

*وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون
البحري الجزائري*

*Unity of the Maritime Transport Contract and its
Contradiction with Article 812 of the Algerian
Maritime Code*

*Unité Du Contrat De Transport Maritime Et Son
Contradiction Avec L'article 812 Du Code
Maritime Algérien*

برياني سمية

إطار، المدرسة الوطنية العليا البحرية - بواصماعيل

ماستر تخصص دولة ومؤسسات عمومية

عضو مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية

soumya95sousou@gmail.com

تاريخ النشر : 2021/12/31

تاريخ القبول : 2021/12/04

تاريخ الإرسال : 2021/11/03

للإحالة لهذا المقال :

برياني سمية : " وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون البحري الجزائري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، السنة 2021، ص 31-46.

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

المخلص :

في إطار المبدلات التجارية البحرية و التي لا بد من أن تتم بإبرام عقد بين الناقل و الشاحن والذي يعد من أهم العقود لاستغلال السفينة، بغرض توصيل البضائع وتسليمه، وبالتالي هنا تقوم وتتشكل مسؤوليات الناقل البحري وهنا يكمن جوهر العقد وما تكون له من آثار تترتب عن هذا الأخير. فنجد المشرع الجزائري سعى إلى تنظيم أحكام هذه المسؤوليات عن طريق القانون الفرنسي، وكذلك بموجب بعض الاتفاقيات الدولية، ومن خلال ما تطرقنا إليه نجد في أحكام هذا الأخير تناقضات بين المادة 812 من القانون البحري الجزائري وأحكامه.

الكلمات المفتاحية : وحدة - عقد - نقل بحري - تناقض - المادة 812- القانون

البحري الجزائري

Abstract :

In the context of maritime trade, a contract must be concluded between the carrier and the shipper in the purpose of delivering goods, this deal is one of the most important contracts for the exploitation of the ship in view of the responsibilities that result from it. Except that, we note that the Algerian legislator has regulated the provisions of these responsibilities by French law, as well as by certain international conventions, and through what we have mentioned, we find ourselves raising contradictions between article 812 of the Algerian Maritime Code and these provisions.

Keywords : Unity – Contract - Maritime Transport - Contradiction - Article 812 - Algerian Maritime Code

Résumé

Dans le cadre du commerce maritime, un contrat doit être conclu entre le transporteur et le chargeur dans le but de livrer des marchandises, ce contrat est l'un des contrats les plus importants pour l'exploitation du navire au vu des responsabilités qui en découlent. Sauf que, nous constatons que le législateur algérien a réglementé les dispositions de ces responsabilités par la loi française, ainsi que par certaines conventions internationales, et à travers ce que nous avons mentionné, nous nous trouvons à relever des contradictions entre l'article 812 du code maritime algérien et ces provisions.

Mots clé : Unité - Contrat - Transport Maritime - Contradiction - article 812 - Code Maritime Algérien

مقدمة :

القانون البحري كغيره من القوانين الأخرى و تطوره يكون بتطور الوسط الذي يحكمه فوسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية في تطور مستمر مما يتطلب ضرورة مواكبة هذا التقدم و التطور و نظرا لاحتلال عقد النقل البحري مكانة هامة بين مختلف وسائل النقل الأخرى فهو يلعب دورا كبيرا في مجال تطوير اقتصاد التجارة الخارجية للدولة ، ويتم ذلك عن طريق المبدلات التجارية الدولية فعقد نقل البحري بوجه عام هو عصب حركة تداول وتبادل الثروات بمختلفها و ذلك بين مختلف البلدان و العديد منها ، كما عرف عقد النقل البحري في نهاية القرن الثامن عشر (18) ليوازن بين الحقوق و الالتزامات التي تكون بين أصحاب البضائع و الناقلين فالمادة 36 من القانون التجاري الجزائري في الفصل الرابع والمتعلق بعقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل القسم الأول منه عرف عقد النقل " بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين " ومع بداية القرن 19 كان قد بداء التوازن

المعهود في عقد النقل البحري في الوقوع في خلل وظهور مخاطر توزيع النقل بين الشاحنون للبضائع و الناقلون لها .

وبما أن هذه المبادلات لا يمكن أن تتم بدون إبرام عقد بين الناقل و الشاحن والذي يعتبر هدفه توصيل البضائع وتسليمها، من خلال المادة 802 الفصل الرابع بعنوان مسؤولية الناقل من القانون البحري (قانون رقم 98-5 مؤرخ في 98/6/25) والتي تنص على :

"يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية منه" وبمعنى أن الناقل البحري يمر بعدة مراحل وهي عبارة عن ثلاثة (03) مراحل :

- المرحلة الأولى ألا وهي مرحلة البرية والتي تمتد من التكليف إلى الشحن .
- المرحلة الثانية وهي مرحلة البحرية المختصة.
- المرحلة الثالثة وأخيراً هي المرحلة الممتدة من التفريغ إلى التسليم.

وطبقاً لما جاء في نص هذه المادة فهناك حالات الإعفاء من المسؤولية والمنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري والتي تنص على "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

- أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 أعلاه .
- ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبين البحريون الآخرون عن الناقل ،

- ج- الحريق ، إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل،
- د- أخطاء وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة ،

- هـ- القوة القاهرة،
و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب،
ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر،
ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكيف أو تعليم البضائع،
ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،
ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في

ذلك،

- ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل،
ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكون بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر".

وغير أنه إذا كان الأصل هو تكريس مبدء وحدة عقد النقل البحري نجد في أحكام المادة 812 من نفس القانون السابق ضمن أحكامها ما يؤدي إلى عدم استقراره وزعزعته وتفادياً لبعض التعسفات والخروقات من طرف مجهز السفينة ونظراً لحرية وضع المشرع الجزائري قواعد ملزمة لحماية الشاحن مع تعيين حقوق وواجبات أطراف العقد ومنه نطرح الإشكال الآتي :

إذا كان المشرع الجزائري يعمل على تكريس وحدة عقد النقل البحري فما الغاية من سن المشرع الجزائري لنص المادة 812 منه ؟

وللإجابة على هذه الإشكالية سنتعرض لماهية والتزامات أطراف عقد النقل البحري والاستثناء الذي تضمنته نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري و من جهة أخرى لابد من التعرض لمبدأ وحدة عقد النقل البحري.

المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري و التزامات أطرافه

هو عقد يقوم الناقل سواء كان مستأجر للسفينة أو مالكا لها بنقل البضائع من ميناء لآخر وذلك مقابل أجر متفق عليه لحساب الشاحن. فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة ، ويتميز هذا العقد بعدة خصائص وهي بأنه عقد رضائي ويكفي فيه توفر إرادة الطرفين ، كما أنه عقد ملزم لجانبيين لأنه يرتب التزامات أطرافه وهو كذلك عقد إذعان لأن فيه التفاوض الحر و المساواة بين الطرفين وذلك وفقا لوضع الشروط و الناقل في كل الحالات يفرض شروطه على الطرف الثاني والذي هو الشاحن وهنا هذا الأخير إما يقبلها أو يرفضها .

(I) تعريف عقد النقل البحري :

عرفته المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه " ينطبق فقط على عقود النقل المثبت بسندات الشحن أو بأية وثيقة مماثلة يكون سند النقل هو نقل البضائع بحرا ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاطرة الإيجار للسفينة ابتداء من الوقت الذي تنظم فيه هذا السند في حين نظمته المادة 738 من القانون البحري الجزائي أما الفقهاء فنجد اغلبهم يعرفونه على انه (العقد الذي يتعاهد فيه الناقل بأنه يتنقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء اجرا معلوم يسمى بأجرة الحمولة¹ .

- كما يعرف بأنه عقد رضائي الذي يلتزم بموجب بان ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن لقاء الحصول على اجر محدد بين الطرفين و ذلك حسب المادة 739 قانون البحري الجزائري و ذلك في إطار مبدأ سريان هذا العقد ومنذ اخذ نقل البضاعة.

¹ المادة الاولى من معاهدة بروكسل ،الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ،لسنة 1924 ،المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02-03-1964 ،الجريدة الرسمية رقم 28*1964.

(II) التزامات أطراف عقد النقل البحري :

(أ) التزامات الناقل : على الناقل البحري نقل البضاعة محل الشحن من الميناء الذي تم شحن البضاعة منه إلى ميناء الوصول وذلك وفقا لما هو بموجب سند الشحن ، كما عليه أن يسلك الطريق المتفق عليه كما نصت مجموعة من الاتفاقيات على التزامات الناقل بما فيها اتفاقية بروكسل وروتterdam فالالتزامات هذا الأخير تتمثل فيما يلي :

أولا : تجهيز السفينة وجعلها صالحة للملاحة :

نصت على هذه الالتزام اتفاقية بروكسل و ذلك بتوحيد قواعد سندات الشحن لسنة 1924 و لكن اتفاقية هامبورغ لم تشير لذلك ولو حتى الناقل لم يكون مستلزما في العقد يبقى من دون ذلك ملزما أما فيما يخص اتفاقية روتردام فقد نصت عليه وجعلت من الناقل ملزما وذلك بتجهيز السفينة وجعلها صالحة للإيجار والإبقاء عليها كذلك .

ثانيا : استلام البضاعة من الشاحن :

وقد نصت كل من اتفاقية روتردام و هامبورغ على أن يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته بتسليم البضائع

ثالثا : شحن البضاعة :

ويقصد بها وضع البضاعة بعد تسليمها من التاجر في عنابر السفينة وإلا أنه غير ذلك مقيد بشرط ويتمثل ذلك في وجود اتفاق مسبق بين الشاحن أو كان العرف يقضي بذلك .²

² المواد 738,739 ،من القانون البحري الجزائري صدر بامر 76-80 المؤرخ في 13-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06*1998 و المتضمن القانون البحري.

رابعاً: الالتزام برص البضاعة :

هي عملية توزيع البضاعة في مخازن السفينة ويكون ذلك بترتيبها ترتيباً فني يقيها من خطر الإتلاف أو الهلاك أثناء عملية النقل نتيجة اهتزاز السفينة وبالتالي لايجوز الاتفاق على مخالفتها .

خامساً: الالتزام بنقل البضائع :

هذا الالتزام يعتبر من الالتزامات الرئيسية في العقد و نصت عليه كل من اتفاقية روتردام وهامبورغ والمقصود به هو نقل البضاعة المشحونة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ .

سادساً: الالتزام بالتفريغ :

هو إنزال البضاعة من السفينة أي من ميناء الوصول إلى رصيف الميناء .

سابعاً: الالتزام بالتسليم :

عملية التسليم إلى المرسل إليه من الالتزامات الأساسية والتي تكون على عاتق الناقل بمقتضى العقد و ينتهي عقد النقل البحري الدولي للبضائع بتسليمها إلى صاحب الحق و تنقضي معه مسؤوليته .

(ب) التزامات الشاحن :

إن الشاحن ملزم إزاء الناقل بمجموعة من الالتزامات كما ينبغي عليه تنفيذها وذلك تحت طائلة مسؤوليته وهي تتمثل فيما يلي :

أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة المراد شحنها إلى الناقل :

ويكون ذلك في الموعد المذكور و المحدد في عقد النقل البحري المبرم بينما ، وذلك أن يكون بدون أي تأخير أو إخلال في ذلك في مسؤوليته وهو ما نجد أساسه في اتفاقية هامبورغ المادة 1 منها.

ثانياً : الالتزام بدفع الأجرة :

نجد هذا الالتزام قد نصت عليه اتفاقية هامبورغ وهو حصول الناقل على الأجرة لقاء تقديمه لنقل بضاعة الشاحن بطريق البحر و الباعث من وراء تعاقد الناقل هو حصوله على الأجرة .

ثالثاً: الالتزام بالإعلام :

يعتبر كتمان المعلومات خطأ تترتب عليه مسؤوليته وهنا على الشاحن تزويد الناقل بمجموعة من المعطيات مما تمكنه من أداء التزاماته وفقها و يصطلح عليه الالتزام بالتبصير.¹

المبحث الثاني مبدأ وحدة عقد النقل البحري و مضمون الفقرة الأولى من

المادة 812 من القانون البحري الجزائري :

أولاً :مبدأ وحدة عقد النقل البحري :

قد كرست كل من الغرفة التجارية و البحرية وكل من الاتفاقيات الدولية على مستوى المحكمة العليا مبدأ وحدة عقد النقل البحري والقصد به مسؤولية الناقل عن جميع المراحل التي يتضمنها عقد النقل البحري

إلا أن تطبيقه ترتب عليه مجموعة من الآثار وكان لا بد من تحديدها.³

³ اتفاقية روتردام وهي التسمية الغير رسمية لاتفاقية الأمم المتحدة والمتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 1966 ،لاتزال لم تدخل حيز النفاذ.

أ- موقف المحكمة العليا :

إذا ما أردنا البحث في موقف الغرفة التجارية و البحرية من مبدأ وحدة عقد النقل البحري لأبد من التمييز بين مرحلتين أساسيتين :

المرحلة الأولى في ظل الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري:

ففي هذه المرحلة نجد أنها كانت تطبق مبدأ وحدة عقد النقل البحري دون أي استثناء بحيث كان الناقل دائما يبقى هو المسؤول أمام المرسل إليه في حالة ما أن لحقت بالبضاعة أضرار ولو كان الضرر في مرحلة التفريغ وهو ما أكدته في عدة قراراتها وذلك طبقا للمادة 773 و 780 من القانون البحري الجزائري أما المواد 739 و 802 من نفس القانون تنص على مسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه" .

المرحلة الثانية كانت بعد صدور القانون المعدل والمتمم له وهو القانون رقم

:05-98

الذي جاء لإلغاء المواد 873 و 887 و المتعلقة بأحكام التفريغ والشحن و التي عوضها بعقدين منفصلين وهما عقد المناولة المينائية وعقد التشوين و سبب في ذلك يعود إلى قيام المشرع الجزائري بتنظيم الأنشطة المينائية التجارية بصفة مستقلة بحيث أصبح بإمكان أي شخص سواء كان المرسل إليه أو الناقل أو الشاحن طلب أي خدمة تتعلق بالطرف المناولة أو التشوين مما يفسر توجه المشرع بطريقة غير مباشرة نحو تجزئة عقد النقل البحري بالرغم من أنها تعد في الأصل من الالتزامات الأساسية والمنصوص عليها في كل من المواد 770-773-780-802 من القانون البحري .

فالمشرع الجزائري من خلال المادة 802 أبقى على وحدة عقد النقل البحري بحيث يبقى الناقل مسؤولا من التكليف إلى التسليم ،فالمحكمة العليا لم تغير موقفها وبقيت متمسكة بتطبيق مبدأ وحدة عقد النقل البحري بالرغم من وجود المادة 812 الذي يؤدي

إلى تجزئة هذا الأخير فإن تطبيق مبدأ وحدة عقد النقل البحري يترتب عليه آثار لا بد من تحديدها.⁴

ب- الآثار المترتبة على تطبيق مبدأ وحدة عقد النقل البحري :

يترتب على هذا العقد آثار مختلفة و أهمها عدم جواز إدراج شروط تؤدي إلى استفادة الناقل من تحديد المسؤولية أو لإعفاء منها وقد نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري صراحة على أن الناقل البحري مسؤولا عن البضاعة منذ تكفله بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه وطبقا لما جاء في نص المادة 811 من نفس القانون السابق الذكر فيعد باطلا كل مخالفة أو أي شرط يكون متفقا عليه و الهدف منه إعفاء الناقل من المسؤولية وكان هذا نفس موقف اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ وذلك في الفقرة الأولى من مادتها 23 وهو ما نصت عليه كذلك اتفاقية روتردام في الفقرة الأولى من المادة 79 ، إلى جانب حرمان المرسل إليه من توجيه دعواه مباشرة ضد مقاولالتشوين أو مقاول المناولة إذا ما تضمنت سندات الشحن شروطا تقضي بوجود ذلك والسبب هو عدم إقرار المحكمة العليا بصحة شروط سند الشحن التي تتضمن وكالة ضمنية أو صريحة تسمح للناقل باختيار مقاول يعمل لحساب المرسل إليه وذلك كشرط عدم المسؤولية الناقل عن مراحل الشحن ومراحل التفريغ للنقل البحري. وبالرغم من أنه يدخل ضمن المراحل المنصوص عليها في المادة 812 للقانون البحري والتي يجوز الاتفاق على تحديد المسؤولية بشأنها لا يبقى للمرسل إليه سوى إقامة دعواه ضد الناقل .

ثانيا: مضمون الفقرة الأولى من المادة 812 من القانون البحري الجزائري :

ومن خلال ما نصته هذه المادة والتي جاء فيها " فالمشرع الجزائري قد سمح للناقل البحري بتحديد مسؤوليته من استلام البضاعة لغاية البدء في عملية الشحن و من

⁴ اتفاقية بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المرجع السابق.

ثم من التفريغ إلى غاية تسليمها وهو متعارض مع المادة 811 من القانون البحري الجزائري و التي جاء فيها "خلافا للمادة السابقة ، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية و التعويض كما يلي :

- أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،
ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة،⁵

وهذا مما أصبح بإمكان الناقل إبعاد أو تحديد مسؤولياته و عليه فتطبيق ما جاءت به المادة 812 يكون فيه فصل وكسر لمبدأ وعمليات وحدة عقد النقل مما تؤثر سلبا و انعكاسا على المرسل إليه و يكون هو المتضرر الأول في ذلك و من خلال نص المادة 812 السابقة الذكر ونظرا لغموض وصياغة مضمونها فإنه يسبب إشكالا وذلك من ناحية صعوبة تطبيق نص هذه المادة و من هنا يبقى الإشكال مطروح فما كان قصد المشرع الجزائري أهو إعفاء من المسؤولية أو تحديدا لتعويض ؟

ومن خلال هذه الإشكالية وجدنا أن المحكمة العليا كان لها منطوق قرار مؤرخ في 1997/04/08 من خلاله تمت الإجابة على هذا التساؤل المطروح بحيث جاء في هذا الأخير

"يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية خلال المدة من استلامه للبضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه "
مما نستخلص من هذا المنطوق أن كل من الغرفة البحرية و التجارية قامتتا ب... عبارة "تحديد المسؤولية " بمعنى الإعفاء من المسؤولية أما التعويض ليفيد بوضع للناقل البحري حدودا معينة لمسؤولياته .

⁵ المادة 812 من القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

ثالثا : أثر تطبيق المادة 812 على مبدأ وحدة عقد النقل البحري :

إذا أن في صياغة المشرع الجزائري لعبارات نص هذه المادة تكمن فيه غموض من ناحية استعماله في صياغتها عبارة تحديد المسؤولية أو التعويض فما كان قصد المشرع الجزائري هل الإعفاء عن المسؤولية أو تحديده لسقف التعويض ؟

وقد كان لموقف المحكمة العليا و التي قامت بدورها الإجابة على هذا التساؤل والتي قضت في قرارها المؤرخ في 1997/04/08 بما يلي " يجوز للناقل اشتراطه إعفائه من المسؤولية خلال المدة من استلامه للبضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه" .

فالقانون البحري الجزائري وبصراحة قد كان نص على مبداء وحدة عقد النقل البحري وعلى بطلان الاشتراطات العقدية التي يكون الهدف منها إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري فلا يمكن الأخذ به إطلاقا لأن المشرع جعل من مبداء استثناء والذي كان بموجب المادة 811 الفقرة الأولى منه وذلك مما أدى إلى زعزعة وحدة عقد النقل.⁶

⁶ المواد 770،773،780،802 من القانون البحري الجزائري،المرجع السابق.

الخاتمة :

مما سبق الذكر إن تطور عقد النقل البحري والذي هو عقد يقوم به طرفان الطرف الأول والذي يسمى بالناقل و الطرف الثاني الشاحن ، هذا العقد يتميز بخاصية أنه عقد رضائي و بأنه عقد ملزم لجانبين وكذلك عقد اذغان فهذا العقد تكفي فيه إرادة الطرفين ولكل منهما التزامات تقوم عليهما مسؤولية ، مما يتضح لنا أن مبدأ عقد النقل البحري مكرس في جميع الاتفاقيات الدولية المخصصة بالنقل البحري فتطوره اثر على مدة مسؤولية الناقل البحري وبالرغم من أن اتفاقية روتردام وأغلب التشريعات البحرية ومن بينها القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة الأولى من نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري والتي قد خفت من حدة مبدأ وحدة عقد النقل نجد ما يتعارض مع هذا المبدأ ، و خاصة أن المشرع قد أكد على أن مسؤولية الناقل البحري تمتد من التكليف إلى التسليم وهو ما أكدته المحكمة العليا و لا تزال تؤكد عليه في جميع قراراتها المنشورة وبالرغم من أن المشرع الجزائري قد نص في قوانينه التزامات كلا الطرفين في تنفيذ هذا العقد إلا أننا قد وجدنا تعارض في مواد القانونية فان مجمل أحكام القانون البحري الجزائري مستمد من اتفاقية بروكسل إلا أن المشرع بدليل المادة 812 من القانون البحري وسع من مدة مسؤولية الناقل وجعلها تمتد من التسليم إلى غاية التسليم ما لم يكن ثمة اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها قبل أو بعد تفريغ الشحن مسائرا في ذلك اتفاقية بروكسل والتي تخدم لصالح الناقلين ولم تساير تطورات النقل البحري ، وتطبيقا لمبدأ وحدة عقد النقل البحري الذي سعت لتطبيقه اتفاقية هامبورغ وروتردام إلا أن مقارنة بين كلا الاتفاقيتان نجد قواعد هامبورغ مقارنة باتفاقية روتردام التي لا زالت تدخل حيز النفاذ والتي وسعت في مدة مسؤولية الناقل حتى قواعد هامبورغ التي جزئت عقد النقل البحري وحصرته من الميناء إلى الميناء فقط ومنه

نستخلص لضرورة إلغاء المادة 812 من القانون البحري الجزائري لتعارضها مع مبدأ وحدة عقد النقل البحري.

قائمة المراجع :

باللغة العربية :

- مصطفى كمال طه 'مبادئ القانون البحري'، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2006 ص 422.
- حوباد حياة : "المركز القانوني للمرسل إليه عقد النقل البحري" ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق ، جامعة وهران 2010-2011.
- انظر معاهدة بروكسل ،الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ،لسنة 1924 ،المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02-03-1964 ،الجريدة الرسمية رقم 28*1964.
- انظر المواد 738,739 ،من القانون البحري الجزائري صدر بامر 76-80 المؤرخ في 13-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06*1998 و المتضمن القانون البحري.
- انظر اتفاقية روتردام وهي التسمية الغير رسمية لاتفاقية الأمم المتحدة والمتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كليا أو جزئيا ،لسنة 1966، لا تزال لم تدخل حيز النفاذ.
- انظر المواد 812،873،811،802،780،773،770، 887 من القانون البحري الجزائري صدر بأمر 76-80 المؤرخ في 13-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06*1998 و المتضمن القانون البحري. .
- انظر قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 12134 ، المؤرخ في 15/02/1993 ،مجلة المحكمة العليا ،العدد الثاني، 2014،ص239 .