 صباحاً.

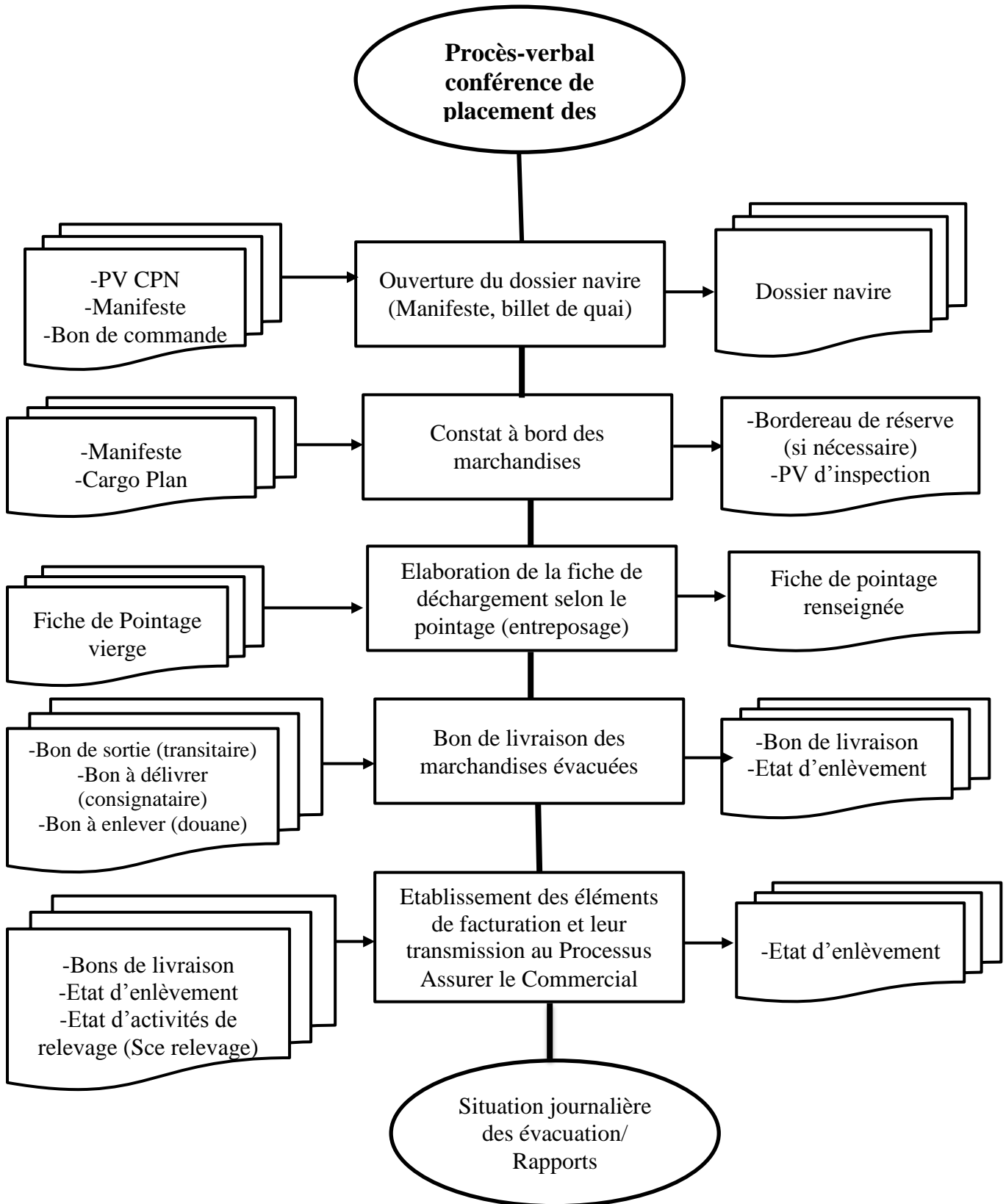
الفرع الثاني

كيفية معالجة وتأمين عملية الشحن والتفريغ بميناء جن جن

تقوم إدارة الميناء بوضع مخطط مسبق لتنفيذ جميع العمليات المتعلقة باستيراد وتصدير البضائع، حيث تتكفل مديرية التسويق والإعلام عن طريق مصلحة الدراسة والتنمية والمستدامة بوضع مخططات تعتمد عليها مديرية العمليات في عملية الشحن والتفريغ، وفقا الشكل الآتي:

الشكل رقم 01: مخطط معالجة وتأمين عملية الشحن والتفريغ.

LOGIGRAMME DU PROCESSUS ASSURE L'ACCONAGE



المصدر: السيد فارس والي، مسؤول المناجمنت والتنمية المستدامة بميناء جن جن.

الفرع الثالث

الإجراءات المتبعة في عملية الشحن والتفريغ

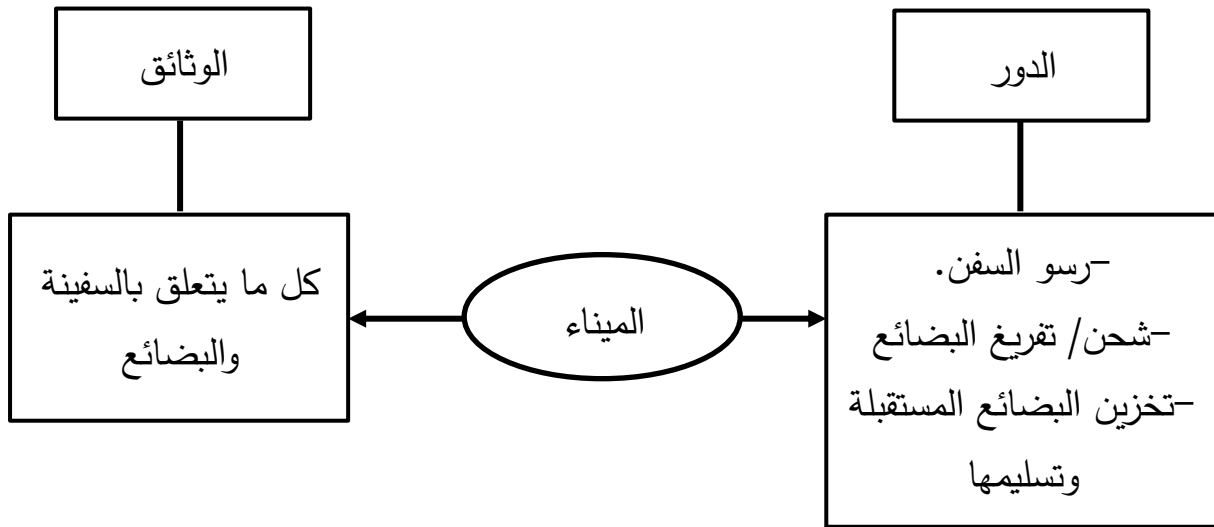
بالنسبة للإجراءات العملية المتبعة من قبل مديرية العمليات، المتعلقة بعملية الشحن والتفريغ، لم تتمكن من الحصول على أية معلومة، والسبب في ذلك يرجع في كون هذه الإجراءات تدخل في إطار المنافسة مع الموانئ التجارية الأخرى.

نشير فقط أنه بالإضافة إلى مخططات معالجة وتأمين عملية الشحن والتفريغ، يتم العمل وفقا للشروط التي يحددها القانون في هذه الأعمال¹.

أولاً: تدخل الميناء في عملية نقل البضائع

الشكل التالي يوضح تدخل الميناء في عملية النقل البحري للبضائع.

الشكل رقم 02: الميناء كمتدخل في عملية النقل البحري للبضائع



المصدر: السيدة مفيدة بوالنار، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139، يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 19، صادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008.

ثانياً: تدخل الناقل

يلعب الناقل البحري دوراً مهماً في النقل البحري للبضائع كمتدخل هو الآخر المخطط

التالي:

الشكل رقم 03: الناقل البحري كمتدخل في عملية النقل البحري للبضائع



المصدر: السيدة مفيدة بوالنار رئيس دائرة المساعدة على الأبحار.

- يوجد العديد من المتدخلين في عملية النقل البحري للبضائع يساهمون في إتمام عملية النقل البحري¹.

يُستنتج من المعطيات أعلاه، أن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من قبل الناقل أصبح يستتبع اليوم ظهور متدخلين آخرين يساهمون في إنجاح عملية نقل البضاعة، فقيام الناقل بشحن البضاعة ورسها وتفريغها بمعداته الخاصة أمر نادر الوقوع، وهذا نظراً لزيادة حجم المبادلات التجارية وبالتالي ازدياد حمولة السفن، فأصبح لزاماً عليه الاستعانة بالخدمات التي يقدمها الميناء نظراً لتخصصه والامكانات التي يتوفر عليها، ومن ثم أصبح تدخل ميناء جن جن أمراً لا بد منه .

¹- أنظر الملحق رقم 03: المتدخلين في عملية النقل البحري.

الفرع الرابع

آلية مناولة البضائع بميناء جن جن¹

تتم عملية مناولة البضائع بميناء جن جن عن طريق شحن البضاعة على متن السفينة (أولاً)، ورسها (ثانياً).

أولاً: شحن البضاعة **Chargement**

تتم عملية شحن البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة بواسطة رافعات السفينة²، أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة، أو بواسطة الأنابيب والخراطيم إذا كانت البضاعة ذات طبيعة سائلة، أو بواسطة الصب عند شحن الحبوب، أو الدرجة بالنسبة لشحن المركبات.

أما عند رسو السفينة بعيداً عن الرصيف فترسو داخل المرفأ، يستعمل الموانع، والصنادل. يقدم الشاحن للناقل قبل عملية الشحن *déclaration d'embarquement* يتضمن بيانات حول البضاعة، يطلع عليه الناقل ويتأكد من مدى مطابقته للبضاعة، فيصدر إذن بالشحن، ويسلم للشاحن أيضاً إيصال مؤقت للبضاعة المشحونة مع وثيقة أخرى.

ثانياً: رص البضاعة

عملية رص البضاعة تلي عملية الشحن، وتتمثل في توزيع البضاعة ووضعها في الأماكن المخصصة لها في عنابر السفينة أو على السطح، حسب ما تضمنه سند الشحن وليس بالطريقة التي يراها الناقل مناسبة، والقيام بتستيفها بطريقة معينة، وفق مخطط³ أو خريطة الشحن⁴.

¹ - أنظر الملحق رقم 04: مخطط ضمان عملية المناولة المينائية.

² - *Plans de Navire* : رافعات السفينة تمثل البنية التحتية التي تتوفر بالميناء تستخدم في نقل المواد الثقيلة سواء عمودياً أو أفقياً من مكان لآخر، فهي تسهل وتسرع عملية شحن وتفريغ السفن، من بين الرافعات التي تتوفر عليها ميناء جن جن رافعة مناولة المواد السائبة كالرمل والحصى والفحم والقمح بإمكانها رفع حمولة تزيد عن 350 طن. السيد مسعود بوجردة، مرجع سابق.

³ - مقابلة مع السيد: مسعود بوجردة، مرجع سابق.

⁴ - أنظر الملحق رقم 05: خريطة الشحن *Cargo Plan*.

نشير فقط إلى أن هذه العمليات تكون مقابل أجره مستحقة الأداء من قبل الناقل في ميناء الشحن.

الفرع الخامس

تداخل مسؤولية الناقل البحري مع مقاول الشحن والتفريغ

يتداخل عمل الناقل لأجل تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع مع عمل مقاول الشحن والتفريغ بميناء جن جن حيث أن كل طرف يلتزم تجاه الآخر.

يلتزم الناقل البحري تجاه مقاول الشحن والتفريغ بميناء جن جن من خلال :

- ❖ إعداد سفينة صالحة ومجهزة لشحن البضائع على متنها، في الوقت المحدد في عقد النقل تحت تصرف مقاول الشحن والتفريغ.
- ❖ وضع الآلات والروافع التابعة للسفينة تحت تصرف مقاول الشحن والتفريغ، وإطلاع المقاول على خطة الشحن، إذ بإمكان هذا الأخير معاينة البضاعة مع مندوب الناقل البحري.
- ❖ إخطار مقاول الشحن والتفريغ، بنوع الشحن، هل سيتم في عنابر السفينة أو على سطحها، وتزويده بسند الشحن.
- ❖ وإذا لم يتبع الناقل البحري هذه الالتزامات ولم يخطر مقاول الشحن عد مسؤولاً في مواجهة الغير¹.

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد الانكوترمز

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقدا دوليا، يخضع لشروط البيع الدولية، أو ما يسمى بمصطلحات التجارة الدولية لتحديد موضوع العقد وكيفية توزيع الإلتزامات وكذلك الطرف الذي يتحمل المسؤولية.

¹ - مقابلة مع السيد: مسعود بوجردة، مرجع سابق.

وباعتبار النقل البحري للبضائع من أبرز نشاطات ميناء جن جن التي جعلت منه قطبا اقتصاديا له اسهامات مهمة خصوصا في عمليات التصدير والاستيراد، وعملا بالمرسوم التنفيذي رقم 07-01¹ الذي يتضمن استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية، فان أساس انتقال المسؤولية من الناقل إلى الميناء يتحدد تبعا لنوع عقد البيع الدولي.

الفرع الأول

المقصود بالتسليم في ظل قواعد الانكوترمز

يعرف التسليم في ظل قواعد الانكوترمز بأنه العملية التي يتم من خلالها تسليم البائع البضاعة إلى المشتري، بالاعتماد على أحد عقود التجارة الدولية بتدخل الناقل للقيام بنقل البضاعة وتسليمها إلى المشتري².

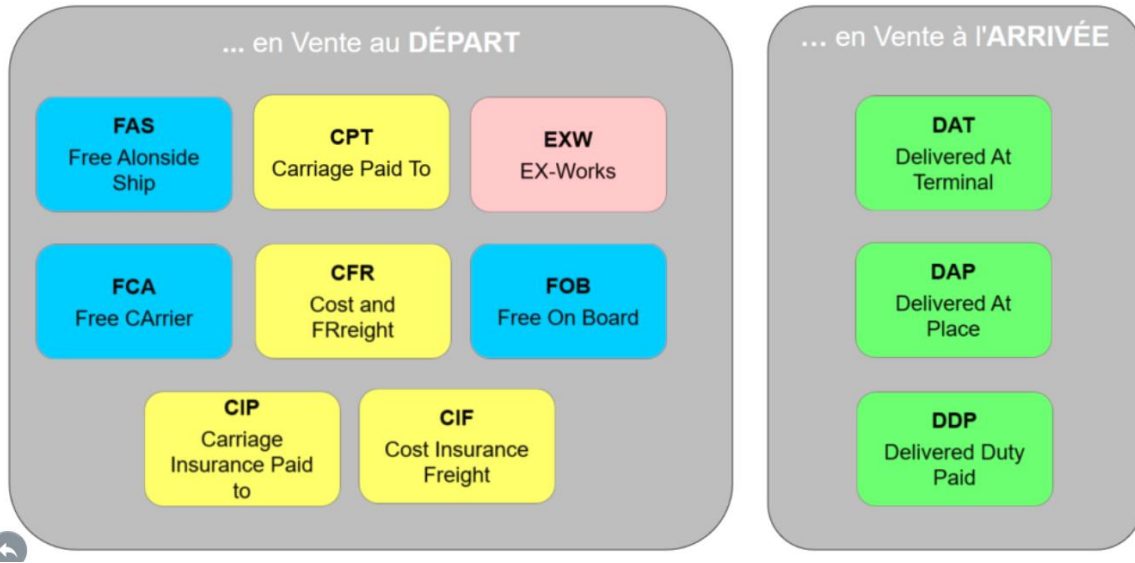
يوجد نوعين من عقود التجارة الدولية أو الانكوترمز:

1- النوع الأول: يقسم النوع الأول بدوره إلى مجموعتين، كل مجموعة تختلف عن الأخرى. الأولى تكون في بيوع القيام والثانية تكون في بيوع التسليم. وتكون حسب الشكل التالي:

¹ - تنص المادة 27 من النظام 07-01 مؤرخ في 3 فبراير 2007، يتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31، مؤرخ في 13 مايو 2007، على أنه: "يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية INCOTERM التي تتضمنها أصول وأعراف الغرفة التجارية الدولية في العقود التجارية مالم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك".

² - مقابلة مع السيد: عنتر أبركان، مرجع سابق.

الشكل رقم 04: عقود بيع القيام و بيع التسليم.



المصدر: السيد فارس والي، مرجع سابق.

2- النوع الثاني: يقسم على أساس وسيلة النقل المستعملة، الفئة الأولى في النقل البحري، والفئة الثانية في النقل المتعدد الوسائط أو النقل المختلط، تستخدم هذه الفئة عندما تكون نقطة استلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه هي ميناء بحري (FAS, FOB, CFR, FIF) وهي حسب الشكل التالي:¹

الشكل رقم 05: عقود البيع بحسب وسيلة النقل.

2 classes



FAS - FOB - CFR - CIF



EXW - FCA - CPT - CIP - DAT
DAP - DDP

المصدر: السيد فارس والي، مرجع سابق.

¹ - مسلم من قبل السيد فارس والي، مرجع سابق.

الفرع الثاني

نماذج لتدخل الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل في ظل قواعد الانكوترمز¹

يتدخل الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل في ظل قواعد الانكوترمز، من خلال قيامه بعملية تسليم البضاعة، التي تختلف بحسب نوع العقد المبرم في عملية النقل البحري للبضائع، فيكون التسليم خالصا للناقل (أولاً)، أو يكون على ظهر السفينة (ثانياً)، كما قد يكون التسليم وفقاً لمصطلح النقل مدفوع حتى (ثالثاً)، أو يكون التسليم باختيار الناقل بوليصة الشحن على متن السفينة (رابعاً).

أولاً: التسليم خالص للناقل²

بموجب هذا العقد يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل على مسؤولية هذا الأخير الذي يعينه المرسل إليه، ويكون الالتزام بتسليم البضاعة في المكان المتفق عليه، ويقع على الشاحن بمقتضاه تحمل تكاليف الجمركة إلى حين تسليم البضاعة إلى الناقل في المكان المحدد الذي تم اختياره من قبل المرسل إليه .

يستعمل هذا من النوع من العقود في النقل المتعدد الوسائط، وهو الأكثر شيوعاً لمرونته، يتولى الشاحن تسديد أجرة النقل إلى الناقل البحري، وهو من يتولى عملية النقل وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، إلا إذا طلب المرسل إليه من الشاحن عدم تسليمه لها من قبل الناقل البحري.

ثانياً: التسليم على ظهر السفينة³

بمقتضى هذا النوع من عقود النقل البحري للبضائع، يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل وشحنها على ظهر السفينة الراسية بميناء جن جن .

عند الاتفاق على التسليم على ظهر السفينة، لا يتحمل الناقل البحري المسؤولية ولكن يتحملها المرسل إليه لأنه في هذا العقد، الشاحن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه على

¹ - مقابلة مع السيد: رشيد كياس، مرجع سابق.

² - FCA هذا المصطلح اختصار لكلمة « Free Carrier Alongside » وتعني التسليم على جنب السفينة .

³ - FOB: اختصار لكلمة Free On Board وتعني التسليم على ظهر السفينة.

ظهر السفينة في ميناء الشحن الذي يحدده المرسل إليه، لكن إذا كان التسليم على ظهر السفينة وفقا لهذا العقد يتعلق بتسليم الحاويات من الشاحن إلى الناقل تنقل المسؤولية ويتحول التسليم على ظهر السفينة إلى التسليم على جنب السفينة.

ثالثا: التسليم وفقا لمصطلح النقل مدفوع حتى¹

بمقتضاه يتحمل الشاحن سداد أجرة النقل للناقل حتى وصولها إلى المكان المتفق عليه في عقد البيع.

لكن إذا تعدد الناقلون البحريون فاننتقال المسؤولية يكون عند تسليم البضاعة إلى الناقل الأول فتنقل معها المسؤولية إلى المرسل إليه.

رابعا: التسليم وفقا لمصطلح FCA أي يختار بوليصة الشحن على متن السفينة²:

سابقا كان تسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي يعينه المشتري، أما حديثا فقد أضيف خيار بوليصة الشحن (Bill of lading B/L) فيقوم الشاحن الذي تقع على مسؤوليته تعيين الناقل وإلزامه على تقديم دليل على أن البائع قد حمل البضاعة على السفينة³.

نخلص أن الناقل البحري في إطار عقود الانكوترمز يرتبط مع الشاحن أو المرسل إليه بالأجرة وتنقل المسؤولية إليه اتفقا.

¹ - CPT هذا المصطلح اختصار لكلمة Carriage Paid To.

² - مصطلح FCA اختصار لكلمة Frée Canier Alongside وتعني التسليم خالص للناقل.

³ - أنظر الملحق رقم 06: تدخل الناقل في تنفيذ عقود الانكوترمز.

المبحث الثاني

تطبيقات مسؤولية الناقل البحري بميناء جن جن

يتعامل ميناء جن جن مع الناقل والشاحن على حد سواء، ويضمن لهم تنفيذ العمليات المتعلقة باستيراد وتصدير البضائع، ليقوم بشحن أو تفريغ البضاعة بوسائله الخاصة مقابل أجر أداء الخدمة، إلا أنه قد يحدث وأن تقع حالات شاذة أثناء هذه العمليات تتمثل في حالة التلف (المطلب الأول)، بالإضافة إلى التأخر في تسليم البضاعة (المطلب الثاني)، وفق إجراءات نوردها فيما يلي:

المطلب الأول

الإجراءات المتعلقة بإثبات حالة التلف¹

يتبع الناقل أو ميناء جن جن مجموعة من الاجراءات تتعلق بإثبات حالة التلف، تكون بإثبات علاقة أطراف عقد النقل البحري (الفرع الأول)، ثم اثبت إستلام البضاعة (الفرع الثاني)، وكذا اثبات تلف البضاعة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

إثبات علاقة أطراف عقد النقل

إلى جانب الأطراف الأصلية لعقد النقل المتمثلة في الناقل والشاحن، طرف ثالث يتمثل في ميناء جن جن ويظهر اسمه في بوليصة الشحن التي يصدرها الناقل، فإن لم تكن له أي ملاحظات أو تحفظات يصدر سند الشحن نظيفاً²، ويمكن إصدار وثيقة مرفقة بسند الشحن كمشاركة الايجار³.

¹ - مقابلة مع السيد: رشيد كياس، مرجع سابق.

² - أنظر الملحق رقم 07: بوليصة الشحن.

07: سند الشحن النظيف.

³ - أنظر الملحق رقم 08: مشاركة الايجار.

الفرع الثاني

إثبات استلام البضاعة

يصدر الناقل بيانا حول البضائع يسلمه للشاحن، يذكر فيه كل ما يتعلق بالبضاعة وصف كامل لها مع كميتها، بالإضافة إلى تاريخ بداية وانتهاء التحميل من قبل الميناء¹.

الفرع الثالث

إثبات تلف في البضاعة

لإثبات وجود التلف تتبع مجموعة من الخطوات التالية:

- ❖ يصدر الشاحن خطاب احتجاج ضد ميناء جن جن يعلمه بوجود تلف²، ويرفق معها خطاب الضمان لإعفاء نفسه من المسؤولية.
- ❖ أما إذا وصلت البضاعة إلى المرسل إليه، يرسل هو الآخر تحفظات³ إلى ميناء جن جن لإخطاره بوجود نقص في البضاعة ويرفقاها مع سند الشحن، يقوم الميناء بالاستعانة بخبير بحري، لإجراء تقرير خبرة⁴، بعدها يصدر تقريراً⁵.

الفرع الرابع

نموذج قضائي متعلق بحالة التلف⁶

النموذج الأول:

في حكم صادر عن محكمة جيجل القسم التجاري البحرية، قضية رقم 2020/471 جلسة 2020/07/16.

لفائدة المدعي عليه الناقل (...). ضد المدعية ستر التأمين (...).، مدخل في الخصام مؤسسة ميناء جن جن.

¹ - أنظر الملحق رقم 09: خطاب احتجاج.

² - أنظر الملحق رقم 09: خطاب احتجاج.

³ - أنظر الملحق رقم 10: تحفظات المرسل إليه.

⁴ - أنظر الملحق رقم 11: تقرير الخبرة.

⁵ - أنظر الملحق رقم 12: تقرير الميناء حول البضاعة التالفة.

⁶ - مقابلة مع السيدة: آسيا كريد، عاملة بمصلحة المنازعات بتاريخ 6 جوان 2022، 10:30

أنه بتاريخ 2019/03/07 وصلت سفينة "...." إلى ميناء جن جن لتفريغ أنابيب مستوردة من طرف شركة "...." المؤمنة لدى المدعية، بعد عملية التفريغ أنجزت خبرة على الحمولة، أين يزعم وقوع خسائر بقيمة....دج، قامت المدعية بمخاصمة الناقل البحري ليجبره بذلك المبلغ و....دج، كافة الأضرار حيث أثار الخبير في تقريره أن 41 أنبوب تضرر بسبب مداول المناولة المينائية أثناء التفريغ وأن 37 أنبوب تضرر قبل عملية التفريغ. حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا البحرية علنيا ابتداءً حضورياً في الشكل عدم قبول العريضة الافتتاحية مع إبقاء المصاريف القضائية على عاتق المدعية، سلمت للاطلاع بتاريخ 2020/12/20.

النموذج الثاني:

مجلس قضاء جيجل، القسم التجاري البحري، تاريخ الحكم: 2020/07/19.
بين الشركة للتأمين (مدعي) ضد الناقل (مدعي عليه) مؤسسة ميناء جن جن مدخل في الخصام، شركة التأمين (مدخل في الخصام)¹.
أساس الخصام: وجود خسائر قيمتها....دج حسب عقد الحلول مع التعويض بمبلغ....دج.

جاء في منطوق الحكم أنه من الثابت قانوناً وفقاً للمادة 739 من القانون البحري يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه والمادة 802 تثبت مسؤولية الناقل. حيث الزم الناقل شركة مغلقة ممثلة من طرف مديرها أن يدفع للمدعي شركة التأمين (...). تعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة محل عقد النقل ورفض ما زاد عن ذلك، من طلبات لعدم التأسيس وتحميل المدعي عليه المصاريف القضائية، سلمت للاطلاع بتاريخ 2020/07/12.

¹ - شركة التأمين تتوب على الميناء أمام القضاء، وتتكفل بدفع التعويضات بناءً على عقد التأمين المبرم معها.

المطلب الثاني

الإجراءات المتعلقة بإثبات حالة التأخر في التسليم

- ❖ يقوم ربان السفينة، بإشعار الميناء بجاهزية السفينة لتقوم بعملية تحميل البضاعة، حيث يرسل إلى مديرية العمليات "اشعار الجاهزية"¹، يقوم بعدها الميناء بمعية فريق عمل متكامل من مديرية العمليات بالبدء في عملية شحن البضاعة على متن السفينة.
- ❖ يجهز مقاول الشحن التقرير اليومي للعمليات² المتعلقة بتحميل البضاعة، باليوم والساعة والدقيقة والثانية وإرسال نسخة إلى ربان السفينة ونسخة أخرى إلى الشاحن، حيث يرجع السبب الرئيسي لإعداد هذا التقرير اليومي، في تقدير الغرامات التأخيرية إن كان تماطل في إتمام عملية شحن أو تفريغ البضاعة.
- ❖ أما حساب الغرامات التأخير يكون بنسبة 100% عن كل يوم تأخير، أما إذا أنجزت عملية الشحن قبل الوقت المحدد، يحصل الميناء على 50% من قيمة ثمن الكراء عن اليوم الواحد³.

¹ - أنظر الملحق رقم (13): الاشعار بالجاهزية.

² - أنظر الملحق رقم (14): التقرير اليومي للعمليات المنجزة.

³ - أنظر الملحق رقم (15): كيفية حساب الغرامات التأخيرية.



الخاتمة



تبين من دراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع الدور الفعال للناقل البحري إذ يعد عصب التجارة البحرية وبدونه لا تتحرك هذه التجارة، والتي يتم من خلالها نقل البضائع بموجب عقد النقل البحري المثبت "بسند الشحن"، إذ يرتبط فيه الناقل مع الشاحن ويلتزم تجاهه بتحقيق نتيجة، هي نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، وبالتالي أي إخلال في جانب الناقل يترتب مسؤولية عقدية، فيكفي أن تكون البضاعة متكفلا بها من قبله خلال مراحل تنفيذ العقد.

بنيت الدراسة كذلك العديد من النتائج، سيتم ايجازها فيما يلي:

❖ من المنطقي بعد أن صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1924، أن تُضمّن في التقنين البحري لسنة 1976 ذات الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية، حيث جاءت بأسباب الاعفاء من المسؤولية وهذا لتضييق الهوة بين مطالب الشاحنين والناقلين كما استمد التقنين البحري بعض الأحكام من البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 على الرغم من عدم مصادقتها له فباستقراء أحكام مسؤولية الناقل البحري المنظمة بالمواد 802-816 يتضح بجلاء أن المشرع استلهم العديد من النصوص القانونية منها.

❖ تظهر مسؤولية الناقل في ثلاث حالات هي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، لكنها ماهي إلا تطبيق للقواعد العامة، وقد سمح المشرع للناقل في حالات عامة وأخرى خاصة إعفاء نفسه من المسؤولية، وهذا ما جعل تضمين أي شرط في العقد مفاده إعفاء الناقل من المسؤولية باطلا، كما حدد قيمة الحد الأقصى للتعويض الذي لا يطبق إلا في حالة عدم تصريح الشاحن بقيمة البضاعة.

❖ منح المشرع للغير الحق في الالتجاء للقضاء الوطني ورفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري، ومنح لهم الصفة والمصلحة وحق اختيار الجهة القضائية المختصة، وعلى اعتبار أن عمل الناقل تجاريا بحسب الشكل والموضوع فإثبات يكون بكافة الوسائل.

❖ بالنسبة لتقادم دعوى المسؤولية قصير نسبيا (سنتين) وفي مصلحة الناقل إذا ما قُورن بالتقادم في الدعوى العامة المحدد ب 15 سنة.

❖ كما سمح المشرع لأطراف النزاع اختيار الطريق البديل لحل منازعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بالالتجاء إلى التحكيم، حيث أصبح خيارا أساسيا للتسوية الودية للنزاع، في مراكز تحكيم دولية دائمة حرة أو مؤسساتية، تجوز خبرة لكون المحكمين من أهل الاختصاص في المجال البحري، نضم التحكيم في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على خلاف اتفاقية بروكسل والتقنين البحري.

❖ يُطبق ميناء جن جن مسؤولية الناقل البحري في حالتين شائعتين تتمثل في حالة التلف وحالة التأخر في التسليم، إلا أن هذه الأخيرة نادرة الوقوع، لأنه يلتزم دائما بإتمام العمل المنوط إليه قبل الوقت المحدد في العقد، فبدلا من توقيع الغرامات التأخيرية عليه يحصل دائما على مكافآت مالية لإتمامه مهمة نقل البضاعة قبل الآجال.

❖ وبالنسبة لانتقال المسؤولية من الناقل البحري إلى ميناء جن جن يكون في إطار عمليات المناولة المينائية، أو في ظل قواعد مصطلحات التجارة الدولية "إنكوترمز"، التي أصبحت تحدد المسؤولية على من تقع.

❖ يلعب الميناء دورا مهما في تنظيم عمليات النقل البحري فهو يسهل المهمة المنوطة بالناقل ويقوم ببعض الالتزامات التي من المفروض ان يقوم بها الناقل وكل هذا في اطار القانون.

وعلى أساس النتائج المقدمة، يمكن تقديم الاقتراحات والبدائل التالية:

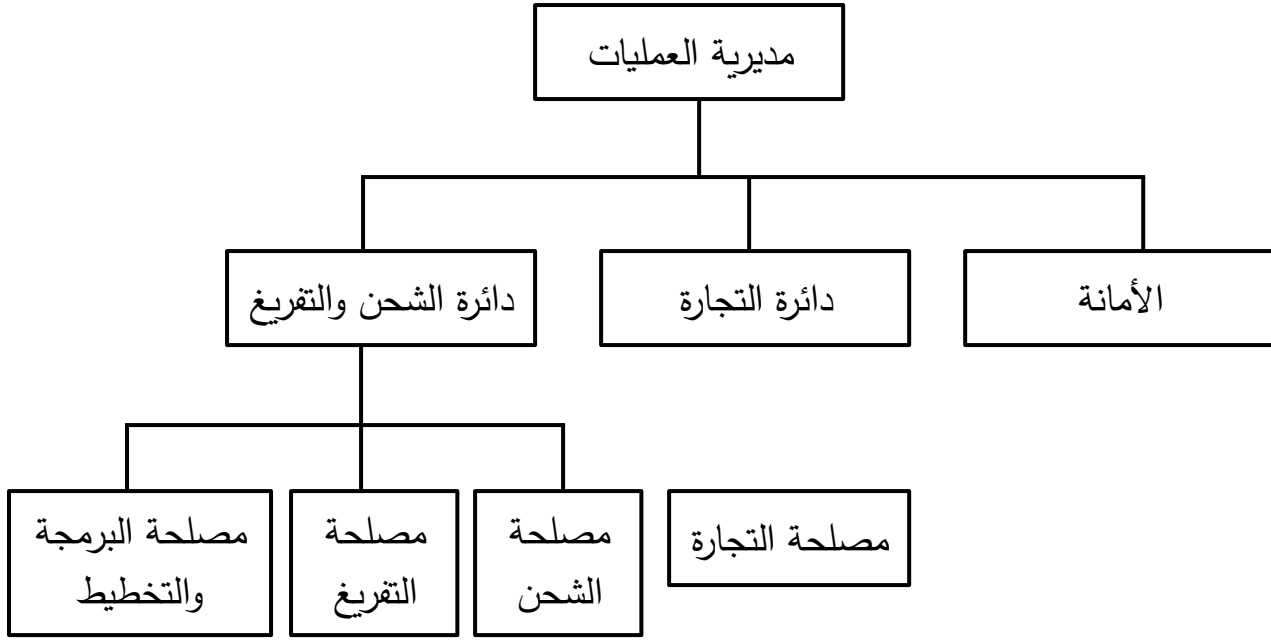
❖ إعادة تحيين النصوص القانونية المطبقة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لمقتضيات ما جاءت به الاتفاقيات الدولية الأخرى على غرار اتفاقيتي هامبورغ وقواعد روتردام لسنة 2008 لما جاءت به من توسيع لدائرة المسؤولية وبالتالي مجال التزامات الناقل البحري، وعدم الاكتفاء بما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وتوضيح المعنى الصحيح من بعض النصوص القانونية لوجود تناقض في المعنى عند ترجمة النص من اللغة الفرنسية إلى العربية حتى لا يقع لبس في تطبيق المواد.

- ❖ ضرورة الاعتماد على القواعد المادية المأخوذة بها في إطار النشاط البحري الدولي للقضاء على حالات تنازع القوانين، لأن عقد النقل البحري يتسم بطابع الدولية بالإضافة إلى تنظيم أحكام أخرى إجرائية موحدة بين الدول خصوصا ما تعلق بالتحكيم.
- ❖ توفير مجال أوسع لدراسة تخصص القانون البحري والمينائي على مستوى التخصصات المهنية لطلاب الحقوق، والاحتكاك أكثر ببيئة العمل التي تختلف تماما عما يؤخذ في الدراسات الأكاديمية، وهذا لإثراء الدراسات المتعلقة بالميدان البحري.



الملاحق







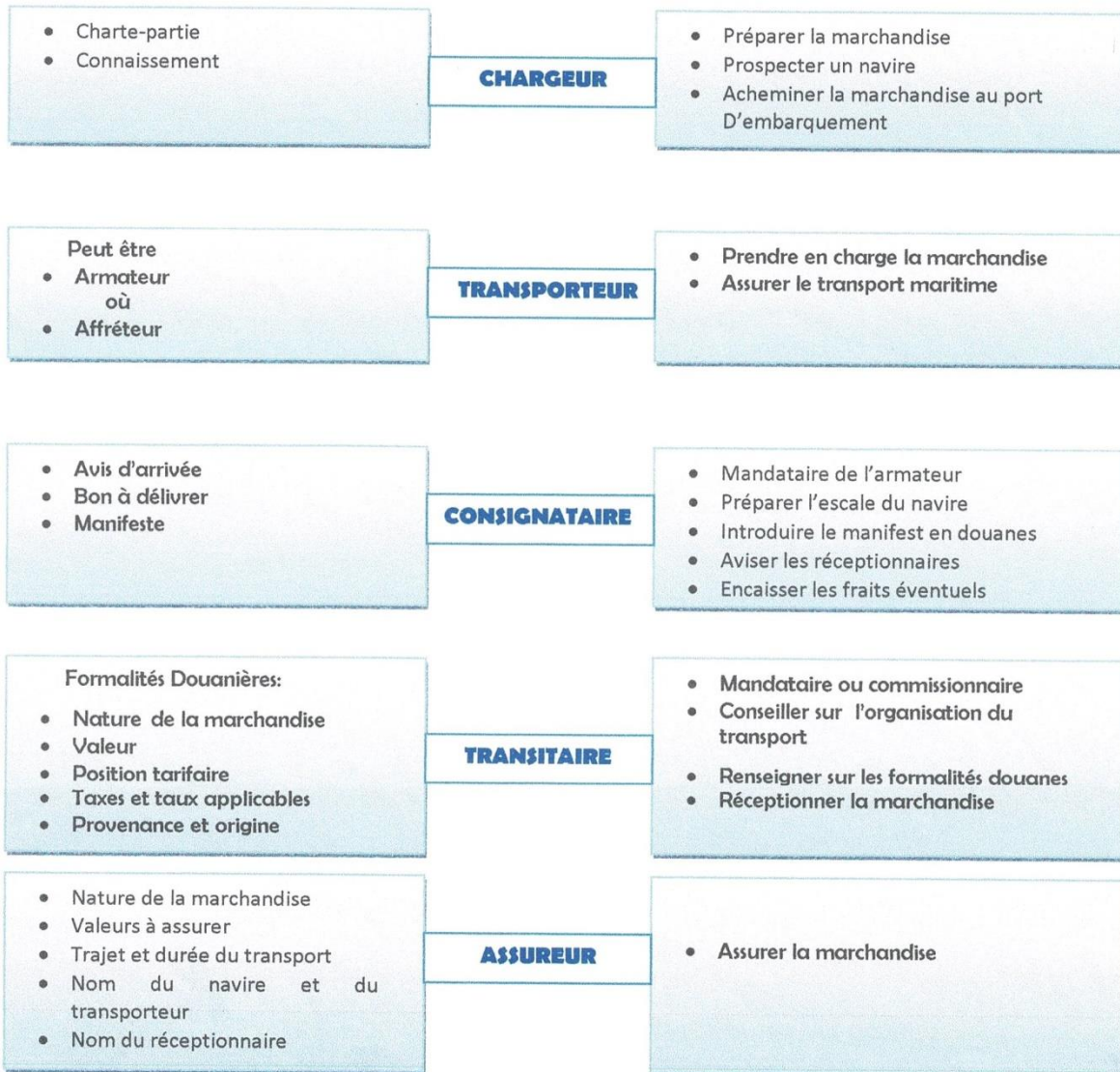
Djen -Djen PORT Authority

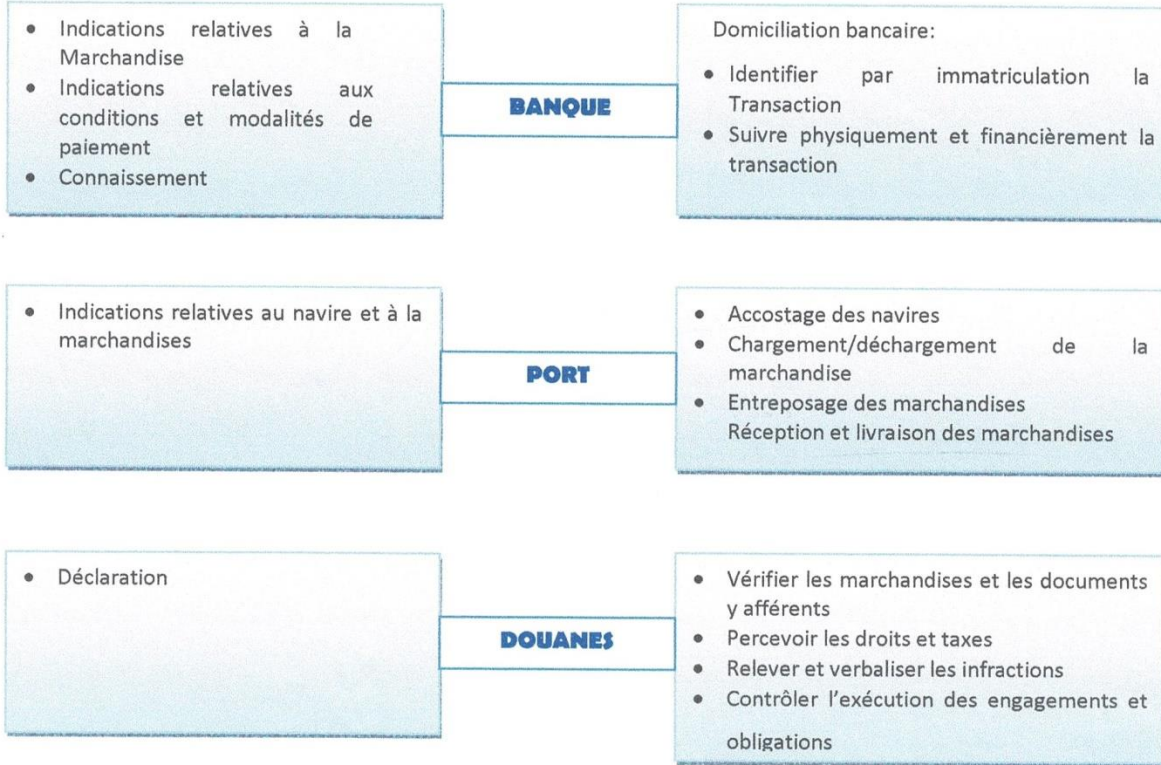
1. GENERALITES SUR LE TRANSPORT MARITIME

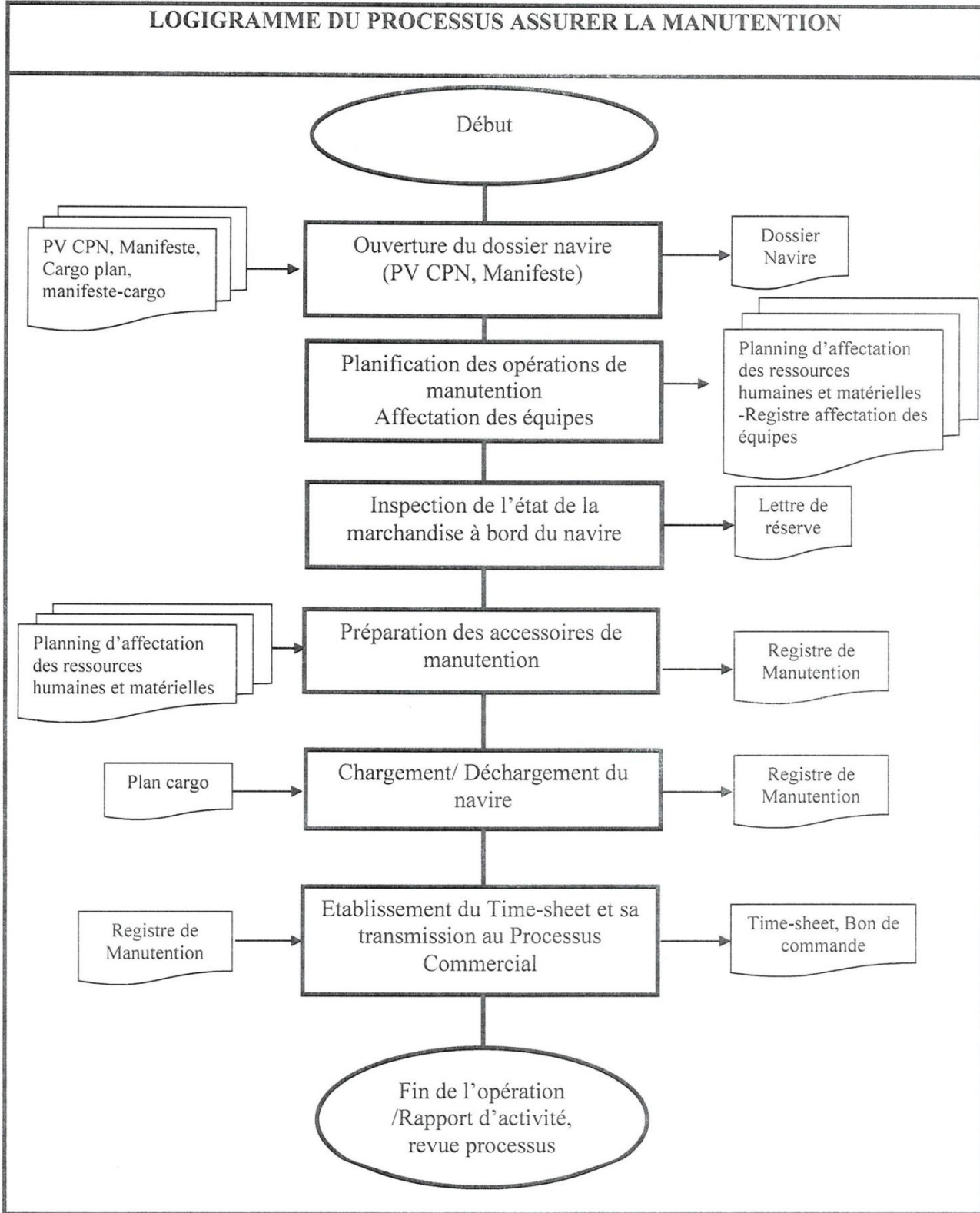
Les intervenants dans la chaîne du transport maritime

DOCUMENT /INDICATION

ROLE



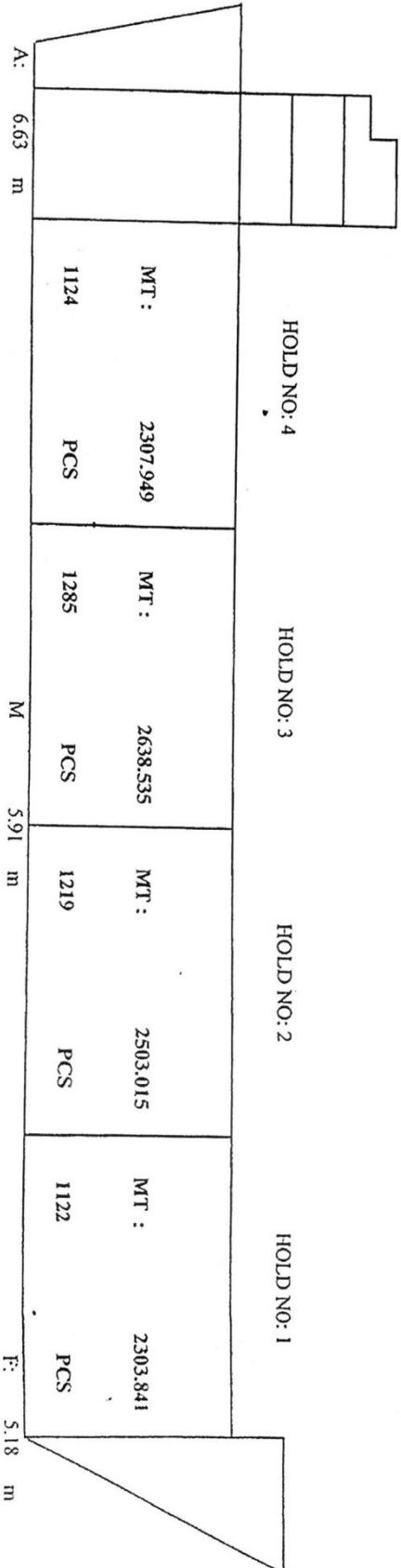




M/V LADY SPERANZA

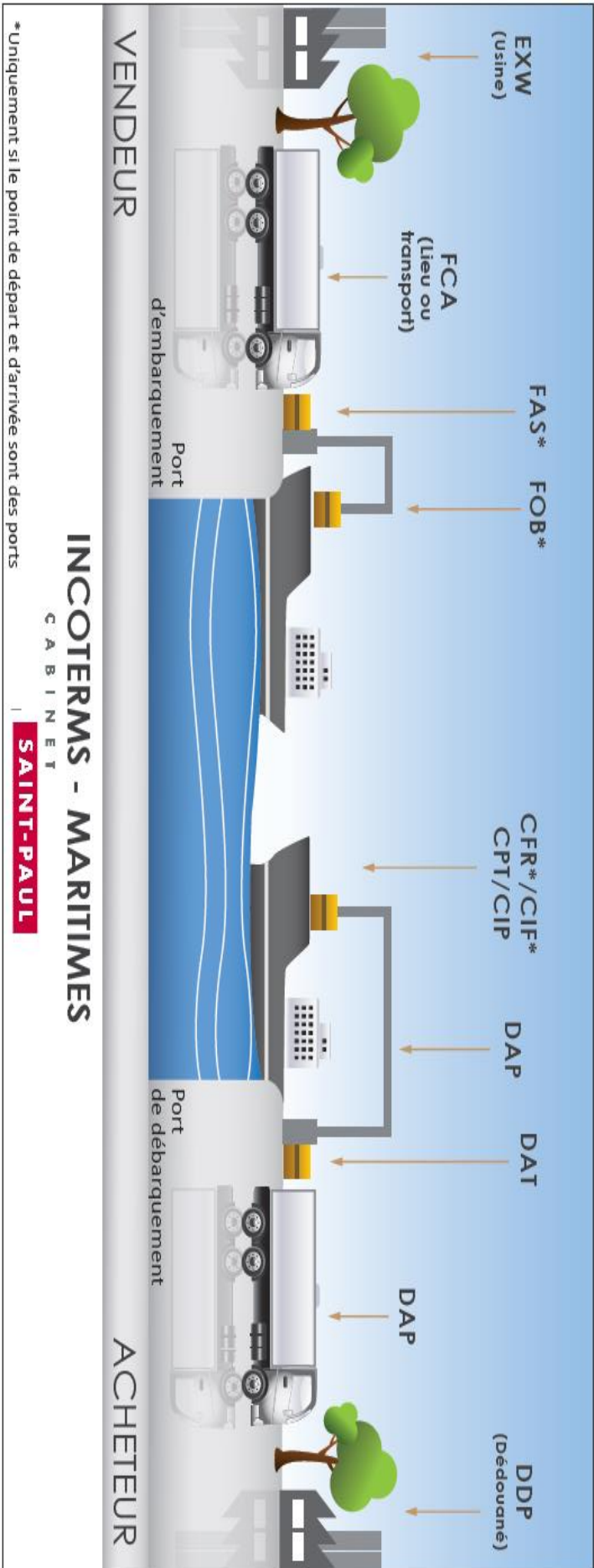
CARGO PLAN

LOAD PORT : DJEN-DJEN / ALGERIA
 DATE : 18.12.2021
 DISCH. PORT : MISURATA / LIBYA
 CARGO : WIRE RODS
 TOTAL MT : 9753.34 MT
 TOTAL PCS : 4750 PCS



MASTER
TAWFIK ALSAYED





Code Name: "CONGENBILL" EDITION 1 994

Shipper

ALGERIAN QATARI STEEL
BP 629 ZONE INDUSTRIELLE BELLARA
EI-MILLIA JIJEL-ALGERIE
TEL: 21303446012/20

BILL OF LADING B/L N°1

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

NIF: 0014 1804 4335 786

Reference N°

Consignee

TO ORDER OF SAHARA BANK, TRIPOLI-LIBYA

COPY NOT NEGOTIABLE

Notify address

LIBYAN IRON AND STEEL COMPANY
(LISCO)
MISURATA – LIBYA

Vessel

MV Lady Speranza

Port of loading

DJEN- DJEN JIJEL SEAPORT ALGERIA

Port of discharge

MISURATA SEAPORT LIBYA

Shipper's description of goods

PRIME WIRE RODS DRAWING (PLAIN)

NUMBER OF COILS
4750 COILS

Total Weight
9 753,340 MT

" FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION AS PER CHARTER PARTY "

"CLEAN ON BOARD"

L/C Number: TF 21256-00305

(of whichOn deck at Shipper's risk : the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

| | |
|---|---|
| Freight payable as per Charter party dated 25 /11/2021 Time used for loading..... days..... hours . | SHIPPED at the port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the port of Discharge or so near thereto as the may safely get the goods specified above: Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and Value unknow. IN WITNESS whereof the Master or Agent of, the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all this tenor and that, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF |
|---|---|


| | |
|-------------------------------|--|
| AS PER C/P | Place and date of issue DJENDJEN 19.12.2021 |
| Number of original B/L 3/3 | Signature MASTER TAWFIK ALSAYED |



- 1-a AS PER THE CURRENT PREVAILING WEATHER CONDITIONS IN WINTER TIME AT DIENDJEN PORT & ANCHORAGE AREA, VSL WILL BE SUBJECT TO FACE BAD WEATHER IN THIS SEASON, WHICH WILL RESULT IN THE VESSEL SHIFTING FROM BERTH BACK TO ROADS DUE TO SUCH BAD WEATHER AFFECTING THE AREA/PORT, EVEN IF IN SUMMER TIME AS PER EXPERIENCED VSLS CALLED DIENDJEN, AS PER THE PORT SITUATION, THEN SAME TO APPLY,
- 1-b THE PORT AUTHORITIES HAS CONSIDERED PIER N° 6&7 OF THE WEST PIER AS A WAITING or LIGHTERAGE PIERS, SINCE THEN, ANY VSL USING EITHER OF THESE PIERS (N°6/7) WILL BE SUBJECT TO AN EVENTUAL SHIFTING TOWARDS ANOTHER PIER, WHERE SUCH SHIFTING WILL BE PAYABLE, & SUCH SHIFTING COSTS & TIME WILL BE FOR SELLERS ACCOUNT.
- 2-VSL SHOULD BE FITTED WITH AT LEAST GUARANTEED 4 X CRANES/4XGRABS IN GOOD/RAPID WORKING CONDITIONS DURING THE ENTIRE CGO DISCHARGING OPERATION TIME, & THAT THESE ALL THESE 4 CRANES/GRABS ARE ABLE TO WORK SIMULTANEOUSLY, AND ABLE TO REACH THE DIFFERENT PARTS OF THE CGO HOLDS, INCLUDING THE UNDER-DECK CGO, ANYTIME TO ENSURE & GUARANTEE THE DAILY DISCHARGING RATE AS PER THE C/P TERMS & CONDITIONS AT THE NOMINATED DISCH PORT (DZDJE PORT).
- 3-WHATSOEVER DELAYS CAUSED BY THE VESSEL EQUIPMENTS MALFUNCTIONING OR ANY SUBSEQUENT TIME OF STOPPAGES RESULTED FROM THE HOLDS OPENING/SHIPS' CRANES/GRABS MALFUNCTIONING TO BE FOR OWNERS/CHARTERERS ACCOUNT & THE LAYTIME TO BE STOPPED AT DISCH PORT, & LOST TIME NOT TO COUNT FOR RECEIVERS/BUYERS ACCOUNT.

- 4- IN CASE THE DISCHARGING CRANES/GRABS DO NOT SATISFY THE TERMS/CONDITIONS & THE PROVIDED SPECIFICATIONS OF THE VSL AGREED ON, THEN THE RECEIVERS PRESENT A WRITTEN PROTEST LETTER (LOP) ADDRESSED TO MASTER/CHARTERERS/OWNERS/OPERATORS OF THE VSL, & THE RECEIVERS STOP DISCHARGING OPERATIONS OF THE VSL, & THE VSL RESUMES DISCHARGING ONLY AGAINST A WRITTEN GUARANTEE LETTER FROM THE CHARTERERS/OWNERS/OPERATORS OF THE VSL WHO IS/ARE CONSIDERED AS THE CONCERNED PARTY AS PER TIME GOV C/P AND THEY HAVE TO COMPENSATE & REIMBURSE THE RECEIVERS OF THE LOST TIME & SAME NOT TO COUNT AS LAYTIME, LOST TIME NOT TO COUNT FOR RECEIVERS/BUYERS ACCOUNT.
- 5- EITHER OF THE SHIP'S 4XCRANES SHOULD BE ABLE TO LIFT THE LOADERS/EXCAVATORS OF 23 TONNES IN CASE TO BE REQUIRED INSIDE HOLDS TO MOVE/CLEAN/COLLECT CGO ONCE REQUIRED.
- 6- THESE 4XGRABS LOADING CAPACITY MUST NOT BE LESS THAN 12CBM & FITTED WITH REMOVABLE AJUSTABLE LOADING PLATES.
- 7- THE VSL MUST BE CRANES/GEARS FITTED WITH 4X30MT ELECTRO-HYRAULLC CRANES.
- 8- THE VSL CRANES MUST BE FITTED WITH AJUSTABLE ELECTROHYDRAULLC 4XGRABS WITH MIN 12CBM CAPACITY
- 9- THE VSL MAX ARRIVAL DRAFT SHOULD NOT EXCEED: 12.00M. (PLUS TO REF TO A/M ITEM N°1-b, BSS THE VSL MAX ARRIVAL DRAFT 12.00 & MORE THE VSL WILL BE SUBJECT TO AN EVENTUAL SHIFTING, SINCE THE PORT IS CONSIDERING THE WEST QUAL PIER N°7&6 AS WAITING OR LIGHTERAGE PIERS, FURTHER MORE THE INITIAL FREIGHT RATE WAS ALREADY HIGH AS PER THE CURRENT MARKET, THEREFORE PLS CONSIDER THE INITIAL GIVEN OFFER.
- 10- DEMURRAGE RATE BE CONSIDERED 15000 USD AS DEMURRAGE RATE BSS DESPATCH MONEY HALF DEMURRAGE PDDR ON ALL TIME SAVED.
- 11- SHIFTING TIME BETWEEN BERTHS OR DUE TO BAD WEATHER SHOULD NOT COUNT AS LAYTIME & NOT TO COUNT FOR BUYERS ACCOUNT.
- 12- ANY KIND OF THE DAMAGES CAUSED TO THE VSL OR ITS DISCHARGING EQUIPEMENT SHOULD BE SETTLED DIRECTLY WITH THE PORT AUTHORITIES & THE SUBJECT RELATED TIME NOT TO COUNT AS LAYTIME;
- 13- POD TERMS: 6000MT PWWD FSHEX EU+ 24HRS TT.EU, AS PER THE CURRENT PREVAILING PORT SITUATION, BERTHING & DISCHARGING CONDITIONS, PROCEDURES & SHIFTING EXPECTED, TFORE, TERMS N°13 TO APPLY
- 14- ANY DELAYS CAUSED DUE TO COVID-19 WILL BE FOR OWNERS ACCOUNT & RELEVANT TIME NOT TO COUNT.

Best regards

| | | |
|---|---|---|
|  MINERAL SERVICES | WORKING SHEETS FERRO SILICON IN BIG BAGS | NR-MIN 137/DJ022 Issue Date:01/03/2022 |
| | Surveyor Statement | |

| | | |
|--|--|-------------------------------------|
| ORDER REFERENCES Order number: NR-MIN 137/DJ022 | | Origin: DJEN DJEN, ALGERIA |
| Vessel/other: M/V JOSCO FUZHO | | Date: 01/03/2022 |
| Place: DJEN DJEN / JIJEL | | Quantity: 3655,53 MT / 300 Big Bags |
| Commodity: FERRO SILICON IN BIG BAGS | | Agent: SARL ISMS |
| Client/Principal: ALGERIAN QATARI STEEL | | Contradiction: / |
| Discharge | | Other parties: / |

| |
|--|
| To: MASTER / CHIEF OFFICER (M/V JOSCO FUZHO) |
| Cc: RECEIVER |
| Cc: SHIP/AGENT (SARL ISMS) |

SURVEYOR STATEMENT AT UNLOAD PORT

During the unloading of the above vessel, we observed the following point(s) which could be detrimental to correct quality/ quantity ascertainment or indicate further investigation may be necessary:

During discharging we notice that some Big Bags were found totally torn and others torn leaking from its content

Accordingly the vessel / the shipper may be held responsible for the above, as well as any consequence arising there from.

This letter is issued on behalf of our principals without prejudice to the rights and privileges of any / all parties concerned.

SGS



Acknowledged / Received by

Ship's remarks:
 ① Bag cargo shifted twice from no.3 hold to no.4 hold
 ② 6 Bags torn.
 ③ Receipt by [Signature]
 2022.03.02. 1/1

All orders are accepted and all reports and certificates issued subject to the General Conditions of Service which are accessible at www.sgs.com/terms_and_conditions.htm

SGS Qualitest Algérie spa

18, Route Avant Port Annaba 23000
 t +213 (0) 38 45 48 22 f +213 (0) 38 45 48 17

Member of SGS Group (Société Générale de Surveillance) www.sgs.com

SGS services are rendered according to the General Conditions (www.sgs.com/general).

MATE RECEIPT**Shipper**

SPA Algerian Qatari Steel , Zone Industrielle

MASTER REMARKS:

- Part of cargo about 500 pcs was conveyed from factory on board unprotected trucks and stored at open area
- The cargo consists of wire rods in coils
- Some coils were found with unknown dust on the wire rods
- Many coils were found with presenting some bent/ deformed circles
- Several coils were found presenting chafing traces
- Cargo loading operations progressed night time with high level of humidity
- Silver Nitrate solution test was conducted at random with negative result noted
- Quality, quantity and weight unknown
- Cargo specifications as per shipper declarations.

Vessel

MV HACI HILMI II

Port of Loading

DJEN-DJENJIJEL, ALGERIA

Port of discharge

RAVENNA PORT ,ITALY

Shipper's description of goods**STELL WIRE ROD IN COILS SAE 1006 WHITE & BLUE**

NO. OF PIECES 2213 PCS Net/ Gross weight 4674,880 MT

SARL NOSA MARITIME LTD



MASTER MUSTAFA BAYRAKCI MR





الجزائرية القطرية للصلاب
ALGERIAN QATARI STEEL

DIRECTION DES VENTES & MARKETING

Date : 18/06/2022

PORT : DJEN DJEN

TO : MV.CAIPIRINHA

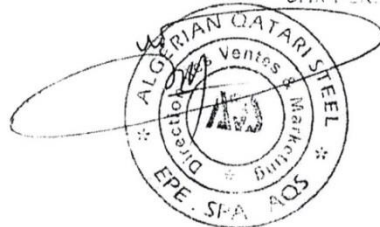
LETTER OF GUARANTEE

I HERE CONFIRM THAT AQS HOLD RESPONSIBLE FOR SUCH A MISSING TONNAGE AND NO OF COILS THAT MIGHT BE FOUND AT THE DISCHARGING PORT.

MASTER: Vipul kumar Sing

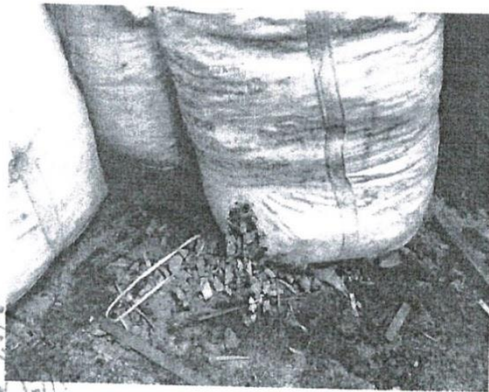
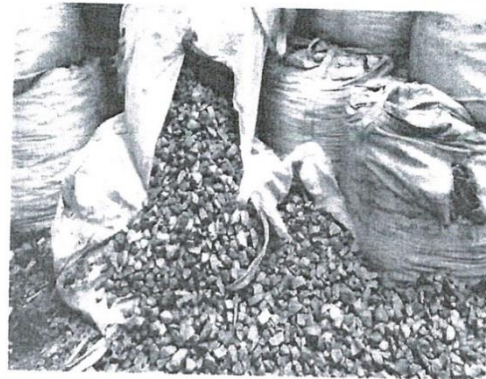


SHIPPER: AQS



www.aqs.dz

| | | |
|------------------|---|-----------------------|
| SGS | WORKING SHEETS FERRO SILICON IN BIG BAGS | NR-MIN 137/DJ022 |
| MINERAL SERVICES | Surveyor Statement | Issue Date:01/03/2022 |



All orders are accepted and all reports and certificates are subject to the General Conditions of Service which are accessible at www.sgs.com/terms_and_conditions.htm 2/1

SGS Qualitest Algérie spa 18, Route Avant Port Annaba 23000
t +213 (0) 38 45 48 22 f +213 (0) 38 45 48 17

Member of SGS Group (Société Générale de Surveillance) www.sgs.com

SGS services are rendered according to the General Conditions (www.sgs.com/general)

Receipt only * 2022.03.02



GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES (GASS)

SARL AU CAPITAL DE 5.511.000 DA
 PORT AGENTS - SHIP BROKERS - MARITIME CONSULTANTS
 Siège Social : 06, Kalaat Bent Hamoud, Les Sources Bir Mourad Rais, 16000 - Algier - Algérie
 RC n° : 16/08-0993392813 NIF : 081316099339226 NIS : 081316099144456 Agence N° : 11/217
 D'Alg Agency : Tel: +213 770 923 455 E-Mail: djendjen@gass-dl.com

CARGO MANIFEST

SHIP'S NAME : MV LADY SPERANZA FLAG : BARBADOS
 Port of Loading : DJEN-DJEN JIJEL SEAPORT, ALGERIE
 Commenced Loading : 14/12/2021 at 12.23 LT Completed Loading : 18/12/2021 at 23.15 LT
 CARGO LOADED : 4 750 COILS / 9 753,340MT PRIME WIRE RODS Vessel sailed on : 19/12/2021
 B/L No : 1

| MARK | Description of goods | QUANTITY LOADED |
|------|----------------------|-----------------|
|------|----------------------|-----------------|

SHIPPER: SPA ALGERIA QATANI STEEL
 ZONE INDUSTRIELLE - BELLARA
 BP 629 EL MILLIA JIJEL ALGERIA
 NIF: 081418044335786
 CONSIGNEE: TO THE ORDER OF SAHARA BANK, TRIPOLI - LIBYA
 NOTIFY ADDRESS: LIBYAN IRON STEEL COMPANY
 (LISCO)
 MISTRATA - LIBYA

| | |
|---|-----------------------------------|
| FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION AS CHARTER PARTY | TOTAL: 4 750 COILS / 9 753,340 MT |
| CHARTER PARTY DATE: 25/11/2021 | |

THE AGENT
GASS



THE MASTER
CARL JANEK ALSAYED





Systeme de Management de la Qualité

Code : ERG 05/08-a

BORDEREAU DE RESERVES

Date : Février 2014

Page 1 sur 04

Navire : JOSCO FUZHOU
(Ship/Vessel)

Date D'entrée : 27/02/2022
(Date of Entry)

Réceptionnaire : EURL PRODUIT CONFORME
(Receiver)

Marchandise : COLIS TUBES
(Commodity) STEEL PIPES

Quantité Manifesté : 101 COLIS TUBES
(Manifested Quantity) (Bundles Pipes)

Tonnage : 121.546 Mt
(Tonnage)

Total Reçu : 101 COLIS TUBES
(Total Received) (Bundles Pipes)

Sous réserves à L'enlèvement.
(The Quantity Will Be confirmed after cargo delivery)

Réceptionnaire : REZAZGUI HOCINE
(Receiver)

Marchandise : COLIS + TUBES
(Commodity) Bundles + Pipes

Quantité Manifesté : 41 COLIS + 50 TUBES
(Manifested Quantity) (Bundles + Pipes)

Tonnage : 132.004 Mt
(Tonnage)

Reçu : 41 COLIS.
(Received) (Bundles)

Reçu : 50 TUBES.
(Received) (Pipes)

Total Reçu : 91 COLIS + TUBES
(Total Received) (Bundles + Pipes)

Sous réserves à L'enlèvement.
(The Quantity Will Be confirmed after cargo delivery)

Réceptionnaire : A Q S
(Receiver)

Marchandise : SILICONE EN BIG BAGS
(Commodity) : (FERRO SILICON IN BIG BAGS)

Quantité Manifesté : 300 BIG BAGS

Tonnage : 300.600 Mt

Reçu : 06 BIG BAG Trouvées Déchirées a Bord.
(Received) (BIG BAGS Found Torn on Board)

Reçu : 03 BIG BAG Trouvées Déchirées est vide a Bord.
(Received) (BIG BAGS Found Torn and empty on Board)

Total Reçu : 207 BIG BAG.
(Total Received) (BIG BAGS)

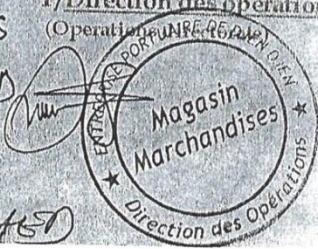
Sous Réserves à L'enlèvement.
(The Quantity Will Be confirmed after Cargo delivery)

Le commandant du bord
(Master)

Djen-Djen Le : 03/03/2022
(Djen-Djen In)

P/Direction des opérations
(Operation)

FOR RECEIPTION ONLY W/P. PREJUDICE AS TO LIABILITY ALL CARGO DISCHARGED AS LOADED BY ACCORDANCE WITH MANIFEST & BILLS. REJECT ALL CLAIMS FOR DAMAGED CARGO BY STEVEDORES SEE MY PROTEST LETTERS ATTACHED



9

NOTICE OF READINESS

إشعار الجاهزية (الاستعداد)

| | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------|---------------|
| Voyage: الرحلة | 15/2021 -b | SHIP NAME | LADY SPERANZA |
| Terminal: المحطة النهائية | | CALL SIGN | 8PAW4 |
| Port: الميناء | DJEN-DJEN / ALGERIA | IMO | 9200574 |

Gentlemen, السادة

This is to inform you that the above vessel is hereby formally tendered to you at: **MONDAY**
نعلمكم بأن السفينة المذكورة أعلاه معروضة عليكم رسمياً بموجب هذه الوثيقة في

Date: (التاريخ) 13/12/2021

Time: (الوقت) 22:30 LT

As being ready in all respects to commence LOADING a cargo of:

كونيا جاهزة من جميع النواحي لبدء تحميل / تفريغ شحنة.....
CARGO AS CP 10000 MT OF (WIRE ROD IN COIL).

In accordance with Charter Party or Contract of Affreightment dated: بموجب عقد الإيجار أو عقد النقل التعاقدى المؤرخ:

At DJEN - DJEN / ALGERIA PORT 13/12/2021 AT 22:30 LT (City & country) (المدينة و الدولة) :

Truly yours

مع التحية

TAWFIK ALSAYED

Master

الريان



تم استلام العرض المذكور أعلاه و قبوله بموجب الوثيقة التالية في
he above tender is hereby acknowledged and accepted at:

Date: (التاريخ) 13.12.2021

Time: 22:30 LT

Company الشركة:

By من قبل (الاسم) (name)

Signature التوقيع

As Per The Contract GTC's
The NOR must be tendered at 08 h
ON 14/12/2021,
and be accepted when loading
is started.



| | |
|---|--|
|  GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES (GASS) PORT AGENTS - SHIP BROKERS - MARITIME CONSULTANTS SARL AU CAPITAL DE 5.511.000 DA Siège Social : N° 06, Rue Kalaat Beni Hamad, Les Sources, Bir Mourad Rais - 16000 - Alger RC N° : 16/00-0993392813 NIF: 001316099339226 NIS: 001316090144456 Agrt N°: 13/0157 Djendjen Agency : Tel:+213 770 923 455 - E-Mail: djendjen@gass-dz.com | |
|---|--|

STATEMENT OF FACTS

| | |
|--|--------------------------------------|
| VESSEL : MV LADY SPERANZA | PORT OF LOADING : DJENDJEN , ALGERIA |
| FLAG : BARBADOS | BERTH : General cargo Quay Pier N°3 |
| CARGO : PRIME WIRE RODS (| MASTER : Capt. TAWFIK ALSAEYD |
| TOTAL QTTY : 9 753,340 MT /4 750 COILS | DESTINATION : MISURATA - LIBYA |
| B/L N° 1 | VESSEL SAILED ON : 19/12/2021 |

NOTIFY :
LIBYAN IRON AND STEEL COMPANY
(LISCO)
MISURATA - LIBYA

| FACTS | DATE | TIME (LT) | REMARKS |
|-------------------------------|------------|-----------|---|
| VESSEL ARRIVED ON ROADS | 14/12/2021 | 01.35 | 1- Port working hours (LT) |
| NOTICE OF READINESS TENDERED | 13/12/2021 | 22.30 | 1 st shift : 07.00/12.30 |
| NOTICE OF READINESS ACCEPTED | AS PER C/P | | 2 nd shift : 12.30/18.30 |
| Sanitary inspection started | 14/12/2021 | 07.37 | 3 th shift : 19.30/00.30 |
| Sanitary inspection completed | 14/12/2021 | 07.50 | 4th shift : 01.00/07.00 (optional) |
| PILOT ON BOARD | 14/12/2021 | 05.55 | 2- Week end in Algeria : Friday & Saturday |
| FIRST LINE ASHORE | 14/12/2021 | 06.40 | 3- Cargo loaded with ship's cranes |
| VESSEL BERTHED / ALL FAST | 14/12/2021 | 06.55 | 4- As per Master's pre-stowage plan , 04 holds to |
| Vessel disinfection commenced | 14/12/2021 | 07.50 | be loaded : N°1/2/3/4 |
| Vessel disinfection completed | 14/12/2021 | 08.15 | |
| LOADING COMMENCED | 14/12/2021 | 12.23 | |
| LOADING COMPLETED | 18/12/2021 | 23.15 | |
| DOCS ON BOARD | 19/12/2021 | 00:20 | |
| VESSEL FREE (Formalities) | 19/12/2021 | 04:20 | |
| PILOT ORDERED (For sailing) | 19/12/2021 | 05:30 | |
| PILOT ON BOARD | 19/12/2021 | 05:45 | |
| VESSEL SAILED | 19/12/2021 | 06:30 | |

| DAILY WORKING HOURS | | | | | | STOPPAGES /INTERRUPTIONS | | Reason |
|---------------------|---------|---------|-------|---------|----------|--------------------------|-------|--|
| Date | Day | Started | Ended | Hold N° | Crane N° | From | To | |
| 14.12.2021 | Tuesday | / | / | / | / | 08.15 | 12.23 | Waiting for Stevedores/shore readiness |
| 14/12/2021 | Tuesday | 12.23 | 12.30 | 1/3/4 | 1/2/3 | / | / | Commenced loading ops 3 Holds/3 cranes |
| 14/12/2021 | Tuesday | / | / | / | / | 12.30 | 13.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 14/12/2021 | Tuesday | 13.00 | 18.30 | 1/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 14/12/2021 | Tuesday | / | / | / | / | 18.30 | 19.30 | Stevedores' break / Change of Gangs |



| Date | Day | Started | Ended | Hold N° | Crane N° | From | To | Reason |
|---|-----------|---------|-------|---------|----------|-------|-------|--|
| 14/12/2021 | Tuesday | 19.30 | 00.30 | 2/3/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 14/12/2021 | Teuesday | | | | | 00.30 | 07.00 | NO WORK |
| 15.12.2021 | Wednesday | 07.00 | 12.30 | 1/3/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 15/12/2021 | Wednesday | / | / | / | / | 12.30 | 13.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 15/12/2021 | Wednesday | 13.00 | 18.30 | 1/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 15/12/2021 | Wednesday | / | / | / | / | 18.30 | 19.30 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 15/12/2021 | Wednesday | 19.30 | 00.30 | 2/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 16/12/2021 | Thursday | / | / | / | / | 00.30 | 01.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 16/12/2021 | Thursday | 01.00 | 06.30 | 1/2/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 16/12/2021 | Thursday | | | | | 06.30 | 07.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 16/12/2021 | Thursday | 07.00 | 12.30 | 1/2/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 16/12/2021 | Thursday | / | / | / | / | 12.30 | 13.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 16/12/2021 | Thursday | 13.00 | 18.30 | 2/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 16/12/2021 | Thursday | / | / | / | / | 18.30 | 19.30 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 16/12/2021 | Thursday | 19.30 | 00.30 | 2/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 17.12.2021 | Friday | / | / | / | / | 00.30 | 01.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 17/12/2021 | Friday | 01.00 | 06.30 | 2 | 2 | / | / | Loading in progress |
| 17/12/2021 | Friday | | | | | 06.30 | 07.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 17/12/2021 | Friday | 07.00 | 11.45 | 1/3/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 17/12/2021 | Friday | / | / | / | / | 11.45 | 14.30 | Stevedores' break/Change of Gangs Friday praye |
| 17/12/2021 | Friday | 14.30 | 18.30 | 1/3/4 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 17/12/2021 | Friday | / | / | / | / | 18.30 | 19.30 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 17/12/2021 | Friday | 19.30 | 00.30 | 1/2/3 | 1/2/3 | / | / | Loading in progress |
| 18/12/2021 | Saturday | / | / | / | / | 00.30 | 01.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 18/12/2021 | Saturday | 01.00 | 06.30 | 1 | 2 | / | / | Loading in progress |
| 18/12/2021 | Saturday | / | / | / | / | 06.30 | 07.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 18/12/2021 | Saturday | 07.00 | 12.30 | 1/2/4 | 1/2/3 | | | Loading in progress |
| 18/12/2021 | Saturday | / | / | / | / | 12.30 | 13.00 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 18/12/2021 | Saturday | 13.00 | 18.30 | 2/3 | 2/3 | / | / | Loading in progress |
| 18/12/2021 | Saturday | / | / | / | / | 18.30 | 19.30 | Stevedores' break / Change of Gangs |
| 18/12/2021 | Saturday | 19.30 | 23.15 | 2/3 | 2/3 | | | COMPLETED loading |
| Completed Loading Ops on 18/12/2021 at 23.15 LT | | | | | | | | Completed loading |

| Bunkers on departure | | Drafts on departure | ETA NEXT PORT |
|----------------------|------------|---------------------|------------------|
| IFO : | 164,000 MT | Fore : 5.48 M, | MISURATA - LIBYA |
| DO : | 19,000 MT | Aft : 6.63M | 21/12/2021 |
| FW : | 59,000 MT | | |

DJENDJEN PORT on 1 on 19/12/2021





Laytime Calculation

ALGERIAN GATARI STEEL
 POL DIENDJEN, ALGERIA
 POD MISURATA, LIBYA

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| VESSEL | MV - LADY SPERANZA |
| Shippers | AOS |
| Cargo/Commodity | Wire rods |
| CARGO BUYERS | LIBYAN IRON AND STEEL COMPANY |

LAYTIME 07Days 12H 03Min 41S
 Port LOADING- Djen Djen Wire rods 9 753 340 MT at 1300,00 MT/D - FSHX/EIU

Demurrage Terms 16 000 USD per Day (Always on Demurrage)
 Despatch Terms 8 000 USD per Day (All Time Saved, half dispatch)

Notice Tendered Mon 13/12/2021 AT 22h30 Notice Accepted Tue 14/12/2021 AT 08h00
 Loading commenced Tue 14/12/2021 AT 12h23 Loading completed Sat 18/12/2021 AT 23h15
 Time To Count From Tue 14/12/2021 AT 12h23

| Day | Date | From | To | Description | Time | Laytime | Time Excldd | Observation |
|------------|------------|----------|----------|---------------------------|-----------------|----------|-------------|-------------|
| Tue | 14/12/2021 | 12:23:00 | 24:00:00 | loading with ship's crane | 11:37:00 | 11:37:00 | | |
| Wed | 15/12/2021 | 0:00:00 | 24:00:00 | loading with ship's crane | 24:00:00 | 24:00:00 | | |
| Thu | 16/12/2021 | 0:00:00 | 17:00:00 | loading with ship's crane | 17:00:00 | 17:00:00 | | |
| Thu | 16/12/2021 | 17:00:00 | 24:00:00 | TEXTID | 7:00:00 | 0:00:00 | 7:00:00 | |
| Fri | 17/12/2021 | 0:00:00 | 24:00:00 | TEXTID | 24:00:00 | 0:00:00 | 24:00:00 | |
| Sat | 18/12/2021 | 0:00:00 | 23:15:00 | TEXTID | 23:15:00 | 0:00:00 | 23:15:00 | |
| Time Used: | | | | | 021 04H 37M 00s | 4:37:00 | | |

| DEMUURRAGE USD/1D | 1/day | 8000 | Days | 5 | \$40 000,00 |
|-------------------|-------|--------|------|----|-------------|
| | 1/Hr | 333.33 | Hrs | 7 | \$2 333,31 |
| | 1/min | 5.55 | Min | 26 | \$144,30 |
| | 1/min | 0.09 | Min | 41 | \$3,69 |
| TOTAL | | | | | \$42 481,30 |

| Despatch CURRENCY | USD | 07Days 12H 03Min 41S | Time Allowed | 07:12:03:41 |
|-------------------|-----|----------------------|--------------|-------------|
| | | 021 04H 37M 00s | Time Used | 02:04:37:00 |
| | | \$42 481,30 | despatch | 05:07:26:41 |

| |
|-------------|
| 07:12:03:41 |
| 02:04:37:00 |
| 05:07:26:41 |



BUREAU D'EXPERTISE MARITIME

Maitre : Mustapha SLILA

Cité Tingad Villa N°12 – SKIKDA-

Mobile : +(213)549419955/+(213)541914117

Email : expert.slilamustapha@gmail.com

FINAL DAILY TALLY REPORT

I : ORDER REFERENCE :

| | |
|---|---|
| Ref :15/DJ/2021 | Date :12/19/2021 |
| Vessel : MV LADY SPERANZA | Loading <input checked="" type="checkbox"/> Discharge <input type="checkbox"/> |
| Place : djen djen port algeria | Cargo <input checked="" type="checkbox"/> bag <input type="checkbox"/> big bag <input type="checkbox"/> pipe <input type="checkbox"/> |
| Commodity : WIRE ROD | Quantity : 9753.34 MT WIRE ROD |
| Exporter : ALGERIAN QATARI STEEL SPA | Vessel agent : SARL CASS |
| Vessel arrived : 12/14/2021 | Vessel berthed : 12/14/2021 |
| Loading commenced :12/14/2021 at 12 :23 | Loading completed :12/18/2021 at 23 :15 |

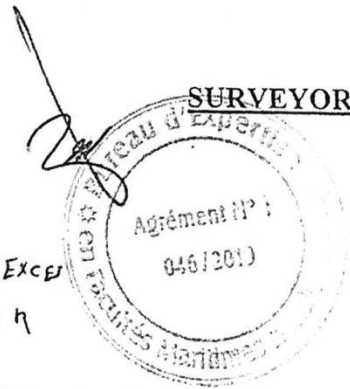
we SLILA mustapha maritime expert certify have witnessing the loading operation of MV LADY SPERANZA at djen djen port-algeria and total cargo loaded according to tally was as following:

| Date | Morning | Evening | Night1 | Nuit2 | Total day |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| 12/14/2021 | 06 | 260 | 306 | 0 | 572 |
| 12/15/2021 | 347 | 269 | 133 | 134 | 883 |
| 12/16/2021 | 324 | 376 | 362 | 135 | 1197 |
| 12/17/2021 | 389 | 287 | 439 | 72 | 1187 |
| 12/18/2021 | 343 | 271 | 297 | | 911 |
| Total cargo | 1409 | 1463 | 1537 | 341 | 4750 |

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Total pieces loaded | Weight |
| 4750 | 9753,340mtn |



MASTER Remark: IF THERE IS ANY SHORTAGE OR EXCESS FOR THE NUMBER OF PCS MASTER AND OWNER ARE NO RESPONSIBLE





قائمة المراجع



أولاً- باللغة العربية:

I- الكتب:

1. أحمد خالدي، التقادم وآثاره في القانون المدني على ضوء اجتهادات المحكمة العليا ومجلس الدولة، دار هومة للنشر، الجزائر، 2016.
2. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، 2004.
3. عادل علي المقدادي، القانون (السفينة- اشخاص- الملاحه...)، ط1، الاصدار الرابع، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
4. عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة- الأشخاص- النقل البحري)، الطبعة الأولى، الاصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999.
5. عادل علي المقدادي، القانون البحري، د ط، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.
6. عباس حلمي، القانون البحري، ط1، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر 1983.
7. عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006.
8. علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت، د س ن.
9. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2005.
10. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية القاهرة، 1996.

11. علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006.
12. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، لسنة 1995.
13. لزهرة بن سعيد، التحكيم التجاري الدولي، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2012.
14. لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة عمان، 2015.
15. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر، 1992-1993.
16. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
17. محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالاحالة وأساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
18. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، د ط، دار بلقيس للنشر الجزائر، 2014.
19. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995.
20. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، 2007.

II- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- رسائل الدكتوراه:

1. شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة- أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021/04/07.
2. عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2007/2006.
3. فيصل عمار، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2018-2019.
4. قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017.
5. محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2010-2011.
6. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012.
7. مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري -دراسة مقارنة-، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2020.

ب- المذكرات:

ب1- مذكرات الماجستير:

1. أسماء حريز، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، 2009.
2. أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009/07/04.
3. حياة حوباد، المركز القانوني للمرسل إليه، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المرفئية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010-2011.
4. حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، دون تاريخ.
5. خديجة تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/09/18.
6. خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، تخصص: عقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2012/2013.
7. دليلة سيدي معمر، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة، 2015/06/ 10.

8. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 17-06-2013.
9. سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 13/10/2013.
10. سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000.
11. شيهاب عينونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2013.
12. صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، السانيا، 2006-2007.
13. طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.
14. كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 26/06/2016.

ب2- مذكرات الماستر:

1. حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014.

2. شهيرة بلميهوب، مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020-2021.
3. فيصل عمار، التحكيم البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2014.
4. كريم رمضان، سايح جهاد، القانون الواجب التطبيق على التحكيم التجاري الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2015-2016.
5. مسعودة نايلي، نسبية زعبوب، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017/2018.

III- المقالات:

1. أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص.ص 220-205، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/553/21/83774>
2. أمينة بورطال، "إشكالية الشحن لسطح السفينة في قانون النقل البحري"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017 ص.ص 163-194، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81037>
3. أمينة بورطال، "انعكاس صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية

- والاقتصادية،، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 07، العدد 01، 2018
ص.ص 178-202، متاح على الموقع :
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/31929>
4. إيمان خلادي، مراد بسعيد، "مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لبراء الناقل
البحري المسؤولية"، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34، جامعة بن يوسف بن خدة
عدد خاص : القانون وجائحة كوفيد 19، جويلية 2020، ص.ص 282-295 متاح
على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/553/21/83774>
5. بومدين بن غالم، "حق حلول شركات التأمين محل المؤمن له في الرجوع على الغير
في التأمين البحري"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي
الأغواط، المجلد الخامس، العدد 02، جوان 2019، ص.ص 276-291 متاح على
الموقع : <https://www.asjp.cerist.dz/en/presentationRevue/304>
6. الجيلالي عجة، "الرقابة القضائية على التحكيم التجاري الدولي"، مجلة المحكمة العليا
قسم الوثائق، العدد 01، 2006، ص.ص 89-100، متاح على الموقع:
https://www.droit.mjustice.dz/en/sites/default/files/pdf-magasin/2006_1pdf
7. حلو عبد الرحمن أبو حلو، "الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
على إدراج شرط الاعفاء من المسؤولية-دراسة تحليلية"، مجلة جامعة الشارقة، كلية
القانون، جامعة اليرموك، المجلد 11، العدد 1، الأردن، يونيو 2014. ص.ص 205-
237، متاح على الموقع:
[https://www.sharjah.ac.ae/ar/Research/spu/JournalSLS/Documents/
/abdulrahman.pdf](https://www.sharjah.ac.ae/ar/Research/spu/JournalSLS/Documents/abdulrahman.pdf)
8. حمودي زكراوي، "الوكلاء البريون للملاحة البحرية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية
جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 15، العدد 01، 2022 ص.ص 1005-1019
متاح على الموقع:
<https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/315/15/186229>

9. حياة حوباد، "التقادم في دعاوى عقد النقل البحري"، مجلة قانون النقل والشحطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 02، العدد 01، 2015، ص.ص 141-156، متاح على الموقع: <https://asjp.ceris.dz/en/downArticle/164/2/1/126667>
10. حياة حوباد، "دور مقال التشوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل" جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص.ص 71-76، متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/4/1/81030>
11. حياة حوباد، "وحدة عقد النقل البحري: ضرورة إلغاء نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 5 العدد 1، 2018، ص.ص 40-51 متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/126763>
12. خليل بوعلام، "اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية -معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978" مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، العدد صفر، د ب ن، السداسي الأول، 2008، ص.ص 56-77، متاحة على الموقع: <https://www.asjp.cerit.dz/en/article/72324>
13. زينب بوطالبي، "التحكيم البحري"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، مجلة علمية محكمة تصدر الكترونيا، العدد الخاص (12)، فيفري- مارس 2017، ص.ص 213-228 متاح على الموقع: revuedwa.jimdo.com
14. سعيد دالع، "العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق -سببين قانونيين لإعفاء الناقل من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان العدد السابع، 2018، ص.ص 220-235، متاح على الموقع: <https://www.asjp.ceriat.dz/en/article/85083>

15. سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48 المجلد أ، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2017، ص.ص 87-100، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/dounArticle/23/28/3/89267>
16. سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، مجلة العلوم الإنسانية 46، المجلد ب، ديسمبر 2016، ص.ص 303-316، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/89135>
17. سمية برياني، "وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 8، العدد 2، 2021، ص.ص 32-46، متاح على الموقع:
www.asjp.cerist.dz/PresentationRwone/164
18. سيد أحمد بن ددوش، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 01-03-2018، ص.ص 213-225، متاح على الموقع :
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/85090>
19. شهرزاد بن الصغير، "اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة بجاية، المجلد 17 العدد 1، 2018، ص.ص 123-136، متاح على الموقع:
<https://univ-bejaia.dz/fac-droit-sciences-politiques/revues-de-la-faculte>.
20. شهرزاد بن الصغير، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد السادس، 2017/11/01، ص.ص 249-264، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83297>

21. شهيناز قرور، "النظام القانوني لوكيل العبور كمساهم في تنظيم عملية النقل"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 11، العدد 03، ديسمبر 2020 ص.ص 240-263، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerst.dz/en/downArticle/110/11/3/145476>

22. عبد الرحيم مزغاش، "الطعن بالبطلان في أحكام التحكيم التجاري الدولي"، حوليات جامعة الجزائر1، جامعة بن يوسف بن خدة، المجلد 35، العدد 3، 2021 ص.ص 162-176، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/18/35/3/164071>

23. فاطمة مستيري، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية 1999، ص.ص 51-68، متاح على الموقع:

https://droit.mjjustice.dz/site/default/files/pdf_magasin/

24. فيصل عمار، "القانون الواجب التطبيق على وثيقة الشحن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السادس، 2017 ص. ص 149-156، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/4/2/83288>

25. قويدر قرارية، "الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018/03/01، ص.ص 277-290، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.certist.dz/en/article/85087>

26. قويدر قرارية، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار"، مجلة القانون والعلوم السياسية، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، العدد الاول، 2017، ص.ص 449-476، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/518/3/1/78884>

27. قويدر قرارية، "نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص.ص 329-344، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.orist.dz/en/down/Article/533/4/1/81050>.
28. كميلة أعراب، "التزامات الناقل البحري بعد اتمام الرحلة البحرية وفقا لعقد النقل البحري للبضائع"، مجلة منازعات الأعمال، مجلة إلكترونية محكمة، العدد 20، يناير 2017 ص.ص 51، متاح على الموقع: <https://www.imist.index.php/contentieux-affaires/article/view/8398/4788>
29. ليلي الدياز قماز، "قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 3، 2015 ص.ص 25-50، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83763>
30. محمد أمين شيخي، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخر في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد الخامس، د س ن، ص.ص 361-378، متاح على الموقع:
<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81052>
31. محمد بكراشوش، "الاختصاص الاقليمي الموسع في المادة الجزائرية في التشريع الجزائري"، دفاثر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد الرابع عشر جانفي 2016. ص.ص 305-326، متاح على الموقع :
[asjp: www //:https-downArticle/en/cerist.dz 120/8/14/52691](https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/120/8/14/52691)
32. محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد راية، أدرار، العدد 35، د ت ن، ص.ص 72-87، متاح على الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83774>

33. محمد ياسين بوزوينة، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثامن، 1-11-2018 ص.ص 213-226، متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/5/2/79701>.

34. مروان منصور زايد، "تطور طرق رفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى روتردام 2008)"، مجلة البحوث القانونية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، د س ن، ص.ص 1-50، متاح على الموقع:

<https://jslem.ekb.eg/article-182827>

35. مريم بن خليفة، "أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، مجلة علمية محكمة تصدر الكترونيا، عدد خاص بالعقود البحرية، العدد 12، فيفري- مارس، 2017، ص.ص 173-189، متاح على الموقع:

<https://www.revuendwa.jimdo.com>

36. نجادي بن عبد الله، "تنفيذ حكم التحكيم الأجنبي -شروطه واجراءاته"، مجلة القانون الدولي والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، المجلد 9، العدد 01، 2021 ص.ص 80-117، متاح على الرابط:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/157785>

37. وليد رحمون، "طرق تشكيل المحكمة التحكيمية في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي بالأغواط، العدد الثالث، المجلد 02، 2018 ص.ص 555-571. متاح على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/441/2/1/70395>

IV- الملتقيات:

1. إيمان خلادي، "دعوى المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد المناولة المينائية"، ملتقى وطني افتراضي المرسوم، خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وأفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022. متاح على الموقع:

droit-univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/2022-2010/pdf

2. نورة بوقايس، "إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري"، ملتقى وطني افتراضي الموسم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022، متاح على الموقع:

<https://droit-univ-alger.dz/pdf-2022/seminaire-ar/2022-2010/pdf>

V- الوثائق :

1. مجلة مؤسسة ميناء جن جن، متاحة على الموقع الرسمي للميناء:

www.Djendjen-port.com

VI- المقابلات :

1. مقابلة مع السيدة: آسيا كريد، عاملة بمصلحة المنازعات بتاريخ 6 جوان 2022
10:30.

2. مقابلة مع السيد: رشيد كياس، رئيس مصلحة الشحن على مستوى الجزائرية القطرية للحديد والصلب، 19 جوان 2022، الساعة 10:00.

3. مقابلة مع السيد: عنتر أبركان، مخرج جمركي بمصلحة العبور لدى الجزائرية القطرية للصلب، تاريخ المقابلة بميناء جن جن 19 ماي 2022، 9:30 .

4. مقابلة مع السيد فارس والي، مسؤول المناجمنت والتنمية المستدامة بميناء جن جن بتاريخ 30 ماي، الساعة 10:00.

5. مقابلة مع السيد: مسعود بوجردة، رئيس دائرة الشحن، يوم 19 ماي 2022، على الساعة 11:00.

6. مقابلة مع السيدة مفيدة بوالنار، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار، 01 جوان 2022 الساعة 13:30.

VII- النصوص القانونية الوطنية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ سنة 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 07 أبريل 1964، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية المؤرخ سنة 1979، عدد 28.

ب- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 78 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
2. أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 101، المؤرخ بتاريخ 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.
3. أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29، المؤرخ في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.
4. أمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 13 المؤرخ في 8 مارس 1995، المعدل والمتمم بموجب القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 15، المؤرخ 12 مارس 2006
5. أمر رقم 11-03 المؤرخ في 26 أوت 2003، المتعلق بالنقد والقرض، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 52، المؤرخ في 27 أوت 2003، معدل ومتمم.
6. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 18 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية الجزائرية للجمهورية الجزائرية، عدد 21، المؤرخ 23 أبريل 2008.

ج- النصوص التنظيمية:

1. مرسوم رقم 63-489 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتعلق بالترخيص للشركة الوطنية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 06 المؤرخ 17 جانفي 1964.
2. مرسوم مؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 يتعلق بتشكيل مجلس إدارة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 06 المؤرخ في 7 جانفي 1964.
3. مرسوم تنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 09 افريل 2000، والمتضمن تحديد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 21، المؤرخ في 12 أبريل 2000.
4. المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 19، المؤرخ في 17 نوفمبر 2008.

د- أنظمة بنك الجزائر:

1. النظام رقم 07-01 المؤرخ في 05 فبراير سنة 2007، يتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 31 المؤرخ في 13 مايو 2007.

VIII- النصوص القانونية الدولية:

1. قانون الأونسترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي 1985، صادر عن الأمم المتحدة 1994، متاح على الموقع: <http://www.Un.or.at/uncitral>

IX- قرارات المحكمة العليا:

1. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1990/02/24، ملف رقم 64975، المجلة القضائية، العدد الأول، 1991، ص 67، متاح على الرابط:
droit.mjustice.dz/sites/dfaut/pdf_magasin/1991_1.pdf
2. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ في 1990/06/11، ملف رقم 65.920، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الثاني، د.د.ن. 1991، متاح على الموقع:
<https://www.droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf.magasin/>
3. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية مؤرخ في 1991/06/02، ملف رقم 73657، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الثاني، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1993، متاح على الموقع:
https://www.droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf.magasin/1993_2pdf.
4. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1994/01/17، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، العدد الثالث، 1994، متاح على الموقع
https://droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf-magasin/1994_3pdf.
5. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/03/14، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، 1995.
6. قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1995/05/16، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1995، متاح على الموقع
<https://droit.mjeustice.dz/sites/default/files/pdf-magasin/1995-1pdf>
7. قرار المحكمة العليا بتاريخ 1995/05/16، ملف رقم 113345، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر 1999، متاح على الموقع
https://www.droit.mjustice.dz/sites/défautfiles/pdf_magasin/1999_commerce.pdf
8. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/09/12، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1995.

9. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 17/12/1996، ملف رقم 145013.

10. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 26/05/1998، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 2001، متاح على الموقع : https://droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf-magasin/1994_3pdf

11. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 16/01/2008، ملف رقم 478279، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، السنة 2009، متاح على الموقع : https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/2009-01pdf.

12. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 07/05/2008، ملف رقم 506918، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2008، ص 179-181، متاح على الرابط :

https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/2008_1_pdf

13. قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، الصادر بتاريخ 06/10/2011 ملف رقم 746605، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2012، ص 193. متاح على الموقع : <https://droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf.magasin/2012-2pdf/>

14. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، رقم 0964344، بتاريخ 04/09/2014، مجلة المحكمة العليا- العدد الثاني، 2014، متاح على الموقع <https://droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf-magasin/2014-2pdf>

ثانيا- باللغة الفرنسية:

I. Ouvrages :

- René Rodière, Traité de droit maritime, tome 02, Dalloz, paris, 1979.

II. Thèses :

- Abdelkarim Kouka, Le contrat de transport maritime de marchandise en France et en Tunisie, Théories et pratiques, Thèse de doctorat en droit université Panthéon- Assas (Paris II), 04 octobre 2011 www.https://dossasu-paris2.fr.

III. Articles :

1. Boukhatmi F," L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique", Revue droit des transports et des activités portuaires, université Oran 2, Volume III/N°01, 2016 :
[www.https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/164/3/1/126684](http://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/164/3/1/126684).
2. Fetze Kamdem,"La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : une échec d'uniformisation juridique", Les cahiers de droit, volume 41 numéro 4, Faculté de droit de l'Université Laval, 2000.

IV. Textes juridiques :

- Ordonnance N°76-80 du 23 Octobre 1976 portant le code maritime journal officiel de République Algérienne 16ème année N°29, Dimanche 10 Avril 1977 modifié et complété.



فهرس الموضوعات



| العنوان | الصفحة |
|---|--------|
| شكر وعران | |
| الإهداء | |
| قائمة المختصرات | |
| مقدمة..... | 1 |
| الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لعقد النقل البحري للبضائع | 5 |
| المبحث الأول: الإطار العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 7 |
| المطلب الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 7 |
| الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 8 |
| أولاً: موقف المعاهدات الدولية حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع...9 | |
| ثانياً: موقف المشرع الجزائري من تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 9 |
| الفرع الثاني: أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع..... | 12 |
| أولاً: أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل... 12 | |
| ثانياً: أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في التشريع والقضاء الجزائريين..... | 13 |
| المطلب الثاني: مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 14 |
| الفرع الأول: المجال المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 14 |
| أولاً: مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضائع..... | 15 |
| ثانياً: مسؤولية الناقل البحري في حلة تلف البضائع..... | 16 |
| ثالثاً: مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة..... | 17 |
| الفرع الثاني: المجال الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 19 |
| أولاً: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي..... | 19 |
| ثانياً: مسؤولية الناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط..... | 20 |

- الفرع الثالث: المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع 23
- أولاً: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع 23
- ثانياً: انتهاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... 25
- المبحث الثاني: خصوصية الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع 28
- المطلب الأول: حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... 28
- الفرع الأول: حالات الاعفاء القانوني من المسؤولية..... 28
- أولاً: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية..... 30
- ثانياً: الحالات الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية 37
- الفرع الثاني: حالات الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية 39
- أولاً: حالات الاتفاقية الباطلة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية..... 39
- ثانياً: حالات الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البحري الصحيحة 41
- المطلب الثاني: الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... 43
- الفرع الأول: المقصود بالحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل 43
- أولاً: تعريف الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل 44
- ثانياً: الطبيعة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل 45
- ثالثاً: المستفيدون من تطبيق الحد الأقصى للتعويض الناقل البحري..... 46
- الفرع الثاني: ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري 47
- أولاً: ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في التشريع
الجزائري 47
- ثانياً: ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية
بروكسل..... 51
- الفرع الثالث: الحالات المستثناة من تطبيق الحد الأقصى للمسؤولية..... 53
- أولاً: أفعال الناقل الإرادية (الخطأ العمدي)..... 53

| | |
|--|-----------|
| ثانيا: تصريح الشاحن بالبيانات المتعلقة بالبضاعة المنقولة وقيمتها في سند الشحن..... | 54 |
| ثالثا: التحديد الاتفاقي للمسؤولية..... | 56 |
| الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 57 |
| المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القضاء الوطني..... | 59 |
| المطلب الأول: الشروط الإجرائية المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري..... | 59 |
| الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري..... | 59 |
| أولا: المدعي رافع دعوى المسؤولية..... | 60 |
| ثانيا: المدعى عليه الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية..... | 63 |
| الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري..... | 66 |
| أولا: الإخطار..... | 66 |
| ثانيا: الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 77 |
| المطلب الثاني: تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 82 |
| الفرع الأول: أساس ونطاق تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 82 |
| أولا: أساس ونطاق التقادم في التشريع الجزائري..... | 83 |
| ثانيا: أساس ونطاق التقادم في اتفاقية بروكسل..... | 85 |
| الفرع الثاني: سريان تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 85 |
| أولا: حالة تسليم البضاعة..... | 86 |
| ثانيا: حالة عدم تسليم البضائع..... | 86 |
| ثالثا: سريان تقادم دعوى الرجوع..... | 87 |
| الفرع الثالث: عوارض تقادم دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع..... | 88 |
| أولا: وقف التقادم..... | 88 |
| ثانيا: انقطاع التقادم..... | 89 |

المبحث الثاني: التحكيم البحري الدولي كآلية لتسوية منازعات مسؤولية الناقل في عقد

- 91 النقل البحري للبضائع
- 91 المطلب الأول: هيئة التحكيم الدولي
- 92 الفرع الأول: تشكيل هيئة التحكيم
- 92 أولاً: التشكيل الاتفاقي لهيئة التحكيم
- 94 ثانياً: التشكيل القضائي لهيئة التحكيم البحري
- 96 الفرع الثاني: شروط المحكم البحري
- 96 أولاً: تخصص المحكم البحري
- 98 ثانياً: استقلال المحكم البحري وحياده
- 98 ثالثاً: تنحي ورد المحكم البحري
- 99 المطلب الثاني: إجراءات وحكم التحكيم البحري
- 100 الفرع الأول: الإجراءات التحكيمية
- 100 أولاً: القانون الواجب التطبيق
- 103 ثانياً: مكان انعقاد التحكيم البحري
- 104 الفرع الثاني: حكم التحكيم البحري
- 104 أولاً: تنفيذ حكم التحكيم
- 105 ثانياً: الطعن في أحكام التحكيم الدولي البحري

الفصل الثالث: مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع بميناء

جن جن - دراسة تطبيقية - 108

المبحث الأول: الأساس المعتمد في انتقال مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- 110 بميناء جن جن
- 110 المطلب الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عمليات المناولة المينائية
- 111 الفرع الأول: المقصود بالشحن والتفريغ
- 111 أولاً: عملية الشحن

- 111.....ثانيا: عملية التفريغ.
- 112.....الفرع الثاني: كيفية معالجة وتأمين عملية الشحن والتفريغ بميناء جن جن
- 114.....الفرع الثالث: الإجراءات المتبعة في عملية الشحن والتفريغ.
- 114.....أولا: تدخل الميناء في عملية نقل البضائع.
- 115.....ثانيا: تدخل الناقل.
- 116.....الفرع الرابع: آلية مناولة البضائع بميناء جن جن
- 116.....أولا: شحن البضاعة Chagement
- 116.....ثانيا: رص البضاعة
- 117.....الفرع الخامس: تداخل مسؤولية الناقل البحري مع مقاول الشحن والتفريغ.
- 117.....المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد الانكوترمز
- 118.....الفرع الأول: المقصود بالتسليم في ظل قواعد الانكوترمز.
- الفرع الثاني: نماذج لتدخل الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل في ظل قواعد الانكوترمز
- 120.....أولا: التسليم خالص للناقل
- 120.....ثانيا: التسليم على ظهر السفينة
- 121.....ثالثا: التسليم وفقا لمصطلح النقل مدفوع حتى
- رابعا: التسليم وفقا لمصطلح FCA أي يختار بوليصة الشحن على متن السفينة
- 121.....
- 122.....المبحث الثاني: تطبيقات مسؤولية الناقل البحري بميناء جن جن
- 122.....المطلب الأول: الإجراءات المتعلقة بإثبات حالة التلف
- 122.....الفرع الأول: إثبات علاقة أطراف عقد النقل
- 123.....الفرع الثاني: إثبات استلام البضاعة.
- 123.....الفرع الثالث: إثبات تلف في البضاعة.
- 123.....الفرع الرابع: نموذج قضائي متعلق بحالة التلف

| | |
|----------|--|
| 125..... | المطلب الثاني: الإجراءات المتعلقة بإثبات حالة التأخر في التسليم..... |
| 126..... | الخاتمة..... |
| 130..... | الملاحق..... |
| 167..... | قائمة المراجع..... |
| 186..... | فهرس الموضوعات..... |
| | الملخص |

الملخص:

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، هي مسؤولية عقدية ناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع المثبت بسند الشحن، مؤطرة بأحكام تشريعية من معاهدة بروكسل أساسها الخطأ المفترض أي أنها تقوم بقوة القانون، وتتميز بخصوصية أحكامها فهي تتراوح بين التخفيف والتشديد.

قد تثار دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، وذلك عن طريق رفع دعوى قضائية وفق مقتضيات القانون الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية .

ومن خلال الدراسة الميدانية بميناء جن جن بجيجل، تبين أنه يعمل على قدم وساق من أجل إتمام عملية نقل البضائع، فهو همزة الوصل بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، يعمل في إطار عمليات المناولة الميائية بموجب عقود البيع الدولية التي تحكمها قواعد الانكوترمز، والتي على أساسها تتحدد مسؤولية الناقل البحري.

الكلمات المفتاحية: الناقل، عقد نقل البحري للبضائع، سند الشحن، دعوى المسؤولية.

Abstract:

The responsibility of the goods maritime carrier in the Algerian Law is a contractual liability resulting from the goods maritime contract, with a lading, and contextualized by legal provisions of the Brussels treaty based on the presumed fault.

Meaning that, it founded on the legal force and characterized by the privacy of its provisions, where, it ranges from the mitigation to the focus.

A claim of responsibility may be raised against the maritime carrier, through a filing lawsuit, according to the requirements of the national law and the international conventions.

Via this field study to Djen Djen port in Jijel, shown that it works up to complete the transport of the goods, so, it is the link between the parts of the goods maritime carrier contract, and operates under the port handling operations according to the international sales contracts governed by the INCOTERMS, on the basis of which the responsibility of the maritime carrier is stipulated.

Keywords: Carrier, Goods maritime carrier contract, Lading, Responsibility lawsuit.