

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عقد النقل البحري للبضائع كآلية قانونية للتطوير التجارة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية

والبحرية

تحت إشراف:

د. عقر الدماغ صلاح الدين

من تقديم الطلبة:

• إيمان مشري

• سامية عواد

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم و اللقب
رئيساً	أستاذ محاضر	أ/ كريد محمد الصالح
مشرفاً و مقررأ	أستاذ محاضر	د/ عقر الدماغ صلاح الدين
مناقشاً	أستاذ محاضر	أ/ باخالد عبد الرزاق

دورة جوان 2026

الإهداء

أشكر الله تعالى و تبارك الذي أعانني على إنجاز هذا العمل المتواضع ووفقتني لإتمامه فالحمد لله
حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه

أما بعد:

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى أعز الناس وأغلى ما أملك إلى والذي الكريمين الذين كانا
سندي و دعمي الدائم، حفظهما الله وأطال في عمرهما .

إلى زوجي رفيق الدرب و سندي في الحياة الذي كان دعمه و تشجيعه سببا في مواصلة مسيرتي
و تحقيق أهدافي .

إلى أبنائي الأبناء نور حياتي و سر سعادتي محمد سراج و أحمد إياد ونادين أتم الأمل الذي
يمنحني القوة والطموح و المثابرة أهدىكم هذا العمل ليكون مثالا على أن الاجتهاد طريق النجاح
إلى كل أفراد عائلتي الكريمة الذين شجعوني و ساندوني طوال مسيرتي الدراسية .

إلى أساتذتي الأفاضل الذين أناروا لي طريق العلم و المعرفة .

إلى أصدقائي و زملائي الذين شاركوني لحظات التعب و الاجتهاد وأخص بالذكر مواد سامية
زميلتي و شريكتي في هذا العمل .

إلى عمال المؤسسة المبنائية لولاية مكيندة الذين ساعدونا خلال فترة تدريبنا .

أهدىكم هذا العمل عربون محبة و امتنان راجية من الله التوفيق و السداد و دعائي أن أكون
عند حسن ظنكم دائما .

الطالبة/مشرى إيمان

الإهداء

قال الله تعالى " يرفع الله الذين آمنوا و الذين أوتوا العلم درجاته "

الحمد لله الذي وفقني وأعانني على إتمام هذا العمل ، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى
الله عليه وسلم .

أهدي ثمرة جهدي المتواضع هذا إلى والدي الكريمين ، الذين كانوا مصدر العطاء والتضحية
وعمراني بدعواتهما الصادقة و تشجيعهما المستمر ، فلهما مني كل التقدير والعرفان .
إلى زوجي العزيز ، الذي كان خير سند وعمود طوال مسيرتي الدراسية ، والذي لم يبخل علي
بالدعم والتشجيع والصبر فكان شريكاً في هذا النجاح .

إلى أبنائي الأعمام نزار و نبال ، فلذاتكم كبري و نور حياتي ، الذين كانوا مصدر إلهام وقوة
و دافعا لمواصلة الاجتهاد والمثابرة ، راجية لهم دوام التوفيق والنجاح .

إلى أخواتي إيمان ، وسام و محمد الكريم ، الذين أحاطوني بالمحبة والدعم والمساندة .
إلى أساتذتي الأفاضل الذين أثاروا درج العلم والمعرفة ، وأسهموا في تكويني العلمي
والأكاديمي .

وإلى كل من مد لي يد العون وساهم من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل .

إلى عمال المؤسسة الميدانية لولاية سكيكدة الذين ساعدونا خلال فترة تدريبنا .

إلى من قاسمتني هذا العمل المتواضع زميلتي و صديقتي " مشري ايمان " وفقك الله

و سدد خطاك و حقق كل أمنائك .

أهدي هذا الجهد المتواضع سائلة الله تعالى أن يجعله علما نافعا و عملا صالحا ، وأن يوفق الجميع
لما فيه الخير و النجاح .

الطالبة/عواد سامية

شكر و عرفان

قال الله تعالى " لئن شكرتم لأزيدنكم " و قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " لا يشكر الله من لا يشكر الناس "

الحمد والثناء والشكر لله العلي القدير على نعمه الظاهرة والباطنة وتوفيقى لإنجاز هذا البحث، واعترافا بالفضل وتقديرا للجميل ليسعني إتمام إعداد هذه المذكرة إلا أن أتوجه إلى الأستاذ المشرف الذي كان حافزا ومنبعا لجهدي الأستاذ الدكتور: " عقر الدماغ صلاح الدين " لقبوله الإشراف على المذكرة ، وعلى توجيهاته السديدة، ونصائحه الدقيقة، وملاحظاته القيمة، وتساؤله المستمر عن هذا العمل الذي اعتبره عمله فلم يدخر جهدا لأجله حتى يتم في أحسن الظروف، وكل ذلك بطلاقة وجه ورحابة صدر، فجزاه الله عني خير الجزاء، وبارك الله له في وقته وعمله، مع التمني له دوام التفوق والنجاح إلى أعلى المراتب في مشواره العلمي . كما أتقدم بالشكر وعظيم الامتنان لأساتذة جامعة 20 أوث سكيكة .- قسم الحقوق - وذلك لما بذلوه مخلصين في مسؤولياتهم العلمية تجاه الطلبة وأتقدم بالشكر والعرفان إلى الأساتذة "لجنة المناقشة" الذين تحملوا عناء قراءة وتفحص المذكرة، والتي نرجوا أن تكون مرجعا يستفاد منه.

قائمة المحتويات

قائمة المختصرات

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.ت: القانون التجاري .

ق.م: القانون المدني

ج.ر: الجريدة الرسمية الجمهورية الديمقراطية الشعبية .

ا ت أ.ت.د: اتفاقية الأمم المتحدة للتجارة و التنمية

المنظمة البحرية الدولية (IMO) Maritime Organization International

سند الشحن البحري (B/L) Bill of Lading

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) Internaional

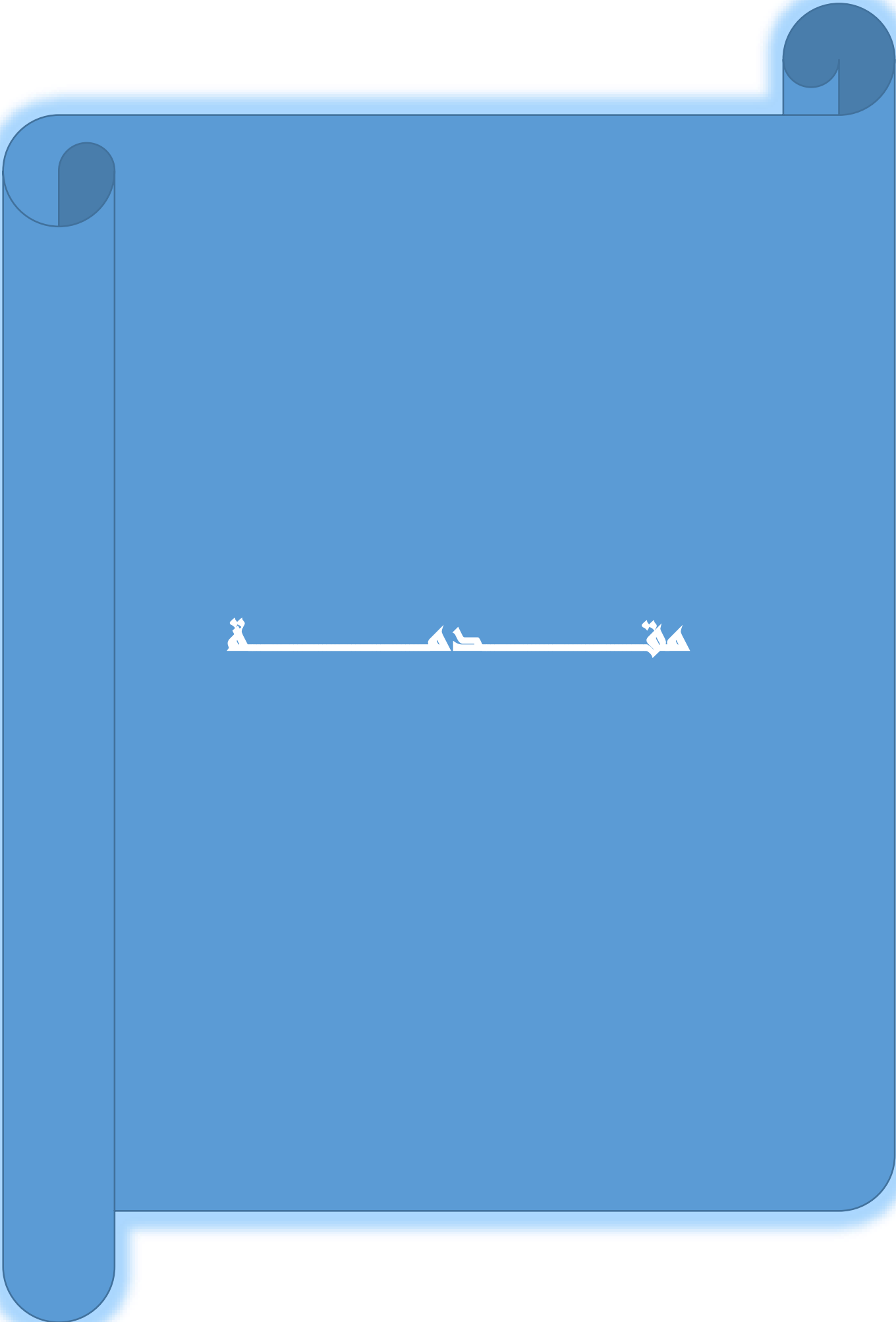
Convention For the Safety of life at Sea

قواعد لاهاي : Hague Rules

قواعد لاهاي – فيسبي : Hague –Visby Rules

قواعد هامبورغ : Hamburg Rules .

قواعد روتردام : Rotterdam Rules



أصبح عقد النقل البحري في ظل التحولات الاقتصادية المعاصرة من أهم الآليات القانونية التي تقوم عليها التجارة الدولية، باعتباره الوسيلة الأكثر استعمالاً في نقل البضائع عبر الحدود البحرية، لما يوفره من قدرة كبيرة على استيعاب مختلف أنواع السلع و المنتجات بأقل تكلفة وأكثر فعالية مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وقد أدى اتساع المبادلات التجارية بين الدول وتزايد الاعتماد على الأسواق الخارجية إلى تعاضد الدور الذي يؤديه النقل البحري في دعم الاقتصاد العالمي وتحقيق التكامل التجاري بين مختلف الأنظمة الاقتصادية، الأمر الذي جعل من عقد النقل البحري محورا أساسيا في تنظيم العلاقات التجارية الدولية و ضمان استقرارها القانوني.

ولم يعد عقد النقل البحري مجرد علاقة تعاقدية تقليدية تنحصر بين الناقل والشاحن، وإنما أصبح نظاما قانونيا متكاملًا تتداخل فيه الاعتبارات التجارية و الاقتصادية و التقنية، تحكمه قواعد وطنية واتفاقيات دولية وأعراف بحرية تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتدخلة في العملية البحرية، و ضمان سلامة البضائع واستمرارية المبادلات التجارية الدولية .

كما ساهم التطور التكنولوجي الحديث في إحداث تغييرات جوهرية في مجال النقل البحري من خلال اعتماد الوسائل الرقمية وأنظمة الحاويات الحديثة و التقنيات الإلكترونية في إبرام وتنفيذ عقود النقل، وهو ما فرض على التشريعات القانونية ضرورة مواكبة هذه المستجدات بما يحقق الأمن القانوني والاستقرار في المعاملات التجارية البحرية .

وتتلى أهمية هذا الموضوع من الناحية النظرية في كونه يعالج أحد العقود التجارية الدولية ذات الطبيعة الخاصة، والذي يشكل محورا أساسيا في دراسة القانون البحري والقانون التجاري الدولي، حيث تسمح دراسة عقد النقل البحري بإبراز الإطار القانوني المنظم للعلاقات الناشئة عنه، وبيان مدى فعالية النصوص التشريعية و الاتفاقيات الدولية في تنظيمه، كما تساهم هذه الدراسة في توضيح مختلف الإشكالات القانونية المرتبطة بمسؤولية الناقل البحري، و حماية

حقوق الشاحن و المرسل إليه، ومدى كفاية القواعد القانونية الحالية لمواكبة التطورات الاقتصادية و التكنولوجية الحديثة .

أما من الناحية العلمية، فتبرز أهمية الموضوع من خلال الدور الحيوي الذي يؤديه عقد النقل البحري في تسهيل حركة التجارة الدولية وضمان انسياب البضائع بين الدول، باعتباره الأداة القانونية التي توفر الحماية و الاستقرار للمعاملات التجارية البحرية، كما تتجلى أهميته في الحد من المنازعات البحرية وتوفير الضمانات القانونية للأطراف المتعاقدة، خاصة في ظل التوسع الكبير الذي يشهده قطاع النقل البحري و التحديات القانونية المرتبطة بالتجارة الدولية الحديثة .

ويرجع اختيار هذا الموضوع إلى جملة من الأسباب الذاتية و الموضوعية، فمن الناحية الذاتية، فإن الاهتمام بالمواضيع المرتبطة بالقانون البحري و التجارة الدولية شكل دافعا رئيسيا لاختيار الموضوع، خاصة لما يتميز به من طابع قانوني و اقتصادي متداخل يتيح إمكانية التعمق في دراسة أحد أهم العقود التجارية الدولية وأكثرها ارتباطا بالحياة الاقتصادية المعاصرة كما أن ارتباط الموضوع بالتخصص العلمي ساهم في تعزيز الرغبة في معالجته، فضلا عن الميل الشخصي نحو دراسة المواضيع القانونية ذات البعد العلمي و الواقعي.

أما الأسباب الموضوعية، فتتمثل في الأهمية المتزايدة التي يحتلها عقد النقل البحري في الاقتصاد العالمي، باعتباره الوسيلة الأساسية لنقل الجزء الأكبر من التجارة الدولية، إضافة إلى كثرة المستجدات القانونية و التكنولوجية التي يشهدها هذا المجال، مما يفرض ضرورة دراسة مدى فعالية التنظيم القانوني لعقد النقل البحري في مواكبة هذه التطورات، كما أن توفر مصادر ومراجع قانونية متنوعة، من تشريعات وطنية واتفاقيات دولية و مؤلفات فقهية واجتهادات قضائية، ساهم في التشجيع على تناول هذا الموضوع، فضلا عن قيمته العلمية

والعملية في إثراء الدراسات القانونية المرتبطة بالتجارة الدولية والنقل البحري، ضمن المدة الزمنية المقررة لإنجاز مذكرة الماستر.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني لعقد النقل البحري وبيان خصائصه وأهميته في تطوير التجارة الدولية، مع إبراز دوره في توفير الضمانات القانونية للأطراف المتعاقدة وتحقيق الأمن القانوني للمعاملات البحرية، إضافة إلى دراسة أثر التطورات التكنولوجية الحديثة على هذا العقد، وبيان مدى كفاية القواعد القانونية الوطنية و الدولية في تنظيمه ومواجهة الإشكالات العلمية التي يثيرها .

وانطلاقاً من ذلك، تثار الإشكالية الرئيسية التالية :

إلى أي مدى يساهم عقد النقل البحري باعتباره آلية قانونية في تطوير التجارة الدولية و تحقيق الاستقرار القانوني للمعاملات التجارية البحرية ؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية، تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال وصف مختلف القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل البحري و تحليل النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مع الاستعانة بالمنهج المقارن كلما اقتضت الضرورة العلمية ذلك بغرض إبراز أوجه الاختلاف و التشابه بين بعض الأنظمة القانونية المنظمة للنقل البحري واعتماداً على طبيعة الموضوع و الإشكالات التي يثيرها، تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين أساسيين، حيث خصص الفصل الأول، حيث خصص الفصل الأول لدراسة الإطار المفاهيمي و القانوني لعقد النقل البحري، من خلال بيان مفهومه وخصائصه وأطرافه وآثاره القانونية، في حين تم تخصيص الفصل الثاني لدراسة عقد النقل البحري كآلية قانونية لتطوير التجارة الدولية من خلال إبراز دوره في تسهيل حركة البضائع وتوفير الضمانات القانونية، إضافة إلى دراسة

أثر التطورات التكنولوجية الحديثة على هذا العقد والتحديات القانونية المرتبطة به، ثم اختتمت الدراسة بخاتمة تضمنت أهم النتائج المتواصل إليها و جملة من الاقتراحات و التوصيات.

الفصل الأول

الإطار القانوني لعقد النقل البحري

تمهيد

يعد عقد النقل البحري من العقود التجارية ذات الأهمية البالغة في مجال التجارة الدولية، إذ يهدف إلى نقل البضائع أو الأشخاص عبر البحر مقابل أجر، في إطار قانوني يتسم بالتعقيد لتداخله بين القواعد الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، نظرا لطابعه العابر للحدود .

فمن جهة تنظم التشريعات الوطنية مختلف الأحكام المتعلقة بهذا العقد، خاصة من حيث تكوينه وآثاره ومسؤولية أطرافه ، ومن جهة أخرى ،تساهم الاتفاقيات الدولية في توحيد القواعد القانونية بما يضمن استقرار المعاملات البحرية و تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف .

لفهم الإطار القانوني لعقد النقل البحري بصورة دقيقة ،ارتأينا إلى تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين يتناول الأول الأسس القانونية لعقد النقل البحري ، في حين يخصص المبحث الثاني لدراسة العناصر الأساسية التي يقوم عليها هذا العقد .

المبحث الأول/الأسس القانونية لعقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية الدولية ، نظرا للدور المحوري الذي يضطلع به في تسهيل حركة التجارة عبر البحار ،ويستند هذا العقد إلى جملة من الأسس القانونية التي تعكس خصوصيته ،سواء من حيث تعدد مصادره أو طبيعته القانونية أو المبادئ التي تحكمه ،الأمر الذي يفرض دراسته في إطار قانوني متكامل.

فمن حيث مصادره ،يقوم عقد النقل البحري على ازدواجية قانونية تجمع بين القواعد الوطنية والاتفاقيات الدولية ،وهو ما يجسد طابعه العابر للحدود، فعلى المستوى الدولي ،برزت عدة اتفاقيات ساهمت في توحيد الأحكام القانونية المنظمة لهذا العقد ،وفي مقدمتها اتفاقية بروكسل لسنة **1924** المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن(قواعد لاهاي)¹.

أين أرسى المبادئ الأساسية لمسؤولية الناقل البحري ،ثم اتفاقية هامبورغ لسنة **1978** التي جاءت بمقاربة أكثر توازنا من خلال توسيع نطاق مسؤولية الناقل و تعزيز حماية الشاحن² . فتعد هذه الاتفاقيات مرجعا أساسيا تستلهم منه التشريعات الوطنية و أحكامها، أما على الصعيد الداخلي، فقد تدخل المشرع لتنظيم عقد النقل البحري ضمن قواعد القانون البحري ،حيث ضبط الأحكام المتعلقة بتكوينه و آثاره و مسؤولية أطرافه ،مع مراعاة خصوصية هذا النشاط الذي تحكمه اعتبارات فنية و مخاطر بحرية متعددة³.

فيلاحظ أن التنظيم الوطني غالبا ما يتأثر بالمقتضيات الدولية ،سواء عن طريق المصادقة على الاتفاقيات أو من خلال تبني مبادئها في التشريع الداخلي .

1 - المادة 3 فقرة 1 و 2 اتفاقية بروكسل لسنة 1924 - الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي) .

2 - المادة 5 فقرة 1 و 2 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ) .

3 - الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم .

من حيث طبيعته القانونية، يعد عقد النقل البحري في الأصل عقدا رضائيا ينعقد بمرد توافق إرادة طرفيه، غير أن طابعه العملي يقتضي عادة إثباته بوثائق خاصة، يأتي في مقدمتها سند الشحن، الذي يشكل في آن واحد دليلا على قيام العقد، وإثباتا لاستلام البضاعة، ووسيلة لتحديد شروط النقل¹.

كما يصنف هذا العقد ضمن العقود الملزمة للجانبين، لقيامه بتبادل الالتزامات بين الناقل والشاحن، فضلا عن كونه من عقود المعاوضة التي يتحقق فيها مقابل مالي نظير خدمة النقل.

علاوة على ذلك، يقوم عقد النقل البحري على مجموعة من المبادئ القانونية التي تشكل دعائمه الأساسية، من أبرزها مبدأ حرية التعاقد، الذي يتيح للأطراف تنظيم علاقاتهم التعاقدية في حدود ما لا يخالف النظام العام، ومبدأ التوازن العقدي الذي يسعى إلى الحد من التعسف المحتمل نتيجة التفوق الاقتصادي للناقل البحري².

كما يعد مبدأ تحديد مسؤولية الناقل من الخصائص الجوهرية لهذا العقد، حيث تتجه القواعد القانونية لاسيما الدولية منها، إلى وضع حدود لهذه المسؤولية بما يحقق التوفيق بين حماية الشاحن وتشجيع نشاط النقل البحري.

وتأسيسا على ما سبق، يتضح أن الأسس القانونية لعقد النقل البحري تقوم على منظومة متكاملة تتداخل فيها القواعد الوطنية والدولية، وتتحدد من خلالها معالم هذا العقد وخصائصه بما يضمن تحقيق التوازن بين مختلف المصالح المتعارضة في مجال النقل البحري.

1 - عبد الرزاق الصنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، دار النهضة العربية، 2004 (طبعة حديثة) ص 150 وما بعدها.

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2019، ص 210.

المطلب الأول / مفهوم عقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية الدولية، نظرا للدور الحيوي الذي يؤديه في تنظيم المبادلات التجارية عبر البحار، والتي تمثل النسبة الأكبر من التجارة العالمية ويتميز هذا العقد بخصوصية قانونية نابعة من ارتباطه بوسط بحري محفوف بالمخاطر، فضلا عن خضوعه لمنظومة قانونية مزدوجة تتداخل فيها القواعد الوطنية مع الاتفاقيات الدولية .

فتأسيسا على ذلك فإن تحديد مفهوم عقد النقل البحري يقتضي التطرق إلى تعريفه ، وبيان طبيعته القانونية، ثم تمييزه عن غيره من العقود المشابهة (الفرع ثالث) .

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري من العقود التجارية البحرية المهمة و التي تقوم بتنظيم حركة التجارة الدولية ،ويحتل مكانة محورية في القانون البحري بالنظر إلى دوره الفعال في نقل البضائع والأشخاص عبر البحر .

يعرف عقد النقل البحري فقها على أنه اتفاق يلتزم بموجبه الناقل البحري بنقل بضائع أو أشخاص عن طريق البحر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، مقابل أجر يدفع من طرف الشاحن أو المسافر¹.

و يستفاد من هذا التعريف أن هذا العقد يقوم على ثلاثة عناصر جوهرية:

- وجود عملية نقل بحرية .
- التزام الناقل بتنفيذ النقل .
- وجود مقابل مالي (أجرة النقل) .

¹ . مصطفى كمال طه، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 185 .

بالرجوع إلى الجانب القانوني التشريع الجزائري ، فنجد أن الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم ،لم يورد تعريفا صريحا لعقد النقل البحري .

و إنما تناول أحكامه من خلال تنظيم التزامات الناقل و سند الشحن ومسؤولية الأطراف ،وهو ما يفهم منه أن المشرع تبنى تعريفا ضمنيا مستمدا من الفقه و القواعد الدولية¹ .

ويلاحظ في هذا السياق أن المادة المتعلقة بسند الشحن تبرز بوضوح التزام الناقل بتسليم البضاعة ونقلها و تسليمها ،وهو جوهر عقد النقل البحري .

أما على الصعيد المقارن ،عرفت بعض التشريعات عقد النقل البحري بأنه:

"عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص عن طريق البحر مقابل أجر ،مع التزامه بتسليم البضاعة في الحالة المتفق عليها"² .

من جهة الصعيد الدولي ،ساهمت الاتفاقيات الدولية في تكريس مفهوم هذا العقد ،حيث نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (قواعد لاهاي) على تنظيم مسؤولية الناقل البحري انطلاقا من استلام البضاعة إلى غاية تسليمها³ .

من جهة أخرى جاءت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 بمفهوم أوسع لعقد النقل البحري ،من خلال توسيع نطاق مسؤولية الناقل ليشمل فترة وجود البضاعة تحت حراسته⁴ .

وفي القانون المقارن لاسيما في التشريع الفرنسي ،يعرف عقد النقل البحري على أنه التزام الناقل بنقل البضاعة و تسليمها في ميناء الوصول بحالتها .

1 . الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المتضمن القانون البحري الجزائري ،المعدل و المتمم (لاسيما التعديلات اللاحقة ،خاصة قانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998) .

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري ،دار الفكر الجامعي الإسكندرية ،2005 ،ص 132 .

3 . الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ،بروكسل ،25 أوت 1924 (قواعد لاهاي)،

المعدلة بروتوكول 1968 (بروتوكول فيسبي)

4 - اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا ، هامبورغ ،31 مارس 1978 (قواعد هامبورغ) .

وهو تعريف يركز على عنصر الالتزام بالنتيجة، وهو ما يعكس اتجاهها حديثا نحو تشديد مسؤولية الناقل¹ .

فيمكن استخلاص من خلال التعريفين الفقهي و القانوني، أن عقد النقل البحري يتميز بالخصائص التالية:

- عقد رضائي يقوم على التراضي .
- عقد ملزم للجانبين .
- عقد تجاري بطبيعته .
- يرتب مسؤولية خاصة على عاتق الناقل .
- ترتب غالبا بسند الشحن كأداة إثبات .

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري

يتميز عقد النقل البحري بطبيعة قانونية خاصة تجعله يندرج ضمن العقود التجارية، ويخضع في ذلك لأحكام القانون التجاري، مع مراعاة خصوصية النشاط البحري .

فمن حيث تكوينه، يعد عقد النقل البحري عقدا رضائيا، ينعقد بمجرد توافق إرادتي الناقل و الشاحن دون اشتراط شكلية معينة، غير أن التطبيق العملي أفرز ضرورة إثباته بوثيقة مكتوبة تتمثل أساسا في سند الشحن، الذي يعد حجر الزاوية في هذا العقد² .

ويؤدي سند الشحن عدة وظائف قانونية، فهو:

- دليل على وجود العقد .
- إثبات لاستلام البضاعة .

¹ . Code des transports français . الجزء المتعلق بالنقل (مع التعديلات اللاحقة) البحري ، الصادر في

. 2010 .

² . عبد الرزاق الصنهوري ، المرجع السابق ، ص152 .

- وثيقة تحدد شروط النقل .
- أداة لتداول البضائع (عند قابليته للتظهير).

كما يصنف هذا العقد ضمن العقود الملزمة للجانبين ،حيث يرتب التزامات متقابلة، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة و المحافظة عليها و تسليمها ،بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة و تقديم البيانات الصحيحة¹.

ويعد كذلك من عقود المعاوضة لوجود مقابل مالي ،ومن عقود المدة لارتباط تنفيذه بفترة زمنية محددة.

ومن جهة أخرى ،يتسم عقد النقل البحري بكونه خاضعا لنظام قانوني خاص يتأثر بالقواعد الدولية، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري ،حيث تميل هذه القواعد إلى تحديد مسؤولية الناقل ووضع سقف لها، كما هو الحال في قواعد لاهاي و هامبورغ ،وهو ما يشكل خروجاً جزئياً عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية².

وفي هذا الإطار ،يلاحظ أن القضاء ،سواء على المستوى الوطني أو المقارن ،يميل إلى تكريس الطابع المهني للناقل البحري و تشديد التزاماته ،باعتباره محترفاً في مجال النقل و هو ما يعزز حماية الشحن .

الفرع الثالث/تمييز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة

يقتضي تحديد مفهوم عقد النقل البحري تمييزه عن بعض العقود التي قد تتقاطع معه وعلى رأسها:

¹ . محمد فريد العريني ، القانون البحري و الجوي، دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،2005 ، ص 210 .

² . المرجع نفسه ، ص 215 .

1 - التمييز بين عقد النقل البحري و عقد إيجار السفينة

يختلف عقد النقل البحري عن عقد إيجار السفينة من حيث المحل و الأثر القانوني ، إذ ينصب عقد الإيجار على تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة ،وقد يصل إلى نقل إدارتها إليه (كما في الإيجار المجرد) ،في حين يقتصر عقد النقل البحري على تقديم خدمة النقل دون نقل الحيازة¹.

2 - التمييز بين عقد النقل البحري و عقود النقل الأخرى

يتميز عقد النقل البحري عن النقل البري و الجوي بخصوصية الوسيلة المستعملة ،وما يرتبط بها من مخاطر طبيعية ،كالعواصف و التيارات البحرية ، وهو ما أدى إلى إقرار نظام قانوني خاص ، لاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل و أسباب الإعفاء منها².

3 - دور الأعراف البحرية: يلاحظ أن عقد النقل البحري يتميز بارتباطه الوثيق بالأعراف

البحرية الدولية ،التي تلعب دورا تكميليا للنصوص القانونية ،خاصة في المسائل التي لم ينظمها المشرع ،وهو ما يعكس مرونة هذا العقد و قدرته على التكيف مع تطور التجارة الدولية .

بالنظر الى ما سبق ذكره في هذا المطلب أن عقد النقل البحري يشكل نظاما قانونيا متكاملًا يقوم على عناصر محددة، ويتسم بطبيعة قانونية خاصة .

كما يتميز عن غيره من العقود بخصائص فريدة و يخضع لتنظيم مزدوج يجمع بين القواعد الوطنية والاتفاقيات الدولية، وهو يعكس أهميته البالغة في تنظيم العلاقات التجارية البحرية .

نخلص إلى القول بأن الإطار القانوني لعقد النقل البحري يتميز بالتكامل بين القانون الداخلي والقواعد الدولية، بما يحقق التوازن بين مصالح أطراف العقد و يضمن استقرار المعاملات البحرية.

¹ . علي البارودي ،القانون البحري ،دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية ،2002، ص 134 .

² . مصطفى كمال طه ،مرجع سابق، 2003 ،ص 192

المطلب الثاني/ مصادر عقد النقل البحري في القانون الوطني الجزائري

أن عقد النقل البحري يتميز بطبيعة مركبة والتي تفرض بالضرورة تعدد فيما يخص المصادر القانونية المنظمة له، و ذلك على اعتبار العلاقة الوثيقة و الرابطة التي تجمعها بالتجارة الدولية وتداخل مصالح أطرافه، و من هذا المنطلق فإن تنظيمه في القانون الجزائري لا يقوم على مصدر واحد، و إنما يستند إلى منظومة مزدوجة تجمع بين القواعد الوطنية والاتفاقيات الدولية، إلا أن هذا التعدد لا يخلو من إشكالات، خاصة فيما يتعلق بمدى مواكبة التشريع الجزائري للتطورات الحديثة التي عرفها القانون البحري الدولي، أين سنفصل كل هذا كالاتي:

الفرع الأول: المصادر الوطنية لعقد النقل البحري و حدود فعاليتها

تعد المصادر الوطنية الأساس الذي ينظم عقد النقل البحري في الجزائر، غير أن فعاليتها تظل نسبية في ظل التحولات التي يشهدها هذا المجال .

أولاً: القانون البحري بين التنظيم و الجمود

أن الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري الجزائري يعتبر حجر الزاوية في تنظيم عقد النقل البحري، حيث وضع المشرع من خلاله إطاراً قانونياً يتناول التزامات الناقل البحري، خاصة التزامه بضمان صلاحية السفينة للملاحة و شحن البضائع بعناية و المحافظة عليها أثناء الرحلة ، و من ثم تسليمها في الحالة المتفق عليها¹. بالإضافة أنه أقر مبدأ مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع، إلا أنه قيد هذه المسؤولية بجملة من حالات الإعفاء، و كمثل على ذلك القوة القاهرة و أخطاء الملاحة ، هذا ما يظهر تأثره الصريح باتفاقية بروكسل لسنة 1924².

1 - الأمر رقم 80-76 ، المرجع السابق

2 - اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ، المعدلة ببروتوكول 1968 .

فرغم الأهمية الكبيرة لهذا التنظيم إلا أنه يعاني من جمود تشريعي واضح، وذلك بالنظر إلى أن نصوصه قديمة و عدم القيام بتعديلها لما يتلاءم مع التطورات الحاصلة حديثا في جل المجالات مما يجعله عاجزا عن استيعاب العديد من المستجدات الحديثة .

أين سنقوم بإعطاء أمثلة على ذلك كالآتي:

- تطور وسائل النقل البحري
- استخدام الوسائل الإلكترونية في التعاقد
- ظهور النقل متعدد الوسائط

بالنتيجة هذا ما يجعله ضعيفا من حيث الفعالية العلمية و يكون محدد فيما يخص قدرته على مواكبة الواقع البحري المعاصر .

ثانيا/الطابع غير متوازن لمسؤولية الناقل

يلاحظ أن القانون البحري الجزائري لا يزال يكرس نوعا من عدم التوازن العقدي ، حيث يمنح الناقل نطاقا واسعا من الإعفاءات من المسؤولية ، الأمر الذي يضعف مرز الشاحن .

ففي حين تعتمد القواعد الحديثة ، كما في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، على مبدأ تشديد مسؤولية الناقل و تقليص حالات إعفائه ، فإن التشريع الجزائري لا يميل إلى حماية الناقل وهو ما يتعارض مع الاتجاه الحديث الذي يسعى إلى تحقيق العدالة التعاقدية¹.

ففي المقابل هذا الوضع يؤدي إلى نتائج عملية ، من بينها:

- صعوبة اثبات مسؤولية الناقل
- اضعاف ثقة المتعاملين في النقل البحري

¹ - 152 p ,1991, Mar ,Law & Com ,Sturley ,Michael F The Hamburg Rules ، ينظر: أمينة بورطال، " الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع "،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل المجلد2 العدد 1، 2015 ،ص 221-248 .

- عدم تحقيق التوازن بين أطراف العقد

ثالثا/قصور التشريع في استيعاب المستجدات الحديثة

من أبرز النقائص التي تسجل على القانون الجزائري عدم مواكبته للتطورات الحديثة في مجال النقل البحري، ويتجلى ذلك في عدة نقاط سوف نقوم بشرحها كمايلي:

- 1 - غياب تنظيم النقل متعدد الوسائط، رغم أهميته في التجارة الدولية المعاصرة .
 - 2 - عدم الاعتراف الصريح بسند الشحن الالكتروني، في وقت أصبحت فيه المعاملات الالكترونية هي الشائعة حاليا، ارتباطها لما وصل له العالم من تكنولوجيا حديثة .
 - 3 - غياب قواعد دقيقة بشأن تحديد نطاق مسؤولية الناقل زمنيا و مكانيا .
- ولسد الفراغ الحاصل، يدفع إلى البحث عن بدائل لسده و ذلك عن طريق اللجوء الى القواعد العامة أو الاتفاقيات الدولية¹.

رابعا / محدودية دور العرف و الاجتهاد القضائي

أن المشرع الجزائري و على الرغم من أهمية العرف البحري إلى أنه لا يمنحه مكانة واضحة مما يؤدي إلى تردد في تطبيقه، كما أن ضعف الاجتهاد القضائي المتخصص في المجال البحري يد من تطوير القواعد القانونية، خلافا لما هو معمول به في الأنظمة المقارنة .

الفرع الثاني/المصادر الدولية كبديل متطور وحدود تطبيقها

تعد المصادر الدولية الإطار الأكثر تطورا في تنظيم عقد النقل البحري، و ذلك بحكم طبيعة هذا العقد النقل البحري، و ذلك بحكم طبيعة هذا العقد العابرة للحدود .

فتفرض توحيد القواعد القانونية لضمان استقرار المعاملات البحرية، غير أن هذا التطور رغم أهميته، لا يخلو من حدود و إشكالات عند تطبيقه داخل النظام القانوني الجزائري .

¹ - محمد فوزي، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 245 .

أولاً/ مبررات اللجوء إلى المصادر الدولية

إن اعتماد الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري لم يكن خياراً اعتباطياً، بل فرضته اعتبارات عملية و قانونية، تتمثل أساساً في:

- توحيد القواعد القانونية: نظراً لاختلاف التشريعات الوطنية، كان من الضروري إيجاد قواعد موحدة تحكم عقد النقل البحري، تفادياً لتنازع القوانين .
- تحقيق الأمن القانوني: إذ تسمح هذه الاتفاقيات للمتعاملين بتوقع النتائج القانونية لعقودهم بغض النظر عن الدولة التي يتم فيها التنفيذ .
- مواكبة التطورات الاقتصادية و التقنية :حيث تستجيب الاتفاقيات الحديثة للتحويلات التي يشهدها النقل البحري، خاصة في مجال الرقمنة و تعدد وسائل النقل .

وعليه أصبحت الاتفاقيات الدولية تمثل مرجعاً أساسياً و أكثر مرونة مقارنة بالتشريعات الوطنية التقليدية¹.

ثانياً/ مظاهر تطور المصادر الدولية

تظهر الاتفاقيات الدولية تطوراً تدريجياً في تنظيم عقد النقل البحري، يمكن رصده من خلال الانتقال من خلال الانتقال من نظام تقليدي إلى نظام أكثر توازناً و حدائه:

1. من حماية الناقل إلى تحقيق التوازن العقدي في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (قواعد لاهاي) ،كان النظام القانوني يميل إلى حماية الناقل حيث أقرت له حالات إعفاء واسعة من المسؤولية، خاصة في ما يتعلق بأخطاء الملاحة².

1 - محمد فوزي، المرجع السابق، ص 250 .

2 - المادة 4 اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 - دخلت حيز التنفيذ سنة 1992 .

إلا أن هذا التوجه تغير مع اتفاقية هامبورغ لسنة 1973 و التي أقرت قرينة مسؤولية الناقل بدل تحميل الشاحن عبء الإثبات ،كما قلصت حالات الإعفاء وكذا وسعت نطاق مسؤولية الناقل زمانيا و هذا ما عكس تحولا نحو تحقيق التوازن بين أطراف العقد¹.

2. مواكبة التطور التكنولوجي:

تجسد اتفاقية روتردام لسنة 2008 نقلة نوعية، حيث أدخلت مفاهيم حديثة ،منها :

- الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني .
- تنظيم التبادل الإلكتروني للبيانات .
- اعتماد وسائل حديثة لإثبات العقد .

وهو ما يعكس استجابة القانون الدولي للتحول الرقمي في التجارة البحرية².

3. توسيع نطاق تطبيق عقد النقل

لم تعد الاتفاقيات الحديثة تقتصر على النقل البحري التقليدي ،بل امتدت لتشمل، النقل متعدد الوسائط (بحري+ بري+ جوي) ،المراحل السابقة و اللاحقة للنقل البحري و هذا ما يعكس شمولية أكبر مقارنة بالتشريعات التقليدية³.

ثالثا/ **حدود تطبيق المصادر الدولية في الجزائر:** رغم التطور الحاصل في المجال البحري

إلا أن تطبيق المصادر الدولية في الجزائر يواجه عدة قيود عملية و قانونية:

¹ - المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا (هامبورغ) لسنة 1978 .
² - استناد إلى المواد 1 ،8،9 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن البحر (روتterdam 11 ديسمبر 2008)
³ - محمد فوزي، المرجع السابق، ص 255 .

1 - محدودية الانضمام و التصديق: على غرار باقي الدول المنخرطة ضمن الاتفاقيات الدولية، إلا أن الجزائر على عكس ذلك فهي غير منخرطة بشكل واسع في الاتفاقيات الحديثة خاصة اتفاقية روتردام، مما يؤدي إلى استمرار تطبيق قواعد تقليدية، وكذا عدم الاستفادة من التطورات القانونية الحديثة .

2 - ضعف التكييف التشريعي الداخلي

نلاحظ أن دستور الجمهورية الجزائرية لسنة 2020 يقر بسمو المعاهدات الدولية، إلا أن النصوص الداخلية لا يتم تعديلها بما يتوافق مع الاتفاقيات، كما لا توجد نصوص تطبيقية تفصيلية تواكب هذه الاتفاقيات وهذا ما يخلق نوعا من الازدواجية القانونية بين النص الوطني و الدولي¹ .

3 - محدودية دور القضاء في عقد النقل البحري

يعتبر القضاء الركيزة الأساسية في تفعيل القواعد القانونية و ضمان احترامها، غير أن دوره في مجال عقد النقل البحري في الجزائر يظل محدودا نسبيا، نتيجة جملة من العوامل القانونية و العملية، وهو ما يعكس سلبا على فعالية هذا العقد و استقرار المعاملات البحرية أين سوف نشرح ذلك فالنقاط الآتي ذكرها:

• ندرة الاجتهاد القضائي المتخصص في المجال البحري:

أين يلاحظ هذا من خلال أن القضاء الجزائري لم ينتج رصيذا كافيا من الاجتهادات القضائية في مجال النقل البحري، و ذلك مقارنة بغيره من فروع القانون، ويرجع ذلك إلى عدة عوامل منها، قلة القضايا المعروضة أمام القضاء في مجال عقد النقل البحري و كذا من خلال ما يتميز به من الطابع التقني المعقد.

¹ - المادة 154، دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المعدل سنة 2020 .

و ذلك فيما يخص المنازعات البحرية إضافة إلى توجه بعض الاطراف إلى التوجه نحو الطرق البديلة لفك النزاع¹.

و بالنتيجة تؤدي هذه الندرة في هذا المجال، إلى غياب سوابق قضائية مستقرة بالإضافة الى صعوبة توحيد تفسير النصوص القانونية، و هذا ما يؤدي إلى محدودية تطوير القواعد القانونية بشكل عملي.

● ضعف التخصص القضائي في القانون البحري:

يعتبر القانون البحري من بين فروع القانون الدقيقة، التي تتطلب تكويننا خاصا غير أن الواقع يكشف وجود ثغرة كبيرة و ذلك من خلال غياب القضاة المتخصصين في المنازعات البحرية، و كذا محدودية التكوين الاكاديمي والتطبيقي في هذا المجال بالإضافة الى عدم وجود غرف أو أقسام قضائية بحرية متخصصة في مجال البحري هذا ما يؤدي بالنتيجة إلى وجود صعوبة في استيعاب الجوانب التقنية للنزاع وكذا الاعتماد على القواعد العامة بدل القواعد الخاصة، و هذا ما يؤدي بالضرورة إلى اصدار احكام قد تغتقر إلى الدقة القانونية اللازمة لذلك².

● إشكالية الاثبات في المنازعات البحرية:

ان من ابرز الإشكالات التي تواجه القضاء في عقد النقل البحري، هي كيفية اثبات الحادثة الواقعة، أين يعتمد العقد بشكل أساسي على سند الشحن كوسيلة اثبات، و التي قد تنشأ حوله صعوبات في تفسير بنوده، أين تكون الأمور اكثر تعقيدا بالأخص في حالة بالوثائق الالكترونية.

1 - محمد فوزي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 720.

2 - عبد الحميد الشواربي، النقل البحري في التشريع المقارن، منشأة المعرف، الإسكندرية، 2002، ص 190

كما أن عبء الاثبات غالبا يكون على عاتق الشاحن، مما يؤدي إلى وجود صعوبة في اثبات الخطأ أو الضرر في بعض الحالات، وبالنتيجة محدودية قدرة القضاء في الفصل العادل في النزاعات البحرية المعروضة أمامها¹.

• تأثير الطابع الدولي للنزاع على عمل القضاء :

يثير الطابع الدولي لعقد النقل البحري عدة إشكالات أمام القضاء الوطني، أين تكمن أهمها صعوبة من حيث تحديد الاختصاص القضائي بين عدة دول، وكذا فيما يخص تحديد القانون الواجب التطبيق، و أيضا تنفيذ الأحكام الأجنبية. فتعتبر هذه المسائل من أعقد الإشكالات، خاصة في غياب نصوص واضحة أو اتفاقيات ثنائية فعالة بالنتيجة هذه العوامل تدفع بالقضاء الوطني نحو نوع من المحدودية فيما يخص مجال النزاعات التي تخص العقد البحري².

تحليلا لما سبق تبين لنا ان عامل محدودية القضاء في مجال عقد النقل البحري في الجزائر بتحديد راجع إلى تداخل عدة عوامل مشتركة، فنجد من بينها ضعف التخصص، و ندرة الاجتهاد القضائي وصعوبة الاثبات، إضافة إلى الطابع الدولي للنزاع و اتجاه الأطراف في كثير من الأحيان إلى الطرق البديلة لفك النزاع على سبيل المثال: **التحكيم**.

فلتعزيز دور القضاء الوطني، يستلزم إنشاء اقسام قضائية متخصصة في المنازعات البحرية و كذا الدفع لتكوين القضاة في القانون البحري الدولي، بالإضافة الى تشجيع نشر الاجتهادات القضائية، كما لا ننسى تفعيل الاتفاقيات الدولية، بما يضمن قضاء فعالا قادرا على مواكبة خصوصيات عقد النقل البحري.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 210 .

2 - مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 215 .

المطلب الثالث/ الاتفاقيات و قواعد التجارة الدولية البحرية

تعتبر الاتفاقيات الدولية و قواعد التجارة البحرية، حجر الأساس فيما يخص عقد النقل البحري ،و ذلك لما يتميز به هذا النشاط على انه يحمل طابع دولي ،فقد شهد هذا المجال تطورا تدريجيا يعكس التحولات الاقتصادية و التكنولوجية الحاصلة ،فقد انتقل من نظام تقليدي يميل إلى حماية الناقل إلى نظام أكثر توازنا يراعي مصالح جميع الأطراف العقد البحري، إلا أنه ورغم هذا التطور الملحوظ إلا أنه يطرح العديد من الإشكالات و التي بمدى فعاليتها و كذا كيفية تطبيقه.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.

يعد النقل البحري من أكثر الأنشطة ارتباطا بالطابع الدولي ،بالنظر إلى تجاوز السفن للحدود الإقليمية وتداخل المصالح التجارية بين الدول ،الأمر الذي جعل إخضاعه للتشريعات الوطنية وحدها غير كاف لضمان استقرار المعاملات البحرية وحماية أطرافها¹. ومن ثم، برزت الحاجة إلى وضع قواعد قانونية موحدة تنظم العلاقات الناشئة عن عقد النقل البحري ،سواء تعلق الأمر بمسؤولية الناقل البحري ،أو حقوق الشاحن والمرسل إليه ،أو طبيعة سندات الشحن و الالتزامات المترتبة عنها². وفي هذا الإطار ،اضطلعت الاتفاقيات الدولية بدور محوري في توحيد الأحكام القانونية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ،من خلال وضع أنظمة قانونية تتلاءم مع خصوصية التجارة البحرية الدولية ومتطلبات الأمن والاستقرار القانوني³.

1 - محمد حسنين ،القانون البحري الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر ،2018 ،ص112 .
2 - عبد الحميد الشواربي ،النقل البحري والجوي في التشريع والقضاء ،منشأة المعارف ،الإسكندرية ،2016 ، ص 45 .
3 - مصطفى كمال طه ،المرجع السابق ،ص221 .

وقد تجسد ذلك في عدة اتفاقيات دولية متعاقبة، سعت كل واحدة منها إلى معالجة النقائص التي أفرزها التطبيق العملي للاتفاقيات السابقة، ومواكبة التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي عرفها قطاع الملاحة البحرية¹.

وعليه، فإن دراسة الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري تقتضي التطرق إلى أهم الأنظمة الاتفاقية التي شكلت الإطار القانوني لهذا المجال، وعلى رأسها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعروفة بقواعد لاهاي، ثم البروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، وصولاً إلى اتفاقية روتردام لسنة 2008، باعتبارها تمثل المراحل الأساسية لتطور التنظيم القانوني الدولي لعقد النقل البحري للبضائع².

أولاً/ النظام التقليدي . اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (قواعد لاهاي)

بالنظر إلى الاتفاقيات الدولية فتعتبر اتفاقية بروكسل لسنة 1924، من أولى المحاولات الدولية لأجل توحيد قواعد النقل البحري، أين وضعت إطاراً قانونياً لسندات الشحن³.

فمن الملاحظ أن هذه الاتفاقية تعكس توازناً مختلاً يميل بوضوح إلى حماية الناقل، وهو ما كان مبرراً تاريخياً بحكم ضعف وسائل النقل آنذاك، إلا أنه لم يعد مناسباً في تطور القطاع البحري .

ثانياً/ النظام المعدل - بروتوكول 1968 (قواعد لاهاي - فيسبي)

أين جاء هذا البروتوكول ليمل جملة من التحديثات في بعض أحكام الاتفاقية، وقد إضافة نوعاً من التغييرات و ذلك من خلال رفع حدود مسؤولية الناقل، وكذا ادخال تعديلات دقيقة اين تعتبر تقنية وذلك فيما يخص نظام التعويض.

1 - حسين العامري، النظام القانوني لعقد النقل البحري الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص 67 .
 2 - أحمد أبو الوفا، الوسيط في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020، ص 154 .
 3 - د. محمد سعيد عبد المقصود، النقل البحري للبضائع في اتفاقيات بروكسل، وهامبورغ و روتردام، منشأة المعارف الإسكندرية، 2010، ص 187 و ما بعدها .

إلا انه و على الرغم من جملة التعديلات المدخلة إلا انها تبقى نسبية و مجرد حبر على ورق ،لأنها على ارض الواقع لم تمس جور النظام القائم على حماية الناقل ،مما جعلها غير كافية لمواكبة التطورات الحاصلة فيما يخص هذا المجال .

ثالثا/ النظام الحديث - اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

تعتبر هذه الاتفاقية قفزة نوعية فيما يخص تنظيم النقل البحري ،فهي تحولا نوعي فيما يخص تنظيم النقل البحري ،و ذلك من حيث أنها أقرت مسؤولية الناقل ،و قلصت حالات الاعفاء ،و كذا وسعت نطاق المسؤولية ليشمل فترات أوسع ، بالإضافة انها رفعت سقف التعويض¹.

فتعد اتفاقية هامبورغ أكثر عدالة ،أين أعادت التوازن العقدي لصالح الشاحن ، إلا أنها واجهت مقاومة من الدول البحرية الكبرى ،مما أدى إلى وقف انتشارها بشكل عالمي .

رابعا/ النظام المعاصر - اتفاقية روتردام لسنة 2008

تجسد هذه الاتفاقية الاتجاه الاحداث على الاطلاق و ذلك من خلال أنها جاءت ونظمت النقل المتعدد الوسائل ،كما جاء فيها اعتراف صريح حول سند الشحن الالكتروني ،بالإضافة أنها وسعت نطاق تطبيق العقد ليشمل العمليات اللوجستية.

الا أنه و رغم حداثة اتفاقية روتردام لسنة 2008 ،الا انها تعاني من ضعف التصديق الدولي وكذا تعقيد في نصوصها ،و أيضا صعوبة تطبيقها على ارض الواقع ، وهذا ما يجعل تطبيقها محدود ،يتبين أن الاتفاقيات الدولية شهدت تطورا تدريجيا من حماية الناقل إلى تحقيق التوازن ثم إلى مواكبة التطور التكنولوجي ،الا أن هذا التطور اصطدم بواقع التطبيق ،و خاصة فيما يخص مستوى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية و كذا قلة التفعيل ،حيث انه و حتى الوصول الى الفعالية المطلوبة وجب على الدول تبني نظام متوازن ،وكذا العمل الى ادماج القواعد الحديثة، بالإضافة الى تعزيز التنسيق بين التشريع الوطني و الدولي².

1 - المادة 5 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا (هامبورغ) لسنة 1978 .

2 - المواد 8،5 و 9 فيما يخص اتفاقية روتردام بتاريخ 11 ديسمبر 2008 .

الفرع الثاني/قواعد التجارة البحرية الدولية وأثرها في توحيد المعاملات البحرية

تشكل التجارة البحرية الدولية الدعامة الأساسية للتبادل التجاري بين الدول، إذ يتم عبر النقل البحري نقل معظم البضائع و السلع المتداولة في التجارة العالمية، الأمر الذي أفرز ضرورة إيجاد قواعد قانونية موحدة تكفل استقرار المعاملات البحرية و تحقق الأمن القانوني للمتعاملين في هذا المجال¹.

ونظرا للطابع الدولي للعلاقات البحرية و ما يترتب عنه من خضوعها لأكثر من نظام قانوني فقد اتجهت الجهود الدولية إلى وضع منظومة قانونية موحدة تهدف إلى الحد من تنازع القوانين و توحيد الأحكام المطبقة على مختلف الأنشطة البحرية².

وتعد قواعد التجارة البحرية الدولية من أهم الوسائل القانونية التي أسهمت في توحيد الأحكام المنظمة للمعاملات البحرية، حيث ساعدت على التقليل من آثار اختلاف التشريعات الوطنية وتباين الأنظمة القانونية المطبقة على العقود و الالتزامات البحرية، كما ساهمت في تعزيز الثقة بين الفاعلين في قطاع النقل البحري الدولي من خلال توفير قواعد قانونية موحدة تضمن وضوح الحقوق و الالتزامات و تحقق قدرا معتبرا من الأمن القانوني في المعاملات البحرية³ وفي هذا الإطار، اضطلعت الاتفاقيات الدولية البحرية بدور جوهري في توحيد القواعد القانونية المنظمة للنشاط البحري، إذ وضعت أحكاما موحدة تتعلق بعقود النقل البحري للبضائع ومسؤولية الناقل البحري وسلامة الملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية .

1 - محمد عبد العال، القانون البحري والجوي، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2022، ص 45 .

2 - أحمد أبو الوفا، الوسيط في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2021، ص 67 .

3 - عبد الحميد الشواربي، عقود النقل البحري الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2020، ص 118 .

والتعويض عن الأضرار البحرية، وقد شكلت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن نقطة انطلاق حقيقية لمسار التوحيد التشريعي في مجال النقل البحري من خلال وضعها لأحكام موحدة تحدد مسؤولية الناقل البحري و التزاماته تجاه الشاحنين وأصحاب البضائع¹.

ثم جاءت التعديلات اللاحقة وعلى رأسها بروتوكول فيبسي لسنة 1968، لتطوير هذه الأحكام بما يتلاءم مع التحولات التي عرفها قطاع النقل البحري الدولي².
و استمرارا لهذا التوجه، جاءت قواعد روتردام لسنة 2008 لتواكب التطورات الحديثة التي شهدتها التجارة الدولية، خاصة في مجال النقل متعدد الوسائط واستخدام الوسائل الإلكترونية في إبرام وتنفيذ العقود البحرية³.

ولم يقتصر دور قواعد التجارة البحرية الدولية على تنظيم عمليات النقل البحري فحسب وإنما امتد ليشمل الجوانب المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على البيئة البحرية ففي هذا السياق، أرسى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) منظومة قانونية متكاملة تهدف إلى ضمان سلامة السفن و الأشخاص والبضائع المنقولة بحرا من خلال فرض مجموعة من المعايير الفنية و الإجرائية الواجب احترامها من قبل الدول وأصحاب السفن⁴.

كما وضعت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) إطارا قانونيا موحدا للحد من مصادر التلوث البحري الناجمة عن السفن، بما يساهم في حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة للأنشطة البحرية⁵.

1 - المادة 3 ف 4 اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، 25 أوت 1924 .

2 - المادة 3 ف 4 بروتوكول فيبسي المعدل لقواعد لاهاي، 23 فيفري 1968 .

3 - د. محمد سعيد عيد المقصود، المرجع السابق ص 187 .

4 - استناد إلى International Maritime Organization ,SOLAS ,Consolidated Edition 2020,London p45 et seq (الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) 1974).

5 - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL)، 1973 المعدلة ببروتوكول 1978 - انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 143-08 .

ومن ناحية أخرى، برزت أهمية اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لسنة 2007 باعتبارها إحدى الآليات القانونية الدولية الرامية إلى مواجهة المخاطر التي قد تتجم عن وجود الحطام البحري في الممرات الملاحية، فقد وضعت هذه الاتفاقية قواعد موحدة تحدد مسؤوليات مالكي السفن و الدول الساحلية فيما يتعلق بتحديد الحطام و الإبلاغ عنه وإزالته، فضلا عن تنظيم الجوانب المتعلقة بالتعويض و تحمل النفقات المترتبة عن عمليات الإزالة¹.

أما على المستوى الوطني فقد تأثر التشريع البحري الجزائري بصورة واضحة بالتطورات التي شهدتها القانون البحري الدولي، حيث استلهم المشرع الجزائري العديد من أحكامه من الاتفاقيات الدولية و المبادئ المستقرة في الأعراف البحرية الدولية و يتجلى ذلك من خلال الأحكام الواردة في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، الذي تبنى العديد من القواعد القانونية المتوافقة مع الاتجاهات الحديثة للقانون البحري الدولي، بما يعكس حرص الجزائر على مواكبة التطورات التشريعية الدولية و تعزيز اندماجها في منظومة التجارة البحرية العالمية².

كما ساهم القضاء سواء على المستوى الوطني أو المقارن، في تدعيم فعالية قواعد التجارة البحرية، وسعت إلى تحقيق الانسجام في تطبيقها على المنازعات البحرية الدولية، ويكتسي هذا الدور أهمية خاصة بالنظر إلى الطبيعة الفنية و الدولية للعلاقات البحرية و ما تتطلبه من توحيد في الفهم و التطبيق لضمان استقرار المعاملات و تحقيق العدالة بين الأطراف المتنازعة³.

¹ - المواد 1 و 9 من اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن 2007 .
² - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم .
³ - محمد حسنين، "توحيد القواعد القانونية و دور القضاء في تكريسها" مجلة البحوث القانونية و السياسية، المجلد 8، العدد 2، 2024، ص 154 .

وتأسيسا على ما تقدم، يتضح أن قواعد التجارة البحرية الدولية أضحت تشكل إحدى الدعائم الأساسية للنظام القانونية البحري المعاصر، بالنظر إلى دورها الفعال في توحيد الأحكام القانونية المنظمة للأنشطة البحرية الدولية، وتعزيز الأمن القانوني، وتسهيل حركة التجارة العالمية، فضلا عن مساهمتها في تحقيق التوازن بين متطلبات التنمية الاقتصادية و ضرورات المحافظة على سلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية وهو ما يكرس أهمية هذه القواعد باعتبارها أداة قانونية أساسية لضمان استقرار المعاملات البحرية الدولية و استمرارية تطورها في ظل المتغيرات الاقتصادية و التقنية المتسارعة¹.

المبحث الثاني/العناصر الأساسية لعقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري من العقود المركبة و التي تتجاوز النظرية التقليدية، وذلك على اعتبارات المعتمدة عليها، إذ تختلف عن العقود الأخرى من حيث وجود تداخل فيما يخص المجال التقني، التجاري و حتى الدولية كالمخاطر الناتجة عن المصار البحري، و كذا خضوعه لنظام قانوني مزدوج (وطني و دولي) .

فتبرز خصوصية عقد النقل البحري من خلال بروز خصوصيته وذلك من خلال تعدد أطرافه، طبيعة التزاماته، وكذا الشروط الواجب توافرها لصحة انعقاده .
ومن هذا المنطلق سيتم تناول هذا المبحث من خلال تقسيمه إلى ثلاثة مطالب رئيسية وهي كالاتي:

المطلب الأول/ أطراف عقد النقل البحري و حقوقهم والتزاماتهم

يتميز عقد النقل البحري بتعدد الأطراف و تداخل أدوارهم ، ومن خلال ظهور مفاهيم حديثة كالناقل الفعلي، ظهرت من خلال ذلك ظهور إشكاليات دقيقة في تحديد المركز القانوني .

1 - بوجمعة صويلح، "أثر الاتفاقيات البحرية الدولية في توحيد المعاملات البحرية"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 60، العدد 2، 2023، ص 214 .

الفرع الأول/ الناقل البحري باعتباره الطرف المهني في عقد النقل البحري

يحتل الناقل البحري مركزا محوريا في عقد النقل البحري باعتباره الطرف الذي يتولى تنفيذ الالتزام الجوهرى الناشئ عن العقد، والمتمثل في نقل البضائع أو الأشخاص بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مقابل أجر يعرف بأجرة النقل، وتتبع أهمية هذا الطرف من كونه المحرك الأساسي للعملية البحرية، إذ يرتبط نجاح عملية النقل و سلامة تنفيذها بمدى التزامه بالقواعد القانونية و التنظيمية التي تحكم النشاط البحري¹.

ولما كان النقل البحري من الأنشطة ذات الطبيعة الفنية و الدولية، فقد أولت التشريعات البحرية و الاتفاقيات الدولية عناية خاصة بتنظيم المركز القانوني للناقل البحري، من خلال تحديد نطاق حقوقه و التزاماته و المسؤولية المترتبة عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية أو القانونية².

ويهدف هذا التنظيم إلى تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة لأطراف عقد النقل البحري و ضمان استقرار المعاملات البحرية و تعزيز الثقة في قطاع النقل البحري الدولي³. وعليه، يقتضي تناول هذا الفرع الوقوف على مفهوم الناقل البحري و صفته القانونية، ثم بيان أهم الحقوق المخولة له و الالتزامات التي تقع على عاتقه بموجب أحكام القانون البحري و القواعد الدولية المنظمة لعقد النقل البحري .

أولا/ تعريف الناقل البحري و طبيعته القانونية:

1. تعريف الناقل البحري : يعد الناقل البحري أحد الأطراف الأساسية في عقد النقل البحري إذ يلتزم بموجب هذا العقد بنقل البضائع أو الأشخاص بحرا من ميناء إلى آخر مقابل أجر معلوم.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2021، ص 182 .

2 - أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 95 .

3 - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 121 .

وتتبع أهمية تحديد مفهوم الناقل البحري من الآثار القانونية المترتبة على اكتساب هذه الصفة سواء من حيث الحقوق المخولة له أو الالتزامات و المسؤوليات التي تقع على عاتقه أثناء تنفيذ عملية النقل البحري¹.

ولئن لم يورد المشرع الجزائري تعريفا صريحا و مباشرا للناقل البحري ضمن أحكام القانون البحري، إلا أن استقراء النصوص المنظمة لعقد النقل البحري الواردة في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم يفيد بأن الناقل البحري هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتعهد بتنفيذ عملية النقل البحري مقابل أجر، سواء كان مالكا للسفينة أو مستغلا لها بموجب سند قانوني مشروع².

ومن الناحية الفقهية، يقصد بالناقل البحري الشخص الذي يلتزم تجاه الشاحن أو الراكب بإتمام عملية النقل البحري مستخدما سفينة يملكها أو يضعها تحت تصرفه، مع تحمله المسؤولية القانونية عن تنفيذ الرحلة البحرية وفقا للشروط المتفق عليها في عقد النقل³.

2- الطبيعة القانونية للناقل البحري: يثير تحديد الطبيعة القانونية للناقل البحري أهمية خاصة بالنظر إلى تعدد المراكز القانونية التي قد يشغلها داخل النشاط البحري، فقد استقر الفقه على أن الناقل البحري يكتسب في المقام الأول صفة التاجر البحري متى مارس نشاط النقل البحري على سبيل الاحتراف و بقصد تحقيق الربح، باعتبار أن النقل البحري يعد من الاعمال التجارية البحرية بنص القانون⁴.

1 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 181 .

2 - الأمر رقم 80-76، القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم .

3 - أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 96 .

4 - إلياس ناصيف، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، 2021، ص 203 .

ومن جهة أخرى يتمتع الناقل البحري بصفة تعاقدية باعتباره طرفاً أصيلاً في عقد النقل البحري، إذ تنشأ التزاماته و حقوقه من العلاقة العقدية التي تربطه بالشاحن أو الراكب، ويترتب عن ذلك خضوعه لأحكام المسؤولية العقدية عن الاخلال بالتزاماته المتعلقة بتنفيذ النقل أو المحافظة على البضائع أو تسليمها في المكان و الزمان المتفق عليهما¹.

ثانياً/التزامات الناقل البحري: يلتزم الناقل البحري التزاماً مركباً، أين سنقوم بتفصيل ذلك من خلال ما يلي ذكره:

1 - مرحلة ما قبل الرحلة: من التزامات الضرورية للناقل جعل السفينة صالحة للإبحار وهي من الالتزامات الوقائية لتفادي حدوث أي حادث خلال الرحلة البحرية، أين يعتبر هذا النظام من النظام العام البحري، وهذا ما يدفعنا لتساؤل حول الطبيعة الفعلية لهذا الالتزام ان كان وقائي او التزام بتحقيق نتيجة ما ؟ الاتجاه الراجح يقول بانه لأجل عناية مشددة نتيجة الصعوبات التي قد تطرأ خلال الرحلة².

2 - مرحلة تنفيذ الرحلة: وهنا ننقل الى مرحلة التالية مرحلة انطلاق الرحلة البحرية اين سيكون الناقل امام التزامه بالمحافظة على البضاعة ونقلها بأمان من دون خسائر، وهنا يكون هذا الأخير نحو الالتزام لتحقيق الهدف المراد من الرحلة البحرية للسفينة، وهذا ما يبرر نشوء مسؤولية الناقل بمجرد تحقق الضرر الحاصل³.

3 . مرحلة التسليم: أين يستند الشاحن في تسليم البضاعة على سند لشحن، الذي تكون البضاعة فيه شكل مفصل بيانات محددة، أين تعد أي اخلال من قبله اخلالاً في العقد بحد ذاته .

1 . عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 126 .

2 . المادة 3 ،قواعد لاهاي . فيسبي 1968 ،استناد إلى Ilian Djadjev, The Obligations of the

Carrier Regarding the Cargo ,the Hague –Visby Rules, Springer ,Cham ,2017

الفصل الثاني، الصفحات 30-75 .

3 - Ripert et Rodière ,Droit maritime, Dalloz ,2009 ,p 421 .

ثانيا/ حقوق الناقل البحري: لا تقتصر العلاقة التعاقدية في عقد النقل البحري على تحميل الناقل مجموعة من الالتزامات، بل يقابل ذلك تمتعه بجملة من الحقوق التي تمكنه من تنفيذ التزاماته في ظروف ملائمة، وتضمن له حماية مصالحه الاقتصادية .

وتستمد هذه الحقوق من النصوص القانونية، خاصة الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، وكذا من الاتفاقيات الدولية والأعراف البحرية¹. ومن خلال تحليل هذه المصادر، يمكن إبراز أهم حقوق الناقل البحري على النحو الآتي:

1 - الحق في أجره النقل (الفريت): يعد حق الناقل في تقاضي أجره النقل من أهم الحقوق التي يقوم عليها النقل البحري، إذ يمثل المقابل المالي لالتزامه بنقل البضائع أو الأشخاص وتتميز أجره النقل بعدة خصائص :

- ارتباطها بتنفيذ الالتزام التعاقدية، إذ تستحق عند إتمام النقل وفق الشروط المتفق عليها.
- قابليتها للتجزئة، حيث يمكن استحقاق جزء منها في حالة تنفيذ جزئي .
- خضوعها للاتفاق بين الأطراف، سواء من حيث مقدارها أو كيفية دفعها .

كما قد تثار حالات خاصة، مثل: استحقاق الأجره رغم عدم إتمام النقل، إذا كان راجعا لسبب أجنبي، كما تسقط الأجره في حالة إخلال الناقل لالتزاماته .

ويعكس هذا التنظيم الطبيعة المرنة لأجره النقل و ارتباطها الوثيق بتنفيذ العقد².

2 - الحق في حبس البضاعة: يعد حق الحبس من أهم الوسائل القانونية التي يتمتع بها الناقل لضمان استيفاء حقوقه، حيث يخول له الامتناع عن تسليم البضاعة إلى حين دفع الأجره و المصاريف المستحقة، و يتميز هذا الحق بما يلي:

¹ . الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق .

² . مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 180 .

- أنه ضمان عيني فعلي، يستند إلى حيازة الناقل للبضاعة .
 - يمارس دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في البداية .
 - يشكل وسيلة ضغط مشروعة على المدين .
 - غير أن هذا الحق ليس مطلقا، بل يخضع لقيود منها :
 - ضرورة وجود دين مستحق ومحقق .
 - ارتباط الدين بالبضاعة محل الحبس .
 - عدم التعسف في استعمال الحق .
- و يكتسي هذا الحق أهمية خاصة في النقل البحري الدولي، نظرا لصعوبة تتبع المدين عبر الحدود¹.

3 - الحق في الامتياز على البضاعة: إلى جانب حق الحبس، يتمتع الناقل البحري بحق

امتياز على البضاعة المنقولة، يمكنه من استيفاء دينه بالأولوية على غيره من الدائنين، ويشكل هذا الامتياز ضمانا قانونية مهمة، خاصة في حالات إفلاس الشاحن أو تعدد الدائنين، حيث يمنع الناقل مركزا مميزا في استيفاء حقوقه².

4 - الحق في تحديد المسؤولية: يجيز القانون للناقل التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية، من

خلال وضع سقف أقصى للتعويض في حالة هلاك أو تلف البضاعة، وقد كرست هذا المبدأ الاتفاقيات الدولية، لاسيما اتفاقية بروكسل لسنة 1924، يهدف تحقيق نوع من التوازن بين المخاطر التي يتحملها الناقل و طبيعة نشاطه، غير أن هذا الحق يظل مقيدا بعدم جواز التمسك به في حالات الخطأ الجسيم أو الغش³.

1 . محمد فوزي، المرجع السابق، ص 265 .

2 . عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 210 .

3 . تنص المادة 4 الفقرة 5 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن (اتفاقية بروكسل) الموقعة ببروكسل بتاريخ 25 أوت 1924، انظر في شرح هذه المادة الى د.عز الدين الدسوقي، شرح قانون التجارة البحرية "النقل البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص210 و ما بعدها .

5 - الحق في الاستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية: يتمتع الناقل بحق التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية التي يقرها القانون، مثل القوة القاهرة و أخطاء الملاحة والعيوب الذاتية في البضاعة .

و تهدف هذه الحالات إلى مراعاة طبيعة المخاطر المرتبطة بالنقل البحري، غير أن الاتجاه الحديث، كما تجسد في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، اتجه نحو تقليص هذا الإعفاءات تحقيقاً لتوازن أكبر بين الأطراف¹.

6 - الحق في إدراج شروط تعاقدية: يملك إمكانية إدراج شروط ضمن عقد النقل أو سند الشحن تنظم علاقته مع الشاحن، سواء تعلق الأمر بتحديد المسؤولية أو الاختصاص القضائي أو اللجوء إلى التحكيم، غير أن هذه الشروط تخضع لرقابة قانونية، خاصة إذا تعارضت مع القواعد الآمرة وأدت إلى الإخلال بالتوازن العقدي².

يتبين أن حقوق الناقل البحري تشكل منظومة قانونية متكاملة تهدف إلى ضمان استقرار المعاملات البحرية، غير أنها تظل مقيدة بضرورة احترام التوازن العقدي وعدم التعسف في استعمالها .

الفرع الثاني/الشاحن و المرسل إليه باعتبارهما المستفيدين من عملية النقل البحري

يعد الشاحن و المرسل إليه من الأطراف الجوهرية في العلاقة الناشئة عن عقد النقل البحري إذ يرتبط وجود هذا العقد ابتداء بمصلحة الشاحن في نقل البضائع إلى جهة معينة، وينتهي بتحقيق مصلحة المرسل إليه في استلامها في ميناء الوصول وفق الشروط المتفق عليها³.

1 - المادة 6 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) المعتمدة بهامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978 انظر في شرح هذه المادة د. أحمد أبو الوفا، التزامات الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ 1978 دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2000، ص 150 و ما بعدها .

2 - عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 220 .

3 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 214 .

فالشاحن يمثل الطرف الذي يعهد إلى الناقل البحري بمهمة نقل البضائع، ويعد المصدر الأول للالتزامات التعاقدية المتعلقة بتسليم البضاعة وتقديم البيانات و المستندات اللازمة لاتمام عملية النقل، أما المرسل إليه، فرغم أنه قد لا يكون طرفا أصليا في إبرام عقد النقل، إلا أنه يحتل مركزا قانونيا متميزا باعتباره المستفيد النهائي من عملية النقل و صاحب الحق في المطالبة بتسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء التفريغ، فضلا عن تمتعه بمجموعة من الحقوق التي يقرها القانون البحري و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة¹.

المطلب الثاني/موضوع العقد و مسؤوليات الناقل و الشاحن

يعتبر عقد النقل البحري من العقود التجارية التي تقوم على تبادل الالتزامات بين الناقل والشاحن، حيث يلتزم الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص و تسليمها في الوجهة المتفق عليها مقابل التزام الشاحن بتسليم البضاعة و دفع أجرة النقل، وقد نظم المشرع الجزائري هذا العقد ضمن الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري في إطار يحدد موضوع العقد و يضبط مسؤوليات أطرافه².

الفرع الأول/ موضوع عقد النقل البحري :

يعد عقد النقل البحري الإطار القانوني الذي تنظم في ظله العلاقة بين أطراف العملية البحرية وهو من العقود المسماة التي تهدف إلى نقل البضائع و الأشخاص بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل اجر متفق عليه و يتميز هذا العقد بطابعه التجاري و الدولي، نظرا لارتباطه الوثيق بحركة التجارة البحرية عبر الحدود، وما يترتب عن ذلك من خضوعه في كثير من الحالات لقواعد قانونية متعددة المصادر تشمل التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية و الأعراف البحرية المستقرة³.

1 - أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 123 .

2 - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع نفسه .

3 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 179 .

أولاً/ تحديد موضوع العقد: يتمحور موضوع عقد النقل البحري على نقل البضائع أو الأشخاص من ميناء إلى آخر بواسطة سفينة صالحة للملاحة وفق الشروط المتفق عليها بين الطرفين ،و يشمل ذلك إلى جانب عملية النقل ،العمليات المرتبطة بها كالشحن و التفريغ باعتبارها عناصر لازمة لتنفيذ العقد .

ثانياً/الطبيعة القانونية لموضوع العقد :يعتبر التزام الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة يتمثل في إيصال البضاعة أو الراكب إلى المكان المحدد في العقد ،وهو ما يترتب عنه قيام مسؤوليته بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، ما لم يثبت سببا أجنبيا .

ثالثاً/ حدود التنظيم القانوني: رغم وضوح موضوع العقد في النصوص القانونية ،إلا أن التنظيم التشريعي يبقى مقتصرًا على النقل البحري في صورته التقليدية ،دون تنظيم دقيق للعمليات الحديثة المرتبطة به، مما يفرض في بعض الحالات الرجوع إلى القواعد العامة أو الأعراف البحرية¹ .

الفرع الثاني/ مسؤولية الناقل البحري :

أولاً/أساس مسؤولية الناقل البحري: تقوم مسؤولية الناقل البحري على التزامه بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة سليمة و في الميعاد و المكان المتفق عليهما ،و يفترض قيام هذه المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالبضاعة أثناء فترة النقل².

وقد كرس هذا التوجه في القواعد الدولية، حيث ألزمت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الناقل ببذل العناية اللازمة في شحن البضائع و نقلها و المحافظة عليها³.

¹ . محمد فوزي ، المرجع السابق، ص 240 .

² - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ،المرجع السابق .

³ . المادة 3 فقرة 2 ،اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 ينظر في شرح المادة إلى: د.عز الدين الدسوقي ،المرجع السابق، ص 175- 180 .

مع إقرار حالات إعفاء من المسؤولية، خاصة في حالة القوة القاهرة أو أخطاء الملاحة، غير أن هذا النظام، رغم أهميته، وجهت له انتقادات لكونه يوسع نطاق إعفاء الناقل و يضعف مركز الشاحن¹.

في مقابل ذلك تبنت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 توجهها أكثر تشددا، إذ اقرت مسؤولية الناقل على أساس قرينة قانونية، بحيث يسأل عن الضرر متى وقع أثناء وجود البضاعة في عهده مالم يثبت أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لتفاديه، وهو ما يعكس توجيهها حديثا نحو تعزيز حماية الشاحن و تقليص حالات الإعفاء².

كما يمكن إسناد أساس هذه المسؤولية إلى القواعد العامة في القانون المدني الجزائري، التي تقرر أن المدين يلزم بتنفيذ التزامه، وفي حالة عدم التنفيذ يحكم عليه بالتعويض، مالم يثبت السبب الأجنبي³.

ثانيا/ نطاق المسؤولية: يمتد نطاق مسؤولية الناقل البحري ليشمل الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال الفترة الممتدة من تسلمه لها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وتشمل هذه المسؤولية الهلاك والتلف و التأخير في التسليم⁴.

وقد أكدت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 هذا الاتجاه من خلال توسيع نطاق المسؤولية ليشمل كامل فترة وجود البضاعة في عهدة الناقل⁵.

ثالثا/ حالات إعفاء الناقل من المسؤولية: على اعتبار قيام مسؤولية الناقل من حيث المبدأ، الا انه يمكنه التخلص منها إذا أثبت أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي لا يد له فيه .

1 . المادة 4 فقرة 2 ،اتفاقية بروكسل ،ينظر في شرح المادة إلى:د.أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص220-235.

2 - المادة 5 فقرة 1 ،اتفاقية بروكسل ، .

3 - المادة 176 ، الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري .

4 . محمد فوزي، المرجع السابق ، ص 245 .

5 . المادة 4 ،اتفاقية هامبورغ ، انظر إلى: Christoff F.Ludecke& Andrew Johnson Llod's of

ومن أبرز هذه الحالات: القوة القاهرة، وأخطاء الملاحة، و الحريق غير الناتج عن خطأ الناقل و العيوب الذاتية في البضاعة¹.

وقد أخذت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بهذه الحالات على نحو واسع، في حين اتجهت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلى تضييقها، واشترطت اثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر .

المطلب الثالث/ شروط صحة العقد و طرق إبرامه

يخضع عقد النقل البحري في انعقاده و صحته إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري، باعتباره عقدا رضائيا، مع مراعاة خصوصية النشاط البحري الذي يفرض بعض الأحكام الخاصة في التطبيق، ويترتب على ذلك ضرورة توافر الأركان العامة للعقد إضافة إلى اعتماد وسائل عملية لإبرامه و إثباته، أهمها سند الشحن .

الفرع الأول/ شروط صحة عقد النقل البحري:

أولا/ التراضي: يعد التراضي الركن الأساسي في عقد النقل البحري، ويتم بمجرد توافق إرادة الناقل و الشاحن على إنشاء العقد و تحديد عناصره الأساسية، ويجب أن يكون هذا التراضي سليما و خاليا من عيوب الإرادة كالغلط و التدليس والإكراه، وإلا كان العقد قابلا للإبطال².

وقد أستقر القضاء الجزائري على أن عيوب الرضا تؤثر مباشرة على صحة الالتزام العقدي حيث قضت المحكمة العليا بأن: " ثبوت التدليس أو الغلط المؤثر في الإرادة يترتب عليه بطلان الالتزام العقدي لانقضاء الرضا السليم"³.

1- المادة 127 ، الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري ، .

2. محمد فوزي، المرجع السابق، المادة 81 .

3. قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية، ملف رقم 112345، المرجع السابق .

ثانيا/ المحل: يتشمل محل عقد النقل البحري في البضائع أو الأشخاص بحرا من ميناء إلى آخر ،ويجب أن يكون المحل مشروعاً و ممكناً ومحدداً أو قابلاً للتحديد ،وفق أحكام القانون المدني الجزائري¹ .

كما أن التشريع البحري يفرض التزامات خاصة إذا تعلق الأمر ببضائع خطيرة ،حيث يلتزم الشاحن بالإفصاح عن طبيعتها لضمان سلامة النقل البحري².

ثالثا/ السبب: يتمثل سبب العقد في الغاية المشروعة التي يسعى إليها الطرفان، حيث يتشمل في حصول الناقل على أجره النقل ،وتمكين الشاحن من إيصال بضاعته إلى وجهتها ،ويجب أن يكون السبب مشروعاً وإلا كان العقد باطلاً للقواعد العامة³.

رابعا/ الشكلية و الاثبات : الأصل أن عقد النقل البحري عقد رضائي لا يخضع لشكل معين غير أن إثباته يتم عملياً بواسطة سند الشحن ،الذي يعد أهم وثيقة في المجال البحري كونه يثبت وجود العقد وشروطه الأساسية ،وقد نص القانون البحري الجزائري على أهمية سند الشحن كوسيلة إثبات باعتباره دليلاً على تسلم البضاعة و شروط النقل⁴.

الفرع الثاني/ طرق إبرام عقد النقل البحري

أولاً/ الإبرام المباشر: يتم عقد النقل البحري مباشرة بين الناقل والشاحن من خلال الاتفاق على شروط النقل ،مثل نوع البضاعة ،ميناء الشحن والتفريغ وأجرة النقل ،ويكون هذا الاتفاق شفهياً أو كتابياً ،مع إمكانية اثباته عند النزاع .

ثانيا/ الإبرام بواسطة سند الشحن: يعتبر سند الشحن الوسيلة الأساسية في عقد النقل البحري حيث يصدره الناقل بعد استلام البضاعة ،ويتضمن البيانات الجوهرية للعقد .

1 . المادة 92 ،القانون المدني الجزائري .

2 - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري - المرجع السابق

3 . المادة 97 ،القانون البحري ،المرجع السابق .

4 - المواد المتعلقة بسند الشحن (من 719 إلى 724) ، الأمر رقم 76-80 القانون البحري - المرجع نفسه.

وقد استقر القضاء الجزائري على أن : " سند الشحن يعد قرينة قانونية على وجود عقد النقل البحري و شروطه ولا يطعن فيه إلا وفق الطرق القانونية المقررة"¹.

ثالثا/ الإبرام عن طريق الوطاء: قد يتم إبرام عقد النقل البحري عن طريق وسطاء مهنيين مثل الوكلاء البحريين أو السماسرة، الذين يتولون التفاوض وإبرام العقد باسم أحد الأطراف أو لحسابه، وهو ما يعكس الطابع التجاري المرن لهذا العقد، يتوقف انعقاد عقد النقل البحري على توافر الأركان العامة للعقد المتمثلة في التراضي والمحل والسبب المرتبطة بطبيعته البحرية كما يتم إبرامه بعدة طرق، أهمها سند الشحن الذي يلعب دورا محوريا في الإثبات والتنفيذ².

¹ . قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 221567، قرار بتاريخ 2022/11/18.

² - محمد فوزي، المرجع السابق ص 210 .

الفصل الثاني

مدى فعالية عقد النقل البحري في تطوير التجارة

البحرية

تمهيد/

يعد عقد النقل البحري من الآليات القانونية الأساسية التي يعتمد عليها في تنظيم نقل البضائع عبر البحر، حيث لا يقتصر دوره على الجانب التقني، بل يمتد ليشمل تحقيق نوع من الاستقرار في المعاملات التجارية وضبط العلاقة بين أطرافه، وقد حرصت التشريعات الوطنية، ومن بينها التشريع الجزائري، على تنظيمه إلى جانب خضوعه لإطار قانوني دولي يسعى إلى توحيد قواعده و تعزيز فعاليته .

وفي هذا السياق ساهمت عدة اتفاقيات دولية، مثل قواعد لاهاي 1924 وقواعد هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2008، في تنظيم أحكام هذا العقد خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل وتوازن مصالح الأطراف، في إطار الجهود التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية .

وعليه لدراسة مدى فعالية عقد النقل البحري تقتضي التطرق إلى دوره في ضمان الأمن التجاري (المبحث الأول)، ثم إبراز أهميته كآلية لتعزيز التجارة الدولية (المبحث الثاني) .

المبحث الأول/العقد كأداة لضمان الأمن التجاري:

يعد العقد في المجال التجاري الإطار القانوني الذي تنتظم من خلاله العلاقات بين المتعاملين، حيث لا يقتصر على إنشاء الالتزامات فحسب، بل يتجاوز ذلك ليؤدي وظيفة أساسية تتمثل في تحقيق الاستقرار و الأمن في المعاملات التجارية¹.

فمن خلاله يتم ضبط مراكز الأطراف و تحديد حقوقهم و التزاماتهم بصورة دقيقة، بما يضمن وضوح التعامل و يقلل من حالات النزاع، وهو يعكس الدور الوقائي للعقد في حماية المعاملات التجارية و استقرارها².

وانطلاقاً من هذا الأساس، تبرز أهمية دراسة الوظائف التي يحققها العقد في هذا المجال وعلى رأسها حماية الحقوق المالية كمطلب أول، تقليل المخاطر القانونية و النزاعات البحرية كمطلب ثانياً، وكمطلب ثالث سيكون حول تسهيل التمويل و التأمين البحري.

المطلب الأول/ حماية الحقوق المالية

تعد حماية الحقوق من أبرز الوظائف التي يضطلع بها العقد في المجال التجاري باعتبار أن الغاية الجوهرية للمعاملات التجارية تتمثل في تحقيق منافع مالية مشروعة ومضمونة الأطراف، ومن ثم، فإن العقد لا يقتصر على إنشاء الالتزامات بل يشكل أداة قانونية لضمان استقرار الذمم و حمايتها من أي اخلال أو تعسف.

ويظهر هذا الدور من خلال ضبط الحقوق المالية بدقة سواء تعلق الأمر بالثمن أو الأجرة أو أي مقابل مالي آخر، بما يحد من الغموض ويكرس الأمن القانوني في المعاملات التجارية و انطلاقاً من ذلك تتجلى حماية الحقوق المالية عبر الفروع الآتية:

¹. المادة 54 55 56، (فيما يتعلق بأركان العقد ووجوب توافق الإرادات)، القانون المدني الجزائري، الامر رقم

58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم،

². المادة 106 (القوة الملزمة للعقد) والمادة 107 (تنفيذ العقد بحسن نية)، القانون المدني.

الفرع الأول: الضمانات القانونية لحماية الحقوق المالية

يعد تحديد الحقوق المالية من أهم مظاهر الحماية التي يحققها العقد، إذ يتم من خلاله بيان محل الالتزام والمقابل المالي بصورة دقيقة، بما يجعل العلاقة التعاقدية واضحة وقابلة للتنفيذ دون لبس .

يخضع عقد النقل البحري لمنظومة قانونية تهدف إلى حماية الحقوق المالية لأطرافه، سواء على المستوى الوطني أو الدولي .

وقد كرس المشرع الجزائري مجموعة من المبادئ و الوسائل التي تهدف إلى حماية الحقوق المالية للأطراف المتعاقدة ومن أبرز هذه الضمانات مايلي :

أولا/ الطبيعة القانونية الملزمة لعقد النقل البحري : يعد العقد النقل البحري عقدا ملزما للجانبين ويترتب عليه التزامات مالية متبادلة بين الناقل و الشاحن ،وهو ما يكرس مبدأ القوة الملزمة للعقد ،وهو ما نصت عليه المادة 106 من القانون المدني :**"العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه و لا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون "** .

أين يفهم من هذا النص أن الحقوق المالية الناشئة عن العقد تتمتع بحماية قانونية قوية بما يضمن استقرار المعاملات .

أين تقرر أن العقد شريعة المتعاقدين ،وهو ما يعني إلزام الأطراف بما تم الاتفاق عليه وعدم جواز تعديل الالتزامات المالية إلا برضاها أو بنص قانوني¹ .

كما أن هذا المبدأ يكتسي أهمية خاصة في المجال البحري ،بالنظر إلى الطابع الدولي والمعقد للعلاقات التجارية البحرية .

¹ . المادة 106 ،القانون المدني الجزائري ،انظر إلى شرح المادة بالرجوع إلى الأستاذ عبد الرزاق الصنهاوي - الوجيز في النظرية العامة للإلتزام و العقود - ج 1 الصفحات 480 - 530 .

كما تنص المادة 58 من القانون المدني على ضرورة أن يكون محل الالتزام معيناً أو قابلاً للتعيين، وهو ما يضمن الالتزام المالي منذ نشأة العقد ويحول دون الغموض الذي قد يمس حقوق الأطراف¹.

ومن الناحية القضائية، استقر الاجتهاد على أن عدم تحديد المقابل المالي بشكل واضح ودقيق قد يؤدي إلى صعوبة تنفيذ الالتزام أو إلى بطلانه إذا انعدم أحد عناصره الجوهرية².

ثانياً/ مسؤولية الناقل البحري بحسن التنفيذ: يلتزم الناقل البحري بتنفيذ عملية النقل وفقاً لم تم الاتفاق عليه و بحسن نية، خاصة فيما يخص حفظ البضائع و تسليمها في الميعاد و المكان المحددين وفقاً لقواعد القانون البحري و الاجتهاد القضائي البحري، وفي هذا الإطار، تنص المادة 107 من القانون المدني الجزائري، على أن العقد يجب تنفيذه طبقاً لما اشتمل عليه و بحسن نية وهو ما يعكس القوة الإلزامية للالتزامات الناشئة عن العقد³.

ويفهم من ذلك أن الناقل لا يلتزم فقط بتحقيق نتيجة (نقل البضاعة) بل أيضاً ببذل عناية مشددة في حماية الحقوق المالية للشاحن، وقد أكدت المحكمة العليا في عدة قرارات أن الإخلال بالالتزام المالي يوجب التعويض متى ثبت الضرر و العلاقة السببية، مما يعزز الحماية القانونية للطرف الدائن و يضمن استقرار المعاملات⁴.

1. المادة 58، القانون المدني الجزائري، ينظر إلى: الأستاذ عبد الرزاق أحمد الصنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني" (النظرية العامة للالتزام) الجزء الأول الطبعة 2003، دار النهضة العربية، القاهرة ص 514 إلى 520.

2. قرار مدني، المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة المدنية، قرار بتاريخ 2006/03/15، ملف رقم 345621 مجلة قضائية، العدد 02، لسنة 2007، ينظر: محمد بوزيان، "الوجيز في النظرية العامة للالتزام والعقود وفقاً للقانون المجني الجزائري" الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2005، ص 160 - 165.

3. المادة 107، القانون المدني الجزائري، ينظر: الأستاذ عبد الرزاق الصنهوري، المرجع السابق، ص 549-552.

4. قرار تجاري، المحكمة العليا، الغرفة التجارية، قرار بتاريخ 2013/11/12، ملف رقم 789432، مجلة قضائية، العدد 1، 2014، ص 49.

ثالثا/ مسؤولية الناقل عن البضائع: تعد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف

البضائع من أهم الضمانات المالية، فقد نص القانون البحري الجزائري على أن الناقل يكون مسؤولا عن الهلام أو التلف أو التأخير، ما لم يثبت السبب الأجنبي، وهو ما يضمن حماية مالية فعالة للشاحن¹.

وتقوم هذه المسؤولية عن قرينة قانونية لصالح الشاحن، مما يعزز حماية حقوقه المالية ويخفف من عبء الإثبات عليه، وهو ما يساهم في تعزيز الثقة في المعاملات البحرية.

كما أن هذه المسؤولية تتقاطع مع قواعد اتفاقية هامبورغ 1978 التي أقرت مبدأ مسؤولية الناقل عن الضرر الواقع على البضائع أثناء النقل البحري.

رابعا/ الضمانات التأمينية في النقل البحري: يعد التأمين البحري من أهم الآليات الحديثة لحماية الحقوق المالية في عقد النقل البحري، حيث يغطي الأخطار البحرية المختلفة مثل الغرق، الحريق، التلف، والقرصنة.

ويهدف التأمين إلى تعويض الخسائر المالية التي قد يتعرض لها الشاحن أو الناقل، مما يساهم في تقليل المخاطر التجارية و تجيع الاستثمار في النقل البحري².

وبالتالي فإن التأمين البحري لا يحمي فقط الحقوق المالية، بل يعد عنصرا اقتصاديا داعما لتطوير التجارة البحرية.

¹. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم المواد 722 إلى 732، ينظر إلى الأستاذ: عبد المجيد شنتوف - الفصل الخاص بالعقوبات، دار هومة الجزائر، سنة 2010 ص 180 - 200.

². عبد الرزاق الصنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، التأمين و العقود البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2004، ص 415 و مايليها.

الفرع الثاني / الآليات القضائية لحماية الحقوق المالية في عقد النقل البحري

تكتسي الحقوق المالية الناشئة عن عقد النقل البحري أهمية بالغة بالنظر إلى ارتباطها المباشر بحركة التجارة الدولية والمصالح الاقتصادية للأطراف المتعاقدة، إذ يترتب عن تنفيذها هذا العقد التزامات مالية متبادلة تشمل أجرة النقل، والتعويض عن الأضرار، ومصاريف الشحن والتفريغ والتخزين، فضلا عن المسؤولية الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ونظرا لما يتميز به النشاط البحري من طابع دولي وتعقيد تقني، فقد حرصت التشريعات البحرية و الاتفاقيات الدولية على توفير حماية قضائية فعالة تكفل ضمان الحقوق المالية للدائنين البحريين و تمكينهم من اقتضاء حقوقهم بصورة سريعة و فعالة ¹.

وتظهر الحماية القضائية للحقوق المالية في عقد النقل البحري من خلال مجموعة من الوسائل القانونية التي حولها المشرع للدائن البحري، وعلى رأسها الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض أو تنفيذ الالتزام، إضافة إلى الحجز التحفظي على السفينة باعتباره من أهم الضمانات الخاصة في المجال البحري، فضلا عن إمكانية اللجوء إلى القضاء المختص أو التحكيم البحري لتسوية المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري ².

وقد ساهمت الاتفاقيات الدولية، لاسيما اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2008، في توحيد جانب معتبر من القواعد المتعلقة بحماية الحقوق المالية للأطراف المتعاقدة، بما يحقق التوازن بين مصالح الناقل البحري وأصحاب البضائع ³.

¹ . عبد القادر زواوي، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2019، ص 341 .

² . نبيل صقر، الوسيط في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2020، ص 298 .

³ . المادة 4 الفقرة 1 و2 اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المادة 17 الفقرة 1 و2 اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، المادة 80 الفقرة 1 و2 (قواعد هامبورغ)، المادة 59 قواعد روتردام لسنة 2008 .

أولا/ الدعوى القضائية كوسيلة لحماية الحقوق المالية:

تعد الدعوى القضائية الآلية الأساسية التي يباشر من خلالها صاحب الحق المالي مطالبته القضائية تجاه الناقل البحري أو أي طرف آخر في عقد النقل البحري، وذلك عند الاخلال بالالتزامات التعاقدية أو القانونية الناشئة عن العقد، وتتنوع هذه الدعاوى بحسب طبيعة الحق المعتدى عليه، فقد تتعلق بالمطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو المطالبة بأجرة النقل البحري، أو استرداد المصاريف و الخسائر الناتجة عن التأخير في التسليم¹.

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري ضمن الامر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، حيث ألزم الناقل البحري بتسليم البضاعة بالحالة التي تسلمها بها، ورتب مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء تنفيذ الرحلة البحرية، مالم يثبت السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية².

ويستفاد من ذلك أن المشرع الجزائري أخذ بمبدأ افتراض مسؤولية الناقل البحري حماية للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، وهو الشاحن أو المرسل إليه .

وفي هذا الإطار، قضت المحكمة العليا الجزائرية بأن " الناقل البحري يلتزم بضمان سلامة البضائع منذ استلامها إلى غاية تسليمها، ويكون مسؤولا عن الضرر اللاحق بها متى ثبت وقوعه أثناء فترة النقل البحري"، وهو ما يؤكد الاتجاه القضائي نحو تكريس الحماية المالية للمضروب في عقود النقل البحري³.

1. أحمد شرف الدين، النقل البحري الدولي للبضائع، دار العربية، القاهرة، 2017، ص 251 .

2. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 29 .

3. قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية، ملف رقم 768451، بتاريخ 2018/02/14، مجلة المحكمة العليا، العدد 01 سنة 2019، ص 133 .

كما تفرض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري جملة من الإجراءات الشكلية لحماية الحقوق المالية، من بينها ضرورة توجيه التحفظات عند استلام البضاعة المتضررة داخل الأجل القانونية، وهو ما نصت عليه المادة 1/19 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 "على وجوب توجيه اخطار كتابي إلى الناقل يبين الطابع العام للهلاك أو التلف، وذلك في موعد أقصاه يوم العمل التالي ليوم التسليم بالنسبة للهلاك الظاهر وفي غضون 15 يوم للهلاك غير الظاهر" ¹.

ثانيا/الحجز التحفظي على السفينة كضمان للديون البحرية :

يعتبر الحجز التحفظي على السفينة من أبرز الوسائل القضائية المقررة لحماية الدائن البحري نظرا لما تتميز به السفينة من قابلية التنقل السريع وإمكانية مغادرتها للإقليم الوطني قبل اقتضاء الحقوق المالية المستحقة، ويقصد بالحجز التحفظي وضع السفينة تحت سلطة القضاء ومنعها من الإبحار مؤقتا إلى غاية الفصل في النزاع أو تقديم كفالة مالية كافية من طرف المدين ². وقد نظم المشرع الجزائري الحجز البحري ضمن أحكام القانون البحري وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، متأثرا في ذلك بالاتفاقية الدولية للحجز التحفظي على السفن البحرية المبرمة ببروكسل سنة 1952، والتي حددت الديون البحرية التي تجيز توقيع الحجز، ومن بينها الديون الناشئة عن نقل البضائع و الهلاك البحري وأجور النقل البحري و تموين السفينة وإصلاحها ³.

¹ . المادة 19 قواعد هامبورغ لسنة 1978 ،ينظر إلى : Samir Mankabady(Ed) ,the Hambourge

.Rules on the Carriage of Goods by Sea ,BRILL ,1978,p95-105

² . حسين عبد اللطيف حمدان ، الحجز البحري في التشريعات العربية ، دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية 2018، ص 214

³ . الاتفاقية الدولية الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية ،بروكسل ،1952، ينظر إلى: محمد صغير بعلي، شرح أحكام القانون البحري الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر .

ويشترط لتوقيع الحجز التحفظي توافر دين بحري جدي و محقق إضافة إلى صدور أمر قضائي من الجهة المختصة بناء على عريضة يقدمها الدائن ، كما يتميز الحجز البحري بالطابع الاستعجالي نظرا لارتباطه بحماية مصالح تجارية معرضة للضياع بفعل مغادرة السفينة الميناء¹.

وفي هذا الصدد، أكدت المحكمة العليا الجزائرية في قرار صادر عنها أن الحجز التحفظي على السفينة "يشكل ضمانا قانونية لحماية الدائن البحري من خطر تهريب السفينة أو مغادرتها للمياه الإقليمية قبل تسوية النزاع"، الأمر الذي يعكس أهمية هذا الإجراء في حماية الحقوق المالية المرتبطة بالنقل البحري².

ثالثا/ الاختصاص القضائي والتحكيم في المنازعات البحرية:

يثير عقد النقل البحري إشكالات عملية وقانونية تتعلق بتحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات البحرية، خاصة في ظل الطابع الدولي للعلاقات التجارية البحرية وتعدد الدول المرتبطة بالعقد، لذلك حرصت الاتفاقيات الدولية على وضع قواعد خاصة للاختصاص القضائي تهدف إلى تحقيق الأمن القانوني وضمان استقرار المعاملات البحرية الدولية³.

وقد أجازت قواعد هامبورغ لسنة 1978 للمدعى رفع الدعوى أمام عدة جهات قضائية منها محكمة موطن الناقل أو ميناء الشحن و ميناء التفريغ أو المتفق عليه في العقد، وهو ما يكرس حماية أكبر لصاحب الحق المالي⁴.

1. محمد حسين، أحكام النقل البحري في القانون المقارن، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2019، ص 372.

2. قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة البحرية، ملف رقم 993214، بتاريخ 2020/12/09، مجلة المحكمة العليا، العدد 02 سنة 2022، ص 88.

3. يوسف دلاور، "الاختصاص القضائي في منازعات النقل البحري الدولي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية جامعة الجزائر 1 المجلد 13، العدد 2، 2022، ص 119.

4. المادة 21 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، ينظر إلى: Samir Mankabady (Ed) - المرجع السابق، ص 240-250.

أما في التشريع الجزائري، فينעד الاختصاص للمحاكم التجارية أو الأقسام التجارية بحسب طبيعة النزاع، مع تطبيق قواعد الاختصاص الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹.

ومن جهة أخرى، أصبح التحكيم البحري يشكل وسيلة فعالة لتسوية المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري، نظرا لما يتميز به من سرعة في الفصل وسرية الإجراءات وخبرة المحكمين في المجال البحري، وقد ساهمت هذه المزايا في تعزيز الثقة في المجال البحري، وقد ساهمت هذه المزايا في تعزيز الثقة في التحكيم كآلية بديلة للقضاء التقليدي، خاصة في المنازعات البحرية الدولية ذات الطابع التقني و التجاري المعقد².

فيتبين من خلال ما سبق أن الحماية القضائية للحقوق المالية في عقد النقل البحري تقوم على منظومة متكاملة من الآليات القانونية و القضائية التي تهدف إلى ضمان استقرار المعاملات البحرية وحماية مصالح الأطراف المتعاقدة، كما يظهر الدور البارز الذي تلعبه التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية في تكريس الضمانات القانونية الكفيلة بحماية الدائن البحري و تمكينه من استيفاء حقوقه بصورة فعالة تتماشى مع خصوصية النشاط البحري و التجارة الدولية الحديثة.

المطلب الثاني/تقليل المخاطر القانونية و النزاعات البحرية

يعد تقليل المخاطر القانونية و النزاعات البحرية من الأهداف الأساسية التي يسعى إليها التنظيم القانونية للنقل البحري، نظرا لما يتميز به هذا النشاط من طابع دولي و تعقيد تقني وتشابك في العلاقات التعاقدية.

¹ - المادة 5 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل و المتمم.

² - سامية قارة، " التحكيم البحري كوسيلة حديثة لتسوية منازعات النقل البحري الدولي " مجلة الباحث للدراسات القانونية والقضائية، جامعة السلطان مولاي سليمان في بني ملال، المغرب، المجلد 9، العدد 2023، 1، ص 76

وقد اتجهت القوانين الحديثة سواء على المستوى الوطني أو الدولي، إلى تكريس آليات وقائية تهدف إلى الحد من النزاعات قبل نشوئها، من خلال ضبط الالتزامات التعاقدية، وتوحيد القواعد القانونية وتبني وسائل بديلة لتسوية النزاعات

ويقتضي تناول هذا المطب تحليل مختلف الآليات القانونية التي تساهم في تحقيق هذا الهدف

الفرع الأول/ الآليات التشريعية الوطنية للوقاية من النزاعات البحرية

يظهر من خلال التنظيم القانوني الوطني أن المشرع الجزائري سعى إلى تقليل مصادر النزاع من خلال وضع قواعد دقيقة تحكم عقد النقل البحري التي تهدف إلى الحد من النزاعات البحرية، وذلك من خلال تنظيم دقيق لعقد النقل البحري وتحديد الالتزامات أطرافه .

أولا/ ضبط البيانات الجوهرية لسند الشحن :ويعد القانون البحري المرجع الأساسي في هذا المجال، حيث أُلزم بضرورة تحديد بيانات سند الشحن بشكل واضح، بما يسمح بتحديد العلاقة التعاقدية بدقة و يحد من التأويلات المختلفة¹.

كما يعد سند الشحن وسيلة إثبات قانونية، تترتب عليها آثار مهمة في تحديد المسؤولية خاصة في حالة تلف أو ضياع البضاعة .

ثانيا/ تحديد التزامات الناقل البحري بدقة : نص المشرع على الالتزام بالحفاظة على البضاعة منذ استلامها إلى غاية تسليمها، وفق معيار العناية اللازمة، وهو ما يساهم في تقليل النزاعات المرتبطة بالإخلال بهذا الالتزام² .

1 - المادة 619، الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

2 . استنادا للمادة 620، نفس الأمر .

كما تم تحديد حالات الإعفاء من المسؤولية، وهو مما يساهم في تقليل الخلافات حول تفسيرها .

ثالثاً/ إدماج آليات إجرائية حديثة : تعزز هذا الإطار من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية ،والذي أدرج وسائل حديثة لتسوية النزاعات ، بما في ذلك التحكيم و الوساطة ،وهو ما يسمح بتقليل النزاعات القضائية التقليدية ¹ .

الفرع الثاني/ دور الاتفاقيات الدولية الحديثة في توحيد القواعد و تقليل النزاعات

يلاحظ أن الطابع الدولي للنقل البحري فرض ضرورة توحيد القواعد القانونية لتفادي تنازع القوانين .

أولاً/ توحيد قواعد مسؤولية الناقل : نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على التزامات محددة للناقل ،خاصة فيما يتعلق بشحن البضاعة والمحافظة عليها ،وهو ما ساهم في تقليل النزاعات المرتبطة بتنفيذ العقد ².

كما وسعت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 من نطاق مسؤولية الناقل ،من خلال اعتماد قرينة المسؤولية ،وهو ما يقلل من الخلافات حول عبء الإثبات ³.

ثانياً/ تقليل تنازع القوانين: تساهم هذه الاتفاقيات في تحديد القانون الواجب التطبيق ،مما يحد من النزاعات المرتبطة بالاختصاص القضائي و القانوني.

¹ . المادة 1006 المادة 1031 ،المادة 994 مكرر ،القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008

المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ،المعدل و المتمم .

² . المادة 3 فقرة 2 ،اتفاقية بروكسل ،25 أوت 1924 .

³ . المادة 5 الفقرة 1 ،اتفاقية هامبورغ ،31 مارس 1978 .

الفرع الثالث/ الوسائل التعاقدية الحديثة للحد من النزاعات البحرية

تعد الإرادة التعاقدية وسيلة فعالة في تقليل المخاطر القانونية من خلال تنظيم العلاقة بين الأطراف بشكل دقيق .

أولاً/ شرط التحكيم البحري: يسمح هذا الشرط بتسوية النزاعات خارج القضاء، وفق إجراءات مرنة وسريعة، وهو ما يقلل من تعقيد النزاعات البحرية¹.

ثانياً/ شرط تحديد المسؤولية: يساهم هذا الشرط في الحد من النزاعات المتعلقة بالتعويض من خلال وضع سقف محدد للمسؤولية، مما يحقق نوعاً من الاستقرار المالي .

ثالثاً/ شرط الإخطار بالأضرار: يلزم هذا الشرط المتضرر بإخطار الطرف الآخر خلال مدة معينة وهو ما يسمح بمعالجة النزاع في مراحله الأولى .

رابعاً/ إدراج الوساطة كآلية حديثة: أقر المشرع الوساطة كوسيلة لتسوية النزاعات تقوم على التوافق بين الأطراف وهو ما يساهم في تقليل حدة النزاع² .

يتضح أن تقليل المخاطر القانونية والنزاعات البحرية يقوم على تداخل مجموعة من الآليات القانونية، تشمل التشريع الوطني، والاتفاقيات الدولية الحديثة، والوسائل التعاقدية إلى جانب الاجتهاد القضائي وتساهم هذه المنظومة المتكاملة في تحقيق قدر من الاستقرار القانوني بما يتماشى مع متطلبات التطور الحديث في مجال النقل البحري .

1 - المادة 1006 ، القانون رقم 09-08 .

2 . المادة 994 مكرر من القانون رقم 09-08 .

المطلب الثالث/ تسهيل التمويل و التأمين البحري

يعتبر التمويل و التأمين البحريان من الآليات الأساسية التي يقوم عليها النشاط البحري بالنظر إلى خصوصية هذا المجال المرتبطة بتعدد المخاطر وارتفاع قيم الاستثمارات، و يلاحظ أن فعالية هذه الآليات لا تتحقق إلا في إطار تكاملي يجمع بين القانون البحري و القانون التجاري وقواعد التأمين و الضمانات العينية، بما يضمن استقرار المعاملات البحرية و تسهيل تدفق رؤوس الأموال نحو هذا القطاع الحيوي¹.

الفرع الأول/ التمويل البحري وآليات الضمان القانوني:

يكتسي التمويل البحري لأهمية بالغة في مجال النقل البحري، بالنظر إلى خصوصية هذا القطاع و ما يتطلبه من إمكانيات مالية ضخمة تتعلق ببناء السفن وتجهيزها وصيانتها واستغلالها، كما يرتبط التمويل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة الدولية، الأمر الذي أدى إلى اتجاه التشريعات الحديثة نحو تكريس منظومة قانونية تهدف إلى حماية الائتمان البحري و ضمان استقرار المعاملات المرتبطة به .

من خلال إقرار مجموعة من الضمانات و تقلل من المخاطر القانونية الناجمة عن النشاط البحري² .

أولا/ الإطار القانوني للتمويل البحري:

أصبح التمويل البحري في ظل التطورات الحديثة يشكل عنصرا أساسيا في دعم النشاط البحري سواء تعلق الأمر بتمويل اقتناء السفن أو استغلالها أو تحديثها .

¹ . محمد حسنين منصور، القانون البحري الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2005 ، ص 301 .

² . محمد حسين منصور، المرجع نفسه، ص 214.

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا التوجه من خلال اعتبار السفينة مالا قابلا للتصرف و ترتيب الحقوق العينية عليه وهو ما يظهر من خلال الأحكام المنظمة للرهن البحري والامتيازات البحرية ضمن القانون البحري الجزائري¹.

كما لم يعد التمويل البحري يقتصر على التمويل التقليدي، بل أصبح يشمل صورا حديثة من بينها التمويل البنكي البحري، والاعتماد الإيجاري، وتمويل عقود النقل البحري الدولي، وهو ما فرض ضرورة تدعيم الحماية القانونية للمعاملات البحرية².

ثانيا/ الرهن البحري كأداة قانونية للتمويل: يعتبر الرهن البحري الوسيلة الأساسية التي تسمح بتمويل السفن ومشاريع النقل البحري، من خلال منح الدائن ضمانا عينيا على السفينة ذاتها يخول له استيفاء دينه بالأولوية عند عدم تنفيذ المدين لالتزاماته³.

وقد نظم المشرع الجزائري الرهن البحري ضمن أحكام القانون البحري، حيث اشترط أن يتم بعقد رسمي وأن يقيد في سجل السفن حتى يكون نافدا في مواجهة الغير، وهو ما يعكس حرص المشرع على تكريس مبدأ العلنية القانونية وحماية الثقة في المعاملات البحرية⁴.

كما كرست الاتفاقية الدولية للامتيازات البحرية والرهن البحرية لسنة 1993 هذا الاتجاه من خلال سعيها إلى توحيد القواعد القانونية المتعلقة بالرهن البحري والامتيازات البحرية بما يساهم في تقليل النزاعات المرتبطة بالتمويل البحري في العلاقات الدولية⁵.

1 - المادة 70، الأمر رقم 76-80، القانون البحري الجزائري .

2 - علي فيلاي، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة 2011، ص 236 .

3 - عبد الحميد الشواربي، النقل البحري للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية الطبعة 2002، ص 183 .

4 - المادة 76، الأمر رقم 76-80، القانون البحري الجزائري . المرجع السابق .

5 - المادة 1، الاتفاقية الدولية للامتيازات البحرية والرهن البحرية، جنيف، 06 ماي 1993 .

ويترتب على الرهن البحري حق الدائن في تتبع السفينة و استيفاء دينه بالأولوية ،حتى في حالة انتقال ملكيتها إلى الغير وهو ما يمنح هذا الضمان فعالية قانونية خاصة مقارنة بباقي الضمانات التقليدية¹.

وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن الرهن البحري لا ينتج أثره القانوني الكامل إلا بعد استيفاء إجراءات القيد و الاشهار ،باعتبارها من الضمانات الأساسية لحماية حقوق الدائنين البحريين و تحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية².

ثالثا/ الامتيازات البحرية ودورها في حماية الدائنين البحريين :

إلى جانب الرهن البحري ،اعترف القانون البحري بنظام الامتيازات البحرية باعتباره أهم الوسائل القانونية التي تهدف إلى حماية بعض الديون المرتبطة بالنشاط البحري من خلال منحها أولوية في الاستيفاء بالنظر إلى طبيعتها الخاصة³.

وقد حدد المشرع الجزائري الديون الممتازة ،ومن بينها المصاريف القضائية ،وأجور الربان و البحارة ،وديون الإنقاذ البحري والتعويضات الناتجة عن الأضرار البحرية وضرورة حماية الحقوق المرتبطة مباشرة باستغلال السفينة وسلامتها⁴.

كما تتميز الامتيازات البحرية بكونها ترد مباشرة على السفينة دون الحاجة إلى اتفاق مسبق الأمر الذي يمنحها قوة قانونية خاصة و يعزز من الحماية القانونية المقررة للدائنين البحريين⁵.

1 . سليمان مرقس ،المرجع السابق، ص 327.

2 . قرار المحكمة العليا ،الغرفة التجارية، رقم 312845،بتاريخ 2016/11/18 ،مجلة المحكمة العليا، العدد 01، سنة 2017 ،ص77

3 . علي فيلاي، المرجع السابق، ص 241 .

4 . المادة 96 ،الأمر رقم 76-80 ،القانون البحري الجزائري . المرجع نفسه .

5 . الاتفاقية الدولية للامتيازات البحرية و الرهون البحرية ،المرجع السابق، المادة 4 .

رابعاً/ التأمين البحري كوسيلة حديثة لتقليل المخاطر:

يعتبر التأمين البحري من الوسائل القانونية الحديثة التي تهدف إلى تقليل المخاطر المالية والقانونية المرتبطة بالنشاط البحري، خاصة في ظل تعدد الأخطار البحرية التي قد تتعرض لها السفينة أو البضائع أثناء الرحلة البحرية¹.

وقد نظم المشرع الجزائري التأمين البحري ضمن أحكام القانون البحري، من خلال تحديد التزامات المؤمن و المؤمن له، والآثار القانونية المترتبة عن تحقق الخطر المؤمن به، بما يساهم في ضمان التعويض وتقليل النزاعات القضائية المرتبطة بالأضرار البحرية².

كما عززت الاتفاقيات الدولية الحديثة هذا النظام، خاصة الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1992، التي كرست مبدأ التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري، حماية المتضررين وضماناً لاستقرار النشاط البحري³.

الفرع الثاني/ التأمين البحري

يعد التأمين البحري أحد أهم الآليات القانونية و الاقتصادية التي استقر عليها العمل في مجال التجارة البحرية الدولية، باعتباره وسيلة فعالة لتوزيع المخاطر البحرية التي قد تتعرض لها السفن أو البضائع أو الشحنات أثناء الرحلة البحرية.

و يقوم هذا النظام على فكرة أساسية مفادها انتقال عبء الخطر من المؤمن له إلى المؤمن مقابل دفع قسط تأميني بما يحقق نوعاً من الاستقرار المالي و القانوني في المعاملات البحرية.

¹ . بوجمعة رابع، التأمين البحري و دوره في حماية التجارة البحرية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة

عمار ثلجي بالاغواط المجلد 07، العدد 02 سنة 2021، ص 118 .

² . استناداً للمادة 895، نفس الأمر ،

³ - المادة 3، الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، لندن، 27 نوفمبر 1992 .

و يضمن استمرار النشاط التجاري البحري في ظروف تتسم غالباً بعدم اليقين والمخاطر المتعددة، أين يعتبر عنصر أساسي مكملاً للعقد البحري، بحيث لا يمكن تصور تنفيذ آمن و فعال لعقد النقل دون وجود تغطية تأمينية مناسبة¹.

المبحث الثاني/ العقد (عقد النقل البحري) كآلية لتعزيز التجارة الدولية

يشكل عقد النقل البحري أحد أهم الآليات القانونية التي ساهمت في تطور التجارة الدولية بالنظر إلى الدور المحوري الذي يؤديه في تنظيم حركة المبادلات البحرية بين الدول، فمع اتساع نطاق التجارة العالمية وتزايد الاعتماد على النقل البحري باعتباره الوسيلة الأكثر استعمالاً في نقل البضائع .

أصبح هذا العقد يحتل مكانة أساسية ضمن المنظومة الاقتصادية الدولية، لكونه الإطار الذي تنظم من خلاله العلاقة بين مختلف الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري².

وقد أدى التطور المتسارع الذي عرفته التجارة الدولية إلى تعزيز أهمية عقد النقل البحري خاصة في ظل ازدياد حجم المبادلات التجارية وتنوع وسائل النقل وتطور الموانئ والخدمات اللوجستية، الأمر الذي دفع مختلف التشريعات والاتفاقيات الدولية إلى وضع قواعد قانونية تهدف إلى ضمان استقرار المعاملات البحرية وتقليل النزاعات المرتبطة بها³.

كما ساهمت الاتفاقيات الدولية الحديثة في توحيد القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل البحري خاصة ما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري والتزاماته .

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 233 .

² - محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 154 .

³ - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 96 .

وهو ما يظهر من خلال اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية روتردام لسنة 2008، اللتين سعتا إلى تحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري و تعزيز الحماية القانونية للبضائع المنقولة بحرا¹.

ومن جهة أخرى ام يعد دور عقد النقل البحري يقتصر على مجرد نقل البضائع من ميناء إلى آخر، بل أصبح وسيلة فعالة لتسهيل حركة التجارة الدولية وضمان استمرارية سلاسل التوريد، خاصة في ظل التطورات الاقتصادية والتكنولوجية الحديثة التي عرفها قطاع النقل البحري، وما صاحبها من اعتماد متزايد على الأنظمة الرقمية والتبادل الإلكتروني للبيانات البحرية².

كما اتجهت القوانين الحديثة إلى تكريس وسائل قانونية وتقنية تهدف إلى تعزيز الأمن القانوني في المعاملات البحرية، من خلال تنظيم الوثائق الإلكترونية البحرية وتطوير أنظمة التأمين والنقل متعدد الوسائط، بما يساهم في مواكبة التحولات التي يشهدها قطاع التجارة الدولية³.

وعليه يقتضي دراسة هذا المبحث التطرق إلى دور عقد النقل البحري في تسهيل حركة البضائع وتوفير الضمانات القانونية، ثم بيان مساهمته في تطوير سلاسل التوريد الدولية وأخيرا إبراز أثر التطورات التكنولوجية الحديثة على عقد النقل البحري و تنظيمه القانوني.

¹ . المادة 17، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا (هامبورغ)، 31 مارس 1978، المادة 5، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا بحرا (روتterdam)، 11 سبتمبر 2008.

² - علي فيلاي، المرجع السابق، ص 198 .

³ . بوجمعة رابح، الرقمنة في مجال النقل البحري أثرها على التجارة الدولية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية جامعة عمار ثليجي بالأغواط، المجلد 08، العدد 01، سنة 2022، ص 144 .

المطلب الأول/ تسهيل حركة البضائع وتوفير الضمانات القانونية

يعد تسهيل حركة البضائع عبر البحر من أبرز الأهداف التي يسعى إليها عقد النقل البحري باعتباره الأداة القانونية التي تربط بين مختلف الفاعلين في التجارة الدولية، سواء تعلق الأمر بالشاحن أو الناقل أو المرسل إليه، فالتطور المتسارع للمبادلات التجارية البحرية الدولية فرض ضرورة إيجاد إطار قانوني يضمن سرعة انتقال البضائع من جهة، ويوفر الحماية القانونية للأطراف المتدخلة من جهة أخرى، وذلك من خلال وضع قواعد تنظم إجراءات الشحن والتفريغ والتسليم، وتحدد مسؤولية الناقل البحري وحدودها، بما يحقق التوازن بين مقتضيات التجارة الدولية ومتطلبات الأمن القانوني¹.

كما أن المشرع الجزائري، على غرار مختلف التشريعات المقارنة لم يكتف بتنظيم عقد النقل البحري ضمن النصوص الداخلية، بل تأثر كذلك بالاتفاقيات الدولية البحرية الحديثة خاصة تلك المتعلقة بتوحيد قواعد النقل البحري للبضائع، الأمر الذي ساهم في تدعيم الثقة في المعاملات البحرية وتوفير قدر أكبر من الاستقرار القانوني في العلاقات التجارية الدولية². ومن هذا المنطلق، يقتضي دراسة هذا المطلب التطرق إلى الآليات القانونية التي تسهم في تسهيل حركة البضائع البحرية، ثم بيان مختلف الضمانات القانونية التي تكفل حماية أطراف عقد النقل البحري، وذلك وفق التقسيم الآتي:

الفرع الأول/ الآليات القانونية لتسهيل حركة البضائع في عقد النقل البحري

لقد أصبح النقل البحري يشكل الوسيلة الأساسية في المبادلات التجارية الدولية، بالنظر إلى قدرته على استيعاب كميات ضخمة من البضائع وتخفيض تكاليف النقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى .

1 . محمد حسنين، المرجع السابق، ص 145 .

2 . عبد الحميد شواربي، المرجع السابق، ص 88 .

وهو ما دفع التشريعات الوطنية الاتفاقيات الدولية إلى إرساء مجموعة من الآليات القانونية والتنظيمية الي من شأنها تسهيل حركة البضائع عبر الموانئ الدولية وضمان انسيابية العمليات التجارية¹.

أولاً/ توحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل البحري:

ساهم توحيد القواعد القانونية المتعلقة بالنقل البحري في الحد من تنازع القوانين وتضارب الاختصاص القضائي، الأمر الذي انعكس إيجاباً على استقرار المعاملات التجارية الدولية ويظهر ذلك أساساً من خلال الاتفاقيات الدولية التي وضعت قواعد موحدة لمسؤولية الناقل البحري ووثائق النقل البحري، وعلى رأسها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة ببرتوكول لاهاي . فيسبي ،ثم اتفاقية هامبورغ لسنة 1978².

وقد كرست هذه الاتفاقيات مبدأ توحيد الأحكام المتعلقة بسند الشحن ومسؤولية الناقل وآجال رفع الدعوى ،بما يسمح بتقليص النزاعات القانونية وتسريع تنفيذ الالتزامات التجارية بين مختلف الدول.

كما أن الجزائر انضمت إلى عدد من الاتفاقيات البحرية الدولية، وهو ما ساهم في تعزيز الأمن القانوني لعقود النقل البحري الدولية³.

وفي هذا السياق ،أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن "استقرار المعاملات التجارية البحرية يقتضي احترام القواعد الدولية المنظمة للنقل البحري متى كانت الجزائر طرفاً فيها"، معتبرة أن الاتفاقيات الدولية المصادق عليها تسمو على القانون الداخلي طبقاً للدستور الجزائري⁴.

1 . أحمد أبو الوفا ،القانون البحري ،دار النهضة العربية للنشر ، القاهرة ، 2020،ص211.

2 . المادة 1 وما بعدها ،اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع .

3 -الأمر رقم 76-80 ،القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم - المرجع السابق .

4 . قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 874321، بتاريخ 14مارس 2021 مجلة المحكمة العليا العدد02 ،سنة 2022 ،ص 119 .

ثانيا/ اعتماد المستندات والوسائل الإلكترونية الحديثة:

أدى التطور التكنولوجي إلى إحداث تحول جذري في مجال النقل البحري، خاصة من خلال اعتماد الوسائل الإلكترونية في إدارة عمليات الشحن والنقل والتخليص الجمركي، وهو ما ساهم في تسريع حركة البضائع تقليص الإجراءات الإدارية التقليدية¹.

ومن أبرز هذه الوسائل سند الشحن الإلكتروني، الذي أصبح يؤدي نفس الوظائف القانونية التي يؤديها السند الورقي، سواء من حيث إثبات عقد النقل أو تمثيل البضاعة أو نقل ملكيتها كما ساهمت الأنظمة الرقمية الحديثة في تسهيل تبادل المعلومات بين الناقلين البحريين وإدارات الموانئ والجمارك، الأمر الذي أدى إلى تقليص مدة بقاء السفن والبضائع داخل الموانئ².

وقد شجعت المنظمة البحرية الدولية على اعتماد الأنظمة الرقمية الحديثة في النقل البحري باعتبارها وسيلة فعالة لتحقيق السرعة والشفافية والأمن القانوني في المعاملات البحرية الدولية³.

1- تبسيط الإجراءات الجمركية و المينائية :

تؤدي الإجراءات الجمركية والمينائية دورا محوريا في تسهيل حركة البضائع، إذ إن تعقيد هذه الإجراءات يؤدي إلى تعطيل عمليات الشحن و التفريغ وزيادة التكاليف التجارية، ولذلك اتجهت العديد من الدول إلى تحديث الأنظمة الجمركية و اعتماد التصريح الإلكتروني المسبق وتبسيط الرقابة الإدارية داخل الموانئ⁴.

1 - محمد فوزي، التحول الرقمي في قطاع النقل البحري، مجلة الدراسات القانونية المعاصرة، المجلد 8، العدد

1 ، 2024، ص 67 .

2 . سمير عبد السيد تناغو، عقد النقل البحري الإلكتروني، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2023، ص 133

3 . تقارير International Maritime Organisation حول الرقمنة البحرية لسنة 2024 .

4 . عبد الرزاق الصنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الثامن، دار النهضة العربية القاهرة، 2019،

ص 301.

وفي الجزائر سعت السلطات العمومية إلى عصرنة الموانئ من خلال إدخال الأنظمة المعلوماتية الحديثة الخاصة بتسيير حركة السفن والبضائع، وهو ما يساهم في تقليص مدة معالجة الحاويات وتحسين فعالية النشاط المينائي¹.

2- تطوير نظام الحاويات البحرية :

أحدث نظام الحاويات البحرية ثورة حقيقية في مجال النقل البحري لما يوفره من سرعة في عمليات الشحن والتفريغ وتقليل مخاطر تلف البضائع أو ضياعها، كما ساهم هذا النظام في توحيد طرق نقل البضائع بين مختلف وسائل النقل، مما عزز التكامل اللوجستي الدولي². وقد اعتبر الفقه الحديث أن نظام الحاويات من أهم الوسائل التقنية التي ساهمت في تعزيز التجارة البحرية الدولية، نظرا لدوره في تقليص تكاليف النقل و تحسين أمن البضائع المنقولة³.

الفرع الثاني/ضمانات قانونية

تشمل الضمانات القانونية حماية البضائع المنقولة بحرا من مختلف الأخطار البحرية التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة، كالغرق و التصادم و الجنوح و الحريق و العواصف البحرية، فضلا عن الأضرار الناجمة عن أعمال الإنقاذ أو الخسائر البحرية المشتركة، وذلك وفق نطاق التغطية المحدد في وثيقة التأمين⁴.

¹ . نادية بوقرة ،عصرنة الموانئ الجزائرية وأثرها على التجارة الخارجية ،المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية ،العدد 03 سنة 2023 ،ص 214 .

² . مصطفى كمال طه، القانون البحري ،دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية ،2021، ص 256.

³ . خالد محمد القاضي ،أثر نظام الحاويات على تطوير النقل البحري الدولي ،مجلة البحوث القانونية والاقتصادية العدد 18 سنة 2022، ص 98 .

⁴ . أحمد أبو الوفا ،المرجع السابق ،ص 153

تتجلى أهمية الضمانات القانونية للتأمين البحري في مساهمتها في تعزيز الائتمان التجاري وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري، إذ توفر قدرا من الطمأنينة القانونية و المالية للمتعاملين الاقتصاديين من خلال الحد من الآثار السلبية للمخاطر البحرية المحتملة، كما تساهم في استقرار العلاقات التعاقدية المرتبطة بالنقل البحري و تدعيم الثقة في المبادلات التجارية الدولية¹.

المطلب الثاني/ مساهمة عقد النقل البحري في تطوير سلاسل التوريدات الدولية

أصل عقد النقل البحري في الوقت الراهن يشكل إحدى الركائز الأساسية التي تقوم عليها سلاسل التوريدات الدولية، بالنظر إلى الدور الحيوي الذي يؤديه في تنظيم حركة البضائع والسلع بين مختلف لدول، وضمن استمرارية المبادلات التجارية الدولية بصورة منتظمة وأمنة فمع اتساع نطاق التجارة العالمية وتزايد الاعتماد على الاقتصاد الدولي المفتوح، لم يعد النقل البحري مجرد وسيلة تقليدية لنقل البضائع، وإنما تحول إلى عنصر استراتيجي ضمن المنظومة اللوجستية العالمية، خاصة وأن الجزء الأكبر من التجارة الدولية يتم عبر البحر . وهو ما يجعل عقد النقل البحري الأداة القانونية التي تضمن التنسيق بين مختلف المتدخلين في العملية التجارية الدولية².

كما ساهم التطور التكنولوجي الذي عرفه قطاع النقل البحري في تعزيز فعالية سلاسل الدولية، من خلال تحسين سرعة نقل البضائع وتقليل تكاليف الشحن و التخزين بالإضافة إلى توفير حماية قانونية وتقنية أكبر للسلع أثناء الرحلة البحرية، وقد أدى ذلك إلى بروز دور عقد النقل البحري في تحقيق التكامل اللوجستي بين مختلف حلقات سلسلة التوريد الدولية، فضلا عن مساهمته في دعم تنافسية التجارة الدولية وتعزيز التحول الرقمي في القطاع البحري³.

1 - محمد عبد العال، المرجع السابق، ص 198 .

2 - محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 155 .

3 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2020، ص 287 .

الفرع الأول/ دور عقد النقل البحري في تحقيق التكامل اللوجستي الدولي

يعتبر التكامل اللوجستي من أهم الأهداف التي تسعى إليها سلاسل التوريدات الدولية، ويقصد به تحقيق التنسيق بين مختلف مراحل نقل البضائع و تخزينها وتوزيعها ،بما يسمح بضمان التدفق المستمر للسلع داخل الأسواق الدولية دون انقطاع أو تأخير . وفي هذا الإطار يظهر عقد النقل البحري باعتباره الوسيلة القانونية التي تربط بين مختلف المتدخلين في العملية التجارية الدولية، سواء تعلق الأمر بالشاحن أو الناقل البحري أو المرسل إليه أو الوكيل البحري .

أولا/تنظيم العلاقة القانونية بين أطراف سلسلة التوريد الدولية

يلعب عقد النقل البحري دورا محوريا في تنظيم العلاقة القانونية بين مختلف أطراف سلسلة التوريد الدولية، من خلال تحديد حقوق والتزامات كل طرف بصورة دقيقة ،الأمر الذي يساهم في تقليص النزاعات التجارية وتحقيق الاستقرار القانوني للمعاملات الدولية¹. ويظهر ذلك بوضوح من خلال سند الشحن البحري الذي يعد الوثيقة الأساسية لإثبات عقد النقل العقد البحري ،حيث يتضمن مختلف البيانات المتعلقة بالبضاعة و طبيعتها وكميتها وميناء الشحن وميناء الوصول، فضلا عن تحديد التزامات الناقل البحري تجاه الشاحن والمرسل إليه². وقد اعتبر الفقه التجاري البحري أن سند الشحن يشكل وسيلة قانونية لتحقيق الثقة والائتمان في المعاملات البحرية الدولية ،بالنظر إلى الوظائف القانونية التي يؤديها سواء كدليل على استلام البضاعة أو كوثيقة تمثل البضاعة ذاتها³ .

1 . محمد فريد لعريني، القانون البحري والجوي ،دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية ،2020 ،ص 228.

2 . عبد الحميد شواربي، المرجع السابق ،ص 214 .

3 . المرجع نفسه .

كما حرص المشرع الجزائري على تنظيم عقد النقل البحري ضمن أحكام القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري والتزامه بالمحافظة على البضاعة وضمان تسليمها في المواعيد المتفق عليها¹ ومن الناحية القضائية، كرس القضاء الجزائري مسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالتزاماته العقدية، حيث قضى مجلس قضاء الجزائر في قرار حديث بمسؤولية شركة نقل بحري عن الاضرار التجارية الناتجة عن التأخير في تسليم شحنة مستوردة، معتبرا ان احترام آجال التسليم يدخل ضمن الالتزامات الجوهرية لعقد النقل البحري².

كما ساهمت الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، في توحيد القواعد القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، بما يضمن حماية أكبر للمتعاملين الاقتصاديين ويعزز استقرار المعاملات التجارية الدولية³.

ثانيا/ضمان استمرارية تدفق البضائع داخل الأسواق الدولية :

يساهم عقد النقل البحري بصورة مباشرة في ضمان استمرارية تدفق البضائع داخل الأسواق الدولية، من خلال توفير إطار قانوني وتنظيمي يسمح بنقل السلع عبر مختلف الموانئ العالمية بصورة منتظمة وآمنة، الأمر الذي يساعد على استقرار سلاسل الإمداد الدولية وتفاذي حالات الندرة والانقطاع التي قد تؤثر على النشاط الاقتصادي العالمي⁴.

1 . المواد 790 إلى 828، الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم - المرجع السابق

2 . قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية و البحرية، ملف رقم 112457، بتاريخ 12 مارس 2022، غير منشور .

3 . المادة 5 ، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (اتفاقية هامبورغ).

4 . محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 166 .

وقد أدى التطور الذي عرفه نظام الحاويات إلى إحداث تحول جذري في مجال النقل البحري حيث سمح بتقليص مدى عمليات الشحن والتفريغ وتسهيل نقل البضائع بين مختلف وسائل النقل، وهو ما ساهم في تحسين الأداء اللوجستي للموانئ وتسريع حركة التجارة الدولية¹.

كما ساهمت الموانئ الحديثة في تعزيز التكامل بين النقل البحري وبقية وسائل النقل الأخرى الأمر الذي أدى إلى ظهور مفهوم النقل متعدد الوسائط كآلية حديثة لتطوير سلاسل التوريد الدولية.

وفي السياق الجزائري، اتجهت الدولة إلى تطوير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات اللوجستية المرتبطة بالنقل البحري، من خلال تحديث الموانئ التجارية وتوسيع قدراتها الاستيعابية وربطها بالأنظمة الرقمية الحديثة، بما يسمح بتسهيل حركة البضائع وتعزيز اندماج الجزائر ضمن شبكات التجارة الدولية².

الفرع الثاني / مساهمة عقد النقل البحري في تقليص التكاليف وتعزيز

تنافسية التجارة الدولية

يعد تقليص تكاليف النقل من أبرز الأهداف الاقتصادية التي تسعى إليها التجارة الدولية لذلك يحتل عقد النقل البحري مكانة محورية باعتباره الوسيلة الأقل تكلفة لنقل البضائع عبر المسافات الطويلة مقارنة بالنقل الجوي أو البري، خاصة فيما يتعلق بالبضائع الضخمة والمواد الأولية والحاويات التجارية³.

¹ . عبد الرزاق الصنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 347.

² . ابركان عبد المالك، حوادي حياة، دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 8، العدد 1، 2024، ص 282.

³ . محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 233.

أولاً/ تخفيض تكاليف الشحن و التخزين:

يسمح النقل البحري بنقل كميات كبيرة من البضائع بتكاليف منخفضة نسبياً ، وهو ما يساهم في تقليص تكاليف الإنتاج والتوزيع بالنسبة للمؤسسات الاقتصادية، ويعزز قدرتها التنافسية داخل الأسواق الدولية¹ .

كما ساهم نظام الحاويات في تقليل تكاليف المناولة و التخزين داخل الموانئ من خلال تسهيل عمليات الشحن و التفريغ وتقليص نسبة تلف البضائع أثناء النقل البحري². وقد انعكس ذلك بصورة مباشرة على فعالية سلاسل التوريد الدولية ،حيث أصبحت المؤسسات الاقتصادية تعتمد بصورة متزايدة على النقل البحري لضمان استمرارية التموين وتقليل النفقات اللوجستية المرتبطة بالتجارة الخارجية .

ثانياً/دعم تنافسية الموانئ والخدمات اللوجستية الحديثة:

ساهم عقد النقل البحري في تعزيز تنافسية الموانئ والخدمات اللوجستية الحديثة، خاصة في ظل التحول نحو الموانئ الذكية التي تعتمد على الأنظمة الرقمية في تسيير العمليات التجارية والجمركية³ .

كما ساهمت الرقمنة في تحسين عمليات تتبع السفن والبضائع بشكل لحظي ،وهو ما يسمح بتوفير معلومات دقيقة حول موقع البضاعة ووقت وصولها، الأمر الذي يساعد على تحسين التخطيط اللوجستي وتقليل الخسائر الناتجة عن التأخير أو اضطراب سلاسل التوريد الدولية⁴ .

1 . عبد الرزاق الصنهوري، المرجع السابق، ص 344 .

2 . مصطفى كمال طه ،المرجع السابق ،ص 301 .

3 . أبركان عبد المالك ،حوباد حياة ،المرجع السابق ، ص 284 .

4 . محمد حسين منصور، المرجع السابق ،ص 205 .

وفي هذا الإطار ،اعتمدت الجزائر منصة المجتمع المينائي الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-147، والتي تهدف إلى رقمنة الإجراءات الإدارية والجمركية المرتبطة بالنقل البحري ،بما يسمح بتقليص مدة معالجة السفن والبضائع داخل الموانئ الجزائرية¹.

الفرع الثالث/ أثر التطور الرقمي لعقد النقل البحري على سلاسل التوريد الدولي

أدى التطور الرقمي إلى إحداث تحول جذري في قطاع النقل البحري ،حيث أصبحت التكنولوجيا الحديثة عنصراً أساسياً في تطوير سلاسل التوريد الدولية وتحسين فعالية الخدمات اللوجستية ،ولم يعد عقد النقل البحري يقتصر على تنظيم عملية نقل البضائع فحسب ،بل أصبح مرتبطاً بمنظومة رقمية متكاملة تعتمد على تبادل البيانات الالكترونية و التسيير الذكي لحركة السفن والبضائع .

أولاً/ اعتماد المستندات الالكترونية و الأنظمة الذكية :

ساهمت الرقمنة في تطوير وسائل إثبات عقد النقل البحري ،خاصة بعد اعتماد سندات الشحن الالكترونية التي أصبحت تؤدي نفس الوظائف القانونية التي يؤديها السند الورقي التقليدي سواء من حيث إثبات استلام البضاعة أو تمثيلها أو نقل ملكيتها² .

كما ساهمت الأنظمة الذكية في تحسين عمليات إدارة الموانئ وتتبع السفن والبضائع بشكل لحظي من خلال استعمال تقنيات وأنظمة التتبع بالأقمار الاصطناعية³ .

ومن جهة أخرى ،ساهمت الحاويات الذكية في تعزيز سلامة البضائع أثناء الرحلة البحرية حيث أصبحت مزودة بأجهزة استشعار إلكترونية تسمح بمراقبة درجة الحرارة والرطوبة والصدمات التي تتعرض لها البضائع ،خاصة بالنسبة للمواد الغذائية و المنتجات الحساسة⁴ .

1 . المرسوم التنفيذي رقم 21-147 المؤرخ في 17 أفريل 2021، المتعلق بمنصة المجتمع المينائي الجزائري.

2 . مصطفى كمال طه ،المرجع السابق ، ص 309 .

3 . محمد فريد العريني ،المرجع نفسه، ص 241 .

4 . "عقد النقل البحري في ظل الحاويات الذكية "، تحديات قانونية وتحولات تنظيمية ،مجلة القانون العام الجزائري والمقارن ،المجلد 11 ،العدد 2، 2025 ، ص 384 .

ثانيا/ دور الرقمنة في تقليص المنازعات البحرية وتعزيز الأمن التجاري الدولي:

ساهم التطور الرقمي في تقليص المنازعات المرتبطة بعقد النقل البحري، خاصة من خلال توفير وسائل إلكترونية دقيقة لإثبات مختلف العمليات المتعلقة بالشحن والتفريغ والتسليم، وهو ما يسهل عملية الإثبات أمام الجهات القضائية عند وقوع نزاع بين الأطراف المتعاقدة¹.

كما ساعدت الأنظمة الرقمية في تقليص في تعزيز الشفافية داخل سلاسل البحري، من خلال تمكين المتعاملين الاقتصاديين من متابعة حركة البضائع بصورة مستمرة، الأمر الذي يقلل من حالات الغش أو ضياع البضائع أو التلاعب بالوثائق التجارية².

ومن جانب آخر أصبح الأمن السيبراني يشكل عنصرا أساسيا في مجال النقل البحري الحديث خاصة مع الاعتماد المتزايد على الأنظمة الرقمية في إدارة الموانئ والسفن التجارية، لذلك اتجهت الدول والمنظمات الدولية إلى وضع قواعد قانونية و تقنية تهدف إلى حماية البيانات البحرية وتأمين الأنظمة الإلكترونية المستعملة في قطاع النقل البحري³.

المطلب الثالث/ التطورات التكنولوجية وآثرها على عقد النقل البحري

عرف النقل البحري خلال العقود الأخيرة تطورا تكنولوجيا متسارعا أدى إلى إحداث تغييرات جوهرية في البنية القانونية والاقتصادية لعقد النقل البحري، حيث لم يعد هذا العقد قائما على الوسائل التقليدية لنقل البضائع، وإنما أصبح يعتمد على منظومة تقنية حديثة تقوم على الحاويات و الرقمنة والأنظمة الذكية لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والتتبع الإلكتروني للبضائع وقد ساهمت هذه التطورات في تعزيز فعالية النقل البحري وتسهيل المبادلات التجارية

1 . محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 212 .

2 . عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 233 .

3 . المنظمة البحرية الدولية، المبادئ التوجيهية للأمن السيبراني البحري، 2023 .

الدولية خاصة وأن التجارة العالمية أصبحت تعتمد بصورة كبيرة على السرعة و الأمان وتقليص التكاليف ،وهي عناصر وفرتها التكنولوجيا البحرية الحديثة بشكل واضح ¹.

وتعد الحاويات البحرية من أهم مظاهر الثورة التكنولوجية في مجال النقل البحري ،إذ أحدثت نقلة نوعية في أساليب نقل البضائع ،بعدها كانت هذه الأخيرة تشحن بصورة مفككة داخل السفن التقليدية ،الأمر الذي كان يؤدي إلى كثرة الأضرار والتأخير وارتفاع تكاليف المناولة .

أما نظام الحاويات فقد سمح بتوحيد طرق التعبئة و النقل و التفريغ ،وساهم في تقليص مدة بقاء السفن داخل الموانئ ،كما أدى إلى تعزيز الأمن القانوني لعقد النقل البحري من خلال تسهيل إثبات حالة البضائع وتحديد مسؤولية الناقل البحري بصورة أكثر دقة ².

كما أدت هذه التحولات التقنية إلى ظهور أنماط حديثة للنقل وعلى رأسها النقل متعدد الوسائط الذي يعتمد على استعمال أكثر من وسيلة نقل في اطار عقد موحد ،الأمر الذي دفع الاتفاقيات الدولية الحديثة ، خاصة قواعد هامبورغ لسنة 1978 و قواعد روتردام لسنة 2008 إلى إعادة تنظيم الأحكام القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري و سندات الشحن الإلكتروني والنقل بالحاويات بما ينسجم مع التطورات الحديثة للتجارة الدولية ³ .

وبناء على ذلك سيتم تقسيم هذا المطلب على النحو الآتي:

¹ . سميرة بن جيلالي "مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 1 ،2017، ص 289 .

² - إلهام عزيز ،" أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن " ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،العدد 2 ،2017، ص 277 .

³ . اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، ينظر إلى: Hannu honka, the Rotterdam Rules Contract of Carriage and Scope of Application in Juridiska foreningen i finland p 213-223

الفرع الأول/ ماهية النقل البحري بالحاويات وأهميته في التجارة الدولية

أدى ظهور الحاويات البحرية إلى إحداث تحول جذري في مفهوم النقل البحري التقليدي حيث أصبحت الحاويات الوسيلة الأساسية لنقل مختلف أنواع البضائع عبر البحار، لما توفره من حماية للبضائع وسرعة في عمليات الشحن والتفريغ، وقد ساهم هذا النظام في تطوير التجارة الدولية وتعزيز القدرة التنافسية للموانئ وشركات النقل البحري، الأمر الذي جعل الحاويات إحدى الركائز الأساسية للاقتصاد البحري العالمي الحديث¹.

أولاً/ مفهوم الحاويات البحرية وخصائصها :

يقصد بالحاوية البحرية صندوق معدني موحد المقاييس يستعمل لنقل البضائع بمختلف أنواعها، ويكون مجهزا بطريقة تسمح بنقل البضائع دون الحاجة إلى إعادة شحنها أو تفريغها عند انتقالها من وسيلة نقل إلى أخرى، وقد عرفت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 بأنها وسيلة نقل دائمة وقوية بما يكفي للاستعمال المتكرر ومصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع بواسطة وسيلة أو عدة وسائل نقل دون إعادة الشحن الوسيط².

وتتميز الحاويات البحرية بعدة خصائص أهمها :

- 1- توحيد المقاييس الدولية للحاويات .
- 2- سهولة تداول البضائع داخل الموانئ .
- 3- حماية البضائع من التلف والسرقة .
- 4- قابلية استعمالها في النقل متعدد الوسائط .
- 5- تقليص مدة بقاء السفن بالموانئ .

¹ . عبد القادر زاوي، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2018، ص 214 .

² . الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972، ينظر إلى Philippe Delebecque – Droit maritime international – Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence ,paris entre 2021– 2023 ,p 120–125 .

ثانيا/ مزايا البحري بالحاويات :

1- السرعة في عمليات الشحن والتفريغ : ساهم نظام الحاويات في تقليص الوقت اللازم لشحن البضائع وتفريغها مقارنة بالنظام التقليدي ، حيث أصبحت الرافعات الآلية تقوم بتحميل الحاويات في وقت قصير ،مما أدى إلى تسريع حركة السفن داخل الموانئ وتقليل تكاليف الاستغلال البحري ¹.

2- تقليل مخاطر التلف و السرقة :توفر الحاويات حماية كبيرة للبضائع من العوامل الطبيعية والسرقة و الضياع ،نظرا لإغلاقها المحكم وصعوبة فتحها أثناء الرحلة البحرية ،وهو ما انعكس إيجابا على تقليل المنازعات المرتبطة بمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع ².

3- تخفيض تكاليف النقل البحري: ساعدت الحاويات على تخفيض تكاليف النقل من خلال تقليل عدد العمال المستعملين في عمليات المناولة والشحن والتفريغ، إضافة إلى تقليص مدة رسو السفن داخل الموانئ الأمر الذي أدى إلى زيادة المردودية الاقتصادية لشركات النقل البحري ³.

ثانيا/ دور الحاويات في تطوير التجارة البحرية الدولية :

أصبحت الحاويات تمثل الوسيلة الأساسية لتتنقل البضائع التجارة الدولية ، حيث ساهمت في تسهيل انتقال السلع بين الدول وربط الأسواق العالمية ببعضها البعض.

كما ساعدت على ظهور الموانئ المتخصصة في استقبال الحاويات وتطوير البنية التحتية البحرية الحديثة ،وهو ما عزز من فعالية سلاسل التوريد الدولية ⁴ .

1 . محمد حسنين ،الوسيط في القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،2019 ،ص 301 .

2 . قرار المحكمة العليا الجزائرية ، الغرفة التجارية والبحرية ،ملف رقم 889321 ،بتاريخ 2018/06/12 .

3 . أحمد شرف الدين ،المرجع السابق ،ص 188 .

4 . ليلى إدياز قماز " قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط " المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،العدد 1 ، 2015 ص25 .

الفرع الثاني/ أثر الحاويات على النظام القانوني لعقد النقل البحري

لم يقتصر تأثير الحاويات على الجانب الاقتصادي والتقني فقط، بل امتد ليشمل النظام القانوني لعقد النقل البحري، خاصة فيما يتعلق بالتزامات الناقل البحري و مسؤوليته القانونية بالإضافة إلى التعديلات التي مست السندات الشحن البحرية وطرق إثبات حالة البضائع¹.

أولا/ تأثير الحاويات على التزامات الناقل البحري: أصبح الناقل البحري ملزما بتوفير سفن مجهزة تقنيا لاستقبال الحاويات وضمان سلامة تثبيتها داخل السفينة، إضافة إلى الالتزام بمراقبة عمليات الشحن والتفريغ والتخزين بما يضمن حماية البضائع المنقولة².

ثانيا/ أثر الحاويات على مسؤولية الناقل البحري :

1- مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع داخل الحاوية : آثرت استعمال الحاويات عدة إشكالات

قانونية تتعلق بتحديد المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع داخل الحاوية .

خاصة إذا كانت عملية تعبئة الحاوية تمت من طرف الشاحن وليس الناقل البحري، وهو ما

دفع القضاء و الاتفاقيات الدولية إلى التمييز بين عيوب التعبئة و عيوب النقل البحري³.

إشكالية إثبات العيوب و الأضرار: أدى نظام الحاويات في تطوير سندات الشحن البحري، حيث

أصبحت تتضمن بيانات خاصة بالحاوية مثل رقمها ووزنها و طريقة تعبئتها، كما ظهرت

السندات الإلكترونية التي تتماشى مع التطور الرقمي الحديث⁴.

1 . مريم بن خليفة " أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع " ،مجلة الندوة الدراسات القانونية، العدد 12، 2017 ص 173 .

2 . نبيل صقر، القانون البحري الجزائري في ضوء التشريع و الاجتهاد القضائي، دار الهدى، الجزائر، 2020 ص 267 .

3 . قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية، ملف رقم 1045221، بتاريخ 2019/11/21، مجلة المحكمة العليا، العدد 02 سنة 2020، ص 145 .

4 . خالد عبد الفتاح " السند الإلكتروني في النقل البحري الدولي " مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 6 العدد 1، 2021، ص 88.

قائمة الخاتمة

في ختام هذه الدراسة الموسومة بعنوان "عقد النقل البحري كآلية قانونية لتطوير التجارة البحرية " ،يتضح أن عقد النقل البحري يحتل مكانة محورية ضمن منظومة التجارة الدولية بالنظر إلى الدور الحيوي الذي يؤديه في تنظيم عمليات نقل البضائع عبر البحار وضمان استقرار المعاملات التجارية الدولية ،وقد تم التطرق في الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي والقانوني لعقد البحري ،من خلال دراسة مفهومه و خصائصه القانونية و تمييزه عن غيره من العقود المشابهة ،إضافة إلى بيان أهم أركانه و أطرافه و الالتزامات المترتبة عنه، كما تم تناول الطبيعة القانونية لهذا العقد و الأساس التشريعي المنظم له في ظل التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مع إبراز خصوصيته باعتباره عقدا ذات طابع دولي تتداخل فيه القواعد الوطنية مع الأعراف و الاتفاقيات البحرية الدولية، وقد أظهرت أن التنظيم القانوني لعقد النقل البحري يشكل أداة فعالة لتحقيق التوازن بين مصالح الناقل البحري و الشاحن والمرسل إليه، بما يضمن حماية الحقوق القانونية للأطراف المتعاقدة وتحقيق الأمن القانوني في المعاملات البحرية .

أما الفصل الثاني، فقد تم تخصيصه لدراسة عقد النقل البحري باعتباره آلية قانونية لتطوير التجارة الدولية ،حيث تم إبراز دوره في تسهيل حركة البضائع وتنشيط المبادلات التجارية الدولية وتعزيز الاستقرار الاقتصادي بين الدول ،كما تم التطرق إلى الضمانات القانونية التي يوفرها هذا العقد للأطراف المتعاقدة ،خاصة من خلال تنظيم مسؤولية الناقل البحري و آليات التعويض عن الأضرار البحرية ،إضافة إلى ذلك ،تم إبراز أثر التطورات التكنولوجية الحديثة على عقد النقل البحري ،لاسيما ظهور نظام الحاويات البحرية الذي شكل نقلة نوعية في مجال النقل البحري الدولي ،من خلال تسريع عمليات الشحن و التفريغ و تقليص تكاليف النقل و الحد من مخاطر تلف البضائع و ضياعها ، الأمر الذي ساهم بصورة مباشرة في زيادة فعالية التجارة

الدولية و توسيع نطاقها ،كما تم التطرق إلى أثر الرقمنة والوسائل الكترونية الحديثة في تطوير المعاملات البحرية .

غير أن هذه التطورات أفرزت بالمقابل تحديات قانونية جديدة تتعلق بالإثبات الإلكتروني والمسؤولية القانونية و الامن المعلوماتي ،وهو ما يفرض ضرورة تحديث المنظومة القانونية البحرية بما يتلاءم مع التحولات الاقتصادية و التكنولوجية الراهنة ،

ومن خلال هذه الدراسة ،تم التوصل إلى جملة من النتائج ،كين إجمالها في النقاط التالية:

- يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية الدولية المنظمة لحركة التجارة العالمية.
- يساهم النقل البحري بصورة فعالة في تسهيل المبادلات التجارية الدولية و تقليص تكاليف النقل .
- يتميز عقد النقل البحري بطبيعة قانونية خاصة تجمع بين القواعد الوطنية و الاتفاقيات الدولية والأعراف البحرية .
- يشكل التنظيم القانوني لعقد النقل البحري وسيلة لتحقيق الأمن القانوني و الاستقرار في المعاملات التجارية البحرية.
- تلعب الاتفاقيات الدولية دورا أساسيا في توحيد القواعد المنظمة لعقد النقل البحري.
- أدى نظام الحاويات البحرية إلى إحداث نقلة نوعية في مجال التجارة الدولية و النقل البحري .
- يترتب على الناقل البحري التزامات قانونية دقيقة تهدف إلى حماية البضائع و ضمان سلامة وصولها .
- ساهم التطور التكنولوجي و الرقمنة في تحديث وسائل النقل البحري و تحسين فعالية تنفيذ العقود البحرية .

- أفرزت التقنيات الحديثة تحديات قانونية جديدة تتعلق بالإثبات والمسؤولية الالكترونية.
- ما يزال التشريع البحري الجزائري بحاجة إلى مواكبة التطورات الاقتصادية والتكنولوجية الحديثة .

واستنادا إلى النتائج المتوصل إليها ،يمكن تقديم جملة من الاقتراحات و التوصيات ،تتمثل فيمايلي:

- ضرورة تحديث التشريع البحري الجزائري بما يتلاءم مع التطورات الحديثة في مجال النقل البحري والتجارة الدولية .
- تعزيز انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية الحديثة المتعلقة بالنقل البحري.
- تكريس الحماية القانونية للمستندات والمعاملات الالكترونية البحرية .
- تطوير البنية التحتية للموانئ بما يتلاءم مع نظام الحاويات الحديثة .
- تشجيع الاستثمار في الخدمات اللوجستية البحرية و تقنيات النقل الذكية .
- تطوير إطارات قانونية متخصصة في القانون البحري و التجارة الدولية .
- تعزيز الرقابة القانونية على تنفيذ عقود النقل البحري بما يضمن حماية مختلف الأطراف المتعاقدة .
- وضع إطار قانوني واضح ينظم المسؤولية الناشئة عن استخدام الوسائل الرقمية والأنظمة الإلكترونية في النقل البحري.

ورغم أهمية الجوانب التي تمت معالجتها في هذه الدراسة، فإن موضوع عقد النقل البحري لا يزال يفتح المجال أمام العديد من الإشكالات القانونية و الاقتصادية التي تستحق البحث والدراسة ،خاصة ما يتعلق بالنقل البحري الالكتروني ،والمسؤولية القانونية الناشئة عن استخدام الذكاء الاصطناعي في إدارة السفن، وحجية المستندات الإلكترونية و البحرية، إضافة إلى

الإشكالات المرتبطة بالأمن السيبراني في قطاع النقل البحري الدولي، وكذا أثر التحولات البيئية والطاقوية الحديثة على العقود البحرية، فضلا عن الدراسة القانونية المتخصصة لنظام الحاويات البحرية ومدى تأثيره مسؤولية الناقل البحري والعلاقات التعاقدية الدولية، وهو ما يجعل هذا الموضوع مجالا خصبا للدراسات المستقبلية بالنظر إلى ارتباطه الوثيق بالتطور المستمر الذي يشهده قطاع التجارة الدولية و النقل البحري في العصر الحديث .

قائمة المراجع

قائمة المراجع/

أولا/ المصادر/

1- النصوص القانونية الوطنية و الأجنبية :

- القانون المدني الجزائري .
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 و المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل و المتمم .
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية .
- 1 - Code de transport française الجزء المتعلق بالنقل(مع التعديلات اللاحقة) البحري ،الصادر في 2010 .
- المرسوم التنفيذي رقم 21-147 المؤرخ في 17 أبريل 2021 المتعلق بمنصة المجتمع المينائي الجزائري.

2- الإتفاقيات الدولية :

- اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي) .
- الاتفاقية الدولية الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية بروكسل لسنة 1952 .
- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 .
- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا هامبورغ 31 مارس 1978 .

قائمة المراجع/

-
-
- قواعد لاهاي - فيسبي 1968 .
 - الاتفاقية الدولية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي - لندن 27 نوفمبر 1992 .
 - الاتفاقية الدولية للامتيازات البحرية والرهون البحرية جنيف 2006 . في 1993 .
 - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا بحرا (روتريام) 11 سبتمبر 2008 .

ثانيا/ المراجع :

1 - الكتب :

- أحمد شرف الدين ،النقل البحري للبضائع ،دار العربية ،القاهرة ،سنة 2017 .
- أحمد أبو الوفا ،القانون البحري ،دار النهضة العربية ،القاهرة سنة 2020 .
- حسين عبد اللطيف حمدان ،الحجز البحري في التشريعات العربية دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ،2018 .
- سمير عبد السيد تناغو، عقد النقل البحري الالكتروني، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2023 .
- عبد الرزاق الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ،الجزء السابع ،دار النهضة الإسكندرية ، سنة 2003 .
- عبد الرزاق الصنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني ،الجزء السابع ،دار النهضة العربية ،القاهرة ،2004 (طبعة الحديثة) .

قائمة المراجع/

-
-
- علي البارودي ،القانون البحري ،دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية سنة 2002
 - عبد الحميد الشواربي ،النقل البحري في التشريع المقارن ،منشأة المعرف ،الإسكندرية 2002 .
 - عبد الرزاق الصنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني ،التأمين والعقود البحرية دار النهضة العربية ،القاهرة ،طبعة 2004 .
 - عبد القادر زاوي ،القانون البحري الجزائري ،دار هومة ،الجزائر 2019 .
 - علي فيلاي ،القانون البحري الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر الطبعة 2011 .
 - عبد الرزاق الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون التجاري ،الجزء الثامن ،دار النهضة العربية ،القاهرة ،2019 .
 - عبد الرزاق الصنهوري ،الوسيط في شرح القانون البحري ،دار النهضة العربية ،القاهرة 2018 .
 - عبد القادر زاوي ،القانون البحري الجزائري ،دار هومة الجزائر ،2018 .
- Ripert et Rodière ,Droit maritime ,Dollez ,2009
- كمال طه مصطفى ،القانون البحري ،دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية 2005 .
 - كمال مصطفى طه ،القانون البحري ،دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية 2021 .
 - محمد فريد العريني ،القانون البحري والجوي ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية 2005
 - محمد فوزي ،القانون البحري ،دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية ،2003 .

قائمة المراجع/

- محمد حسين ، أحكام النقل البحري في القانون المقارن ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية
2019 .

- محمد حسنين ، القانون البحري الجزائري ، دار الجامعة الجديدة الطبعة 2005 .

- محمد فريد لعريني ، القانون البحري و الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية
2020 .

- محمد حسنين ، الوسيط في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2019

- نبيل صقر ، الوسيط في القانون البحري الجزائري ، دار الهدى الجزائر 2020 .

- نبيل صقر ، القانون البحري الجزائري في ضوء التشريع والاجتهاد القضائي دار
الهدى الجزائر ، 2020.

2- المقالات القانونية :

- ابركان عبد المالك ، حو باد حياة ، دور التحول الرقمي للموانئ في تطويره وتأمين
قطاع النقل البحري للبضائع ، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية ، المجلد 8 العدد
1 2024 .

- إلهام عزازيز ، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن ، المجلة
الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد 2 ، 2017 .

- بوجمعة رابح ، التأمين البحري ودوره في حماية التجارة البحرية ، مجلة الدراسات
القانونية والسياسية ، جامعة عمار ثليجي بالاغواط ، المجلد 07 ، العدد 02 ، سنة 2021

قائمة المراجع/

- بوجمعة رابح، الرقمنة في مجال النقل البحري أثرها على التجارة الدولية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي بالاغواط، المجلد 08، العدد 01 سنة 2022
- خالد محمد القاضي، أثر نظام الحاويات على تطوير النقل البحري الدولي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 18، سنة 2018.
- خالد عبد الفتاح، السند الإلكتروني في النقل البحري الدولي، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 6، العدد 1، 2021.
- سميرة بين جيلالي، مدة مسؤولية النقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل العدد 1 سنة 2017.
- سامية قارة، التحكيم البحري كوسيلة حديثة لتسوية منازعات النقل البحري الدولي، مجلة الباحث والدراسات القانونية والقضائية، المجلد 9 العدد 1 سنة 2023.
- عقد النقل البحري في ظل الحاويات الذكية، تحديات قانونية و تحولات تنظيمية مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد 11، العدد 02 سنة 2025.
- ليلي إدياز قماز، قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01 سنة 2015.
- محمد فوزي، التحول الرقمي في مجال النقل البحري أثرها على التجارة الدولية، مجلة القانونية المعاصرة، المجلد 08، العدد 1، 2024.
- مريم بن خليفة، أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الندوة و الدراسات القانونية، العدد 12، 2017.

قائمة المراجع/

3- الإحتهادات القضائية :

أ-قرارات المحكمة العليا:

- قرار المحكمة العليا ،الغرفة التجارية ،ملف رقم بتاريخ 312845 بتاريخ 2016/11/18 ،مجلة المحكمة العليا، العدد 01 سنة 2017 .
- قرار المحكمة العليا الجزائرية ،الغرفة التجارية والبحرية ،ملف رقم 889321 بتاريخ 2018/06/12 .
- قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية ملف رقم 1045221 ،بتاريخ 2019/11/21 ،مجلة المحكمة العليا ،العدد 02 سنة 2020 .
- قرار المحكمة العليا الجزائرية ، الغرفة التجارية والبحرية ،ملف 874321 بتاريخ 14مارس 2021 ،مجلة المحكمة العليا ،العدد 02 سنة 2022 .

ب - قرارات المجلس :

- قرار مجلس قضاء الجزائر ،الغرفة التجارية و البحرية ،ملف رقم 112457 بتاريخ 12 مارس 2022 - غير منشور - .

ثالثا/ التقارير و المنشورات الرسمية:

- 1- International Maritime Organisation تقارير حول الرقمنة البحرية لسنة 2024 .
- 2-المنظمة البحرية الدولية ،المبادئ التوجيهية للأمن السيبراني البحري 2023 .

قائمة الفهم — رس

قائمة الفهرس

الإهداء	
قائمة المختصرات.....	
مقدمة	
.....	
الفصل الأول/ الاطار القانوني لعقد النقل البحري.....	ص11
المبحث الأول/الأسس القانونية لعقد النقل البحري.....	ص12
المطلب الأول/مفهوم عقد النقل البحري.....	ص14
الفرع الأول/تعريف عقد النقل البحري.....	ص14
الفرع الثاني/الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري.....	ص16
الفرع الثالث/تمييز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة.....	ص18
المطلب الثاني/مصادر عقد النقل البحري في القانون الوطني الجزائري.....	ص19
الفرع الأول/ المصادر الوطنية لعقد النقل البحري و حدود فعاليتها.....	ص19
الفرع الثاني/المصادر الدولية كبديل متطور وحدود تطبيقها.....	ص21
المطلب الثالث/الاتفاقيات وقواعد التجارة البحرية.....	ص26
الفرع الأول/الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.....	ص27
الفرع الثاني/قواعد التجارة البحرية الدولية وأثرها في توحيد المعاملات البحرية.....	ص29
المبحث الثاني/العناصر الأساسية لعقد النقل البحري.....	ص33
المطلب الأول/أطراف عقد النقل البحري وحقوقهم والتزاماتهم.....	ص33
الفرع الأول/الناقل البحري باعتباره اطرف المهني في عقد النقل البحري.....	ص33
الفرع الثاني/الشاحن و المرسل إليه باعتبارهما المستفيدين من عملية النقل البحري	ص39
المطلب الثاني/موضوع العقد ومسؤوليات الناقل و الشاحن.....	ص39
الفرع الأول/موضوع عقد النقل البحري.....	ص40
الفرع الثاني/مسؤولية الناقل البحري.....	ص41
المطلب الثالث/شروط صحة العقد وطرق إبرامه.....	ص42
الفرع الأول/شروط صحة عقد النقل البحري.....	ص43
الفرع الثاني/طرق إبرام عقد النقل البحري.....	ص44
الفصل الثاني/مدى فعالية عقد النقل البحري في تطوير التجارة البحرية.....	ص47
المبحث الأول/العقد كأداة لضمان الامن التجاري.....	ص48

قائمة الفهرس

المطلب الأول/حماية الحقوق المالية.....	ص 48
الفرع الأول/الضمانات القانونية لحماية الحقوق المالية.....	ص 49
الفرع الثاني/الآليات القضائية لحماية الحقوق المالية في عقد النقل البحري.....	ص 52
المطلب الثاني/تقليل المخاطر القانونية و النزاعات البحرية.....	ص 56
الفرع الأول/الآليات التشريعية الوطنية للوقاية من النزاعات البحرية.....	ص 57
الفرع الثاني/دور الاتفاقيات الدولية الحديثة في توحيد القواعد وتقليل النزاعات.....	ص 58
الفرع الثالث/الوسائل التعاقدية الحديثة للحد من النزاعات البحرية.....	ص 58
المطلب الثالث/تسهيل التمويل و التأمين البحري.....	ص 59
الفرع الأول/التمويل البحري و آليات الضمان القانوني.....	ص 60
الفرع الثاني/التأمين البحري.....	ص 63
المبحث الثاني/العقد البحري كآلية لتعزيز التجارة الدولية.....	ص 63
المطلب الأول/تسهيل حركة البضائع وتوفير الضمانات القانونية.....	ص 65
الفرع الأول/الآليات القانونية لتسهيل حركة البضائع في عقد النقل البحري.....	ص 66
الفرع الثاني/ ضمانات القانونية	ص 69
المطلب الثاني/مساهمة عقد النقل البحري في تطوير سلاسل التوريدات الدولية.....	ص 70
الفرع الأول/دور عقد النقل البحري في تحقيق التكامل اللوجستي الدولي.....	ص 70
الفرع الثاني/مساهمة عقد النقل البحري في تقليص التكاليف و تعزيز تنافسية التجارة البحرية	ص 73
الفرع الثالث/أثر التطور الرقمي لعقد النقل البحري على سلاسل التوريد الدولي.....	ص 74
المطلب الثالث/التطورات التكنولوجية وأثارها على عقد النقل البحري.....	ص 76
الفرع الأول/ماهية النقل بالحاويات وأهميته في التجارة الدولية	ص 77
الفرع الثاني/أثر الحاويات على النظام القانوني لعقد النقل البحري.....	ص 79
.....	
الخاتمة	
قائمة المراجع.....	
الملخص بالعربية والانجليزية	

قائمة الفهرس

ملخص المذكرة

ملخص المذكرة

تتناول هذه الدراسة موضوع عقد النقل البحري كألية لتطوير التجارة البحرية، من خلال تحليل الإطار القانوني المنظم لهذا العقد وبيان دوره في تأطير العلاقات القانونية الناشئة عن عمليات نقل البضائع عبر البحر، وقد تم التطرق إلى الأحكام القانونية المتعلقة بتكوين عقد النقل البحري وخصائصه ومصادره، مع إبراز حقوق والتزامات أطرافه وفقا لأحكام التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة .

كما عالجت الدراسة الدور الذي يؤديه عقد النقل البحري في دعم وتنمية التجارة البحرية من خلال مساهمته في تسهيل تداول البضائع وتعزيز المبادلات التجارية الدولية، إلى جانب الوقوف على أهم التحديات القانونية و العلمية التي تثيرها عملية تنفيذه، خاصة في ظل التطورات التكنولوجية و الاقتصادية التي يشهدها قطاع النقل البحري .

وخلصت الدراسة إلى أن عقد النقل البحري يشكل أداة قانونية أساسية لضمان استقرار المعاملات التجارية و تحقيق الأمن القانوني للأطراف المتعاقدة، الأمر الذي يجعله من أهم الآليات القانونية المساهمة في تطوير التجارة البحرية و تعزيز فعاليتها على المستويين الوطني و الدولي .

Thesis Summary/

This study examines the contract of maritime transport as a mechanism for the development of maritime trade ,through an analysis of the legal framework governing this contract and its role in regulating the legal relationships arising from the carriage of goods by sea ;The study addresses the legal provisions related to the formation ,characterics, and sources of the maritime transport contract while highlighting the rights and obligation of the contraction parties in accordance with Algerian legislation and relevant international conventions .

The study also explores the role played the by the maritime transport contract in supporting and promoting maritime trade by facilitating the movement of goods and enhancing international commercial exchancing international commercial exchanges ,In addition ,it examines the main legal and practical challenges associated with its implementation, particularly in light of the technological and economic developments affectting the maritime transport sector .

The study concludes that the maritime transport contract constitutes a fundamental legal intrument for ensuring the stability of maritime commercial transactions and providing legal security for the contracting parties ,Consequently ,it represents one of the most

ملخص المذكرة

important legal mechanisms contributing to the development and efficiency of maritime trade at both the national and international levels .