

قلواز فاطمة الزهراء أستاذة مؤقتة بجامعة الشلف.

الهاتف: 05 55 99 66 11 .

البريد الإلكتروني: fatimachat9@gmail.com

عنوان المداخلة: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المحور الرابع: مسؤولية الناقل البحري بين التحديد والإعفاء.

مقدمة: بناء على قول الفقيه جوسران " أن النقل هو الحياة إذ لا يوجد تصرف من تصرفتنا أو رغبة من رغباتنا إلا وتنطوي في نشأتها وتكوينها وتنفيذها على انتقال، انتقال أشخاص أو أشياء، أو أفكار....". تظهر أهمية النقل ودوره في تلاقي الأمم إذ لا يمكن لأي دولة مهما بلغت من تطور أن تستغني عن المجموعة الدولية. والنقل البحري يحتل الصدارة بين أنواع النقل الأخرى، خاصة في مجال نقل البضائع بين الدول، لأن التجارة الدولية هي العصب المحرك لاقتصاد الدول لما توفره من عملة صعبة. لذا تضافت جهود المجموعة الدولية لتوقي المشاكل والمصاعب التي تواجه النقل البحري للبضائع عن طريق عقد اتفاقيات في هذا الشأن كاتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج، إلى جانب ما جاء به المشرع الجزائري في هذا الشأن. وإذا كان النقل البحري للبضائع يتم بصورتين هما: النقل بموجب مشارطات الإيجار والنقل بموجب سندات الشحن، فتماشيا مع عنوان المداخلة، فإن البحث سيهتم بهذا الأخير. وإذا كانت البضائع المنقولة بحرا لا تسلم من الخسائر والأضرار، ما يقيم مسؤولية الناقل البحري، فهل يتحمل الناقل البحري الخسائر كاملة. هذا ما سيتم التطرق إليه من خلال الإشكالية التالية: إذا كان الأصل في التعويض عن الضرر أنه يكون كاملا، لماذا استثنى الناقل البحري للبضائع من هذه القاعدة في التعويض؟ هذا ما سيتم التطرق إليه من خلال هذه المداخلة **بمحورين:** أتناول في **المحور الأول** مفهوم عقد النقل البحري للبضائع مع تحديد أطرافه والتزاماته، وصولا خصائصه وميزاته وكيفية إثباته. وفي **المحور الثاني** أتطرق لخصوصية مسؤولية الناقل البحري والاستثناءات الواردة عليها.

أولا- مفهوم عقد النقل البحري للبضائع: لتحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع يجب التطرق لتعريف عقد النقل البحري للبضائع(1) وخصائص عقد النقل البحري للبضائع(2) ثم بحث التزامات الناقل البحري للبضائع التي تترتب على عدم احترامها مسؤولية الناقل البحري للبضائع(3).

1- تعريف عقد النقل البحري للبضائع: هو عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة من مكان إلى آخر لصالح

الشاحن أو ممثله الشرعي بطريق البحر خلال مدة سفر أو بعضها، مقابل أجر. ويعد سند الشحن أداة

مهمة بهذا العقد لدوره في الإثبات، وقد اعتيد على تسمية عقد النقل البحري بـ "النقل بسند الشحن" (1) ، وهذه هي الصورة العادية للنقل البحري من خطوط الملاحة المنتظمة (2). وأهم ما يميز عقد النقل البحري للبضائع أنه يخضع لازدواجية التشريع (التشريع البحري الجزائري واتفاقية بروكسل) (3) . وقد نص المشرع الجزائري علي عملية النقل بنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

2- خصائص عقد النقل البحري للبضائع: يتميز عقد النقل البحري للبضائع لعدة خصائص نذكر أهمها:

- عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن، إلى جانب كونه عقدا تبادليا لأنه يرتب التزامات متبادلة على كلا الطرفين، إذ يلتزم الناقل بإيصال البضاعة في المكان والوقت المحدد، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها (4).

- يتميز بأحكام أمرة وملزمة للطرفين، لأجل حماية الشاحن الذي يكون في مركز اقتصادي ضعيف مقارنة بالمركز الاقتصادي الذي يتمتع به الناقل الذي عادة ما يتمثل في شركات ضخمة (5).

- عقد إذعان نتيجة احتكار الناقل البحري لعمليات النقل، وبالتالي لا يستطيع الشاحن مناقشة شروط العقد، فيجد نفسه مضطرا لقبولها كذلك، وبالتالي أصبح مجال تطبيق الحرية التعاقدية في هذا العقد مقتصرًا على الحالات التي لم تتعرض لها معاهدة بروكسل (6).

بالرغم من اعتبار عقد النقل البحري عملا تجاريا بحسب الموضوع ولو وقع مرة واحدة إلا أن الإثبات في عقد النقل البحري خرج على مبدأ حرية الإثبات في الأعمال التجارية، لأهمية احترام مواعيد التسليم في هذا النوع من العقود (7). ويترتب على الصفة التجارية لعقد النقل البحري أنه لو قام صاحب سفينة نزهة بنقل أمتعة وبضائع لشخص ما مقابل أجر، فإن مثل هذا العقد يعد عقد نقل بحري (8).

3- أطراف عقد النقل البحري للبضائع: يتمثل أطراف عقد النقل البحري في الناقل وتابعيه (أ) والشاحن ومن يمثلهم (ب)

أ- الناقل: بناء على نص المادة 738 والمادة 754 من القانون البحري الجزائري، يمكن تعريف الناقل البحري للبضائع بأنه ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد النقل البحري أن ينقل عن طريق البحر بضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وفي حال عدم ذكر اسم "الناقل" يمكن اعتبار مجهز السفينة هو الناقل بوصفه مالكا لها أو أي صفة أخرى تخوله ذات الحق حسب ما ورد في نص المادة

572 من القانون البحري. وفي هذا الصدد يجب الإشارة إلى أن الناقل البحري للبضائع قبل تعديل القانون البحري الجزائري كان يتمثل في الدولة حسب نص المادة 571 الذي جاء فيه: "ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري....."، وتم إنشاء أول شركة للنقل البحري للبضائع سنة 1963. وبعد التعديل جاء نص المادة 571 من القانون البحري كما يلي: "النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز". وأضاف نص المادة 1/571 ما يلي: "يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية، أو مؤسسات عمومية جزائرية...." ما يفيد أن المشرع بالرغم من إبقائه على الملكية العامة لمثل هذا النقل، إلا أنه فتح المجال للأشخاص الطبيعيين بممارسة هذا النوع من النقل.

ب- الشاحن: هو الطرف الثاني في عقد النقل البحري للبضائع، وهو الشخص الذي يقدم البضاعة للنقل، وهو صاحب الحق في الرجوع على الناقل عند قيام مسؤوليته(9). ويجب الإشارة إلى أن الشاحن يمكن أن يرسل البضاعة إلى نفسه كحال الشركة التي ترسل البضاعة إلى أحد فروعها في مكان آخر، أو أن يكون المرسل إليه شخص آخر كحال المرسل(الشاحن) هو البائع والمرسل إليه المشتري. وفي أغلب الحالات يلجأ الطرفين إلى وسيط يقوم بإبرام العقد عنهما، كالربان بالنسبة للناقل والوكيل بعمولة بالنسبة للشاحن(10).

4- التزامات الناقل البحري للبضائع: يمكن تقسيم التزامات الناقل إلى ثلاثة مراحل، مرحلة قبل انطلاق الرحلة البحرية وتشمل الالتزام بتقديم سفينة صالحة للنقل باستلام البضاعة وشحنها الرص والتحميل(أ) ومرحلة الرحلة البحرية وتشمل الالتزام بالنقل والالتزام بالمحافظة على البضائع(ب) والمرحلة الأخيرة تشمل الالتزام بالتفريغ والتسليم(ج)

أ- التزامات الناقل في ميناء الشحن وتشمل ما يلي:

- الالتزام بتقديم سفينة صالحة للنقل: إذا كان الناقل ملزماً بوضع سفينة تحت تصرف الشاحن في المكان والزمان المتفق عليه لاستقبال البضاعة، فإنه ملزم قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة أعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالموثوق اللازمة ويقوم بتنظيف العنابر وتبخيرها وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع(11) حسب ما ورد في نص المادة 770 من القانون البحري، وصلاحيات السفينة تشمل، صلاحية فنية ملاحية؛ وصلاحيات تجارية ما يستنتج أنه التزام بتحقيق نتيجة، بالرغم من أن معاهدة بروكسل 1924 تجعل التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية(12).

- **الالتزام باستلام البضاعة وشحنها:** يتعين على الناقل استلام البضائع، وتمثل بداية النطاق الزمني للنقل البحري والذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري، وعند الاستلام يتعين على الناقل إصدار سند الشحن حسب نص المادة 748 قانون بحري جزائري. أما الشحن فهو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة ويحصل ذلك بواسطة الروافع والآلات، أو بواسطة الأنابيب والمضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة، الأصل أن الشاحن هو من يلتزم بهذا الالتزام، إلا من العادة يتم الاتفاق على أن يقوم به الناقل، أما حالياً فشركات الشحن والتفريغ هي التي تقوم بالمهمة، وكل ما في الأمر أن سند الشحن هو الذي يبين الجهة التي تلتزم بهذه العمليات(13). إن معاهدة بروكسل 1924 تضع على عاتق الناقل الالتزام بالقيام بكل العمليات التي يتطلبها عقد النقل البحري(14) حسب ما ورد بنص المادة 2/3 .

- **الالتزام بالرص والتحميل:** يقصد بعملية الرص وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عابرة السفينة وعلى سطحها بطريقة تحفظها من التلف والهلاك أثناء الرحلة البحرية حسب ما ورد في نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري. وهكذا فعملية الرص تعد من العمليات الفنية الدقيقة التي يُضمن بها الربان البضاعة في السفينة. ويجب الإشارة إلى أن النقل بالحاويات قد اتخذ طابعا فنيا معقدا حيث يستعمل في إعداد خطط الرص الحسابات الالكترونية(15).

ب- **التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية وتشمل ما يلي:**

- **الالتزام بالنقل:** يعد تحريك البضائع من مكان لآخر جوهر عقد النقل البحري، وهو التزام بتحقيق نتيجة، إذ يجب عليه إيصال البضاعة في الوقت والمكان المحدد وإلا يتحمل مسؤولية هلاكها أو إذا تأخر في إيصالها(16). ويجب على الناقل أن يتبع خط السير المتفق عليه في العقد، أو ما اعتيد على اتباعه أو اتباع أقصر خط ولا يجوز للربان الانحراف عن سيره إلا للضرورة الملحة، ويجوز للربان إذا تعذر عليه اتمام عملية النقل بسبب قوة قاهرة التصرف بما فيه مصلحة الشاحنين، إذا لم يكن مزودا بأوامر صارمة في هذا الشأن(17).

- **الالتزام بالمحافظة على البضائع:** يشمل هذا الالتزام كل مراحل عقد النقل البحري من استلام البضاعة إلى تسليمها في ميناء الوصول، يعد هذا الالتزام من الأهمية بما كان في عقد النقل البحري، إذ يلتزم الناقل وفقا لهذا الالتزام بإعادة رص البضائع أو حفظ درجة الحرارة اللازمة للعابرة، ويوفر سبل التهوية اللازمة. وبغياب المحافظة التامة على البضاعة تتعرض هذه الأخيرة للهلاك أو التلف لا

محالة، مما يرتب مسؤولية الناقل البحري ما لم يثبت السبب الأجنبي(18). ويجب الإشارة إلى أن نقل البضائع الخطرة يتم وفقا لنص المادة 1/801 من القانون البحري الجزائري، كما يتم نقل المواد الغذائية الموجهة للاستهلاك البشري أو الحيواني وفقا للمقاييس والممارسات الدولية البحرية حسب ما ورد في نص المادة 2/801 من نفس القانون.

ج- التزامات الناقل في ميناء الوصول وتشمل مايلي:

- **الالتزام بالتفريغ والتسليم:** التفريغ هو العملية المادية المتمثلة في إنزال البضاعة من السفينة إلى الرصيف بميناء الوصول أو إلى الصناديل في حال ما رست السفينة بعيدا عن الرصيف(19). حسب ما ورد في نص المادة 780 من القانون البحري جزائري، ويجب الإشارة إلى أنه في حالة وقوع حادث يمنع الناقل من إفراغ البضائع في الميناء لمدة معقولة يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو ردها لميناء الوصول(20) حسب نص المادة 781 من القانون البحري. لا يعتبر التزام الناقل بالتفريغ متعلقا بالنظام العام، إذ يجوز الاتفاق ان يتحمل الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه بحسب الأحوال عبء الالتزام بالتفريغ(21).

أما التسليم فهو التصرف القانوني الذي يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله حسب ما ورد في نص المادة 739 من القانون البحري الجزائري ويعد التسليم آخر التزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري؛ وبه ينتهي تنفيذ عملية النقل البحري ويكون التسليم لاحقا لعملية التفريغ، وقد يكون التسليم سابقا لعملية التفريغ في حالة التزام المرسل إليه بالتفريغ، وإن كان الأصل أن يقوم الربان نفسه بتسليم البضاعة حتى لا تبقى السفينة مدة طويلة في الميناء حتى حضور المرسل إليه(22). ما يفيد أن مسؤولية الناقل البحري تظل قائمة إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بناء على خطاب الضمان الذي عادة ما يقدمه بنك(23). أما إذا كان صاحب الحق حامل لسند الشحن يتخلف بين كون السند إسميا يجب تقديم البضاعة للشخص المحددة في السند، أما إذا كان سند الشحن لإذن أو لأمر يجب تقديم البضاعة لحامله الشرعي وفقا ما هو معروف عن عملية التظهير، أما إذا كان سند الشحن لحامله فيمكن تقديم البضاعة لأي شخص يكون حاملا لسند الشحن(24).

ثانيا- طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها: يجب أن يكون البحث في مسؤولية الناقل البحري بالنظر لصفته كناقل، إذ الأصل فيه أنه يرتبط بعقد مع الشاحن، وبالتالي تُستبعد كل الحالات

الأخرى للمسؤولية بوصف وأساس آخر غير كونه ناقلاً(25). وبالتالي فالمسؤولية تكون عقدية نتيجة الإخلال بعدم تنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه، وهو التزام بتحقيق نتيجة، وهي إيصال البضائع في الوقت والمكان المحددين لذلك(26). وعليه فلا مجال لاعتبار المسؤولية هنا مسؤولية تقصيرية، لأن الناقل ارتبط بعقد مع الشاحن يعرف بعقد نقل البضائع بحراً يثبتته سند الشحن، ولا أساس لما يراه البعض بأن الناقل يسأل تقصيرياً عن خطأه الشخصي بسماحه للسفينة بالإبحار رغم عدم صلاحيتها، لأن هذا يؤدي للإخلال في تنفيذ التزاماته العقدية بموجب المسؤولية العقدية(27). ولكن يسأل الناقل تقصيرياً في حالة وجود بضائع على سطح السفينة بغير علمه ولم يكتشفها إلا بعد إبحار السفينة. كما أن النص على مسؤولية الناقل البحري لا يعني أنها قانونية، إذ يبقى للطرفين حرية الدخول في التعاقد أم لا وفقاً لإرادتهما، وبمجرد تعاقدتهما يخضعان للالتزامات حددتها النصوص القانونية(28).

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري في نصوص قواعد لاهاي 1924 فإنها تقوم على الخطأ المفترض، إلا أن ذلك لم تنص عليه القواعد صراحة وإنما جاء بمفهوم مجمل للالتزامات التي تقع على الناقل حسب ما جاءت به المادة الثالثة منها، وهي بذل العناية الواجبة(29).

- أما بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وباعتبار أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله يضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وعليه فالأساس قد يكون خطأ يصدر من الناقل أو أتباعه، وقد يتمثل في الضرر وحده - وفقاً لما يعرف بالمسؤولية الموضوعية - وقد يكون أساس المسؤولية هو تحمل التبعة(30).

ثالثاً - خصوصية مسؤولية الناقل البحري للبضائع: تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمجرد تحقق الضرر باعتباره بالالتزام بتحقيق نتيجة، وقبل التطرق للأضرار التي تلحق بالبضاعة يجب التطرق للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري(1) لأهميته في قيام هذه المسؤولية.

1- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: حددت المادة 802 من القانون البحري النطاق الزمني

لمسؤولية الناقل البحري والمتمثلة في الفترة الزمنية الممتدة من تكفل الناقل بالبضائع في ميناء الشحن إلى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله الشرعي. وهي تختلف عن عملية الشحن المتمثلة في رفع البضاعة من الرصيف ووضعها بالسفينة. وفي هذا الصدد نشير إلى أن الفقه اختلف حول انتهاء مسؤولية الناقل البحري إلى ثلاث اتجاهات، الاتجاه الأول يرى بأن مسؤولية الناقل البحري تنتهي عند تفريغ البضاعة بميناء الوصول بناءً على أن عقد النقل البحري ينتهي عند عملية التفريغ وأن هذه الأخيرة محتكرة من

طرف الموانيء(31) ، ويرى الاتجاه الثاني أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وقبوله لها. وقد كرست المحكمة العليا منذ سنة 1990 تماشياً مع مقتضيات القانون البحري من جهة والتشريعات الدولية من جهة أخرى، إذ صدر قرار عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا بأن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي للمرسل إليه(32). أما الاتجاه الثالث فيرى بأن مسؤولية الناقل البحري تنتهي عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يحق له الرجوع على مؤسسة الميناء، وهذا حسب رأي الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا(33). وهو الرأي الذي أخذ به المشرع الجزائري، وبهذا يكون قد أحسن صنعا.

تتمثل الأضرار التي تصيب البضاعة في التلف، الهلاك الكلي والجزئي، التأخير في التسليم(34). ويعد نظام المسؤولية المحدودة استثناء من المادة 188 من القانون المدني.

وبالنظر للوسط الذي يتم من خلاله نقل البضاعة وما يتميز به من أخطار لا يمكن تجنبها الأمر الذي يستدعي قواعد خاصة تحكمه كتحديد مسؤولية الناقل لبحري، بالنظر لقيمة التعويضات التي المرتفعة لهذا النوع من السلع التي تُلقى على عاتق الناقل البحري، والتي يمكن أن تؤدي إلى إفلاسه، دعت الضرورة لتحديد هذه المسؤولية(2). هذا ما سيتم التطرق.

2- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري: إن تحديد المسؤولية يعتبر صورة من صور الإعفاء منها وذلك فإن النصوص التي أبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية أبطلت الاتفاق على تحديدها، ولكنها في مقابل هذا الإبطال حددت مسؤولية الناقل، ونظرا لما يحيط هذا النقل من مخاطر، فإن الشاحن حمل جزء من مخاطر الرحلة بتحمليه جزء من الأضرار التي تصيب البضائع وفقا لقاعدة "كل من يربح يتحتم عليه تحمل خسارة محتملة". اهتمت كل التشريعات الدولية والوطنية بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع المنقولة عن طريق عقد النقل البحري، الأمر الذي يستدعي معرفة معنى التحديد القانوني للمسؤولية(أ) ثم التطرق لقيمة التعويض الواجب دفعه لمن تضررت بضاعته(ب) ثم الحالات التي يسقط فيها حق الاستفادة من تحديد المسؤولية (ج) وأخيرا بحث الحالات التي تخضع للقواعد العامة في التعويض(د).

أ- تعريف التحديد القانوني للمسؤولية: هو وضع حد أقصى لمبلغ التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة يلتزم به الناقل البحري لمصلحة الشخص الذي تضررت بضاعته. أما إذا كانت قيمة الضرر

أقل مما تم تحديده فإن التعويض يجب أن يكون مساوي لهذه القيمة(35) ، الأمر الذي يستدعي تحديد الأشخاص المستفيدين من تحديد المسؤولية.

- **الأشخاص المستفيدون من تحديد المسؤولية:** حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين، الذي يستهدفه مبدأ تحديد مسؤولية الناقل، مدد المشرع حق الاستفادة من تحديد المسؤولية إلى تابعي الناقل، حتى لا يكون الرجوع على تابعي الناقل سبيلا لحصول المضرور على التعويض الكامل للضرر، والناقل هو المسؤول الأصلي عن تابعه وبالتالي اهدار لنص المادة 805 من القانون البحري التي تتكلم على تحديد المسؤولية، وعليه فالمستفيدين من تحديد المسؤولية هم كالتالي:

- **الناقل:** جاء تعريفه من طرف معاهدة بروكسل لسنة 1924 في مادتها الأولى بأن الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط بعقد نقل، وبالتالي فليس لزاما أن يكون الناقل مالكا للسفينة، إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة للسفينة حالة ما إذا أبرم عقدا مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه ويعرف هنا بالناقل المتعاقد، وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل ويستفيد من تحديد المسؤولية(36) .

- **تابع الناقل:** هو كل من تربطه بالناقل علاقة تبعية، التي تقوم على سلطة الرقابة والإشراف والتوجيه، وعليه يعد كل من الربان والبحارة المرتبطون بعقد عمل بحري مع المجهز من تابعي الناقل وبالتالي لهم الحق في الاستفادة من تحديد المسؤولية مثل الناقل البحري وفقا لنص المادة 814 قانون بحري جزائري. وقد نصت كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ على حق التابع أو وكيل الناقل في التمسك بالإعفاءات وتحددات المسؤولية التي يحق للناقل الادعاء بها(37).

- **ب- قيمة التعويض عن حالات الأضرار التي تلحق البضاعة:** قاما كل من اتفاقية بروكسل والقانون البحري الجزائري بوضع سقفا محددا لمبالغ التعويض التي تقع عاتق الناقل البحري وتابعيه حتى لا يتوقف شركات النقل البحري عن العمل نتيجة إفلاسها، ويبدو أن السبب في تسقيف هذه المبالغ يعود إلى:

- تتعرض الرحلات البحرية لمخاطر جسيمة فتنسب في هلاك الأشخاص وضياع الأموال وهذا ما يثقل كاهل الناقل البحري قد يصل لإفلاسه، وفي هذا خسارة للاقتصاد الوطني لما للنقل البحري من دور كبير في تطوير الاقتصاد الوطني.

- لا يمكن لشركات التأمين أن تقبل التأمين ضد المسؤولية المدنية بمبالغ جد مرتفعة.

يشمل تحديد التعويض كل من الهلاك الكلي والجزئي أو تأخير وصول البضاعة تنطرق إليها تباعا:

- **تحديد التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها:** بناء على ما ورد في نص المادة 805 من القانون البحري(38) التي جاء فيها ما يلي: "إذا لم يصرح " يقصد بالوحدة الحسابية وفقا لما حددها المشرع بنص المادة 805 من القانون البحري بـ 65.5 مليغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، وبهذا يكون المشرع قد ربط قيمة الوحدة الحسابية بالذهب بالرغم من خضوعه لتقلبات البورصة الدولية، كما أنه لم يبين كيفية التحويل؛ ولا أي نوع من الذهب يعتمد عليه(39) ، ويبدو قد أحسن صنعا عند ربط الذهب حتى لا يكون هناك تضخم، ولا هبوط قيمته بهبوط قيمة العملة(40).

في حين نجد أن المشرع قد جعل النظام النقدي قائما على قيمة الدينار، وبهذا يكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي وحدها سعرا قانونيا(41). أما القيمة المعتمدة من في تحديد التعويض وفق معاهدة بروكسل 1924 فهي 100 جنيه استرليني ذهب عن كل طرد(42) أو وحدة(43) حسب ما ورد في نص المادة 5/4 من المعاهدة. غير أن برتوكول 1968 جاء بقيم مغايرة لما جاءت به المعاهدة، فأصبح لا يلزم الناقل البحري بالتعويض بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنك عن كل طرد أو وحدة. أو ثلاثين فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة، كما حددت المعاهدة قيمة الفرنك بـ 65.5 مليغرام من الذهب عيار 900 من الآلاف حسب ما ورد في نص المادة الثانية فقرة أ من بروتوكول سنة (44) 1968.

في وقت اعتمد المشرع الجزائري حسب نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري وحدة أجرة الشحن وليس الوحدة العضوية، فإن اتفاقية بروكسل تعرضت لعدة انتقادات لما ورد في نص المادة 5/4 فيما يتعلق بالوحدة، هل هي وحدة الشحن أم هي وحدة الأجرة؟ وإذا كانت وحدة الشحن فهل تعني (كغ أم الطن) أم وحدات الحجم (قدم مكعب ومتر مكعب) ولكن الواقع أن كلمة وحدة تعني أجرة الشحن كما تظهر على وثيقة الشحن لأن هذا المعنى يفي بجميع الضرورات التي تفرضها قواعد لاهاي، وذلك لأنه إذا أخذنا بمعنى الوحدة العضوية فلا مجال للقول باستعمال الطرد كبديل حسب نص المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل ما دامت وحدة الشحن تتضمن الطرد أيضا إضافة إلى أن وحدة الشحن بخلاف وحدة أجرة الشحن لا تتناسب مع الحمولات الحجمية كالسوائل، الزيوت والحبوب والكمياويات(45). أما فيما يتعلق بالحاوية فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد مسؤولية الناقل البحري هي عدد الطرود

المدونة في سند الشحن، أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري حسب ما ورد في نص المادة 5/4 من بروتوكول سنة 1968 والمادة 805 من القانون البحري الجزائري.

أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978 فقد حددت مقدار التعويض بما يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة، أو وحدة شحن أخرى أوب 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف أيهما أكبر. (46)

- تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة: يعد احترام وقت وصول البضاعة أمر مهم جدا في عقد النقل البحري، بالنظر للوسط الذي يتم فيه النقل، إذ تؤثر الرطوبة وغيرها من الظروف التي تصاحب هذا النوع من النقل في فساد أغلب البضائع كالحبوب والخضر والفواكه أو تلك التي تفقد قيمتها في حال بللها، ناهيك عن احتمال تضييع فرصة اتمام صفقة تجارية مهمة، الأمر الذي يلقي بالمسؤولية على الناقل البحري نتيجة هذا التأخير تعويض من تضرر، تعويض خاص جاءت الاتفاقيات المهمة بهذا النوع من النقل والقانون البحري الجزائري، فقد اعتمد المشرع الجزائري في هذه الحالة على أجرة النقل كضابط للتعويض بدل ضابط الطرد والوحدة، لامتيازته بالتقويم النقدي في سند الشحن مما يجنب القاضي عملية تحويل العملة (47)، وما يلاحظ على المشرع اعتماده على اتفاقية هامبورغ في هذه الحالة بالرغم من عدم انضمام الجزائر لها، إذ جاء نص المادة 1/6 بند "ب" بما يلي: تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة"، وهكذا تم تحديد التعويض عن التأخير في التسليم بمقدار مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، أما المشرع الجزائري فقد وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع يفترض أن تثور مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم جزء من البضائع فقط، وعليه فلا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجرة النقل المستحق على جميع البضائع إذا تجاوز مرتين ونصف من الأجرة المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجرة، وهي مأخوذة من اتفاقية هامبورغ (48).

ج- الحالات التي يسقط فيها حق الاستفادة من تحديد المسؤولية: إن تحديد مسؤولية الناقل البحري التي جاءت بها المادة 805 من القانون البحري الجزائري ليست على إطلاقها، بل هي في صالح الناقل حسن النية الذي يبذل قصارى جهده لتفادي الكوارث البحرية التي تتعرض لها السفينة، أما الناقل

البحري المهمل أو الذي تتبني تصرفاته على سوء النية فقد تطرقت له المادة 809 من القانون البحري إذ جاء فيها مايلي: " لا يحق للناقل الاستفادة " وعليه فالخسارة والأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة اهمال من الناقل البحري تخضع لقاعدة التعويض الكامل وفق ما جاء به نص المادة 182 قانون مدني جزائري. وعليه فالقاضي ملزم بالبحث في توافر شروط استفادة الناقل البحري من أحكام المسؤولية المحدودة أم لا؟ لما لهذه الفكرة من احداث توازن بين مصالح الطرفين (الناقل- الشاحن)، وبهذا فإن تقرير هذا النوع من المسؤولية جاء بهدف تخفيف العبء على الناقل، ولذا فلا يستفيد منها إلا الناقل الذي تخلو تصرفاته من تعمد إحداث الضرر أو من الإهمال واللامبالاة، وبالتالي يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان هناك تصرف إرادي صادر من الناقل الذي يأخذ صورة العمد أو عدم الاكتراث بما يمكن أن يحدث وفقا جرت العادة عليه من أضرار تلحق بالبضاعة في ظروف معينة(49).

ويستفيد صاحب البضاعة المتضررة من التعويض الكامل كذلك في حالة ما إذا قصد الناقل إحداث الضرر بالبضاعة، أو حالة تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة لأنه في حالة ما إذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة وقيمتها خاصة البضاعة ذات قيمة عالية ماديا ومعنويا كاللوحات الفنية والقطع الأثرية(50). وينبغي عدم تحديد مسؤولية الناقل في هذه الحالة على أساس أن الناقل يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يمكن أن يلحق بالبضاعة، ويقبل نقلها وبالتالي يتحمل المسؤولية(51).

د- الاستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري (الحالات التي تخضع للقواعد العامة):
بناء على مقولة لكل قاعدة استثناء، فإن هناك حالات الأصل فيها أنها تخضع للتعويض الكامل حسب ما ورد في نص المادة 1/ج من معاهدة بروكسل أن بعض البضائع لا تخضع لتحديد مسؤولية الناقل البحري، بل تبقى خاضعة للقواعد العامة تتمثل في نقل الحيوانات الحية ونقل البضائع على سطح السفينة، والنقل ذا الطابع الاستثنائي ألتحق إليها تباعا(52):

- نقل الحيوانات الحية: الحيوانات الحية تتعرض لمخاطر أكثر مما تتعرض له البضائع الأخرى لاتصافها بالحياة، وتعرضها للموت، إلى جانب أن هذه الحيوانات يخصص لها من يهتم برعايتها والاهتمام بها.

- نقل البضائع على سطح السفينة: يشترط في هذه الحالة أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة قد نقلت على سطح السفينة، وبالتالي تخضع هذه البضاعة لاتفاق الطرفين (الناقل – الشاحن) وفي هذا حماية للغير حامل سند الشحن.

- النقل ذا الطابع الاستثنائي: وهذا وفقا لما ورد في نص المادة 6 من معاهدة بروكسل، التي تنص على أنه لا يتم تطبيق الأحكام الإلزامية لمسؤولية الناقل البحري إلا على البضائع التجارية العادية، وبمفهوم المخالفة لنص هذه المادة فإذا اقتضت طبيعة البضائع شروط أو عناية خاصة، فإنه يجوز للطرفين الاتفاق بوضع أي شرط شريطة عدم مخالفة النظام العام مع ضرورة توفر الشرطين التاليين:

+ أن يكون للنقل فعلا طابع استثنائي، بسبب طبيعة البضاعة كنقل المفرقات أو المتفجرات، أو بسبب ظروف النقل كحالة النقل إلى ميناء دولته محاصرة، أو ضرورة الزيادة في سرعة السفينة لتجنب تلف البضاعة.

+ أن يكون سند الشحن غير قابل للتداول، ويؤشر عليه.

خاتمة:

- إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في مواجهة الشاحن مصدرها عقد النقل، تتمثل في هلاك البضاعة أو تعييبها أو نقصانها أو التأخر في وصولها، وبالتالي فهي مسؤولية عقدية.

- الناقل البحري للبضائع ملزم بتحقيق نتيجة وهي تسليم البضائع في الوقت والزمان المحددين، ولا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي حسب ما جاء به المشرع الجزائري بخلاف اتفاقية بروكسل التي ترى بأنها التزام ببذل عناية.

- بالنظر لحجم المخاطر التي تلاحق البضاعة، والوسط الذي تتم فيه عملية النقل، وقيمة التعويضات المرتفعة عن البضاعة المتضررة، عمدت التشريعات الدولية والوطنية بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، لتجنب إفلاس شركات النقل وتحقيق التوازن بين طرفي العقد وفقا لقاعدة " من يربح يتحتم عليه تحمل خسارة محتملة".

- لم تحقق اتفاقية بروكسل للشاحنين الحماية المنتظرة، بل جاءت منحازة للناقلين، لذا تم تدعيم نصوصها بقواعد فيسبي

- بالرغم من اعتماد الجزائر لبعض نصوص قواعد هامبورغ إلا أنها لم تنظم إليها، بالرغم من كونها من الدول الشاحنة، والخسائر الفادحة التي تتكبدها، خاصة لما يتعلق الأمر بالحاويات.

- قد أحسن المشرع صنعا عندما ربط قيمة الوحدة الحسابية بالذهب حتى لا يكون هناك تضخم، ولا هبوط قيمته بهبوط قيمة العملة، كما أحسن صنعا كذلك باعتماده على وحدة أجرة الشحن وليس الوحدة العضوية، وبالتالي تجنب الانتقادات الموجهة لاتفاقية بروكسل.

وعليه نقترح ما يلي:

- ضرورة إعادة النظر في القانون البحري الجزائري بما يتماشى والتطورات الراهنة لتحقيق الربح المنتظر من عمليات النقل البحري للبضائع.

- الانضمام لاتفاقية هامبورغ والتوقيع على قواعد فيسبي باعتبار الجزائر من الدول الشاحنة.

قائمة الهوامش:

- ¹ وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008 ص 150 و 151 و 152 و 153. لسند الشحن دورا هاما في عمليات النقل البحري، لأنه يمثل حيازة البضاعة المنقولة بكل البيانات المتعلقة بها، راجع في هذا مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري "دراسة مقارنة"، ط 1، منشورات حلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 170.
- ² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 185.
- ³ يحدد نص المادة 10 من اتفاقية بروكسل النطاق التطبيق الجغرافي للاتفاقية، أي توحيد سندات الشحن الخاصة بالنقل الدولي، ولكن الجزائر وبعض الدول العربية قيدت هذا النص بدولية العقد حتى تطبق نص هذه المادة، كما اشترطت الجزائر لتطبيق نص المادة 10 على العقد الدولي أن يكون سند الشحن صادر في دولة منظمة للاتفاقية، راجع في هذا ملزي عبد الرحمان، دوروس ألقيت على طلبه الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2011-2012.
- ⁴ وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 166.
- ⁵ وهيب الأسبر، نفس المرجع السابق، ص 166.
- ⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 178.
- ⁷ وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 166 و 167، ومصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 187.
- ⁸ ملزي عبد الرحمان، دوروس ألقيت على طلبه الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2011-2012.
- ⁹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري وفقا للقانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2012 ص 307.
- ¹⁰ محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل، دار الجامعة الجديدة مصر، 2006، ص 310.
- ¹¹ عبد القادر العطير وباسم محمد بلحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، ط 1، دار الثقافة، 2009، ص 274.
- ¹² لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط 1، الدار العلمية الدولية، عمان، 2001، ص 59.
- ¹³ عبد القادر العطير وباسم محمد بلحم، المرجع السابق، ص 278.
- ¹⁴ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 65.
- ¹⁵ عبد القادر العطير وباسم محمد بلحم، المرجع السابق، ص 282.
- ¹⁶ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 258.
- ¹⁷ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335 و 336.
- ¹⁸ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 259.
- ¹⁹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 338.
- ²⁰ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 260.
- ²¹ هاني دويدار، نفس المرجع السابق، ص 260.
- ²² عدلي خالد عمر، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 66.
- ²³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 339.
- ²⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 339.
- ²⁵ حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة الحقوق، كلية الأسكندرية، السنة الثامنة، العدد الأول والثاني، سنة 1958 و 1959، الهامش رقم 01، ص 01، نقلا عن لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 30.
- ²⁶ عدلي خالد عمر، المرجع السابق، ص 70. ولطيف جبر كوماني، نفس المرجع السابق، ص 31.
- ²⁷ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 31 و 32. وعدلي خالد عمر، المرجع السابق، ص 71.
- ²⁸ اسماعيل غانم، القانون المدني مع التعمق، المسؤولية التعاقدية، محاضرات ألقيت على طلبه دكتوراه، جامعة عين الشمس، 1975، ص 18، نقلا عن لطيف جبر كوماني، نفس المرجع السابق، ص 33.
- ²⁹ عبد القادر العطير وباسم محمد بلحم، نفس المرجع السابق، ص 314.
- ³⁰ طيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 34.
- ³¹ الواحد رشيد، الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مذكرة ماجستير، جامعة تزي وزو 2013، ص 13.
- ³² قرار المحكمة العليا ملف رقم 16966، الصادر بتاريخ 16/05/1998، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1999.
- ³³ قرار المحكمة العليا ملف رقم 168786، الصادر بتاريخ 26/05/1998، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 2001، ص 211.
- ³⁴ التلف هو ضرر يصيب البضاعة، مما يؤثر على قيمتها في السوق، اما الهلاك فيقصد به فقدان البضاعة بسبب عدم تسليمها في الميعاد الزمني المتفق عليه. راجع في هذا الواحد رشيد، المرجع السابق ص 81.

- ³⁵ عقون عبد الغني، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع " دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير جامعة الجزائر، 2009، ص07.
- ³⁶ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص358.
- ³⁷ محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق، ص361.
- ³⁸ القانون رقم 98/05 المؤرخ المعدل والمتمم للأمر رقم 76/04/80 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري، ج.ر.العدد رقم 47.
- ³⁹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2012، ص296.
- ⁴⁰ ملزي عبد الرحمان، دوروس أقيت على طلبة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2011-2012.
- ⁴¹ حسب ما ورد في نص المادة 03 و04 من القانون رقم 11/03 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض ج ر، العدد 52.
- ⁴² يعني حزم البضاعة أو جزء منها في حزمة واحدة أو أكثر أو تم تجميعها في رباط واحدة ثم تغليفها بورق أو قماش أو ما شابه ذلك أو بوضعها في صناديق، حيث تكون كل حزمة معينة بذاتها وتحمل هذه الطرود أرقاماً وعلامات مميزة تذكر في سند الشحن، حيث يتم على أساسها تحديد الحد الأقصى للمسؤولية، راجع في هذا وهيب الأسبر، المرجع السابق ص230.
- ⁴³ هي وحدة الشحن، وهي وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل المبين، راجع في هذا وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص179.
- ⁴⁴ لم تنظم الجزائر لبرتوكول تعديل اتفاقية بروكسل، ما يعرف بقواعد فيسبي، بالرغم من كون القانون البحري الجزائري مأخوذ من القانون الفرنسي الذي أخذ بقواعد فيسبي، راجع في هذا ملزي عبد الرحمان، دوروس أقيت على طلبة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2011-2012.
- ⁴⁵ ملزي عبد الرحمان، دوروس أقيت على طلبة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2011-2012.
- ⁴⁶ نكتفي بهذا القدر بشأن هذه المعاهدة لأن الجزائر لم تصادق عليها بعد بالرغم مما يبدو أنها تخدم مصلحة الشاحنين أكثر.
- ⁴⁷ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص300.
- ⁴⁸ بسعيد مراد، نفس المرجع السابق، ص301.
- ⁴⁹ الواحد سعيد، المرجع السابق، ص101 و102 و103 و105.
- ⁵⁰ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص356.
- ⁵¹ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط2، دار الثقافة، الأردن، 1998، نقلا عن الواحد رشيد، المرجع السابق، ص105.
- ⁵² وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص252 و253.

قائمة المراجع:

أ- الكتب:

- 1- بسام عاطف المهتار، تقديم إلياس ناصف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بواليص الشحن، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- 2- عبد القادر العطير وباسم محمد بلحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، ط1، دار الثقافة، 2009.
- 3- عدلي خالد عمر، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، مصر 2006.
- 4- هاني دويدار، الجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
- 5- لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري، ط1، الدار العلمية الدولية، عمان، 2001.
- 6- مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري "دراسة مقارنة"، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

7- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة النقل، دار الجامعة الجديدة مصر، 2006.

8- ملزي عبد الرحمان، دوروس أقيت على طلبة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 سنة 2011-2012.

9- وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

ب- الرسائل والمذكرات الجامعية:

1- ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2007.

2 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري وفقا للقانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2012

3- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة تزي وزو، 2013.

4- عقون عبد الغني، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2009.

ج- القوانين

1- القانون رقم 05/98 المؤرخ المعدل والمتمم للأمر رقم 76/04/8 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري، ج.ر.العدد رقم 47.

2- القانون رقم 11/03 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض، ج ر، العدد 52.

3- القانون المدني، المؤرخ في 1975/09/30، ج ر، العدد 78 المعدل والمتمم بقانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر، العدد 31، السنة 13 ماي 2007.