

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع

مذكرة ضمن متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي تخصص: القانون البحري

تحت إشراف

- بوقرقور منال

من إعداد

- بوخروف أنيس

- شريطي أيمن

أعضاء لجنة المناقشة:

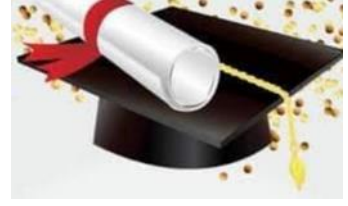
الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أ/بودينار طارق	أستاذ محاضر أ	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	رئيسا
د/يسعد فضيلة	أستاذ مساعد	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	ممتحنا
أ/بوقرقور منال	أستاذ مساعد	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مقررا

دورة سبتمبر : 2023

وقال رب زدني علما



## الشكر والتقدير



الحمد والشكر لله عز و جل الذي بعونه إستطعنا إنجاز هذا العمل و إعترافا بالجميل وحسن الصنيع فإنني نتقدم بالشكر الجزيل إلى اللذين ساعدونا في إنجاز هذه المذكرة وأخص بالذكر الأستاذة المشرفة "بوقرقور منال" الذي وجهنا وأرشدتنا ولم تبخل علينا بمعلوماته ونصائحه القيمة وإسهاماته المفيدة من أجل إثراء هذه المذكرة.

وختاما نتقدم بالشكر إلى من ساعدنا في إنجاز هذا العمل المتواضع من الأستاذة وكذلك نشكر كل من ساهم في مساعدتنا من قريب أو من بعيد.



# الإهداء



نهدي ثمرة جهدنا وتعبنا إلى أعلى ما نملك إلى من أوصاني بها الله وجل رضاه  
وسخطه في سخطها، إلى من أنتظر هذه اللحظة بكل شوق إلى من كان سند لنا في هذه  
الدنيا إلى من نمني أن يرانا في قمة النجاح ، إلى بر الأمان زهدية الرحمن أمي وأبي  
العزيزين أدامهما الله تاجا فوق رؤوسنا في دنيا والآخرة.

إلى سندنا وقوتنا بالحياة إخوتنا

وإلى الأساتذة الكرام وزملائنا

وعذرا إلى من نسيهم قلمنا

كما أشكر أساتذة قسم الحقوق وكل من علمنا حرف.

# مقدمة

شهد المجتمع الدولي تطورات في مختلف المجالات، فهذه التطورات الاقتصادية والتكنولوجية ساهمت في تشجيع المبادلات التجارية بين الدول العالم، من خلال استعمال وسائل النقل مختلفة لنقل هذه البضائع سواء برا أو بحرا أو جوا.

ومن بين الوسائل أكثر استخداما لنقل البضائع في المجال الدولي هو النقل البحري، وذلك باعتبار أن السفن لها قدرة على نقل الحملات الضخمة، بالإضافة إلى ذلك يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لإيصال البضائع بين الدول ويتم ذلك من خلال إبرام العقد بين أطراف لتحديد المسؤولية النقل البحري، ومن هذا المنطلق اهتمت الاتفاقيات الدولية التشريعات المحلية بتنظيم أحكام عقد النقل البحري للبضائع.

فنتظيم أحكام عقد النقل البحري للبضائع وتحدد المسؤولية تم من خلال معاهدتان أولى معاهدة سندات الشحن المبرمة في بروكسل سنة 1924<sup>1</sup>، والثانية اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ عام 1978 والمعروفة باسم قواعد هامبورغ، وأما على مستوى التشريعات المحلية نجد أن المشرع الجزائري تطرق إلى موضوع النقل البحري للبضائع وذلك من الموارد 738 إلى 812<sup>2</sup>.

بالرغم من التنظيم القانوني لنقل البحري للبضائع إلى أن هناك علاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل وله آثار على غيره ، إذ أن كل طرف في عملية النقل البحري للبضائع تقع عليه التزامات ومسؤولية عند إخلالها، فعدم احترام أحد أطراف لشروط العقد ينتج عنه نزاع بين أطراف العقد، ولحل هذه النزاعات القائمة بين الشاحن أو الناقل والناقلة عن إخلال بشروط العقد ، استوجب على المجتمع الدولي إيجاد الحل يرضى جميع الأطراف ومن بينها اللجوء إلى القضاء.

تكمن أهمية الموضوع في أهمية التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع، وذلك من خلال إبراز خصوصية التي يتميز بها عقد النقل البحري للبضائع، إذ

<sup>1</sup> - معاهدة بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، السنة 1924، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02-03-1964، الجريدة الرسمية، العدد 28، الصادرة بتاريخ 1964.

<sup>2</sup> - القانون البحري الجزائري، الصادر بأمر 76-80 المؤرخ في 25-06-1998 المتضمن القانون البحري.

يعتبر وسيلة أساسية في إنجاز المبادلات التجارية ( البضائية) بين الدول ، وبالتالي فإن الناقل البحري للبضائع تترتب عليه مسؤولية نقل السلع من مكان إلى مكان آخر، إلا أن هناك حالات يتم فيها اختلال بالعقد من قبل أحد الأطراف مما سبب نشوب النزاعات بين الأطراف، وهذه النزاعات أثارت جدل واهتمام المجتمع الدولي من أجل الوصول وإيجاد آليات لحل النزاعات في حالة حدوث أي اختلال بالتزامات من قبل أطراف العقد ، وهذه النزاعات تطرح أمام القضاء من أجل الوصول إلى الحل يرضى جميع الأطراف.

تعددت المبررات التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع فمنها الموضوعية ومنها الذاتية.

### أ-أسباب الموضوعية:

تتجلى أسباب الموضوعية التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع هو ازدياد عمليات التبادل التجاري بين الدول بواسطة الناقل البحري للبضائع، وأن هذه العملية قد ينتج عنها نزاعات بسبب إخلال أحد أطراف للعقد مما سبب النزاعات ومن أجل تسوية هذا الخلاف لا بد من تدخل القضاء في إيجاد حلول ترضي جميع أطراف العقد وفق نصوص وتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، وهذا ما دفعنا إلى تحديد الأحكام العامة للعقد النقل البحري للبضائع، وإبراز دور القضاء في تسوية المنازعات بين أطراف العقد النقل الجوي للبضائع.

### ب-أسباب الذاتية:

اهتمامنا الشخصي بموضوع التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع هو قلة اهتمام الباحثين بموضوع عقد النقل البحري للبضائع ، والرغبة في الاطلاع والمعرفة مدى توافق بين التشريعات المحلية والاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري في تسوية المنازعات القائمة بين أطراف العقد، بالإضافة إلى ميولنا في معرفة معنى العقد النقل البحري للبضائع ومحتواه وأهميته في تسوية النزاعات بين أطراف العقد.

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مختلف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية من بينها معاهدة بروكسل ، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع التي تحدد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، كذلك تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور عقد النقل البحري

في تحديد التزامات لكل الأطراف ومسؤولية المترتبة على كل متعاقد في حالة اختلال بيه وهذا وفق ما هو منصوص عليه في اتفاقيات الدولية التي تتضمن عقد النقل البحري للبضائع، وكذلك وفق التشريعات المحلية من بينها القانون البحري الجزائري على وجه الخصوص. كما تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور القضاء في تسوية المنازعات التي تنشأ بين أطراف المعاهد من خلال اختلال وعدم التقيد بشروط العقد.

ومن بين الدراسات السابقة التي تم اعتماد عليها في هذه الدراسة أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه من إعداد الباحث يسعيد مراد، تحت عنوان عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، جامعة أبي بكر بلقايد، سنة 2012، تطرق الباحث في هذه الدراسة إلى مدى توافق بين نصوص القانونية " للقانون البحري الجزائري ونصوص الاتفاقيات الدولية، التي تضمنت مسؤولية أطراف العقد ( الناقل والشاحن)، أما دراستنا فقد اعتمدت على جزء من هذه الدراسة بالإضافة إلى تركيز على نزاعات بين أطراف العقد وكيفية تسويتها قضائيا وفق النصوص القانونية التي تضمنها القانون البحري الجزائري.

لا يخلو أي بحث من عراقيل مهما اختلفت، لذلك يمكن تحديد أهم الصعوبات التي واجهتنا في إعداد هذه الدراسة الآتي:

- قلة المراجع التي عالجت تسوية القضاء لمنازعات النقل البحري للبضائع.

- ضيق الوقت ونظرا لصعوبة الموضوع الذي يحتاج إلى دراسة والتعمق والتحليل.

إن موضوع نقل البحري للبضائع يثير عدة تساؤلات سواء تعلق الأمر بمواد الاتفاقيات والمعاهدات التي حددت إجراءات النقل البحري للبضائع، وضمانات التي يتضمنها العقد بين مختلف الأطراف، وتحديد مسؤولية النقل البحري في حالة إتلاف أو ضياع البضائع، كذلك نطاق وطرق الدفع القضايا النزاعات التي تنشأ بين أطراف العقد وكيفية تسويتها من قبل القضاة لإيجاد تسوية سلمية ترضى جميع الأطراف، وانطلاقا من هذا يمكن طرح الإشكالية التالية:

-كيف تتم التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع؟

تتفرع عن هذه الإشكالية العديد من التساؤلات التي تتعلق بالأساس بطبيعة التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع وتتمثل في:

-ما هو دور الاتفاقيات الدولية في تنظيم أحكام النقل البحري للبضائع؟

-فيما تكمن أهمية العقد في تحديد التزامات الأطراف؟

-ما هي الآليات التي من خلالها يمكن تسوية المنازعات النقل البحري للبضائع؟

تعد التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع من آليات والوسائل التي اهتمت بها اتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية لحل النزاعات بين أطراف المتعاقدة في عملية النقل البحري للبضائع ، لذلك وجب علينا الإستعانة بالمنهج الوصفي التحليلي، بحيث يتبع المنهج الوصفي من خلال تعريف بعض المصطلحات وتوضيح بعض المفاهيم، أما المنهج التحليلي وظف لتحليل مختلف المواد والنصوص القانونية خاصة الواردة في الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

لدراسة موضوع التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع تم اعتماد على الخطة تتضمن فصلين وكل فصل يحتوي على بحثين:

تضمن الفصل الأول عنوان الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع ويندرج تحته بحثين، إذ تم التطرق في البحث الأول إلى ماهية عقد النقل البحري للبضائع، أما البحث الثاني فتم دراسة إثبات عقد النقل البحري للبضائع.

أما الفصل الثاني فتم دراسة دور القضاء في تسوية منازعات النقل البحري للبضائع ، وذلك من خلال التطرق إلى إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري في البحث الأول، ودعوى المسؤولية في البحث الثاني.

## الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي لعقد  
النقل البحري للبضائع

## تمهيد:

إن عمليات المبادلات التجارية البحرية تتم بإبرام عقد بين الناقل والشاحن وبالتالي فإن عقد النقل البحري يعتبر من آليات مهمة في البيئة الملاحة والتي تمر بعدة عمليات، تبدأ باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن، وتنتهي بتسليم الناقل لها إلى المرسل إليه، وبعد الاستلام والتسليم تجري عمليات مادية ضرورية تتمشى من جهة مع ازدياد حركة الملاحة البحرية وحمولة السفن، ومع رغبة أطراف عقد النقل في سرعة إنجاز وتنفيذ عمليات نقل البضائع من جهة أخرى.

وبالتالي فإن الناقل البحري للبضاعة ملزم بإيصال البضاعة وفق ما هو وارد في العقد أي بنقلها من مكان لأخر وتسليمها في الوقت والمكان المتفق عليهما، وأي إخلال في عملية الشحن أو التسليم من قبل الشاحن أو الناقل أو حدوث أي نزاعات بين أطراف العقد يتم تسويتها وفق نصوص والتشريعات الوطنية التي تتوافق مع معاهدات والاتفاقيات الدولية التي تحدد إجراءات عملية الناقل البحري للبضائع.

سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع من خلال دراسة ماهية عقد النقل البحري للبضائع في (المبحث الأول)، وإثبات عقد النقل البحري للبضائع في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول في هذا المبحث دراسة عقد النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري للبضائع في (المطلب الأول)، عناصر عقد النقل البحري للبضائع في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

لقد تعددت تعريف عقد النقل البحري للبضائع ، في هذا المطلب سنحاول دراسة مفهوم عقد النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، وخصائص عقد النقل البحري للبضائع في (الفرع الثاني)، ودراسة تميز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

هناك تعريفات الفقهية وتعريفات التشريعية، بالإضافة إلى تعريفات الاتفاقيات الدولية وسنتناول شرحها تباعا فيما يلي:

#### أولاً-تعريف عقد النقل البحري للبضائع فقهيًا:

غالبية الفقه عرف العقد النقل بأنه : التزام الناقل بنقل بضائع بحرا لشخص آخر يسمى الشاحن لقاء أجر معلوم<sup>1</sup>.

ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا أن عقد النقل البحري يقتصر على اتفاق بين طرفين من أجل نقل وتسليم البضاعة للمرسل إليه مقابل أجر محدد مسبقا.

عقد النقل هو ذلك العقد الذي يلتزم الناقل مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء من مكان لآخر.

<sup>1</sup> - زكريا محمد خضرة، نقل البضائع بسند الشحن البحري (دراسة مقارنة)، دار الجنان للنشر، عمان، 2020، ص14.

هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة بأن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على

أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها<sup>1</sup>.

ويعرف كذلك على أنه: " اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة بالنقل تجاه العميل بإنجاز الأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضائع من جهة إلى أخرى باسمه وتحت مسؤوليته ولحساب العميل"<sup>2</sup>.

وبالتالي يمكن القول أن عقد النقل البحري للبضائع يتم من خلال اتفاق وتعهد بنقل البضاعة وفق الأطر القانونية المحددة في اتفاقيات والقوانين والتزام كل أطراف العقد بذلك ، فعلى شاحن إرسال بضاعة للمرسل إليه عن طريق النقل البحري.

### ثانيا-تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفق التشريعات القانونية:

عرف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بقولها: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة"<sup>3</sup> .

من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف الدقيق للعقد النقل البحري ومضمونه وأطراف المعنية والملزومة بالعقد، وإنما اكتفى للإشارة إلى عملية نقل النقل البضائع من مكان إلى مكان آخر بمقابل مادي.

وعرفته المادة رقم 5 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 بقولها: " اتفاق يلتزم

<sup>1</sup> - كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات

الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017، ص5.

<sup>2</sup> - خالد بن محمد ابراهيم الحميري، التوكل التجاري دراسة تأصيلية مقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2013، ص111.

<sup>3</sup> - كحيل حياة، بوعويبة سليمة، مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري،

مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 5، العدد2، جوان 2020، ص 535.

الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو أي شيء من مكان إلى آخر لقاء معين<sup>1</sup>.

نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع العراقي تطرق إلى عقد النقل بحري بصفة عامة ، وهذا ما يترتب عنه الغموض في تحليل مدى توافق النصوص الوطنية مع اتفاقيات الدولية التي تتضمن مسؤولية ناقل البحري للبضائع.

أما التقنين التجاري البحري الأردني عرف عقد النقل البحري في المادة 177 بأنه: عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها<sup>2</sup>.

من خلال قراءة هذه المادة يتضح أن المشرع الأردني تمكن من إعطاء صورة واضحة لمفهوم العقد النقل البحري للبضائع وذلك بتحديد نوع العقد كذلك المدة والطرف الأساسي في العقد الذي تقع عليه مسؤولية في حالة حدوث إتلاف أو ضياع البضائع.

عرفه المشرع المصري في المادة 169 من القانون البحري المصري أن عقد نقل البحري هو : " هو عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى ناقل بقل أمتعة بالبحر ويسمى بالمسافر من ميناء إلى آخر وذلك بمقابل أجر"<sup>3</sup>.

بينما المشرع السوداني عرفه بأنه : العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص في توصيل بضاعة من مكان إلى آخر لمصلحة شخص مقابل أجر معلوم وتسليمها هناك<sup>4</sup>.

من خلال مختلف هذه المواد القانونية يمكن القول أن كل مشروع حاول وضع تعريف لعقد النقل البحري للبضائع ، والتي تتضمن أنه اتفاق بنقل بضائع من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر .

<sup>1</sup> - حيدر ضياء طالب مناف، عقد النقل البحري للبضائع والحاويات في التحكيم التجاري الدولي \*دراسة مقارنة\*، المصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2019، ص120.

<sup>2</sup> - زكريا محمد خضره، المرجع السابق، ص 11.

<sup>3</sup> - عبد الرحيم أوسهله ، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد1، جوان 2017، ص198.

<sup>4</sup> - زكريا محمد خضره، المرجع السابق، ص 11.

### ثالثا-تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفق اتفاقيات الدولية:

نصت اتفاقية بروكسل 1924 في المادة الأولى فقرة " ب" من المعاهدة على أن " عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

ثم تفسر المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية معنى المادة الأولى فتقول " ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية"<sup>1</sup>.

كما عرفت اتفاقية هامبورغ 1978 في المادة 01 فقرة 06 من الاتفاقية بأنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بموجبه بأن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة"، وعليه العقد المبرم بين الطرفين يكون بأية وثيقة فالمعاهدة لم تشترط ذلك وكتفت بالاتفاق بين الشاحن و الناقل"<sup>2</sup>.

أما اتفاقية روتردام فقد عرفت النقل البحري من خلال نص المادة 10 فقرة 01 بقولها " عقد النقل يعين عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل حبرا، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، 2012، ص19.

<sup>2</sup> - أسماء بوقرة ، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص قانون دولي خاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي - 2018، ص10

إضافة إلى النقل البحري" ، كما عرفت المعاهدة الناقل من خلال نص المادة 01 فقرة على أن " الناقل هو الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن".<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

تتميز عقود النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص سوف نتكلم عنها تباعا فيما يلي:

### أولاً- العقود الرضائية:

هي العقود التي تتعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفي العقد، ولا يشترط لانعقادها شكلا معيناً، كالتابة، وهذا ما ينطبق على عقود النقل، حيث تتعقد بمجرد الإيجاب والقبول بين ناقل البضائع والحاويات والمرسل، ولا يشترط شكلاً معيناً كالكتابة والتسجيل ولا يشترط فيها التسليم.<sup>2</sup>

وبالتالي فإن العقود الرضائية هي العقود التي يكفي لانعقادها تراضي طرفيها، أي توافق إرادتين على إنشائها دون حاجة إلى أي إجراء آخر ودون حاجة إلى إفراغ التراضي في شكل خاص، فيجوز أن يتم هذا التراضي بالكتابة، أو شفويًا.<sup>3</sup> فلا يشترط الشكل أي كتابة الحجة ولا ترفع الطبيعة الرضائية عن العقد إذ وضع المشرع الشكل كوسيلة إثبات، فلا ترفع إلا إذا اشترط المشرع الشكل كشرط لصحة العقد، وتبقى أهمية بارزة في التمييز بين الشكل كوسيلة إثبات والشكل كشرط صحة<sup>4</sup>.

1 - كحيل حياة، بوعويينة سليمة، المرجع السابق، ص532.

2 - حيدر ضياء طالب مناف، المرجع السابق، ص123

3- سمير حسن، المشتقات المالية ودورها في ادارة المخاطر ودور الهندسة المالية في صناعة أدواتها، دار النشر للجامعات، الأردن، 2005، ص401

4- علي كحلون، النظرية العامة للالتزامات، منشورات مجمع الأطرش للكتاب المختص، تونس، 2015، ص110

## ثانيا - عقد ملزم للطرفين:

إن قوة الالتزامية التي يتمتع بها العقد، فإن أي محاولة من المتعاقدين تتجه نحو يعتبر بمثابة تهديد صريح ، لأمنه القانوني.<sup>1</sup>

فهو يترتب التزامات بذمة الطرفين فبمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا وتسليم البضاعة للمرسل إليه، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها وشحن البضاعة، ولهذا فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين، خاصة فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ.<sup>2</sup>

## ثالثا - عقود الإذعان:

يكون الإيجاب في عقود الإذعان عن طريق عرض الخدمة على الجمهور، وهو عرض بات ودائم يعلم به الكافة وبشروطه الموضوعية مسبقا ، وأما القبول في مثل هذه العقود فإنه يقتصر على مجرد التسليم بالشروط المقررة التي وضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيه، ورغم مخاطر مثل هذه العقود لكونها انتقاصا واضحا من حرية التعاقد، فقد اعتبرها المشرع الجزائري عقود حقيقية المادة 70 من القانون المدني 8، وأن التفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، لا أثر له في قيام التراضي ووجود العقد الذي يخضع للقواعد العامة التي تنظم بقية العقود وبالتالي إعمالا للقواعد العامة، يجوز للقاضي وفقا للمادة 110 من القانون المدني التدخل قصد توفيق بين مصالح الأطراف المعنية، ورفع الشدة عن الطرف الضعيف أو المذعن، و ذلك بتعديل أو إلغاء بعض هذه الشروط بما يتفق مع العدالة والقانون ، كما أن تفسير العبارات الغامضة أو المبهمة في عقود الإذعان يجب أن يكون لمصلحة الطرف الضعيف مطلقا، سواء كان دائنا أو مدينا حسب المادة 112 مدني جزائري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - باسمه تواتي ، بلال عثمانى، الاستثناءات الواردة على مبدأ القوة الملزمة للعقد، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد7، العدد2، 2022، ص159

<sup>2</sup> - فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص200.

<sup>3</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص25.

### رابعاً - عقد فوري:

ذلك أن عقد النقل البحري ينشأ وينتج كل آثاره في لحظة مهنا طال الزمن المطلوب واللازم لتنفيذ النقل خلاله مدام النقل يتم دفعة واحدة، بخلاف العقود المستمرة<sup>1</sup>.

وبالتالي فإن العقود الفورية هي العقود التي لا تكثر بعنصر الزمن، فينفذ العقد دفعة واحدة وليس معنى ذلك أن الزمن لا يدخل في تعريف بعض العقود الفورية، بل من الممكن أن يتدخل كما في صورة تأجيل دفع الثمن أو تقسيطه، ولكن ذلك لا يغير من الطبيعة الفورية للعقد، ذلك أن الزمن في هذه الصور ليس إلا عنصراً عرضياً، والجوهر هو أن التنفيذ يخلص كتلة واحدة بمجرد استكمال دفع الثمن<sup>2</sup>.

### خامساً - عقد تجاري:

أن عقد النقل البحري عقد تجاري وهذا ما تضمنه الأمر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم والذي نص على أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع: كل مقابلة الاستغلال النقل أو الانتقال"<sup>3</sup>، كما نص على أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب شكله: التعامل بالسفينة بين كل الأشخاص، الشركات التجارية ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها، العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية، كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"<sup>4</sup>.

1 - فائز ذنون جاسم، المرجع السابق، ص 201.

2 - علي كحلون، المرجع السابق، ص 113.

3- المادة 6/2، الأمر رقم: 59/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 29، لصادر بتاريخ 1977.

4 - المادة 3، الأمر رقم 59/76 المتضمن القانون التجاري، المرجع السابق.

### الفرع الثالث: تميز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود

يتميز الناقل البحري للبضائع بخصائص تميزه عن عديد من العقود ونذكر منها ما يلي:

#### أولاً- تميز عقد النقل البحري للبضائع عن عقد الوديعة:

الوديعة عقد يلتزم به شخص أن يتسلم شيئاً من آخر على أن يتولى حفظ هذا الشيء وعلى أن يرده عينا، كما يتميز هذا العقد بأنه يلتزم به المودع عنده التزاماً أساسياً بحفظ الشيء المودع فلا وديعة إذا لم يكن هناك التزام عقدي بالحفظ<sup>1</sup>، بينما عقد النقل البحري يكون بمقابل دفع الأجرة .

#### ثانياً- تميز عقد النقل البحري للبضائع عن عقد تقديم الخدمات:

بالرجوع إلى تعريف عقد النقل البحري حسب اتفاقية هامبورغ فإن العقد يتكون من الطرفين لهم علاقة بعقد النقل، فالناقل يختلف ويستقل عن الشاحن من حيث تنفيذ التزامه فكل واحد يعمل مستقل عن الآخر وهم الشاحن والناقل في حين عقد العمل فهو اتفاق بموجبه يلتزم احد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر رب العمل وتحت إشرافه لمدة محدد أو غير محددة مقابل اجر معين ومحدد فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل وتحت إشرافه وإدارته.

#### ثالثاً- تميز عقد النقل البحري للبضائع عن عقد الإنابة:

حسب المادة 571 من القانون المدني عرفت الوكالة أنها: "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه"، وعليه فالوكالة هي حلول إرادة شخص معين يسمى الوكيل محل إرادة شخص آخر هو الأصيل بإنشاء تصرف قانوني أثاره إلى ذمة الأصيل لا إلى ذمة النائب، ومن خلال التعريف

<sup>1</sup> - أشرف أحمد عبد الوهاب، ابراهيم سيد أحمد، عقد الوديعة والحراسة في ضوء آراء الفقهاء والتشريع وأحكام القضاء، دار العدالة للنشر والتوزيع، الأردن، 2018، ص8.

ومقارنته مع عقد النقل البحري للبضائع فهو ينشئ آثار علي عاتق الناقل و الشاحن أما الوكالة فهو لا يترتب ذمة الشخص الذي أوكله لإبرامه إي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد تتصرف آثاره إلي الموكل، كما إن الوكالة تكون جانبية عكس النقل البحري للبضائع يكون بمقابل إي بدفع الأجرة وتعتبر الوكالة عمل قانوني في حين النقل عمل مادي<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني: عناصر عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول في هذا المطلب دراسة عناصر عقد النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى أطراف العقد في (الفرع الأول)، والرضا في (الفرع الثاني)، والمحل في ( الفرع الثالث).

### الفرع الأول: أطراف العقد

حسب نص المادة 01 من معاهدة روتردام والتي عرفت أطراف عقد النقل البحري وهما:

#### أولاً-الناقل:

إن الناقل مكلف بتنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها ، إلا إذا كانت تحالف شروط النقل أو تعذر على الناقل تنفيذها أو كان من شأن تنفيذها اضطراب حركة النقل أو كانت قيمة الشيء محل النقل لا تكفي لتغطية المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب تنفيذها، وفي هذه الأحوال يجب على الناقل أن يخطر من أصدر التعليمات الجديدة بامتناعه عن تنفيذها وسبب هذا الامتناع، ويكون الناقل مسؤولاً إذا امتنع عن تنفيذ دون مسوغ<sup>2</sup>.

أما المشرع الجزائري لم يعرف الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استنتاج تعريفاً له من خلال نص المادة 783 قانون بحري جزائري، حيث نصت على أن: "يتعهد الناقل بموجب

1 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، ص13.

2 - محمد عزمى البكري، موسوعة الفقه والقضاء، في شرح قانون التجارة الجديد ، المجلد الأول، دار محمود، القاهرة، 2018، ص569.

عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة<sup>1</sup>.

فالناقل البحري ملزم بنقل البضاعة سليمة وذلك من ميناء الشحن حتى تصل البضاعة إلى ميناء التفريغ، خلال المدة المتفق عليها في العقد أو الفترة التي يحددها العرف في حالة عدم الاتفاق، ويكون التزامه بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة سليمة ، وفي ظل ضوء ذلك بمجرد عملية إثبات المرسل إليه بأن البضاعة التي استلمها قد تضررت أثناء الرحلة إما كهلاك أو تلف أو تأخر الناقل في إيصالها للمرسل إليه حيث في الواقع ليس على المرسل إليه إثبات خطأ الناقل في نقل البضاعة لأن التزامات الناقل هي التزامات عقدية وتنشأ عند إخلاله لهذه الالتزامات وعدم تحقيق النتيجة بوصول البضاعة سليمة<sup>2</sup>.

### ثانياً-الشاحن:

عرفت المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه : "كل شخص ابرم عقداً أو ابرم باسمه أو نيابة عنه عقد النقل البحري للبضائع بحر مع الناقل، أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء ثم ذلك التسليم بواسطة أو باسمه أو نيابة عنه وكانت تتعلق بعقد النقل البحري .

من هذا التعريف يتضح بأن الشاحن يقوم بإبرام، عقد النقل بموجب سند الشحن، واتفاقية روتردام عرفته في المادة 08/01 "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"، وعليه فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل وقد تكون ملكه أو ملك لغيره من ميناء الشحن إلى ميناء آخر، سواء كان الشاحن شخص طبيعي أو معنوي وقد يبرم الشاحن العقد مع

1 - كريم مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2020، ص116.

2 - فيصل إخليف يوسف الطراونة، مسألة المسؤولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، دار الخليج للنشر والتوزيع، الأردن، 2022، ص179

الناقل الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة عن طريق البحر سواء كانت ملكه أو مستعمل شرعي مقابل أجره يتعهد بدفعه.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: الرضا

يعتبر الرضا عنصر من عناصر العقد النقل البحري للبضائع وسنحاول ابراز ذلك من خلال:

### أولاً: تعريف الرضا

هو ركن أساسي في العقد و هو عيني توافر إرادتي المؤمن و المؤمن له أي توافق الإيجاب والقبول من اجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة.<sup>2</sup>

### ثانياً: أهمية الرضا في العقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتهم وهي إرادة الشاحن والناقل فشرط صحة التراضي في عقد النقل البحري نفسها صحة الشروط العامة في التعاقد فيشمل تطابق الإيجاب مع القبول لانعقاد العقد فالعقد يتم ، وعليه فإن إيجاب بمجرد إن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية الناقل يتمثل في كونه عارضا لخدمات تحكمها قوانين ونصوص قانونية تنظيمية تتضمن تفاصيل العقد بما فيها الأسعار والخدمات و شروط النقل والأسعار المطبقة ومتى وصل ذلك إلي علم الشاحن وقبل بها يحصل تطابق الإرادتين ويتم الرضا المطلوب والذي يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب، ويصبح الرضا متطابق متى ابدي الشاحن قبوله ورضائه لهذه الشروط حسب نص المادة 59 قانون مدني، وقد يكون الشاحن والناقل متبايعين لا يجمعهما مجلس واحد

1 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، قصص 16.

2 - كحيل حياة، بوعويضة سليمة، المرجع السابق، ص 529.

فقد فصل المشرع الجزائري في ذلك بالاعتماد بنظرية الوصول، فالوصول يكون بعلم القبول في الزمان والمكان اللذان وصل إليه فيهما القبول<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: المحل

ما يميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود هو هذا الركن إذ يعتبر العنصر الأساسي والرئيسي في العقد ومحل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعهد به المؤمن له شريطة التناسب<sup>2</sup>.

محل عقد النقل البحري أو موضوعه هو نقل البضاعة من مكان إلي آخر بمعنى من ميناء إلى ميناء آخر ويمكن القول بأن عقد النقل هو تقديم خدمة النقل، التي تكون بشكل رئيسي على عاتق الناقل لمصلحة شخص آخر متلقي خدمة النقل، فيشترط أن يكون المحل مشروعاً أي يكون التعامل تجارياً حيث نص المشرع صراحة على أن لا يكون من الممنوعات كالمخدرات والأسلحة فيبطل العقد لبطلان المحل<sup>3</sup>.

### الفرع الرابع: أجرة النقل

هي المقابل الذي يحصل عليه الناقل البحري مقابل تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة أو الأشخاص.

وهذه الأجرة يتم تقديرها عادة باتفاق طرفي عقد النقل البحري وإذا لم يتم تقديرها بمعرفة الأطراف فإنه يتم تقديرها لقانون ميناء الشحن، إلا أنه إذا كانت البضاعة المشحونة غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال استلام البضاعة جائز للربان إخراجها من السفينة وإبقائها مع تقدير أجرة تعادل أجرة المثل<sup>4</sup>.

1 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، ص17.

2 - كحيل حياة، بوعويينة سليمة، المرجع السابق، ص 529

3 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، ص18.

4 - صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض،

### تقسيم أجرة النقل إلى قسمين:

-أجرة مدفوعة مقدما: تكون في بداية كل الرحلة

-الأجرة المستحقة: وهو شرط يدرجه الأطراف في سند الشحن أو عقد الشحن والتفريغ حيث تكون الأجرة مستحقة في كل الأحوال حتى الطارئة منها، وحتى في حالة عدم إتمام الالتزامات التعاقدية لسبب خارج عن إرادته.

-- أجرة محسوبة بنسبة معينة حسب قيمة البضاعة المنقولة.

- أجرة مدفوعة جزافيا: ويكون من أجل كل سفينة أو جزء منها بغض النظر عن كمية البضاعة المفرية.

-أجرة مدفوعة عن كل مساحة السفينة حتى ولو لم تستعمل سعته كاملة<sup>1</sup>.

-الأجرة تأخير السفينة: وهذه الأجرة لملك لمالك السفينة ويلتزم بحصته في مكافأة للإنقاذ عنها.<sup>2</sup>

### المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول في هذا المبحث دراسة إثبات عقد النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى إثبات العقد بسند الشحن في (المطلب الأول)، وإثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى في (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: إثبات العقد بسند الشحن

سنحاول في هذا المطلب دراسة إثبات العقد بسند الشحن، من خلال التطرق التعريف بسند الشحن في (الفرع الأول)، وحجية الشحن في الإثبات في (الفرع الثاني)، ووظيفة سند الشحن في (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> - كريم مريم، المرجع السابق، ص157.

<sup>2</sup> - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص206.

## الفرع الأول: التعريف بسند الشحن

لقد تعددت التعريفات لسند الشحن وسنحاول ذكر أهمها كالتالي:

### أولاً-تعريف اسند الشحن بصفة عامة:

سند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة والزام ربان السفينة بها، كما أن السند هو أداة إثبات عقد النقل ذاته، ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به، إذ يصدر الناقل سند الشحن بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضاعة، ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن ايصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن<sup>1</sup>.

### ثانياً-تعريف سند الشحن وفق الاتفاقيات الدولية

يعتبر سند الشحن على أن ناقل البضائع تلقى بضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع، إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون" مثلما تنص عليه الفقرة الثانية من المادة 15 من اتفاقية هامبورغ، وبالمقابل يعد الشاحن ضامناً لصحة المعلومات المتعلقة بتفاصيل العقد الواردة في سند الشحن أو مستند النقل، وإلا اضطر إلى تعويض الناقل مقابل ما ينجم عن عدم صحتها من خسارة أو ضرر<sup>2</sup>.

عالجت التشريعات الدولية سند الشحن بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 مروراً باتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وكذلك اتفاقية روتردام ، إذ كان واضحاً من التعريف الوارد في

<sup>1</sup> - ابراهيم حسين حسني ابراهيم، صناعة النقل التجاري البحري والتحكيم ، العلاقات التعاقدية وتسوية النزاعات، دار الشروق ، مصر، 2002، ص36

<sup>2</sup> - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام -اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في اطار مدرسة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2013، ص16

معاهدة بروكسل وتسميتها بمعاهدة سندات الشحن لا سيما الفقرة " ب" من المادة الأولى منها، بأن وثيقة الشحن أساسية لإبرام اتفاقية النقل ودليل على وجودها، كما أنها تشكل مستندا لنقل البضائع بحرا، فيعتبر سند الشحن في ظل أحكامها دليلا على إثبات عقد النقل البحري، ولذلك جرى العرف على تسمية النقل بسند الشحن<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: حجية الشحن في الإثبات

يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشمل عليها، وذلك بين الناقل والشاحن، وبالنسبة إلى الغير.

#### أولا-فبالنسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن.

الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهم في إثبات البيانات التي يشمل عليها ولكن هذه الحجة ليست مطلقة، حيث أنها قابلة لإثبات العكس بالكتابة، مقل خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف.

وتأسيسا لذلك فإنه يجوز للناقل مثلا أن يثبت أن البضاعة لم تشحن على الاطلاق أو أنها غير مطابقة لوصفها الوارد في السند، كما يجوز للشاحن مثلا اثبات عدم صحة البيان الخاص بميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول، كما يجوز لكل من الناقل أو الشاحن اثبات عكس ما ورد في سند الشحن بمافة طرق الاثبات، بما في ذلك البئة والقرائن وذلك تطبيقا لمبدأ حرية الاثبات في الموارد التجارية<sup>2</sup>.

#### ثانيا-أما بالنسبة للغير ( كالمرسل إليه والمؤمن على البضاعة) :

الذي لا يكون هو الشاحن أو وكيله، والمؤمنين، فإن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف

1 - نبات خديجة، المرجع السابق، ص12.

2 - محمد فتحي، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، المجلد14، العدد1، مارس 2015، ص 16.

السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما، وللغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيينة<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 761 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: " تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا اثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة الحامل من الغير بحسن النية"<sup>2</sup>.

يتبين من خلال نص هذه المادة أن الحجية التي تحملها وثيقة الشحن البحري في الإثبات بين الناقل البحري والشاحن، تعد نسبية وليست مطلقة، وهذا ما يتيح للأطراف تقويضها وإثبات عكس ما جاء في الوثيقة<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: وظيفة سند الشحن

يعتبر سند الشحن البحري بيينة في إثبات وجود عقد نقل البضائع بين الناقل والشاحن ويضار في إثبات عقد النقل عادة ما يكون في محرر هو سند الشحن ، إذ لا يمكن لإثباته بالبيينة الشخصية أو بالقرائن، وإنما يمكن إثباته بالإقرار أو باليمين ويعتبر هذا المبدأ خروجاً عن قواعد الإثبات في هذه الحالة على وجوه الخصوص.

-يمثل سند الشحن البحري حيازة البضاعة ويمكن حامله من المطالبة بها باعتباره مالكا لها بموجب ذلك السند<sup>4</sup>.

-أداة لإثبات عملية شحن البضاعة: ولهذا الغرض يعد أيضا من جانب الريان أو مالك السفينة بتسليم البضاعة على ظهر السفينة ، ويتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة

1 - فيصل إخليف يوسف الطراونة، المرجع السابق، ص25

2 - المادة 761، أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري/ المعدل والمتمم.

3- براويق نوال، عامر سمير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2022، ص26.

4 - زكريا محمد خضره، المرجع السابق، ص34.

وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة، يتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة، حيث أن سند الشحن يتضمن طبيعة وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة.

-يعابر دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها: حيث يعتبر حامل سند

الشحن بحكم الحائز للبضاعة، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر<sup>1</sup>.

-يثبت عقد النقل إذا لم تكن هناك مشاركة إيجار.

-يقوم بوظيفة سند ملكية البضاعة أو سند يمثل البضاعة بمعنى أنه يمكن إجراء التصرفات القانونية على البضاعة بإجرائها على السند ذاته، فنقل الملكية وغيرها من التصرفات تتم بواسطة نقل ملكية السند أو رهنه ما تزال في عرض البحر وليست تحت سيطرة المالك<sup>2</sup>.

ويقوم سند الشحن بوظيفة أخرى، لأن السند وهو يمثل البضاعة المشحونة يقوم مقامها لذلك يخول حامله حق التصرف في البضاعة خلال رحلة النقل، وبذلك يكون لحائز السند حيابة قانونية أن يتصرف في البضاعة موضوع السند بالبيع أو الرهن أو الهبة، أي بتصرف ناقل للملكية أو تصرف الانتفاع وذلك بمجرد تسليم سند الشحن إلى المتصرف إليه وتحويله له بالصورة القانونية، وقد يتم ذلك بمجرد تسليم السند ذاته في حالة السند لحامله أو بالتظهير في حالة السند الأذنى أو بالحوالة القانونية في حالة السند الأسمى<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- فيصل إخليف يوسف الطراونة، المرجع السابق، ص25.

<sup>2</sup> - محي الدين اسماعيل علم الدين، الاعتمادات المستندية، المعهد العالمي للفكر الإسلامي، 1981، ص 31.

<sup>3</sup> - محمود حامد محمود، اقتصاديات النقل واللوجستيات، دار حميثرا للنشر والترجمة، مصر، 2017، ص22.

## المطلب الثاني: إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى

سنحاول في هذا المطلب دراسة إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى، من خلال التطرق إلى الإيصال المؤقت في ( الفرع الأول)، وسند من أجل الشحن (وثيقة الناقل متعدد الوسائط) في ( الفرع الثاني)، وأوامر التسليم في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: الإيصال المؤقت

الإيصال وهو الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة عند إجراء عملية الشحن، وهذا الإيصال محض أي ذو طابع مؤقت فهو يستبدل بسند الشحن " المشحون" وعند نهاية العملة يسلم إلى الشاحن ونادرا ما يحصل أن يكون الأمر أو يلقي به التداول وان أصبح في شكل إيصال قابل للتداول يكون له نفس آثار سند الشحن الأسمى<sup>1</sup>.

إن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، و بالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، ويحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها و في نيته بيعها وهي في الطريق أثناء النقل وفي مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، و قد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن باسمه حتى لا يضطر إلى اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية و إذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة، و لذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: سند من أجل الشحن (وثيقة الناقل متعدد الوسائط).

قد نصت معاهدة بروكسل لسنة 1924 أن الناقل أو الريان أو الوكيل الناقل تسليمه سند الشحن المشحون . كما نص المشرع الجزائري أن الشاحن بعد تحميل البضاعة أن يطالب بان تتضمن الوثيقة على عبارة مشحونة وحتى لم يستعمل الشاحن حقه في استبدال

1 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، ص32.

2 - سعيد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص القانون الخاص، ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2019، ص30

السند من أجل الشحن بسند مشحون فالمشرع اعتبره والبيانات الأخرى سند مثبت من الناقل والمرسل إليه.

وبالتالي فإن الشاحن يتعاقد مع شركة الملاحة بدون معرفته اسم السفينة الناقلة، والناقل لا يصدر سند الشحن عادي لأنه يكون مضطر لتوزيع البضائع المستلمة من السفن المختلفة وحسب ما تقتضيه الظروف ، والغاية من هذه السندات مراعاة شركات النقل الضخمة والتي يصعب تحديد أسهم السفينة وفي حالة ذكرها تكتب بعبارة بإحدى السفن<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: أوامر التسليم

تستعمل أوامر التسليم في العمل البحري بكثرة وخاصة في تجارة الحبوب والغلّال، وقد دعت ضرورات التجارة البحرية إلى وجود هذا النوع من المستندات كوسيلة لتجزئة الشحنة التي يمثلها سند شحن واحد. وقد أظهر العمل البحري ثلاثة أنواع من أوامر التسليم، وأمر تسليم يوقعها البائع وحده، وأوامر تسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي المجهز، وأخيرا أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة. أمر التسليم قد يكون لشخص معين، أو لحامله، وإن كان الغالب أن يتضمن شرط الإذن، ولا يعتبر مستندا مماثلا لسند الشحن سوى أمر التسليم الموقع من المجهز ( الناقل ) أو أحد ممثليه. وليس من قبيل أمر التسليم ما يطلق عليه إذن التسليم وهو المستند الذي جرى العمل على أن يصدره ممثل المجهز في ميناء التفريغ في مقابل سند الشحن الذي يسحب من المرسل إليه، وبواسطة هذا الإذن يمكن لهذا الأخير أن يتقدم طالبا تسليمه البضائع الثابتة بسند الشحن الذي سحب منه، فإذن التسليم ليس معدا في الواقع لتقسيم الشحنة وإنما الغرض الأساسي منه هو تسليم البضائع عند وصولها. أما إذا صدر أمر تسليم موقع من الناقل أو أي شخص يمثله مثل الربان ووكيل السفينة، فإن هذا الأمر يعتبر مماثلا لسند الشحن<sup>2</sup>.

1 - أسماء بوقرة ، المرجع السابق، ص31.

2 - ملزي عبد الرحمن ، نظام المسؤولية في عقد النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الجزائرية بن يوسف بن خدة ، الجزائر، ص127.

## الفرع الرابع: وثيقة الشحن الإلكترونية

نصت اتفاقية روتردام على استخدام سجل النقل الإلكتروني وهي تلك المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه<sup>1</sup>.

أما سند الشحن الإلكتروني وفقاً لنظام اللجنة البحرية الدولية **CMI**: هو جوهر النظام، هو وجوب تشابه البيانات التي يتم إدراجها بسندات الشحن الإلكترونية لتلك الواردة بسند الشحن الورقي (التقليدي)، حيث ترسل البيانات بواسطة النقل إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن، فضلاً عن مفتاح خاص (كلمة سر) نرسل للشاحن لاستخدامها في المعاملات اللاحقة و لا يعرفها أحد سوى الناقل و الشاحن، و يقوم الشاحن و أي مالك تال بنقل ما يسمى بحق التحكم و النقل إلى كل مالك جديد و هكذا. و على ذلك فهذا النظام متاح لكل من يملك التقنية المطلوبة لتشغيله، فكل ما يتطلبه الإيصال بالناقل وجود اتصال هاتفي باللاسلكي يرتبط مستخدم النظام بالناقل و أن يكون لديه حاسب آلي و وحدة خدمة (مودم)، أو أية طريقة وصول أخرى لشبكة اتصالات لا سلكية أخرى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - كحيل حياة، بوعويبة سليمة، المرجع السابق، ص535.

<sup>2</sup> - سعيد سعيد، المرجع السابق، 2019، ص31.

## خلاصة الفصل:

إن عقد النقل البحري للبضائع يتوفر على مجموعة من الشروط والمتمثلة في الرضا وتحديد أجرة النقل مع مراعاة كل الأحكام المتعلقة به، كما يتم تحديد التزام كل أطراف العقد بشروط المنصوص عليها في العقد.

ويثبت عقد النقل البحري في سند الشحن الذي يصدره الناقل وذلك بناء على طلب الشاحن عند استلامه للبضائع ، وبالتالي فإن عقد النقل البحري ملزم كل أطراف المتعاقدة ، فمن خلاله تنشأ التزامات ومسؤوليات في عملية نقل البضائع بواسطة وسائل النقل البحرية ، ومسؤولية كل أطراف المتعاقدة منصوص عليها في التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

بالإضافة أن عقد النقل البحري للبضائع يتميز على باقي العقود التي تنظم عملية تبادل التجاري ويتضح ذلك من خلال القانون البحري الجزائري .

## الفصل الثاني: دور القضاء في تسوية منازعات النقل البحري للبضائع

### تمهيد:

يعتبر النقل البحري من أهم مواضيع التي اهتمت به الاتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية، نظرا لدور الذي يقوم به في تطوير الاقتصاد الدول وتشجيع المبادلات التجارية ، إلا أن هذا المجال لا يخلو من المنازعات فيما يتعلق بمسائل التنظيمية والتسيرية ، لذلك نجد أن العقد يلزم جميع الأطراف التقيد بشروطه ، وبالرغم من ذلك إلى أن هناك عديد من الدعوات ترفع للقضاء من أجل حصول على التعويض ناتج عن الضرر .

سنحاول في هذا الفصل دراسة دور القضاء في تسوية منازعات النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري في (المبحث الأول) ودعوى المسؤولية في (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري للبضائع

سنحاول في هذا المبحث دراسة إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري للبضائع من خلال التطرق إلى سهولة تعيين صفة المدعي في منازعات النقل البحري للبضائع في (المطلب الأول)، صعوبة تحديد المدعى عليه في منازعات النقل البحري للبضائع في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: سهولة تعيين صفة المدعي في منازعات النقل البحري

#### للبضائع

هناك ثلاث صفات للمدعي في منازعات النقل البحري وسنتطرق إليهم كآآتي: الشاحن البحري ( الفرع الأول)، المرسل إليه في (الفرع الثاني)، الغير (شركة التأمين) في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: الشاحن البحري

إن الشاحن البحري عبارة عن شخص يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم بضاعة للناقل، سواء باعتباره مالكا لها أو مستعملها الشرعي، مقابل أجره يتعهد بدفعها، فهو الذي يقوم بطلب نقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر.

وقد يكون الشاحن شخصا طبيعيا أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، وهو الطرف الوحيد الرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية الموقع عليها من طرف الناقل أو وكيله، وليس بالضرورة أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة، ولكن يمكن أن يكون وكيلها معينا بمعرفة أحد هؤلاء<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل، المجلد 4، العدد2، نوفمبر 2017، ص251.

## الفرع الثاني: المرسل إليه

إثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عمال بأحكام المادة 749 من القانون البحري الجزائري أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها وقد تكون وثيقة الشحن اسمية أو إذنية أو لحاملها، وهو ما أكدته الغرفة التجارية والبحرية على مستوى المحكمة العليا في بتاريخ 17 ديسمبر 1996 رقم ملف 145015 ، والذي قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل والتي كانت ترمي إلى طلب تعويض الخسائر لكونها لم تبرر صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن غير أنه في كثير من الأحيان نجد أن شركة التأمين تحل محل المرسل إليه في الرجوع بدعوى المسؤولية على أساس أنها هي التي عوضت هذا الأخير عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة، فدعوى شركة التأمين هذه تسمى بدعوى الحلول وهي منصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري الجزائري، والمادة 144 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتضمن قانون التأمينات<sup>1</sup> والمادة 118 من الأمر المؤرخ في 25 جانفي 1995<sup>2</sup> المتضمن قانون التأمينات الجديد<sup>3</sup>.

## الفرع الثالث: الغير (شركة التأمين).

المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين ولما كان التأمين يعود عن مبالغ طائلة ويواجه أخطارا جسيمة، فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوى عليها الأفراد، ومن ثم

<sup>1</sup> - قانون رقم 80 - 07 المؤرخ في 9 أوت 1980 ، المتعلق بالتأمينات ، الجريدة الرسمية ، العدد 33 ، صادرة بتاريخ 12 أوت 1980.

<sup>2</sup> - الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية ، العدد13، صادر بتاريخ 08/03/1995، والمعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006، الجريدة الرسمية ، العدد15، صادر بتاريخ 12 مارس 2006.

<sup>3</sup> - حو باد حياة ، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، المجلد 4، العدد1، 2017، ص 55.

التأمين لا تمارسه اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة، وقد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلي<sup>1</sup>.

وغالبا ما تعتمد الدول الرأسمالية على وسطاء التأمين لا سيما الولايات المتحدة الأمريكية وأنجترا، حيث أن نظام التأمين البحري فيهما موزع بين ( الشركات، الهيئات، الوكالات، المؤسسات) كمؤسسة اللويدز\* مقابل عمولة عن مكتب التأمين البحري، ويعتبر وسطاء التأمين (وكلاء) هم جهاز الفعال في سوق التأمين البحري، لا سيما في تحقيق لمردودية أكبر من العقود وتقليص المنافسة الدولية في المجال التأمين النقل البحري\*، فضلا عن كونهم الصلة في تحقيق التراضي بين طرفي التعاقد في عقد التأمين النقل البحري<sup>2</sup>.

ويمكن القول أن شركة التأمين أن تحل محل المرسل إليه أو أن يكون لها صفة المرافق من أجل تحميل مسؤولية لناقل البحري للبضائع، وهذا ما يعني أن شركة التأمين تحل محل صاحب الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع مما يكسبه الصفة التقاضي، فهناك عدة قضايا التي دفعت من قبل شركة التأمين ولعل أحسن مثال عن الحلول في الدعاوى البحرية هو حلول شركة التأمين محل المؤمن له الذي استفاد من تعويض عن الأضرار اللاحقة به في كل الدعاوى التي كان بإمكانه رفعها ضد المتسبب في

<sup>1</sup> - وليد داودي، عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، 2015، ص 72.

\* مؤسسة اللويدز : نشأت فكرة قيام الأفراد بعمليات التأمين وعلى الأخص التأمين ضد أخطار البحر حيث كان يجتمع مجموعة من الأفراد ممن لهم اهتمامات بالتجارة عبر البحار ومنهم من كان يتولى العمليات التأمينية وعلى مسؤوليته الخاصة ومن أجل تحقيق الربح، اعتبر أسلوب تأميني ناجح، تطور واستمر حتى ظهر في شكله الحالي (هيئة اللويدز) أو جماعة اللويدز أو مكتبوا اللويدز، ومقرها في لندن. حيث يقوم كل عضو فيها بدور المؤمن وتحت مسؤوليته، ولهدف الربح، وطبقا لطاقته المادية، وسمعه في المجال التأميني، وانتماه إلى الجماعة (اللويدز)، ينظر إلى: حمول طارق، تطور إجراءات التأمين بالشركة و توجهاتها الحديثة ( مع الإشارة إلى الشركات الجزائرية) مجلة ايكوفان الاقتصادية والمالية، المجلد 2، العدد1، نوفمبر 2020، ص46

\*التأمين النقل البحري: وهي النوع الذي سبق جميع الأنواع الأخرى في النشأة، ويخص الأخطار التي تهدد السفينة، وحمولتها خلال رحلاتها، أو عند رصها بالميناء، وكل عملية نقل بحري. ينظر إلى : مغني دليلة، مفاهيم أساسية للتأمين، مجلة القانون والمجتمع، المجلد1، العدد1، جوان 2013، ص266.

<sup>2</sup> - يحي أبو طالب، البسيط في شرح التأمين البحري في ظل القانون البحري المصري -دراسة مقارنة، مؤسسة الكاتب العربي، مصر، 2022، ص52.

الضرر وتسمى دعوى شركة التأمين في هذه الحالة بدعوى الحلول التي تجد أساسها في نص المادة 118 من قانون التأمين إذ تنص هذه الأخيرة في فقرها الأولى على ما يلي: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له"<sup>1</sup>، ومن هنا تعتبر شركة التأمين حائزة للصفة عند رفعها لدعوى ضد الناقل البحري بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو تنفيذ المعيب، بعد حلولها محل المرسل إليه أو الشاحن حسب الحال وقد أوضحت شروط ممارسة شركة التأمين لدعواها.<sup>2</sup>

## المطلب الثاني: صعوبة تحديد المدعى عليه في منازعات النقل البحري

### للبضائع

سنحاول في هذا المطلب دراسة صعوبة تحديد المدعى عليه في منازعات النقل البحري من خلال تطرق إلى تحديد صفة الناقل في حالة إيجار السفينة في (الفرع الأول)، تحديد صفة الناقل في حالة النقل البحري المتتابع في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: صفة الناقل في حالة إيجار السفينة

تعتبر السفن من أهم وسائل النقل البحرية للنقل البضائع، وهذه الوسيلة تستغل من قبل مالكيها أو من طرف من يستأجرها بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر متفق عليه ووفق مواد القانون البحري المنظمة لإيجار السفن، يتضح لنا أن هناك ثلاث صور لإيجار من خلالها يمكن تحديد صفة الناقل في كل واحدة منها:

### أولاً- إيجار السفينة بهيكلها:

<sup>1</sup> - الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية ، العدد13، صادر بتاريخ 08/03/1995، والمعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006، الجريدة الرسمية ، العدد15، 2006.

<sup>2</sup> - شهرزاد بن الصغير ، المرجع السابق، ص253

وفيه تؤجر السفينة لمدة محددة وفي حالة صالحة للملاحة ولكن غير مجهزة بالبجاعة أو المؤن وهذا النوع أيضا لا تقدم عليه شركات التجارة الخارجية ويوجد فقط لدى شركات الملاحة لاستغلال السفن المستأجرة لحسابها.<sup>1</sup>

ويتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود، ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار (المادة 724 قانون بحري الجزائري)، ويتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة المسؤول الوحيد عن الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة المادة 730 قانون البحري الجزائري<sup>2</sup>، وعليه يترتب عن هذا التأجير انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية للمستأجر، حيث يقوم المستأجر عادة باختيار الريان، كما أن المستأجر هو الذي ويعطيه التعليمات في كل ما يتعلق باستغلال السفينة خلال فترة التأجير يبرم عقود النقل بموجب سندات شحن مع الشاحنين، وبالتالي يعتبر هو الناقل في مواجهتهم، وتطبق عليه<sup>3</sup>.

### ثانيا- إيجار السفينة على أساس المدة:

بموجبه تستأجر السفينة لمدة زمنية معينة وغالبا ما تكون قيمة الإيجار محتسبة على أساس حمولة السفينة أو باليوم ويقوم مالك السفينة بتحمل مصاريف السفينة والطاقم كما يقوم المستأجر بدفع جميع مصروفات التشغيل الأخرى كالوقود ورسوم الموانئ ومصاريف الشحن والتفريغ<sup>4</sup>.

### ثالثا- إيجار السفينة على أساس الرحلة:

- 1 - محمود حامد محمود ، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار حميثرا للنشر والترجمة، مصر، 2017، ص247.
- 2 - المادة 30 تنص: " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يمون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة، وهو، يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير". الأمر رقم 59/76 المتضمن القانون التجاري ، المرجع السابق
- 3 - كراشي ليلي ، مشاركة الإيجار صورته للاستغلال التجاري للسفينة ، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 36، العدد 3، سبتمبر 2022، ص150
- 4 - حازم محمد عبد الفتاح، التسويق البحري، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، مصر، 2020، ص92.

إن تأجير السفينة مجهزة قد يكون لرحلة أو عدة رحلات، وهو التأجير الشائع في السفن الجواله ، فيضع المؤجر السفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام بالرحلة أو الرحلات المتفق عليها، ويتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، ويترتب على ذلك أنه يجب الاتفاق في مشاركة الإيجار على الرحلات المزمع القيام بها، بما تتضمنه من تعيين ميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التي ترسو فيها السفينة أثناء الرحلة البحرية، ويضاف إلى ذلك وجوب تعيين البضاعة التي يتولى المستأجر نقلها حتى يتسنى للمؤجر تجهيز السفينة بما يتلاءم وطبيعة البضاعة المنقولة، ويتولى المؤجر القيام بالرحلة البحرية.

ويحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة حسب المادة 651 من القانون البحري الجزائري بالتسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة، وعليه يبقى المؤجر على رأس سفينته، ويحتفظ بالإدارتين الملاحية والتجارية، وتكون له صفة الناقل نتيجة لاحتفاظه بالاستغلال التجاري للسفينة، لذلك فهو الذي يوقع سندات الشحن لصالح عميل المستأجر، كما يتحمل جميع المسؤوليات الناتجة عن صفته كناقل.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل في حالة النقل البحري المتتابع

في حالة النقل المتتابع عن طريق عدة طريق عدة عقود وعدة ناقلين لا تثار إشكالية تحديد صفة الناقل واضحة في كل عقد نقل بحري، ولكن في تحديد الفترة والوقت الذي حدث فيه ضرر للبضاعة، بمعنى أنه يصعب تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار التي لحقت بالبضائع خاضعة إذا كان النقل يتم عن طريق الحاويات، فشن الحاوية لا يمكن معرفة حالة البضائع التي تحويها، إلا في حالة تفريغها.

ومن أجل تفادي هذا الإشكال، فعلى الشاحن البحري عدم الإقبال على إبرام عدة عقود نقل البحري مع عدة ناقلين، لصعوبة تحديد الفترة التي حصلت فيها الأضرار هذا من جهة،

<sup>1</sup> - كراشي ليلي ، المرجع السابق ، ص 151.

ومن جهة أخرى فإن ذلك من شأنه أن يهدر لوقت ومال الشاحن بحيث يتعاقد مع عدة شاحنين، وهذا ما يترتب عليه تكاليف باهضة في سبيل إبرام كل تلك العقود<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: دعوى المسؤولية لناقل البحري للبضائع

سنحاول في هذا المبحث دراسة دعوى المسؤولية من خلال التطرق إلى أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة في (المطلب الأول)، وتقادم دعوى المسؤولية في (المطلب الثاني)، والإخطار في (الفرع الثالث).

#### المطلب الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة

من خلال هذا المطلب سيتم دراسة أطراف الدعوى في (الفرع الأول)، والجهة القضائية المختصة في (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: أطراف الدعوى

يمكن تحديد أطراف الدعوى على نحو التالي:

#### أولاً: المدعي بالمسؤولية:

المدعي أو الطرف الذي يرفع دعوى المسؤولية لم يرد نص في القانون يعرف المدعي ويمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه، فأصحاب لحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري هم كل من الشاحن والمرسل إليه والغير<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - شهرزاد بن الصغير ، إشكالية تحديد صفة الناقل في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد9، العدد1، جويلية 2018، ص127.

<sup>2</sup> - بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد1، مارس 2018، ص313.

أ-الشاحن يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن كما أشارت إلى ذلك المادة 748 من القانون البحري.

فالشاحن له الحق في الرجوع على بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال سواء أكان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو أي شخص آخر، و سواء تم تعيينه أو كان قابلا للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها<sup>1</sup>.

### ب-المرسل إليه:

رغم أن المرسل إليه ليس طرف في العقد إلا أنه له المصلحة في رفع الدعوى بموجب سند الشحن الذي يعابر سند للحيازة ولاستلامها، وقد تكون وثيقة الشحن اسمية أو لحاملها فبموجب هذا السند تبقى مصلحته قائمة في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحق بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره، وإذا رفعت دعوى من طرف المرسل إليه ضد الناقل لا يجوز للشاحن رفعها ثانية بنفس الطلبات.

فيمكن لحامل الأخير لسند الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة تثبت استلام البضاعة يمكن له المطالبة بحقوقه في حالة ما تسبب الناقل بتلف أو هلاك البضاعة وهذا طبقا لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري، التي تنص: " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب استلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة"<sup>2</sup>.

### ثانيا-المدعى عليه بالمسؤولية :

<sup>1</sup> - بن ددوش سيد أحمد ، المرجع السابق، ص313.

<sup>2</sup> - زايدي فاروق، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016، ص37.

يمكن على المتضرر الرجوع على الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل وهو من يعرف بالناقل المتعاقد ويجوز الرجوع على من أنجز النقل البحري وهو الناقل الفعلي، وأخيراً قد يرجع على أحد تابعي النقل البحري بالمسؤولية.

#### -الناقل المتعاقد:

الناقل المتعاقد هو من أبرم عقد النقل مع الشاحن وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك والتلف والتأخر. وذلك بغض النظر إذا ما قام بتكليف ناقل بحري آخر بالقيام بالنقل.

عرفت قواعد هامبورغ الناقل ، أنه " كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقداً، مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر"، وعرفته قواعد روتردام أنه "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن"، وعليه يمكن تعريف الناقل المتعاقد بأنه الشخص الذي يقدم على إبرام عقد النقل البحري مع الشاحن، فيكتسب تلك الصفة بناءً على العالقة العقدية التي تربطه مع الشاحن<sup>1</sup>.

#### -الناقل الفعلي:

هو ذلك الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعهد بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه<sup>2</sup>.

فإذا كان الناقل المتعهد مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية ولذا بتأسيس رجوع الشاحن عليه على قواعد المسؤولية التقصيرية وهذا طبقاً لأصل العلاقة بينه، أما إستناداً للأصل العام يكن الرجوع عليه في حدود الجزء الذي قام به و بالتالي يتم ذلك على الأساس الذي يكن من خلاله الرجوع على الناقل المتعاقد. ولذلك على المتضرر إثبات الخطأ في الجزء الذي قام به الناقل الفعلي .

#### -تابعو الناقل البحري:

<sup>1</sup> - ليلي عبدات، محمد عيساوي، حق الناقل في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 59، العدد 3، 2020، ص 403.

<sup>2</sup> - زايدي فاروق ، المرجع السابق، ص 314

يتولى تابعو الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية. لأنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن والناقل البحري . وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل، وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرجوع عليه بالمسؤولية ويسند هذا الرجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة

نظرا لما تشهده البيئية البحرية من النزاعات خاصة فيما يتعلق بعملية نقل البضائع والسلع، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي إيجاد جهاز قضائي بمختص في تسويته وهذا ما سنتطرق إليه.

### أولا - تحديد الجهة القضائية المختصة

إذا كان تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيا بنظر الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكال ولا تعترضه أية صعوبة نظرا لاعتبار المشرع الجزائري النقل البحري، عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل وهو تجاري كذلك بالنسبة إلى الشاحن إذا كان تاجرا وأبرمه لحجات تجارته ومن ثم تكون دعوى الناشئة عن عقد النقل البحري من اختصاص الأقسام التجارية البحرية المتواجدة على مستوى المحاكم الجزائرية وهو يعتبر أيضا من النظام العام فإن تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر هذه الدعاوى يثير عدة إشكالات وأمر مهم خاصة إذا علمنا أن هناك أحكام خاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في هذا المجال وأحكام عامة<sup>2</sup>.

بالرجوع إلى المعاهدات الدولية نجد أن معاهدة بروكسل لسنة 1924<sup>3</sup> وكذلك بروتوكول سنة 1968 لم تتضمن مسألة تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في

<sup>1</sup> - مدني أحمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، مارس 2015، ص 219.

<sup>2</sup> - زايدي فاروق، المرجع السابق، ص 39.

<sup>3</sup> - معاهدة بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، السنة 1924، المرجع السابق.

المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع (والذي يتضمن في تنفيذه عقد الشحن والتفريغ)، فقد خلت من أي حكم في شأن تحديد الاختصاص القضائي في حالة ما نشأ نزاع بصدد تنفيذ أو عدم تنفيذ العقد، وقد أدى هذا الموقف إلى لجوء ألب الدول البحرية إلى تضمين سندات الشحن شروط تعيين الجهة القضائية و الاختصاص القضائي بصدد تلك المنازعات<sup>1</sup>.

## ثانيا- المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية في القانون الجزائري:

تنص المادة 745 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"<sup>2</sup>. وبالرجوع إلى نص المادة المحرر باللغة الفرنسية نجد أنها تحتوي على فقرة ثانية لم يذكرها المشرع في النص المحرر باللغة العربية مفاد هذه الفقرة بأنه وإضافة إلى ما هو موجود في القواعد العامة، فإنه يمكن أيضا أن ترفع دعوى المسؤولية في المحكمة التي تقع في دائرة اختصاص ميناء الشحن أو ميناء التفريغ شرط أن يكون هذا الميناء واقعا في الإقليم الوطني، وهو ما ذهبت إليه المحكمة عليا (الغرفة التجارية والبحرية) في قرارها المؤرخ في 16/12/1997 ملف رقم 162677 عندما منحت للمدعي في منازعات عقد النقل البحري حق الاختيار بين محكمة موطن المدعى عليه، ومحكمة ميناء الشحن أو التفريغ، وأخضعت القرار للنقض لأن قضاة الموضوع أخطئوا في تطبيق القانون عندما أُلزموا الشركتين المدعيتين برفع دعواهما أمام محكمة مقر إقامة المدعي<sup>3</sup>.

ونخلص بأن لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري أن يختار بين :

<sup>1</sup> - كريد مريم، المرجع السابق، ص 322.

<sup>2</sup> -- الأمر رقم: 59/75 يتضمن القانون التجاري، المرجع السابق، ص 541

<sup>3</sup> - نورهان حفيظ، الاطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي - 2016، ص 53.

أولاً- أن يرفع دعواه أمام الجهة المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام أي مقرر إقامة المدعى عليه وهذا طبقاً لما هو منصوص عليه في المادة السابعة والثلاثون من قانون الإجراءات المدنية التي تنص على ما يلي: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وأن لم يكن موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر مواطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها المواطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك. وحسب هذه المادة نجد أن المشرع ميز بين حالتين في الاختصاص الإقليمي:

أ- عند وجود مدعى عليه واحد: هنا يتم إعمال القاعدة العامة، أي ترفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه.

ب- تعدد المدعى عليهم: هنا يختار المدعي بأن يرفع للدعوى أمام المحكمة الواقعة في دائرتها أي منهم.

ثانياً- أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية الواقعة بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ أو الشحن بشرط أن يكن مقره في التراب الوطني وذلك طبقاً لما هو منصوص عليه في نص المادة قانون البحري الجزائري 745 من في الفقرة الثانية.

أما بالنسبة للجهة القضائية المختصة بالنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بحراً، وقد ورد ذكرها في نص المادة<sup>1</sup> 855 من قانون البحري الجزائري والتي إحالتها إلى القواعد العامة عندما يتعلق النزاع بعقد نقل المسافرين وأمتعتهم، أما على الصعيد الدولي فتحدد الجهة وفقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: الإخطار

<sup>1</sup> -المادة 855: "ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقاً لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها"، - الأمر رقم:

59/75 يتضمن القانون التجاري، المرجع السابق، ص 549

<sup>2</sup> -المرجع نفسه، ص 54

الإخطار هو متى قام صاحب الحق في البضاعة بتبليغ تحفظاته حول الهالك أو التلف بالبضاعة إلى الناقل في الآجال القانونية المنصوص عليها في المادة 790 من القانون البحري الجزائري فإن ذلك يعد حجة على أن البضاعة لم تسلم حسب ما هي موصوفة بسند الشحن، غير أنه إذا لم يقدم المرسل إليه التحفظات إلى الناقل، أو قدم تحفظات غير مستوفاة لشروط المادة 790 من القانون البحري الجزائري، تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضائع حسب ما تم تفصيلها بسند الشحن. وبعد الانتهاء من دراسة التزام المرسل إليه بالإخطار ننتقل الآن لدراسة التزامه بالوفاء بأجرة النقل إذا كانت واجبة الدفع في ميناء التفريغ<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

من خلال هذا المطلب يستم دراسة أساس ونطاق التقادم في ( الفرع الأول)، وبدأ سريان مدة التقادم في ( الفرع الثاني)، ونطاق التقادم وقف وانقطاع التقادم في ( الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم

يعرف التقادم بأنه الوسيلة المثلى للتخلص من الالتزام، بمجرد مرور المدة التي عينها القانون ويعتبر إحدى وسائل انقضاء الالتزام، وقد أسس بعض الشراح التقادم على أنه قرينة للتنازل، ورأيهم في ذلك أن سكوت الدائن عن المطالبة بحقه طوال المدة القانونية يفهم منه أنه قد تنازل عن الدين، وقد نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة في ثلاثة مواد وهي 742 و 743 و 744، حيث نصت المادة 742: "... تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه"، أما نص المادة 743 قانون البحري الجزائري، فنصت على ما يلي: "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور

<sup>1</sup> - حو باد حياة، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 4، العدد 1، 2017، ص 59.

عام واحد، بيد انه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى<sup>1</sup>.

أما المادة<sup>2</sup> 744 فذهبت للقول بأنه: "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي سدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ "الدعوى". ويفهم من نصوص هذه المواد بأن المشرع الجزائري قد حدد مدة التقادم سنتين، تبدأ سريانها من اليوم الذي سلمت فيه البضاعة، أو اليوم الذي يجب أن تسلم فيه، وذلك في حالة رجوع أطراف عقد النقل على بعضهما البعض، وبسنة واحدة في حالة الدعوى على الناقل،<sup>1</sup> وبثلاثة أشهر في حالة رجوع من دفع التعويض أو استلم تبليغ الحضور أمام المحكمة على المتسبب في الأضرار الحاصلة للبضاعة، وقد كان هدف المشرع من تحديد أجال قصيرة للتقادم هو حماية الطرف الضعيف، خوفاً من تقصير المدة أكثر من تلك المحدد قانوناً هذا من جهة ومن جهة أخرى حماية الناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات مما يؤدي إلى عجزه عن الوفاء بها<sup>3</sup>.

### أولاً-أساس التقادم ومدته:

إن منازعات التي تنشأ عن عقد نقل البضائع تقضي السرعة في اتخاذ الإجراءات لإثبات الضرر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة، علاوة على صعوبة التزام الأطراف بالاحتفاظ بالمستندات المتعلقة بعقد النقل لمدد طويلة، لذلك نص المشرع البحري على تقادم القصير يشمل جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، سواء تعلق الأمر بدعاوى المسؤولية أو غيرها من الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، كدعوى المطالبة بالأجرة أو دعوى التعويض عن الأضرار التي لحقت بالسفينة ويمتد هذا التقادم لدعاوى الناقل ضد الشاحن وبالعكس، ولقد أخضع المشرع الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر لتقادم سنتين

<sup>1</sup> - نورهان حفيظ، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 59/75، يتضمن القانون التجاري، المرجع السابق، ص 541

<sup>3</sup> - نورهان حفيظ، المرجع السابق، ص 62.

وذلك بغية السرعة في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقود النقل، ولتفادي مشكلة ضياع معالم الإثبات وحتى لا تتراكم الدعاوى والمطالبات على الناقل<sup>1</sup>.

### ثانياً- نطاق التقادم: (الدعاوى التي تخضع للتقادم):

تنص المادة 244 من قانون التجارة البحرية يسري التقادم على كل دعوى تستند إلى حق ينشأ عقد نقل البضائع بالبحر، ولا يقاصر سريان هذا التقادم على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع الناقل البحري، وإنما يمتد إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري، ومن ثم يسري التقادم على الدعاوى التالية:

-دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

-دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد تابع الناقل بسبب الأضرار الناشئة عن الخطأ الذي يقع منه أثناء تأدية وظيفته والتي تتمثل في هلاك البضائع أو تلفها.

-دعوى الناقل ضد الشاحن مطالباً إياه بالتعويض الذي دفعه إلى المرسل إليه باعتباره " أي الشاحن " مسؤولاً عنه استناداً إلى خطاب الضمان الذي يتعهد فيه بتحمل أي مسؤولية قد تترتب بسبب إصداره سند الشحن خال من التحفظات التي كان يتعين إدراجها به ولم تدرج بناء على طلب الشاحن مقابل خطاب الضمان<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: بدأ سريان مدة التقادم

يختلف بدأ سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة، فإذا سلمت البضاعة في دفعتين وكان يفترض أن تسلم في دفعة واحدة، ففي هذه الحالة يسري التقادم السنوي من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى، ويسري نفس النظام على الدفعة الثانية، أما في حالة الهلاك الكلي فإنه يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان

<sup>1</sup> - وليد داودي، المرجع السابق، ص 84

<sup>2</sup> - وليد داودي، المرجع السابق، ص 85

يجب أن تسلم فيه البضاعة. حيث أن التقادم في مادة النقل البحري يعتبر تقادم مسقط، حيث أن مدة التقادم تحسب بالتقويم الميلادي وليس الهجري، وباعتبار الأيام غرارا عن الساعات، حيث أن اليوم الأول لا يحتسب و المدة تنتهي بانقضاء آخر يوم فيها<sup>1</sup>.

لم ينص القانون البحري الجزائري على كيفية حساب مواعيد التقادم فإنه سيتوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في أحكام القانون المدني، فتحسب مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري بالأيام، فطريقة حساب مدة التقادم واحدة سواء كانت المدة طويلة أو قصيرة فقد جاء في المادة 314 من القانون المدني الجزائري<sup>2</sup> على أن مدة التقادم تحسب بالأيام لا بالساعات ولا يحتسب اليوم الأول و تكتمل المدة بإنهاء آخر يوم منها<sup>3</sup>، كما بين المشرع كيفية حساب المدة في نص المادة 405 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية<sup>4</sup>.

ف نجد أن المشرع الجزائري في المادة 743<sup>5</sup> من القانون البحري لم يحدد تاريخ سريان مدة التقادم هل تحتسب من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أم تاريخ وصول البضاعة وتفرغها في الميناء.

فقررت الغرفة التجارية و البحرية بالمحكمة العليا أن تاريخ سريان مدة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ألن عقد النقل البحري ينتهي في هذا التاريخ عمال بأحكام

1 - نورهان حفيظ ، المرجع السابق، ص63.

2 --أمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 . المتعلق بالقانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 78، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي ، 2007 الجريدة الرسمية، العدد 31، الصادر بتاريخ 2007.

3 - بن ددوش سيد أحمد ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد5، العدد1، مارس 2018، ص321.

4 - القانون رقم 09،08 المؤرخ في 25/02/2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية. العدد21، الصادر ب23-02-2008.

5 - المادة 743 تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

المواد 739 ، 790 و 802 من القانون البحري و تبدأ المدة من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه حسب مقتضيات المادة 1742<sup>1</sup> من ذات التقيين.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: نطاق التقادم وقف وانقطاع التقادم.

وقف التقادم ميزة خولها القانون المدني لبعض الأشخاص الذين يكونون في حالة تمنعهم من القيام بالأعمال التي يترتب عليها قطع التقادم الساري ضدهم، و يكون ذلك بمنع سريان التقادم زما معينا بسبب من الأسباب، فإذا زال هذا السبب عاد التقادم للسريان من جديد، مع الأخذ في الاعتبار ما يكون قد مضى من مدة سابقة على الوقف. فوقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة، ومن ذلك مثال أن يفقد أهليته لمدة معينة. بينما انقطاع التقادم هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه، بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن، و يبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.

فتنص المادة 317 من القانون المدني على أنه " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتببيه أو بالحجز و بالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه ومن أسباب الانقطاع المطالبة القضائية أمام جهة قضائية غير مختصة، و كذا الحجز بنوعيه تحفظي أو تنفيذي وجاء في ذلك قرار المحكمة العليا الذي أشارت أنه لا يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية ، طبقا للمادة 743 من القانون البحري قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم ، انطلاق فترة جديدة للتقادم إضافة إلى إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا، و بالتالي إجراء مباحثات و مفاوضات بين الناقل و المرسل إليه . فيترتب عن انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته مدة التقادم الأولى<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 742: " تقادم الدعوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان

يجب أن تسلّم فيه"، - الأمر رقم: 59/75 ، يتضمن القانون التجاري، المرجع السابق، ص 542

<sup>2</sup> - بن ددوش سيد أحمد ، المرجع السابق، ص 322

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 323.

## خلاصة الفصل:

يمكن القول أن المنازعات التي يثيرها النقل البحري للبضائع ناتج عن إخلال بشروط التعاقد لعدم تقييد الشاحن والناقل والمرسل بالتزاماتهم سواء فيما يخص سلامة البضائع أول إجراءات النقل ونفقاتها ، قد ينتج عنها خسائر الأمر الذي يدفع بالمتضرر اللجوء إلى القضاء من أجل تسوية المنازعات الناشئة بين الأطراف المتعاقدة إلى القواعد العامة لتسوية بوسائل سلمية وذلك باللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على التعويض عن الضرر ويكون وفق شروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، أو في القوانين المحلية.



خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع التسوية القضائية في منازعات النقل البحري للبضائع، يعتبر النقل البحري الركيزة الأساسية لتجارة الدولية من خلال القدرة التي تتمتع بها السفن في حمل البضائع ، لذلك نجد أن المجتمع الدولي اهتم بالموضوع النقل البحري خصوصا بعد أن تولت الاتفاقيات والقواعد الدولية تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل التجاري الدولي، واستحداث شامل للقوانين الدولية لنقل البضائع عن طريق البحر، بعدما شعرت دول كثيرة بأن مصالحها كبلدان شاحنة للبضائع لا تحظى برعاية عادلة في ظل معاهدة بروكسيل لسندات الشحن والتي وجدت حتى بعد تعديلها أنها لم تعد صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة.

تعتبر الملاحة البحرية مجالا خصبا لنزاعات البحرية، لذلك تم استحداث جهاز القضائي مكلف بتسوية النزاعات في قضايا المتعلقة بمجال البحري وفصل في قضايا وفق نصوص التشريعية الوطنية، ومبادئ الاتفاقيات الدولية. وتطبيق سليم وفعال للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من المنازعات، وبذلك يتمكن الطرف المتضرر حصول على التعويض عن الضرر، لذلك نجد أن الاتفاقيات والتشريعات المحلية ومن بينها القانون البحري الجزائري اهتم بهذه القضية من أجل تسوية الخلافات المنازعات بين أطراف المتعاقدين .

### النتائج المتوصل إليها:

- أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي زمني يجمع بين التزامات أطراف ثلاثة وهم : الشاحن والناقل البحري والمرسل إليه، كما أنه يعتبر من العقود الملزمة لجانبين لأن التزامات الناقل بالاستلام والشحن والرص التفريغ والنقل والمحافظة والاهتمام ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن، وهو يعد دائما عقد تجاري بالنسبة للناقل و مدني بالنسبة للشاحن ما لم يكن الشاحن تاجرا.

- تعدد الهيئات القضائية مما يتيح خيارات للأطراف بعرض النزاع على أية جهة يشاءون.

- إن رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري عدة إجراءات تتعلق أساسا بالاختصاص والتقدم، فيجب أن يلجأ المتضرر إلى القضاء، وأن يحسن الأطراف اختيار الجهة القضائية لمختصة نوعيا ومحليا بالنظر في هذا النزاع.

- إن التسوية القضائية يجب اتباع مجموعة من الإجراءات لقبول الدعاوى المرفوعة أمام القاضي خاصة ميعاد التقدم.

- إن تسوية القضائية للمنازعات النقل البحري للبضائع تتميز بقوة الإلزامية لقراراتها ويفرض على أطراف المتعاقدة التقيد بها وتنفيذها.

### التوصيات الدراسة:

- تكثيف الجهود الدولية في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

- ضرورة مواكبة المشرع الجزائري للتطورات الهائلة للقوانين الوطنية بما يتوافق مع المتغيرات في طبيعة منازعات النقل البحري للبضائع.

- توفير كل وسائل وآليات من أجل تسهيل عملية شحن البضائع في الوقت المحدد وهذا ما يساهم في تقليل من النزاعات بين أطراف العقد.

- تحديد آليات القضائية في تسوية المنازعات بين أطراف المتعاقدة بطريقة سلمية ترضى جميع الأطراف.



قائمة المصادر

والمراجع

أولاً- النصوص القانونية:

أ- المعاهدات الدولية

1- معاهدة بروكسل ،الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ،السنة 1924 ، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64 -70 المؤرخ في 02-03-1964 ،  
الجريدة الرسمية، العدد28، الصادرة بتاريخ 1964.

ب-القوانين التشريعية:

-أمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 . المتعلق بالقانون المدني الجزائري،  
المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 78، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-07 المؤرخ  
في 13 ماي ، 2007 الجريدة الرسمية، العدد 31، الصادر بتاريخ 2007.

- الأمر رقم: 59/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون التجاري،  
الجريدة الرسمية، العدد29، لصادر بتاريخ 1977.

- قانون رقم 80 - 07 المؤرخ في 9 أوت 1980 ، المتعلق بالتأمينات ، الجريدة  
الرسمية ، العدد 33 ، صادرة بتاريخ 12 أوت 1980.

- الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995، المتعلق بالتأمينات، العدد13، صادر  
بتاريخ 08/03/1995، المعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006،  
الجريدة الرسمية ، العدد15، 2006.

-القانون البحري الجزائري، الصادر بأمر 76-80 المؤرخ في 25-06-1998  
المتضمن القانون البحري.

- القانون رقم 09،08 المؤرخ في 25/02/2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد21، الصادر ب23-فيفيري-2008.

## ثانيا- المراجع

### - الكتب:

- 1-ابراهيم حسين حسني إبراهيم، صناعة النقل التجاري البحري والتحكيم ، العلاقات التعاقدية وتسوية النزاعات، دار الشروق ، مصر ، 2002.
- 2- أبو طالب يحي، البسيط في شرح التأمين البحري في ظل القانون البحري المصري -دراسة مقارنة، مؤسسة الكاتب العربي، مصر ، 2022.
- 3-أشرف أحمد عبد الوهاب، إبراهيم سيد أحمد، عقد الوديعة والحراسة في ضوء آراء الفقهاء والتشريع وأحكام القضاء، دار العدالة للنشر والتوزيع، 2018.
- 4-بن محمد إبراهيم الحميري خالد ، التوكل التجاري دراسة تأصيلية مقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2013،
- 5- حازم محمد عبد الفتاح، التسويق البحري، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، مصر ، 2020.
- 6-حسن سمير، المشتقات المالية ودورها في إدارة المخاطر ودور الهندسة المالية في صناعة أدواتها، دار النشر للجامعات، الأردن، 2005.
- 7- خضره زكريا محمد، نقل البضائع بسند الشحن البحري (دراسة مقارنة)، دار الجنان للنشر، عمان، 2020.

- 8- ذنون جاسم فائز ، مبادئ القانون البحري ، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
- 9-صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014
- 10- طالب مناف حيدر ضياء ، عقد النقل البحري للبضائع والحاويات في التحكيم التجاري الدولي \*دراسة مقارنة\*، المصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2019.
- 11- الطراونة فيصل إخليف يوسف ، مسألة المسؤولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، دار الخليج للنشر والتوزيع، الأردن، 2022.
- 12- عزمى البكري محمد ، موسوعة الفقه والقضاء، في شرح قانون التجارة الجديد ، المجلد الأول، دار محمود، القاهرة، 2018.
- 13- كلون علي ، النظرية العامة للالتزامات ، منشورات مجمع الأطرش للكتاب المختص، تونس، 2015.
- 14-محمود حامد محمود، اقتصاديات النقل واللوجستيات، دار حميثرا للنشر والترجمة، مصر، 2017.
- 15- محمود حامد محمود ، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار حميثرا للنشر والترجمة، مصر، 2017.
- 16- محي الدين اسماعيل علم الدين ، الاعتمادات المستندية، المعهد العالمي للفكر الإسلامي، 1981.

-المقالات العلمية:

- 1-أوسهلة عبد الرحيم ، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد1، جوان 2017.
- 2- بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد 5، العدد1، مارس 2018.
- 3- بن الصغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل، المجلد 4، العدد2، نوفمبر 2017.
- 4- بن الصغير شهرزاد، إشكالية تحديد صفة الناقل في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد9، العدد1، جويلية 2018.
- 5-باسمة تواتي ، بلال عثمانى، الاستثناءات الواردة على مبدأ القوة الملزمة للعقد، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد7، العدد2، 2022،
- 6- حوباد حياة ، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، المجلد 4، العدد1، 2017.
- 7- سعيد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص القانون الخاص، ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2019.
- 8- فتحي محمد ، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، المجلد14، العدد1، مارس 2015.

- 9- عبدات ليلي، محمد عيسوي، حق الناقل في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة،  
المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 59، العدد 3، 2020.
- 10- كحيل حياة، بوعويبة سليمة، مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات  
معاهدة روتردام في مجال النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 5،  
العدد 2، جوان 2020.
- 11- كراشي ليلي، مشاركة الإيجار صورته للاستغلال التجاري للسفينة، حوليات  
جامعة الجزائر 1، المجلد 36، العدد 3، سبتمبر 2022.
- 12- مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة  
الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، مارس 2015.

#### رابعاً- الرسائل والمذكرات العلمية:

##### أ- أطروحات الدكتوراه

- 1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات  
الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية،  
جامعة أبي بكر بلقايد، 2012.
- 2- كريم مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة  
لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة  
الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2020.

3- ملزي عبد الرحمن ، نظام المسؤولية في عقد النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الجزائرية بن يوسف بن خدة ، الجزائر.

#### ب-مذكرات الماجستير

4- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام -اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في اطار مدرسة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2013.

5- عصام الصمادي كاتيا ، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017.

#### ج-مذكرات الماستر

6- براويق نوال، عامر سمير ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2022.

7-بوقرة أسماء ، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص قانون دولي خاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهدي - أم البواقي - 2018.

8- حفيظ نورهان ، الاطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي أم البواقي.

9- داودي وليد ، عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي أم البواقي، 2015.

10- زايدي فاروق، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016.

# الفهرس

الصفحة	عنوان
1	مقدمة
7	الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع
8	تمهيد
9	المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري للبضائع
9	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع
9	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
12	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
14	الفرع الثالث: تميز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود
16	المطلب الثاني: عناصر عقد النقل البحري للبضائع
16	الفرع الأول: أطراف العقد
18	الفرع الثاني: الرضا
19	الفرع الثالث: المحل
19	الفرع الرابع: أجرة النقل
20	المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع
21	المطلب الأول: إثبات العقد بسند الشحن
21	الفرع الأول: التعريف بسند الشحن

22	الفرع الثاني: حجية الشحن في الإثبات
23	الفرع الثالث: وظيفة سند الشحن
25	المطلب الثاني: إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى
25	الفرع الأول: الإيصال المؤقت
26	الفرع الثاني: سند من أجل الشحن (وثيقة الناقل متعدد الوسائط )
26	الفرع الثالث: أوامر التسليم
27	الفرع الرابع: وثيقة الشحن الإلكترونية
29	خلاصة الفصل
32	الفصل الثاني: دور القضاء في تسوية منازعات النقل البحري للبضائع
33	تمهيد
34	المبحث الأول: إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري للبضائع
34	المطلب الأول: سهولة تعيين صفة المدعي في منازعات النقل البحري للبضائع
34	الفرع الأول: الشاحن البحري
35	الفرع الثاني: المرسل إليه
36	الفرع الثالث: الغير (شركة التأمين)
37	المطلب الثاني: صعوبة تحديد المدعى عليه في منازعات النقل

	البحري للبضائع
38	الفرع الأول: تحديد صفة الناقل في حالة إيجار السفينة
38	الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل في حالة النقل البحري المتتابع
39	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية لناقل البحري للبضائع
39	المطلب الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة
40	الفرع الأول: أطراف الدعوى
41	الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة
42	الفرع الثالث: الإخطار
44	المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية
46	الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم
48	الفرع الثاني: بدأ سريان مدة التقادم
50	الفرع الثالث: نطاق التقادم وقف وانقطاع التقادم.
52	خلاصة الفصل
53	الخاتمة
57	قائمة المراجع
59	الفهرس