

منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية بن الصغير شهرزاد¹

مقدمة :

تعتبر الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن من قبيل أهم النشاطات البشرية، فمن خلالها يتم انتقال الأشخاص والبضائع على اختلاف أنواعها من مكان لآخر. فهي الدعامة الأساسية لتقدم التجارة الخارجية ورفقيها، ولقد برزت ضرورة حماية النقل بكل أصنافه وأنواعه مع انتشار وسائل النقل سواء أكانت برية أو بحرية أو جوية. ولا شك أن النقل البحري هو الأرضية الصلبة لحماية وتطوير التجارة الدولية بشتى صورها.

ولقد حظي موضوع النقل البحري باهتمام واسع على المستويين الدولي² والمحلي³، وازداد هذا الاهتمام بعد ظهور أنواع جديدة من السفن، بحيث أصبح النقل البحري يتسم بالعالمية نظراً لارتفاع العالمي المتزايد به، فلقد أصبح لا يقف عند حدود الدولة التي نشأ فيها، الأمر الذي أدى إلى جعل الأمم شريكة في النقل البحري، وأصبحت حمايته واجباً ليس على دولة بعينها فحسب، بل على كافة دول العالم. ومن هنا ظهرت الحاجة الملحة إلى وجود تنظيم دولي لحماية النقل البحري.

فالجزائر على غرار الدول الأخرى عرفت النقل البحري، بحيث طورت المنظومة القانونية لهذا الأخير، فبعدما كان حكرًا على الدولة في فترة ماضية تحول إلى النشاطات المفتوحة لصالح بعض الأشخاص⁴، عن طريق امتياز استغلال خدمات النقل البحري وذلك بعد تعديل القانون البحري في 1998 وصدور المرسوم التنفيذي 57-08، إلا أن الدولة الجزائرية احتفظت بالملكية العامة لخدمات النقل البحري، بحيث اعتبرته ملكية عامة.

إن الاهتمام بالنقل البحري للبضائع و تنظيمه بقواعد خاصة، جعل المنازعات الناشئة عنه خاضعة للأحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنازعات وانعكست هذه الخصوصية على أطراف الدعوى سواء

- 1 - أستاذة مساعدة قسم (أ)، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية.
- 2 - بحيث تم إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، المعدلة ببروتوكلين الأول موقع بتاريخ 1968/02/23 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسببي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانظمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 1964 ولم تنظم للبروتوكولين المعدلين لها .
أنظر في ذلك : جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2007/2008، ص 1 و2.
- 3 - لقد قامت الدولة الجزائرية باستحداث مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 6.
- 4 - بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، ص 91.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
أكانت مدعية أو مدعى عليها، أو من حيث الاختصاص في نظرها أين أصبح من اللازم على القاضي البحري معرفتها والتحكم فيها لضمان تطبيق سليم وفعال للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من المنازعات.

في ضوء هذه المعطيات لنا أن نتساءل: عن الصعوبات التي تعترى منازعات النقل البحري ؟

اعتمدنا في الإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة على الوصف كلما كان ذلك ضرورياً للتحليل، فالمنهج قائم على مزاجية المنهجين الوصفي والتحليلي من أجل الوصول إلى القصد من هذه الدراسة، ولتحقيق هذه الغاية اعتمدنا إلى جانب المنهجين الوصفي والتحليلي، المنهج المقارن بغية الوقوف على الآلية التي تصدت بها التشريعات المقارنة لتلك المشكلة .

ولقد قسمت هذه الدراسة إلى جزئيتين، ترتبط الأولى بعرض إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري، أما الجزئية الثانية فهي مخصصة لعرض تنوع الجهات القضائية المختصة للفصل في منازعات النقل والتي قد تشكل أحد أهم الإشكاليات التي تثيرها منازعات النقل البحري.

وفي ضوء هذا التقسيم نحاول الوصول إلى الغاية والهدف من هذه الدراسة بالتطرق إلى أهم الإشكالات القانونية التي تثيرها منازعات النقل البحري وكذا مدى تمتع منازعات النقل البحري بأحكام خاص بها.

ونتهي البحث بخاتمة تتضمن مجموعة من النتائج التي نرى ضرورتها وأهميتها.

المبحث الأول: إشكالية تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري

تتمثل أطراف الدعوى في كل من المدعى والمدعى عليه، بحيث يتمثل المدعى في منازعات النقل البحري في كل من الشاحن والمرسل إليه وشركة التأمين، أما المدعى عليه فيشمل كل من الناقل وتابعيه وكذا مقاول المناولة المنائية ومقاول التشوين.

إن تحديد صفة التقاضي في منازعات النقل البحري تمثل أحد أهم الإشكالات التي تثيرها منازعات النقل البحري، بحيث تتأرجح بين سهولة تعيينها إذا تعلق الأمر بصفة المدعى (المطلب الأول)، وبين صعوبة تعيينها إذا تعلق الأمر بصفة المدعى عليه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: سهولة تعيين صفة المدعي في منازعات النقل البحري

يكون المدعى في دعوى المسؤولية في منازعات النقل البحري هو صاحب الحق في البضاعة أو المالك الشرعي لها والذي تضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومن ثم يمكن لكل من الشاحن (الفرع الأول) أو المرسل إليه (الفرع الثاني) أو الغير (الفرع الثالث) أن يكتسب صفة المدعي في منازعات النقل البحري.

الفرع الأول: الشاحن البحري

إن الشاحن البحري عبارة عن شخص يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم بضاعة للناقل، سواءً باعتباره

مالكاً لها أو مستعملها الشرعي، مقابل أجرة يتعهد بدفعها¹، فهو الذي يقوم بنقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر².

وقد يكون الشاحن شخصاً طبيعياً أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، وهو الطرف الوحيد المرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية الموقعة عليها من طرف الناقل أو وكيله، وليس بالضرورة أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة، ولكن يمكن أن يكون وكيلاً معيناً لمعرفة أحد هؤلاء³.

فالشاحن عبارة عن طرف أصيل في عقد النقل البحري، يستوي في ذلك أن يتم النقل بموجب سند شحن أو بدونه⁴، كما يعتبر صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية⁵. ولا شك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

إذا كانت الصفة في رفع الدعوى تثبت للشاحن بصفته كطرف في العقد فإنها لا تبقى دائماً قائمة، باعتبار أن الحق في رفع الدعوى ينتقل مع سند الشحن .

وفي هذا الصدد أعتبر René Rodiere إن دعوى الشاحن ضد الناقل لا تكون مقبولة إلا إذا كان مازال حائزاً لسند الشحن أو في الحالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية، وهو ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرف المجتمعة بتاريخ 22-12-1989 الذي أقرت فيه بحق الشاحن في رفع دعوى قضائية ضد الناقل، بسبب الضياع أو الهلاك الذي قد يصيب البضاعة عندما يكون هو الوحيد الذي تحمل الضرر المترتب عن عملية النقل، بالرغم من أن حق رفع الدعوى في حالة إصدار سند شحن لأمر لا يثبت إلا للمظهر له الأخير⁶.

1 - عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة الحصول على شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2011_2012، ص 10.

2 - Albert Boyer, transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissance-Nature de contrat- Formation et rupture de contrat), juris classeur, commercial, Fascicule(C), p 4,n 17,A 1970 .

3 - مختار السويفي، مصططحات التجارة الدولية و النقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الانكيتزم الصادرة في 1990، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993، ص 177 .

4 - أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2000، ص 53.

5 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 21012/2011، ص 307.

6 Cour de cassation . assemblée plénière 22 déc 1989:

«si l' action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissance à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport» .lamy,Op.Cit,P.382.

الفرع الثاني: المرسل إليه

يعرف المرسل إليه بأنه «الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفاه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، ألا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن»

فهذا يعني بأن طرفا عقد النقل البحري هما الشاحن والناقل، ولكن الواقع العملي لهذا العقد يفرض تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو المرسل إليه فالمرسل إليه بالرغم من أنه يعتبر من طائفة الغير، إلا أنه يساهم في عقد النقل البحري، وتنشأ بينه وبين أطراف عقد النقل البحري علاقات وهو ما يعبر عنه بالعلاقات الثلاثية¹.

رغم أن المرسل إليه أجنبي عن العقد ولم يشترك في إبرامه، إلا أنه المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند إلى العقد، على أن هذه الرابطة إنما تنشأ إذا ما أعلن المرسل إليه رغبته في التمسك بسند الشحن². وذلك دون أن يكون طرفا منشأ له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها. فصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية³ بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سونطراك. والرامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبررا صفتهم كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن.

يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن إذا كانت اسمية، وإذا كانت لأمر يذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة.

من أجل التأكد من صفة المرسل إليه اشترط القانون صدور وثيقة أخرى غير سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 787 القانون البحري والتي تنص على أنه: «يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن» غير أنه ونظراً للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحراً فإن المرسل إليه غالباً ما يكتتب عقد

1 إن فكرة الطرف الثالث ليست بفكرة حديثة وإنما هي فكرة قديمة من أجل تحديد المركز القانوني للمرسل إليه، فهي محل جدل فقهي في الفقه والقضاء الفرنسي. انظر في ذلك: مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، سنة 2014، صادرة عن جامعة أب بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل، ص 42.

2 - أ مال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 55.

3 - أ نظر في ذلك: مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 308.

تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته، وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه، ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه وهذا ما يسمى بدعوى الحلول طبقاً لنص المادة 744 من القانون البحري. وسوف نتطرق لهذه الحالة باعتبار أن المدعي يعتبر من الغير.

الفرع الثالث: الغير (شركة التأمين)

يمكن لأي شخص تضرر من جراء عدم تنفيذ عقد النقل البحري أو في حالة الهلاك أو التلف¹ الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، وتأسس هذه الحالة على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، كون أن الغير لا يرتبط مع الناقل بعلاقة تعاقدية، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب ما يعرف بالاشتراط لمصلحة الغير.

والجدير بالذكر أنه يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حلوله محل المرسل إليه أو بجانبه، وهو أن يحل شخص محل صاحب الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع مما يكسبه الصفة في التقاضي ولعل أحسن مثال عن الحلول في الدعاوى البحرية هو حلول شركة التأمين محل المؤمن له الذي استفاد من تعويض عن الأضرار اللاحقة به في كل الدعاوى التي كان بإمكانه رفعها ضد المتسبب في الضرر وتسمى دعوى شركة التأمين في هذه الحالة بدعوى الحلول التي تجد أساسها في نص المادة 118 من قانون التأمين إذ تنص هذه الأخيرة في فقرتها الأولى على ما يلي : « يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له». ومن هنا تعتبر شركة التأمين حائزة للصفة عند رفعها لدعوى ضد الناقل البحري بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو تنفيذه المعيب، بعد حلولها محل المرسل إليه أو الشاحن حسب الحال و قد أوضحت المحكمة العليا شروط ممارسة شركة التأمين لدعواها².

لا يستطيع المؤمن الرجوع على الناقل بدعوى مباشرة على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك لانتفاء علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر الذي أصاب المؤمن بسبب الوفاء بالتعويض، لأن هذا الوفاء لم ينشأ من فعل الغير، ولكنه تقرر بمقتضى عقد التأمين الذي يجعل على عاتق المؤمن الالتزام بتعويض الضرر الذي أصاب المؤمن له في حالة وقوع الضرر المؤمن منه³.

غير أنه يجب على المؤمن (شركة التأمين) أن تتوافر فيه الصفة في دعوى الرجوع ، فلا يحق له رفع دعوى ضد الناقل إلا بعد أن يثبت تسديده تعويضاً للمؤمن له وذلك حسب المادة 144 من قانون التأمينات التي نصت على أنه: «تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة

1 - التلف هو سوء حالة الشيء عند الوصول عما كان عليه من حالة جيدة وقت الشحن في ميناء القيام، أما الهلاك فقد يكون كلي أو جزئي وهو فقدان جزء من الشيء بشرط ألا يكون بسبب طبيعة الشيء...أنظر في ذلك: طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2004، ص 139 وما يليها.

2 - حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية، العدد خاص، 1999 ص 15.

3 - أمال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 63.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل _____ العدد السادس
في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليه»
غير أن المحكمة العليا وضعت عدت شروط يجب أن تتوفر في شركة التأمين لرفع دعوى الحلول
والمتمثلة في كل من :

أولا : تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى موقعاً عليه من طرف المؤمن له وشركة التأمين، وعليه
قيمة الخسائر المعوضة للمرسل إليه، كما يجب أن يحمل عقد الحلول تاريخاً سابقاً عن تاريخ رفع
الدعوى ، وذلك لإثبات الصفة قبل التداعي وليس خلاله أو بعده.

ثانيا : وجوب رفع الدعوى في المهلة المحددة قانونا، فترفع هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص
عليها في المادة 743 من القانون البحري، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة تكون مرفوضة شكلا إلا إذا
رفعت في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملا بأحكام المادة 744 من القانون البحري.
ليس للمؤمن أن يمتنع عن دفع التعويض للمؤمن له بحجة إمكانية الرجوع على الناقل المسؤول
عن الضرر، وإنما يعتبر التعويض مستحقا على المؤمن بمجرد وقوع الضرر ما لم يكن هناك اتفاق آخر¹.

المطلب الثاني: صعوبة تحديد المدعى عليه في منازعات النقل البحري

إن تحديد الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم في عقد النقل البحري، يكتسي أهمية بالغة وذلك
عملا بالقاعدة التي تقر بأن الدعوى ترفع من ذي صفة على ذي صفة. فالإخلال بالالتزام بنقل البضاعة
من مكان إلى آخر هو من أهم الالتزامات المترتبة على عقد النقل و يشكل موضوع أكثر الدعاوى طرحا
على القضاء، الشيء الذي يجعل من تحديد صفة الناقل عنصرا جوهريا لتحديد صفة المدعي عليه في
أغلب الدعاوى الناشئة في عقد النقل البحري للبضائع، رغم أن أغلب الناقلين يقومون بتضمين عقود
النقل شروط تتماشى مع مصالحهم² إلا أن هذا لا يمنع من أن ترفع الدعوى ضدهم..

وإذا كان تحديد صفة الناقل لا يثير أية صعوبة في حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة أين
يتولى هو استغلالها من الناحية التجارية في نشاط النقل البحري فإنه ليس بتلك السهولة في حالة إيجار
السفينة (الفرع الأول)، وفي حالة النقل البحري المتتابع (الفرع الثاني) أين يصبح تحديد صفة الناقل أكثر
تعقيدا وهذا ما سنتولى بيانه في النقطتين التاليتين :

الفرع الأول/تحديد صفة الناقل في حالة إيجار السفينة

إن استغلال السفن في مجال النقل البحري قد يكون من طرف مالكيها أو من طرف من يستأجرها
بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر³.
وبالرجوع إلى مواد القانون البحري المنظمة لإيجار السفن يتضح لنا أن هناك ثلاث صور لإيجار

1 -أمال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 64.

2 - R. Rodiere, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de
marchandises, éd. Dalloz, Paris, 1968, p.363.

3 - المادة 640 من القانون البحري .

السفينة، نحاول تحديد صفة الناقل في كل واحدة منها:

أولاً/ إيجار السفينة بهيكلها

وهو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل. ويترب عن هذا النوع من الإيجار انتقال التسيير الملاحي والتجاري للسفينة إلى المستأجر الذي يكتسب في هذه الحالة صفة الناقل البحري في مواجهة متلقي خدمة النقل وهذا ما يؤكدته نص المادة 730 من القانون البحري .

ثانياً/ إيجار السفينة على أساس المدة

في هذا النوع من عقود إيجار السفن يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة مقابل أجرة. وهنا يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي للسفينة، بينما يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجرها الذي تثبت له صفة الناقل في هذه الحالة حسب نص المواد 700، 701 من القانون البحري.

وقد يحتاط مؤجر السفينة فينص في عقد المشاركة الزمنية على أن مستأجر السفينة هو الذي يعتبر ناقلاً بمقتضى سندات الشحن التي يصدرها، وبهذا يكون هذا الشرط حجة على حملة سند الشحن متى حصلت الإشارة إليه فيها، وإلا كان أثره محصوراً في العلاقة بين مؤجر السفينة ومستأجرها طرفاً عقد المشاركة¹.

ثالثاً/ إيجار السفينة على أساس الرحلة

إن إيجار السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين²، غالباً بين شركتين ملاحين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف المؤجر والثاني المستأجر حول محل معين المؤجرة وهي السفينة. في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وهو ما نصت عليه المادة 651 ق ب ج .

وهو العقد الذي يلتزم بموجبه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات وهنا يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ويكتسب على هذا النحو صفة الناقل البحري طبقاً لنص المادة 651 من القانون البحري وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها غير منشور مؤرخ في 07-12-1995 قضية رقم 13894³ .

ويتبين مما سبق أن تحديد نوع إيجار السفينة يكتسي أهمية بالغة في تحديد صفة الناقل وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها صادر بتاريخ 22/11/1994 قضية رقم 119766 أين اعتبرت أن تحديد

1 - أنظر في ذلك أمال أحمد كيلاني المحامية، المرجع السابق، ص 74.

2 - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، السداسي الأول، 2008، ص 31.

3 - حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 19 .

نوع إيجار السفينة ضروري لتحديد المسؤولية¹.

الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل في حالة النقل البحري المتتابع

يتولى تنفيذ النقل البحري المتتابع عدة ناقلين يقوم كل واحد منهم بإنجاز مرحلة معينة من مراحل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وذلك تماشيا مع مقتضيات عملية قد تستوجب هذا النوع من أنواع النقل.

والإشكال الذي يثور يتعلق بكيفية تحديد صفة المدعى عليه أمام تعدد الناقلين المنفذين للنقل فمن منهم يملك صفة الناقل في مواجهة صاحب الحق على البضاعة والذي يكون مسؤولا في مواجهته عن تنفيذ عقد النقل، الشيء الذي يجعل منه مدعى عليه ذا صفة في دعوى المسؤولية التي قد ترفع عليه بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو التأخر في تسليمها خاصة .

إن الجزائر لم تنظم إلى اتفاقية هامبورغ. التي نظمت أحكام النقل المتتابع في المادة 11 منها محددة مسؤولية كل ناقل. وعليه، وكمحاوله لتحديد من يثبت له صفة المدعى عليه في هذا النوع من عقود النقل نرجع لأحكام سند الشحن المباشر. الذي يتم إصداره بمناسبة عقود النقل التي يتولى تنفيذها عدة ناقلين متعاقبين والمنصوص عليها في المواد من 764 إلى 769 من القانون البحري. وعليه يجب التمييز بين الناقل الفعلي (أولا) والناقل المتعاقد (ثانيا).

أولا/ الناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، وله أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل بحري آخر أو بتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي أو البديل².

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا ما تعلق بالتوقف الإضطراري، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض اتخاذ ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر، حسب المادة 677 من القانون البحري الجزائري.

وفي حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف الرحلة، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل، إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف وفقا للمادة 777 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا/ الناقل الفعلي في النقل المتتابع

لقد أسس المشرع الجزائري النقل المتتابع وخصه بأحكام خاصة، من أجل التوفيق بين مصلحة صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأول والمتتابعين من جهة أخرى، فأجازت

1 - أنظر في ذلك : نبيل صقر، القانون البحري نصوص وتنطبقا (القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا). دار الهدى، الجزائر، ص 143.

2 - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J., 2006, p. 608.

هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت البضاعة وذلك نيابة عن باقي الناقلين ليدفع على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق البضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل. ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الأضرار، وفي هذه الحالة يعد كل ناقل مسؤولاً بحسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها وهذا هو مؤدي نص المادة 767 من القانون البحري.

فبالرجوع إلى نص المادة 765 والمحددة للمسؤولية في حالة تعدد الناقلين نجد أنه يقر مسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن - وهو الناقل المتعاقد - عن تنفيذ عقد النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة أي من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على أساس أن سند الشحن المباشر يضم عمليات النقل المختلفة في عقد واحد.

وبالنسبة إلى الناقلين الآخرين فإنهم مسؤولون عن تنفيذ عقد النقل في المسافة التي تكفلوا فيها بالبضائع وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن.

ومن هنا نقول أن صفة المدعى عليه تثبت للناقل المتعاقد بالدرجة الأولى كما يمكن للمرسل إليه رفع الدعوى ضد الناقل الأخير الذي تسلم منه البضاعة باعتباره نائباً عن الناقل المتعاقد معه.

المبحث الثاني: تنوع الجهة القضائية المختصة في الفصل في المنازعات البحرية

إذا كان تحديد الجهة القضائية المختصة نوعياً بنظر الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكال ولا تعثره أية صعوبة نظراً لاعتبار المحاكم جهات قضائية خاصة بالقانون العام¹، إلا أن تحديد الجهات القضائية المختصة محلياً بنظر المنازعات البحرية بصفة عامة و المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع بصفة خاصة يكتسي قدراً من الأهمية، خاصة أمام تعدد النصوص المنظمة للاختصاص المحلي بالنسبة لهذه الدعاوى سواء في قانون الإجراءات المدنية والإدارية أو في القانون البحري. وكذا إمكانية وجود اتفاق يمدد من هذا الاختصاص نظراً لعدم اعتبار أحكام الاختصاص المحلي من النظام العام. وعلى هذا الأساس سنحاول التطرق إلى كل من التحديد القانوني والإتفاقي للمحكمة المختصة محلياً.

كما يمكن أن يلجأ أطراف النزاع إلى التحكيم إذا تضمن سند الشحن البحري شرطاً لإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم للفصل فيها، بالرغم من أن المشرع الجزائري لم ينص على التحكيم في القانون البحري إلا بالرجوع إلى قواعد العامة للتحكيم والمنصوص عليها في قانون

1 - يعتبر عقد النقل عقد تجاري من جانب الناقل، وطبقاً للقانون التجاري فإنه يعد من قبيل الأعمال التجارية بحسب موضوعها (مقولة استغلال النقل حسب المادة 2 من القانون التجاري). كما يعتبر عملاً تجارياً بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلّق بالتجارة البحرية أو الجوية حسب المادة 3 من القانون التجاري.

وعليه، فإن المنازعات البحرية كانت سابقاً تنظر أمام القسم التجاري حسب المادة 1 من ق إ م القديم، إلا أنه بعد استحداث القسم البحري بموجب القرار الوزاري 1995/06/14 في 1995 وذلك في الولايات الساحلية دون سواها، وبذلك أصبح القسم البحري هو المختص في المنازعات البحرية، أنظر في ذلك: مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 319.

المطلب الأول: الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري

إن تحديد الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري يتحدد من خلال طبيعة عقد النقل البحري من جهة بأطرافه من جهة أخرى¹، فعقد النقل البحري يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع استنادا إلى المادة 20 الفقرة الثانية من ت.ج.ج، كما أن المادة 3 الفقرة الخامسة من نفس التقنين صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل، وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج، إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن أطرافه.

تنص المادة 32 الفقرة الأولى والثانية والثالثة من القانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على ما يلي: « المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام. يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وشؤون الأسرة والتي تختص بها إقليم.»

وعليه، يسند الاختصاص للقسم التجاري في شأن منازعات النقل للبضائع أساسا ويطبق القانون البحري وهذا وفقا لنص المادة 531 ق.إ.م.إ التي تنص على ما يلي: « ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون. »

من خلال نص المادة نستنتج أن المشرع اكتفى بذكر القانون الذي يحكم المنازعات التي تعرض على هذا القسم وهو القانون التجاري أو البحري عند الاقتضاء، ويتحدد هذا الاقتضاء عند عدم إنشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع، كما أن القانون لم يحدد صلاحيات محددة لهذا القسم لأن الفيصل في تحديد اختصاص هذا القسم هو توفر صفة التاجر في أحد طرفي الخصومة، مثلما نص عليه القانون التجاري .

تشير الفقرة السابعة من المادة 32 ق.إ.م.إ إلى نوع جديد من الجهات القضائية جاء بها هذا القانون، إلى جانب اختصاصها النوعي، وهذه لم تكن معروفة من ذي قبل وهذه الجهات هي التي سماها الأقطاب المتخصصة والتي يوجد مقرها بداخل بعض المحاكم وهي تختص بالمنازعات البحرية والنقل البحري إلى جانب اختصاصات محددة على سبيل الحصر، مما يعني أن الأقطاب المتخصصة تتولى نظرها كاختصاصات نوعية، ولا يجوز لأية محكمة أخرى نظرها بأي حال وإن فعلت تكون قد خرقت القانون وبالتالي تعرض حكمها للخرق.

1 - أعراب كميّة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 178.

المطلب الثاني: الاختصاص المحلي في منازعات النقل البحري

تتميز قواعد الاختصاص المحلي أو الإقليمي بأنها ليست من النظام العام، وبالتالي يمكن الاتفاق على مخالفتها، وعليه يميز بين التحديد القانوني للاختصاص المحلي (الفرع الأول)، وبين التحديد لاتفاقي لقواعد الاختصاص المحلي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التحديد القانوني للاختصاص المحلي في منازعات النقل البحري

إن تحديد المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية أطراف عقد النقل البحري، تتحدد من خلال المادة 745 ق ب ج والتي تتضمن أحكاما تنص في مجملها على إمكانية رفع الدعوى أمام أكثر من محكمة، بحيث تنص المادة 745 ق ب ج على أنه: «ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني»¹

يفهم من خلال المادة 745 من القانون البحري بأنه لرافع الدعوى المتعلقة بعقد منازعات النقل البحري اختيارين:

أولا/ ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام؛ أي في مقر إقامة في محكمة موطن المدعى عليه، بحيث تنص المادة 8 ق إ م السابق على أنه: «يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف، يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل إقامة معروف، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن...»

أما حاليا، فإن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد نص على استحداث أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية، وفقا لمقتضيات المادة 32 الفقرة السادسة التي نصت على أنه: «تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم. تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم. »

كما أن المادة 73 ق إ م إ، بينت إمكانية رفع الدعوى أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، بحيث تنص المادة 37 ق إ م إ على أنه: «يؤول الاختصاص الإقليمي

1 - يلاحظ أن المادة 745 القانون البحري الجزائري عبارة عن نقل حرفي للمادة 54 من القانون الفرنسي لسنة 1966.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك».

كما أضافت المادة 39 ق إ م إ، إمكانية رفع الدعاوي المتعلقة بالمواد التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها، وفي الدعاوي المرفوعة ضد الشركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها.

ثانياً: ترفع أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني، وذلك طبقاً للفقرة 2 من المادة 745 من القانون البحري.

هذه القاعدة من جهة، توسع للمدعي من اختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلاً أو صاحب الحق في البضاعة، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.

وعليه، فإن كل من ميناءي الشحن والتفريغ مختصين إذا كانا واقعين بالتراب الوطني وهذا ما وضحته المحكمة العليا في العديد من قراراتها¹.

أما الاختصاص المحلي حسب قواعد روتردام، فقد تناول الفصل 14 من قواعد روتردام أحكام الولاية القضائية في الدعاوي المتعلقة بالنقل البحري، وهيأت للمدعي اختيار رحبا بين عدة محاكم ليقوم دعواه أمام أكثرها ملاءمة له، وذلك ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بتحديد محكمة بذاتها، وسماع الاتفاقية بمثل هذا الاتفاق قبل قيام النزاع يتيح الفرصة لاستغلال الطرف الآخر فيشترط عليه وقت إبرام العقد إقامة الدعوى أمام محكمة قد لا تناسبه.

يجوز بعد نشوب النزاع بين طرفيه أن يتفقا على تسويته أمام أي محكمة مختصة وهو ما أجازته الاتفاقية بموجب المادة 72 منها.

أما في حالة عدم الاتفاق على محكمة مختصة حسب المادة 66 من قواعد فيعقد الاختصاص للمحاكم الآتية:

-مقر الناقل أو المنفذ البحري.

-مكان التسليم المتفق عليه.

-ميناء الشحن.

-ميناء التفريغ.

1 - أنظر في ذلك : قرار رقم 162697، مؤرخ في 16/12/1997، منشور بالمجلة القضائية للإجتهد القضائي للمحكمة العليا، العدد الخاص، ص 165.

قرار رقم 64975، مؤرخ في 24/02/1990، منشور بالمجلة القضائية، سنة 1991، العدد 1، ص 67.

-الميناء الذي يقوم فيه المنفذ البحري بأنشطته.

كما اشترطت المادة 67 من قواعد روتردام في حالة الاتفاق على محكمة معينة أن يثبت هذا الاتفاق في العقد، بحيث يبين فيه وبوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، على أن تكون المحكمة في دولة متعاقدة، ولا يلتزم الشخص الذي لم يكن طرفا في هذا العقد بالاتفاق إلا إذا كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المتروك اختيارها للمدعي حسبما نصت عليه المادة 66 من الاتفاقية.

وقد اشترطت المادة 73 في سبيل الاعتراف بقرار المحكمة ونفاذه أن تعلن كلا الدولتين المتعاقبتين (الدولة التي صدر الحكم فيها والدولة التي ينفذ فيها) في أي وقت أنها ملزمة بأحكام الفصل 14 من الاتفاقية.

الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي للاختصاص المحلي

إضافة إلى أحكام الاختصاص المذكورة في النصوص القانونية يمكن للأطراف الاتفاق على إسناد الاختصاص المحلي في نظر نزاعهم لمحكمة من غير المحاكم المذكورة في المواد القانونية المحددة للاختصاص نظرا لاعتبارات يرونها جديرة بالمرعاة، وهذا ما يعرف بالتحديد الاتفاقي للاختصاص المحلي. وذلك بموجب شروط خاصة بتحديد الاختصاص القضائي يتم إدماجها إما في العقود التي يبرمونها فيما بينهم أو في اتفاق لاحق لنشوب النزاع.

بالنسبة لموقف القانون الجزائري من شرعية هذه الشروط نجده موضح في نص المادة 46 من ق إ م إ التي جاء فيها ما يلي¹: «يجوز لطرفي الخصومة دائما الحضور باختيارهما أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختص محليا بنظر الدعوى وفي هذه الحالة يوقعان إقرار بقبولهما التقاضي إذا كان يمكنهما الإضاء وإلا يشار إلى عدم إمكانهما ذلك. وإذا داك يكون القاضي مختصا طيلة أمد التقاضي وكذلك المحكمة التي يؤول إليها الأمر في حالة الاستئناف».

ومن خلال هذا النص يتضح أن المشرع الجزائري لم يمنع الاتفاق على تحديد محكمة مختصة محليا غير تلك المنصوص عليها قانونا وهذا راجع إلى طبيعة قواعد الاختصاص المحلي وعدم تعلقها بالنظام العام، فالغرض منها هو تيسير اللجوء إلى العدالة من طرف المتقاضين الذين هم أولى بتحديد المكان الأنسب لهم.

وفي مجال النقل البحري للبضائع نجد أنه عادة ما تتضمن سندات الشحن شروط تحدد المحكمة المختصة محليا بنظر النزاعات التي قد تنشأ بمناسبة عقد النقل.

الخاتمة

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن مختلف الإشكالات التي تعترى النقل البحري في الواقع، كونها تتصل بمنازعات النقل البحري ومهدى الصعوبات التي تثيرها هذه الأخيرة، بحيث لامست هذه الدراسة مختلف أطراف الدعوى التي تثبت لهم صفة التقاضي، وكذلك الجهة

1 - والتي تقابلها المادة 28 من ق إ م السابق.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
القضائية المختصة للفصل في المنازعات النقل البحري، وانتهت إلى مجموعة من النتائج يمكن إدراجها
تباعا:

أولا/ تتميز المنازعات النقل البحري للبضائع بأحكام خاصة تعكس تأثيرها بواقع التجارة البحرية، وهذا ما يظهر أهمية تخصص القضاة في المجال البحري على اعتبار أن التطبيق السليم لأحكام القانون البحري لا يتأتى إلا بمعرفة كل القواعد الخاصة التي تحكم عملية نقل البضائع بحرا وذلك حتى يكون القاضي مساهما في تطبيق السياسة الوطنية الجديدة المتجهة نحو الاقتصاد الحر وتشجيع الاستثمار الأجنبي في الجزائر.

ثانيا/ تثبت صفة رفع الدعوى في منازعات النقل البحري لكل من الشاحن والمرسل إليه كما وتثبت للغير، أما تحديد صفة المدعى عليه فتشير نوعا من الصعوبة في حالة تأجير السفينة وكذا حالة النقل البحري المتتابع.

ثالثا/ في حالة تأجير السفينة، فصفة المدعى عليه تثبت للمؤجر في حالة المشاركة بالرحلة، وتثبت للمستأجر في حالة تأجير السفينة بهيكلها وكذا حالة المشاركة الزمنية.

رابعا/ تحدد صفة المدعى عليه في حالة النقل البحري المتتابع للناقل المتعاقد عن كل المسافة التي تسري عليها وثيقة الشحن المباشرة، كما وتثبت للناقلين الآخرين عن تنفيذ في المسافة التي كفلوا فيها البضائع وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

خامسا/ بالرجوع إلى نص المادة 745 من القانون البحري نجد أنها وسعت من قائمة المحاكم المختصة محليا بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وذلك في فقرتها الثانية، مانحة أطراف هذه الدعاوى إمكانية رفع دعواهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء متواجدا على الإقليم الوطني.

سادسا/ إن الاختصاص المحلي للمحكمة لا يحدد أبدا بموطن الوكيل حتى وإن كانت معظم المعاملات البحرية تتم عن طريق وسطاء فالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لا يمكن رفعها أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن السمسار البحري أو موطن الوكيل بالعمولة أو وكيل العمولة ولا حتى وكيل السفينة، الذين تعاقدوا لفائدة الشاحن أو الناقل أو حتى المرسل إليه.

قائمة المراجع

أولا: الكتب

- مختار السويفي، مصطحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الانكيترم الصادرة في 1990، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993.

- نبيل صقر، القانون البحري نسا وتطبيقا (القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، الجزائر.

- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2004.

1- المقالات

-مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، سنة 2014، صادرة عن جامعة أب بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل.

-بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0 ، السادسي الأول، 2008.
- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية، العدد خاص، 1999.
-بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، صادرة عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل.

ثالثا: الرسائل الجامعية

-أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2000.

-جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2007/2008.

- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/21012.

-عباس سامية، التزامات الشاحن ي عقد النقل البحري، مذكرة الحصول على شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2011/21012.

-أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

رابعا: النصوص القانونية

-أمر رقم 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر عدد 47 صادر في 27 يونيو 1998.

-مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مؤرخ في 13 فبراير 2008، ج.ر عدد صادر في فبراير 2008.

-مرسوم رقم 63/489 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر

- R. Rodiere, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, éd. Dalloz, Paris, 1968.

- Pierre Bonassies, Christian Scapel, droit maritime, L .G.D .J. 2006.

- Albert Boyer, transports maritimes,(transport de marchandises par mer, transport sous conaissance-Nature de contrat- Formation et rupture de contrat) , juris classeur, commercial, Fascicule(C), 1970 .