الضمانات القانونية والقضائية للناقل البحري للبضائع الرئيسي
(دعاوى رجوع ضد الناقل البحري الفعلي المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع)

Legal and judicial guarantees for the main cargo carrier
(Return claims against the actual sea carrier responsible for damages to the goods)

باهي زواوية*

جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس - الجزائر

bahizouaouia86@gmail.com

Djillali LIABES University, Sidi Bel Abbes, Algeria

- تاريخ الإرسال: 2022/11/03 - تاريخ القبول: 2024/04/14 - تاريخ النشر: 2024/07/28

الملخص: وضع المشرع الجزائري في القانون البحري آليات لحماية ذمة الناقل البحري للبضائع الرئيسي بعد تنفيد التزامه بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع محل هذا العقد لقيام مسؤوليته التعاقدية تجاه صاحب الحق في البضاعة، كونه غير مسؤول فعليا عن هذه الخسائر المادية الواقعة في مرحلة من مراحل الرحلة البحريةالذي التزم بتنفيذها جزئيا ناقل بحري فعلي اخر، وباستعمال حقه فيرفع دعوى من دعاوى الرجوع ضده بحسب طبيعة العقد المبرم مع هذا الاخير من عقد النقل البحري للبضائع المتتابع احادي الوساطةالى عقود خدمات المقاولات المينائية، وذلك بعد احترامه لشروط قبولها واتباعه لإجراءات القانونية وبرفعها امام الجهة القضائية المختصة.

الكلمات المفتاحية: الناقل الرئيسي، البضائع، المتتابع، التعويض، الرجوع.

Abstract: The Algerian legislator has put in the maritime law mechanisms to protect the liability of the shipping carrier of the main goods after executing his obligation to compensate for the damages caused to the goods subject of this contract for the establishment of his contractual responsibility towards the owner of the right to the goods, as he is not actually responsible for these material losses occurring at a stage of the sea voyage, which he committed By partially implementing another actual shipping carrier, and by using his right to file a claim of recourse against him according to the nature of the contract concluded with the latter from the maritime transport contract of unilateral successive goods to the port contracting services contracts, after respecting the terms of their acceptance and following the legal procedures and by filing them before the competent judicial authority.

Keywords: Main carrier; goods; successive; compensation; return.

.

* المؤلف المرسل: باهي زواوية.

مقدمة:

يشكل تطور التجارة البحرية الدولية في الوقت الحالي وتزايد اغراض الملاحة التجارية الدافع الاساسي في تنوع الاستغلال التجاري للسفينة والتي تعتبر هده الاخيرة اداة للملاحة البحرية ووسيلة الفعالة لنقل البضائع من ميناء الى اخر تجسيدا بدلك لعقود النقل البحري على البضائع.

وتأصيلا لعقد النقل البحري على البضائع تستوجب بالضرورة التعريف بالوثيقة التي تجسده وهي وثيقة الشحن التي لها وظائف عدة من اثبات هدا العقد وكوصل لحيازة الناقل البحري للبضاعة محل هدا العقد وكذا سند لملكية البضاعة [1].

وتختلف تسميات وأنواع وثيقة الشحن بحسب وقت تسليمها للشاحن من طرف الربان كممثل للناقل البحري فتسمى بوثيقة الشحن من اجل الشحن ادا تسلمها الشاحن عند تسليم البضاعة للناقل، وكما تسمى بوثيقة الشحن المشحون إذا تسلمها بعد شحن البضاعة على متن السفينة الناقلة والمذكور اسمها في سند الشحن.

وتتعدد طرق تداول هذه الوثيقة بحسب شكلها[2]فقد يكون تداولها عن طريق التظهير، اذا كانت لأمر من طرف الشاحن لأنه يتعلق بملكية البضاعة وهذا ما جاءت تفسره المحكمة العليا في احدى قرارته على أن (تظهير سند الشحن من طرف الناقل البحري خطا في تطبيق القانون كون ان مسالة تظهير سند الشحن تتعلق بملكية البضاعة لا يمكن إثارتها الا من قبل من له مصلحة في المنازعة في هذه الملكية)[3].

وكما يكون تداولها بالتسليم إذا كانت لحاملها ولكن هدا الشكل قليل التعامل به لما يشكله من مساس بحقوق صاحب البضاعة خاصة في حالة ضياعها أو سرقتها وقد يكون تداولها عن طريق حوالة الحق أي بالتخلي وتسري عليها القواعد العامة للحوالة الحق اذ لا تحتاج الى قبول المدين أي الناقل البحري وانما فقط اخطاره كما أن حجيتها في الإثبات تختلف فإذا كانت في مواجهة الناقل البحري تكون ذات حجة نسبية يجوز إثبات عكسها أما إدا كانت في مواجهة الغير تكون حجتها مطلقة.

وبالنتيجة فان عقد النقل البحري للبضائع قد تتفرع عنه عدة عقود فرعية متتابعة تسهيلا وسرعة في اتمام تنفيذه إلا أنه قد تضرر البضاعة محل هذا العقد في اي مرحلة من الرحلة البحرية، ومما ينتج عنها حق صاحب البضاعة في الرجوع ضد الناقل البحري المتعاقد الرئيسي رغم ان مسؤولية تحقق الخسارة

---

[1] ملزي عبد الرحمان، محاضرات في المنازعات البحرية، المدرسة العليا للقضاء، 2011-2012، ص 21

[2] انظر المادة 759 قانون البحري الجزائري 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998المعدل و المتتم بالقانون رقم 10-/04 المؤرخ في 15 غشت 2010

[3] قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية المؤرخ في06/06/2007 رقم 441922 نشرة القضاة العدد 66 سنة 2011/2010.

المادية ترجع الى طرف من الغير عن عقد النقل البحري على البضائع، وكضمان قانوني وقضائي لحماية حق الناقل البحري المتعاقد في استرجاع مبلغ التعويض المدفوع من طرفه للمتضرر خول له الحق في مباشرة دعاوى الرجوع البحرية ضد الناقل البحري الفعلي المسؤول.

وعليه فان هدا الموضوع يثير طرح عدة إشكالات منها:

– ماهي شروط والأطراف الخاصة بدعاوى الرجوع ضد الناقل البحري المسؤولعن تضرر البضاعة وميعاد تقادمها والاختصاص القضائي لرفعها؟

1– شروط وأطراف رفع دعاوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي

وقد تختلف تسميات الناقل البحري للبضائع بحسب العلاقة التي تربطه بالشاحن ولذلك فإلى جانب الناقل البحري المتعاقد الرئيسي وهو المتعاقد الاول والمباشر مع الشاحن هناك ناقل بحري فعلي.

والناقل البحري الفعلي هو الذي تربطه بالناقل البحري المتعاقد علاقة عقدية لتنفيذ جزء أو كامل عملية النقل البحري على البضائع[4]، وتكون اساس مسؤوليته تجاه الناقل البحري الرئيسي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري على البضائع الثانوي، أو عقد خدمات المينائية متى تضررت البضاعة وهي في عهدته.

وبتضرر البضاعة محل عقد النقل البحرييكون للمتضرر–صاحب البضاعة–الشاحن أو المرسل اليه أوممثله القانوني الحق في المطالبة أمام القضاءبحقه في التعويض من طرف الناقل البحري الرئيسي المتعاقد معه مباشرة لاستحالة التسوية الودية بينهما، وذلك بعد احترامهلمواعيد رفع الدعوى البحرية القضائية بحسب طبيعتها والتأكد من الجهة القضائية المختصة نوعيا ومحليا.

وبالنسبة لدعوى الرجوع البحرية فهي تلك الدعوى القضائية القائمة على حق شخصي في مباشرة المدعي بصفته دائن في تحريك الحماية القضائية لحقه الموجود في الذمة المدين المدعى عليه دون استعمال لحق غيره او الحلول محله .

[4]بوعلام خليل,اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون البحري والمعاهدات الدولية، نشرة القضاة، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، العدد 65، سنة 2010، ص 189.

1.1- شروط قبول دعاوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي.

تختلف شروط قبول دعاوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي باختلاف طبيعة العقد المبرم بين الناقل البحري الرئيسي والناقل البحري الفعلي من عقد النقل البحري المتتابع للبضائع الذي قد يكون احادي الوساطة-السفينة- أو عقد النقل البحري للبضائع المتتابع تنفيذا لعقود المقاولة المينائية.

1.1.1- شروط قبول دعوى الرجوع الناشئة عن عقد النقل البحري المتتابع على البضائع

هذه الدعوى البحرية هي نوع من أنواع دعاوى التعويض البحرية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والتي يجب التأصيل في أساسها وذلك من اجل الوقوف على الشروط القانونية الخاصة بقبول رفعها أمام الجهة القضائية المختصة قانونا، كشرط اول وجوب توافر في ملف القضية المطروحة قضائيا هيوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري المتتابع على البضائع، وهو عقد يتم بوساطة وحيدة وهو البحر اذ تكون جميع مراحله في البحر لكن يتعدد فيه الناقلين البحرين، وذلك لعدم وجود خط بحري مباشر من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ النهائي المتفق عليه في عقد النقل البحري الاصلي المبرم بين الشاحن والناقل البحري الرئيسي.[5]

ويسمى بالناقل المتعاقد الدي يكون له الحق بعد دفع هذا الأخير التعويض للمتضرر صاحب البضاعة في الرجوع على الناقلين البحريين الثانويين على أساس المسؤولية العقدية[6] مصدرها عقد النقل البحري الأحادي الوساطة أو المتتابع على البضائع، كما لا يمكن للناقل البحري الفعلي الدفع تجاه صاحب البضاعة بأي شرط في عقد النقل البحري على البضائع المتتابع الفرعي وذلك لاعتبار هذا الأخير من الغير في هذا العقد.

ويكون الناقل البحري الرئيسي مع الناقل البحري الفعلي وكيلا بالعمولة عن الشاحن بتوسطه في ابرام التصرف القانوني الممثل في عقد النقل البحري الثانوي للبضاعة محل عقد النقل لبحري الرئيسي، ومما يجعل عمله تجاري بحسب الموضوع[7] طبقا للمادة الثانية الفقرة الثالثة عشر من القانون التجاري الجزائري.

وبالنسبة للشرط الثاني لقبول مباشرة دعوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي يتحقق بعد مطالبة صاحب البضاعة من الناقل البحري المتعاقد معه تعويضه عن هلاك أو تلف البضاعة محل هذا العقد والمثبت بموجب وثيقة الشحن المباشرة طبقا للمادة 766من القانون البحري الجزائري، ومتى دفع الناقل

[5] مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 279.

[6] محمد كمال حمدي، منشاة المعارف، مسؤولية الناقل البحري على البضائع ، سنة 1995، ص ص 78-79.

[7] اكمون عبد الحليم، الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري، قصر الكتاب، سنة 2006، ص 57.

البحري المتعاقد التعويض وكان حدوث الضرر في الفترة التي كانت البضاعة في عهدة أحد الناقلين البحريين الثانويين كان له الحق الشخصي في الرجوع على أحدهم بوسيلة قانونية تسمى دعوى الرجوع البحرية للمطالبة بالتعويض المدفوع[8] أعمالا للقواعد العامةفي رجوع الموكل على نائب الوكيل طبقا للمادة 580 من القانون المدني الجزائري ما لم يدفع أحد الناقلين الثانويين الفعليين بان الضرر لم يحدث في مسافته.

وبالنتيجة فان عدم اثبات الناقل البحري المتعاقد في أي مرحلة من النقل البحري تم الهلاك أو التلف البضاعة يجعل من كل الناقلين البحريين مسؤولين بالتضامن طبقا للمادة 767 من القانون البحري الجزائري.

2.1.1- شروط قبول دعوى الرجوع البحرية الناشئة عن عقد الخدمات المقاولات المينائية.

فإنه نظرا لما يحتاجه الناقل البحري للبضائع إلى أشخاص ذوي كفاءة واختصاص في عمليتي الشحن والتفريغ البضاعة محل عقد النقل البحري يتطلب منه أن يلجأإلى إبرام عقود خدمات مع مقاولات مينائية كمقاولة المناولة في ميناء الشحن التي تشمل على عليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمخازن وأخدها[9]، أو الى مقاولة التشوين في ميناء التفريغ التي تشمل تشوين البضائع وعمليات الموجهة لتامين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها أو تسليمها الى المرسل إليه[10].

وهذا ما يشكل الشرط القانوني الأول الواجب التوفر في رفع دعوى الرجوع البحرية ضد مقاول المينائي (الناقل البحري الفعلي) إثباتا لصفتي الخصوم في هذه الدعوى القضائية.

وفي حالة حدوث الخسارة اللاحقة بالبضاعة في فترة الشحن أو التفريغ وأثبت الناقل البحري ذلك وكان قد عوض صاحب البضاعة عن الأضرار المادية اللاحقة بالبضاعة، كان بإمكانه الرجوع على مقاول المناولة إذا حدث الضرر في فترة التحميل، أو الرجوع على مقاول التشوينإذا كان الضرر في فترة

[8]تنص على انه يتمتع الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته التكافلية و التضامنية الناتجة عن وثيقة الشحن مباشرة بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن غير أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل في مسافته.

[9]انظر المادة 912 الفصل الاول من الباب الخامس للكتاب الثالث القانون البحري الجزائري.

[10]انظر المادة 920 الفصل الثاني الباب الخامس من الكتاب الثالث.

التفريغ على أساس المسؤولية العقدية لإخلال بالتزام تعاقدي مصدره عقد الخدمات المينائية[11] تجسيدا لمصلحة المدعي الناقل البحري المتعاقد في هده الدعوى البحرية.

ويعتبر صاحب البضاعةمن الغير بالنسبة لهده المقاولات المسؤولة والدي يمكن له رفع دعوى التعويض البحرية مباشرة ضد النقال البحري الفعليعلى اساس المسؤولية التقصيرية ,وهده الحالة كاستثناء تحقق فقط في حالة واحدة، وذاك متى كان بيده سند الشحن المجسد لملكية البضاعة المتضررة ضد الناقل البحري الفعلي المسؤول عن تحقق هذه الخسارة المادية[12].

وتسمى هذه الدعوى القضائية بدعوى الرجوع البحرية ضد الناقل البحري الفعلي أعمالا لوحدة عقد النقل البحري من الاستلام إلى التسليم القانوني والمشتقة من دعاوى التعويض البحرية على البضائع أعمالا لنص المادة 802من القانون البحري الجزائر، ولكنها تتمتع بقواعد خاصة من حيث ميعاد تقادمها، وذلك بسنها وتنظيمها من طرف المشرع الجزائري البحري في الباب الخامس من الكتاب الثالث تجعلها ذات خصوصية عن دعاوى الرجوع البحرية بموجب عقد النقل البحري المتتابع على البضائع.

1.2-أطراف دعاوى الرجوع البحرية

تتميز كل دعوى من دعاوى الرجوع البحرية بخصوصية من حيث خصومها خاصة بالنظر إلى المدعى عليه الذي يختلف باختلاف مصدر الالتزام المخل به والمؤدي إلى قيام مسؤوليته العقدية تجاه المدعي افي كل دعاوى الرجوع البحرية.

1.1.2-أطراف دعوى الرجوع الناشئة عن عقد النقل البحري المتتابع

أن المراكز القانونية لدعوى الرجوع الناقل البحري عن البضائع ضد الناقل البحري الفعلي تختلف عن غيرها من دعاوى الرجوع البحرية وذلك بالنظر إلى المسؤول عن تنفيد عقد نقل بحري متتابع احادي الوساطة وبصفته ومركزه القانوني كمدعى عليه في هدا النوع من الدعاوى القضائية .

- المدعي هو الناقل البحري الرئيسي والمتعاقد مع الشاحن وتخفيفا لتنفيذ كل التزاماته العقدية يلجا الى عقد بحري فرعي على البضائع محل العقد الاصلي.

- المدعى عليه وهو الناقل البحري الفرعي والفعلي الذي تربطه علاقة مع الناقل البحري المتعاقد مع الشاحن.

[11] محمد فريد العريبي و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2003، ص 287.

[12] محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، ط2، دار منشاة المعارف الإسكندرية، سنة 2002، ص 269.

2.1.2-اطراف دعوى الرجوع البحرية الناشئة عن عقد الخدمات المينائية

تختلف أطراف دعوى الرجوع البحرية الناتجة عن عقود الخدمات المينائية بالنظر خاصة المركز المدعى عليه عن غيرها من دعاوى الرجوع البحرية الأخرى التي يرفعها الناقل البحري الرئيسي ضد الناقل البحري الفعلي بموجب عقد النقل البحري المتتابع والتي تتجسد في"

1- المدعي هو نفسه رافع دعوى الرجوع الناشئة عن عقد النقل البحري المتتابع.

2- المدعى عليه هو مقاول المينائي الذي تربطه بالناقل البحري الرئيسي عقد خدمات مينائية.

2-ميعاد التقادم والاختصاص القضائي لدعاوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي

تتميز كل دعوى من دعاوى التعويضالبحرية ضد الناقل البحري سواء المتعاقد أو الفعلي للبضائع بخصوصية من حيث آجال تقادمها وسقوط حق المدعي في رفع هذه الدعاوى البحرية القضائية، إلا أن هذه الدعاوى البحرية القضائية جاءت موحدة الاختصاص القضائي البحري.

1.2- تقادم دعاوى الرجوع البحرية ضد الناقل البحري الفعلي

تنفرد كل دعوى من دعاوى رجوع الناقل البحري المتعاقد ضد الناقل البحري الفعلي بميعاد قانوني خاص لتقادمها ومنفرد تنظيمه بنصوص خاصة بها من طرف المشرع البحري الجزائري، وذلك بحسب صفة المدعى عليه في كل منها.

1.1.2- ميعاد تقادم دعوى الرجوع ضد الناقل البحري المتتابع

تتقادم دعوى الرجوع المرفوعة من الناقل البحري المتعاقد الرئيسي على البضائع ضد الناقل البحري الفعلي على البضائع بمرور ثلاثة اشهر من تاريخ تسديد التعويض من طرف الناقل البحري المتعاقدلصاحب البضاعة،أو من تاريخ استلامه التكليف بالحضور في الدعوى التعويض البحرية الأصلية المرفوعة من طرف المتضرر.

وعليه على المدعي لدعوى الرجوع البحرية الحق في المطالبة القضائية خلال ميعاد ثلاثة اشهر لاسترجاع من المسؤول عن تضرر البضاعة التعويض المدفوع لمالكها حتى بعد فوات أو انقضاء ميعاد التقادم الدعوى البحرية الاصلية لما له من حق شخصي في مباشرة هذه الدعوى البحرية وهذا طبقا للمادة 744 من القانون البحري الجزائري بنصها على جواز رفع دعاوى الرجوع بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ان لا تتعدى ثلاثة اشهر من اليوم الذي يسدد فيهالمدعي (الناقل البحري المتعاقد)في

دعوى الرجوع للمبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى، وهو ما أكده القضاء الجزائري و الثابت موقفه عليه.

2.1.2-ميعاد تقادم دعوى الرجوع ضد المقاول المينائي

تتقادم دعوى الرجوع البحرية ضد الناقل البحري للبضائع الناشئة عن عقد الخدمات المينائية فرغم انها في طائفة دعاوى الرجوع البحرية بصفة خاصة لما تخوله للناقل البحري المتعاقد من الرجوع على الناقل البحري الفعلي من المناول أو المشون للمطالبة بالتعويض المدفوع من طرفه.

إلا أن ميعاد تقادم رفعها يختلف إذا يكون خلال سنة ابتداء من يوم آخر عملية منصوص عليها في عقد الخدمات المينائية سواء تعلق بالمناولة أو التشوين.[13]

وعليه يتميز هذا النوع من الدعاوى الرجوع البحرية بميزة تجعلها دعوى تعويض مباشرة متى تم النظر إلى ميعاد تقادمها الخاص بها المنظم بموجب نصوص خاصة بها.

وهذا على الرغم لما تخوله من نفس الحق الممنوح للناقل البحري المتعاقد في دعوى الرجوع الناشئة عن عقد النقل البحري المتتابع على البضائع.

وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر عن قضية بين شركة سلومان نبتون ضد الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ومن معها بنقضها للقرار القضائي الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي أيد حكم محكمة سيد أمحمد الذي قضى بتقادم دعوى التعويض المرفوعة من طرف الناقل البحري للبضائع شركة سلومان لمرور ميعاد ثلاثة اشهر من تاريخ استلامها للاستدعاء الخاص بدعوى التعويض الاصلية المرفوعة من طرف من طرف شركة كات المؤمن على البضائع التي حلت محل المرسل اليه المؤسسة الوطنية للصناعات البتروكيمياوية.

وبالنتيجة تكون المحكمة العليا قد طبقت نص المادة 744 من القانون البحري بدلا من تطبيق نص المادة 919 من نفس القانون وحرمانها من حقها في الرجوع على المقاول المناولة المينائية الذي ينتهي ميعادها بمرور سنة واحدة من تاريخ اخر عملية الخاصة بالبضاعة المتضررة في عهدته.

ولهذه الاسباب فان موقف المحكمة العليا قانوني بتطبيقها نص المادة 919 من القانون البحري الجزائري على دعوى التعويض البحرية التي رجع فيها الناقل البحري المتعاقد (شركة سلومان)على المسؤول مقاول المناولة المينائيةعن تضرر البضاعة وهي في حيازته للمطالبة بالتعويض المدفوع للمؤمن

[13]انظر المادتين 919 و 926 الباب الخامس الكتاب الثالث من القانون البحري الجزائري.

شركة كاث التي حلت محل المرسل اليه بموجب دعوى الحلول والمقدر بخمسة وسبعين ألف ومائة وأربعة وسبعين دينارا وعشرين سنتيما قيمة الخسائر المادية.[14]

2.2-الاختصاص القضائي لدعاوي الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي

تشترك دعاوى الرجوع ضد الناقل البحري الفعلي باختصاص قضائي محلي ونوعي موحدرغم خصوصيتها من حيث انفرادها بنصوص خاصة بتنظيم أحكامها.

1.2.2-الاختصاص المحلي

بالرجوع إلى نصالمادة745 من القانون البحري الجزائري بالغة العربية اعطت الاختصاص المحلي للقضايا المتعلقة بعقد النقل البحري حسب قواعد القانون العام وبالرجوع الى قانون الاجراءات المدنية والإدارية 09/08 المؤرخ في 23 أبريل 2008 والذي دخل حيز التنفيذ بعد سنة من ذلك وأمام نص المادة 37 منه التي التعطي الاختصاص المحلي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وأن لم يكن له موطن معروف يكون الاختصاص لموطنه المختار.

لكن بالرجوع الى نص المادة 745 في فقرتها الثانية المذكورة باللغة الفرنسية فقط على انه يعود الاختصاص المحلي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو التفريغ.

وهذا ماكده القضاء الجزائري[15] في منحها الاختيار للمدعي في المنازعات البحرية بين محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة ميناء الشحن أو التفريغ مجسدة لنص المادة 745 باللغة الفرنسية.

وعليه فان تأكيد المحكمة العليا في تطبيقها الفقرة الثانية من المادة المذكورة سابقا مراعاة لما يعانيه صاحب البضاعة سواء الشاحن أوالمرسل إليه من مصاريف وأعباء[16]في رفع هده الدعوى القضائية أمام الجهة القضائية لموطن المدعى عليه الناقل البحري على البضائع.

التي قد تكون في دولة أخرى غير دولة صاحب البضاعة المدعي لما يشكله عقد النقل البحري على البضائع من طابع دولي.

---

[14]قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية المؤرخ في 2006/06/07 رقم 356555، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2006، ص ص 317-323.

[15]قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية المؤرخ في 1997/12/16 رقم 162697منشور بالاجتهاد القضائي، عدد خاص.

[16]بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 223.

وبالنظر كدلك لطبيعة قواعد القانون البحري الدوليةلمصادقة الجزائر علي المعاهدات الدو لية[17]المنظمة لهذا العقد وقواعد.

2.2.2-الاختصاص النوعي

نصت المادة 36 في فقرتها السابعة بإعطاء الاختصاص النوعي للفصل في المنازعات البحرية للأقطاب المتخصصة والتي تنطوي تحت نطاقها دعاوى الرجوع البحرية التي تم ذكرهاعلى سبيل الحصر ضمن المنازعات الستة.

لكن نظرا لعدم تنصيب هذهالجهات القضائية المختصة نوعيا في دعاوى البحرية ,فيكون الاختصاص للقسم التجاري البحري الذي ينطوي تحت القسم المدني أعمالا للتقسيم التنظيمي داخل المحكمة على مستوى أول درجة والغرفة التجارية البحرية في حالة الطعن بالاستئناف أمام المجلس القضائي المختص والغرفة التجارية البحرية في حالة الطعن بالنقض أمام المحكمة العليا.

الخاتمة:

خلاصة لما سبق عرضه ومناقشته في إطار دراسة هدا الموضوع وبالنظر إلى طبيعة عقد النقل البحري للبضائع ومانصت عليه نص المادة 802من القانون البحري الجزائري، فإنه يوجد تناقض بالنظر إلى الناقل البحري للبضائع المتعاقد مع الشاحن ليس هو المسؤول بصفة كاملة.

وفي جميع الأحوال من الناحية الفعلية بنقل البضائع من التسلم بميناء الشحن إلى التسليمبميناء التفريغ نظرا الى المتطلبات الجغرافية والاقتصادية الدولية لهذا النوع من العقود،إلا أن المشرع الجزائري في هذه النقطة القانونية وبنصه على وحدة عقد النقل البحري للبضائع كانهدفه حماية اقتصادية وطنية للدمة المالية للشاحن على الرغم من إمكانية إبرام الناقل البحري الرئيسي مع ناقلين آخرين فعليين لعقود نقل فرعية.

والتي يلجا فيها تتمثل في عقود احادية الوساطة وهو مايعرف بعقود النقل البحري المتتابعةإتماما لالتزامه التعاقدي تجاه الشاحن بتسليم المرسل إليه أو ممثله القانوني للبضاعة في ميناء التفريغ والوصول.

وبالمقابل نجد أن الضمانات التي منحهاالمشرع الجزائري للناقلالبحري للبضائع المتعاقد أو الرئيسي لحماية دمته المالية تجاه الناقل الفعلي هي ذات نظرة اقتصادية دولية حماية لدول الناقلة أكثر مما هي وطنية وذلك لما تعتبره الجزائرمن دولة شحن للبضائع لما تواجهه من نقص في إمكانياتها المادية بالنظر

[17]انظر معاهدة الدولية المنظمة للقواعد الدولية لسندات الشحن لسنة 25غشت 1924 المصادق عليها الجزائر في 1964 بموجب المرسوم الرئاسي 71/64.

لكثرة عمليات استيرادها بمقابل لعمليات تصديرها، والتي تعد من الاثار المترتبة عن مصادقة الجزائر سنة 1964 على إتفاقية بروكسل المنظمة لقواعد الدولية لسندات الشحن والتي تخدم مصالح الناقلين البحريين.

وللإشارة في الأخير فإنه تمّ تقنين لمعاهدة دولية تخدم مصلحة دول الشحن وكما تراعي الدول الناقلة والتي تعرف بإتفاقية روتردام لسنة 2009 والتي جسدت إمكانية لجوء الناقل البحري الرئيسي لإبرام عقود نقل البضائع بصفة ثانوية مع ناقلين آخرين في صورة عقد نقل بحري المتتابع وكما قد يكون في صورة عقد النقل المتعدد الوسائط.

وهذا النوع من العقود الذي يعتمد على أكثر من واسطة لتعدد الوسط الجغرافي من أجل تنفيذ عملية نقل البضائع نهرا أو برا أو جوا أو بالسكك الحديدية.

إن أن الملاحظ وعلى الرغم من أن الجزائر دولة شحن إلا أنها لم تتم مصادقتها على هذه الإتفاقية التي تخدم مصالحها.