

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

د. بولديو سليم

كلية الحقوق

جامعة الإخوة منتوري قسنطينة

الجزائر

ملخص:

تتناول الدراسة بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في ظل القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، هذه النصوص اختلفت في تحديد الوقت الذي تقوم فيه المسؤولية، فإتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 تحدها ببداية عملية الشحن بمختلف صورته، بينما القانون البحري الجزائري و إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978 فينصان على أنها تبدأ من تاريخ تسلّم الناقل أو من يمثله قانونا للبضاعة، ويتميز القانون البحري بإجازة إدراج شروط إتفاقية للإعفاء من المسؤولية و تحديدها في الفترة التي تلي تسليم البضاعة للناقل و إلى غاية شحنها الأمر الذي يطرح في الواقع العملي الكثير من الإشكالات تتعلق بالنظام القانوني المطبق.

الكلمات المفتاحية: مسؤولية الناقل البحري ;
البضاعة ; القانون الجزائري ; الاتفاقيات الدولية

مقدمة:

يعتبر تسلّم البضاعة في النقل البحري من أهم وأخطر المراحل تنفيذا لعقد النقل البحري، ذلك أنه بإتمامه يبدأ الناقل تنفيذ التزاماته التعاقدية وما يبقى على الأطراف الأخرى إلا الوفاء بما عليها من التزامات. غير أن التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لم تأخذ بأحكام واحدة فيما يخص تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المسلمة إليه في ميناء الشحن، الأمر الذي أثار اختلافا كبيرا في التطبيق و بين الفقهاء وتجسد ذلك أيضا في الأحكام القضائية الصادرة عن مختلف المحاكم الفاصلة في المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية.

Abstract:

This study deals with the beginning of the sea carrier liability for the goods received by the light of the algerian maritime law and international conventions, these texts differed in determining the time when the responsibility, the convention on Brussels for the unification of certain rules for bills of lading for the year 1924 determined by the beginning of the process of charging various forms, while maritime law algeria and the united nations convention on the carriage of goods by sea 1978, vinsan as starting from the date of receipt by the carrier or his authorized representative of the goods, and is characterized by maritime law leave the inclusion of the terms of an agreement for an exemptoin from responsibility and identified in the period after delivery of the goods to the carrier and up to which shipped put in practice a lot of problems related to the legal regime applicable.

على ذلك يعتبر موضوع تحديد وقت بداية مسؤولية الناقل البحري، نقطة الفصل بين عدة أنظمة قانونية يمكن أن تحكم المسألة، إن على المستوى الوطني أو الدولي. على هذا الأساس يطرح التساؤل متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في عقد النقل البحري للبضائع؟ إن الإجابة عن هذا التساؤل يتطلب منا الأمر دراسة بداية هذه المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية وثانياً وفق ما جاء من أحكام في القانون البحري الجزائري.

وقد قمنا بتقسيم الدراسة إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول بيان أحكام بداية هذه المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية أما المبحث الثاني فنخصصه لدراسة أحكام بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل القانون البحري الجزائري، على أن نختم دراستنا بخلاصة نعرض فيها ما تم التوصل إليه من نتائج.

المبحث الأول: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية.

تحكم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على المستوى الدولي اتفاقيتان، هما اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن المبرمة في بروكسل سنة 1924 والمعروفة باتفاقية بروكسل لعام 1924 وبروتوكولي تعديلها لسنتي 1968 و1979 أما الاتفاقية الثانية هي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في مدينة هامبورج الألمانية عام 1978.

المطلب الأول: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل لعام 1924.

قبل دراسة أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1924 يقتضي الأمر منا أن نعرض ولو بإيجاز للتطور الذي عرفته الاتفاقية.

أولاً: التطورات التي أدت إلى وجود الاتفاقية والتعديلات التي أدخلت عليها⁽¹⁾.

يرجع تاريخ معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 والتي جرى الكتاب الإنجليزي على تسميتها بقواعد لاهاي- Hague Rules - إلى الصراع القديم الذي كان بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من المسؤولية، وخاصة شرط الإهمال- negligence Clause- الذي كان يعفى بمقتضاه الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة نتيجة خطأ الربان أو أفراد الطاقم وكان الغرض من هذه الاتفاقية هو وضع حلول توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك وشركات التأمين والمجهزين.

وقد وقعت الاتفاقية ست وعشرون دولة في 25 أغسطس 1924 تمثل حاملة سفنها ثلثي السفن في العالم، المعاهدة التي أطلق عليها اسم " معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ". والواقع أن أساس هذه المعاهدة هو قواعد لاهاي التي أقرت في المؤتمر الذي عقد في لاهاي في الفترة من 13 أغسطس حتى سبتمبر 1921 والتي ترك تطبيقها لإرادة نوى الشأن، فلم تكن هذه القواعد أكثر من سند شحن نموذجي دعي أصحاب الشأن إلى تحرير سنداتهم على غرار. وفي أكتوبر 1922 عقدت اللجنة البحرية الدولية مؤتمراً في لندن أدخلت فيه بعض التعديلات على قواعد لاهاي وأوصت بإجماع الآراء وجوب إعطاء هذه القواعد الصفة الإلزامية لجميع الأطراف بوضعها في معاهدة دولية. وقد حاولت الكثير من الدول ومنها فرنسا إعادة صياغة قواعد لاهاي حتى تكون ملائمة للصدور في شكل معاهدة دولية، إلا أن هذه المحاولة قوبلت بمعارضة إنجليزية قوية كان من نتائجها أن جاءت معاهدة بروكسل لسندات الشحن مطابقة لقواعد لاهاي مع بعض التعديلات الطفيفة.

ويعتبر النص الفرنسي للمعاهدة هو النص الرسمي لها، وقد تضمن بروتوكول توقيع المعاهدة النص على حق الأطراف المتعاقدة في تنفيذها إما بإعطائها قوة القانون الداخلي أو بإدخال أحكامها في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب مع هذا التشريع وقد انضمت عدة دول عربية لنص الاتفاقية مثل الجزائر التي صادقت عليها سنة 1964 ومصر العربية سنة 1944.

ومعاهدة بروكسل بنصها الأصلي عاشت أكثر من أربعين سنة في هدوء قدمت خلالها خدمات جليلة للنقل البحري، غير أن أول هجوم وانتقاد وجه لها بعد صدور حكم مجلس اللوردات في إنجلترا في قضية هامة معروفة باسم- S/S Muncaster - وفيها قضى على أحد المجهزين الإنجليز بتعويض أضرار ترجع إلى عيب في سفينته على أساس أن هذا العيب لا يدخل ضمن العيوب الخفية التي تعفي الناقل من المسؤولية في مفهوم المعاهدة.

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

وقد أثار حكم اللوردات لدى المجهزين الإنجليز حملة عنيفة لمراجعة المعاهدة، إلا أن هذه الحملة توقفت بعد أن قوبلت بمعارضة دولية ورغم ذلك فإن الدعوة إلى مراجعة المعاهدة لم تتوقف وبدأت في الظهور آراء تنادي بأن المعاهدة تنطوي على عدة أخطاء ونقائص، وفي مؤتمر عقد في ريجيكا بيوغسلافيا سنة 1959 إتخذت اللجنة البحرية الدولية قرارا يتعلق بالمادة العاشرة من المعاهدة (المتعلقة بتطبيقها) وفتحت باب المناقشة بشأن مراجعة المعاهدة وقد خصص جزء هام من أعمال المؤتمر الذي عقد في أستكهولم بالسويد سنة 1963 لهذا الأمر، وقد أصدر المؤتمر قراره النهائي في " فسيبي " وأقترح أن يطلق على هذه التعديلات " قواعد فيسبي- Visby Rules "

ورغم المعارضة التي واجهتها هذه القواعد من طرف عدد من الدول فإن المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسل سنة 1968 قد توصل إلى إقرار تعديلات تتعلق بنطاق الاتفاقية والتحديد القانوني والتي بموجبها تم التخلي عن قاعدة الجنيه الإسترليني كوحدة حساب وأخذ بالفرنك البوانكاريه كوحدة حساب. غير أن هذا التحديد لم يدم العمل به طويلا، حيث تم تعديل هذه القاعدة من جديد في سنة 1979 وأصبح يتم الحساب على أساس حقوق السحب الخاصة، نتيجة للتطورات التي عرفها نظام العمل في صندوق الدولي بعد اتفاقية جمايكا التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1972⁽²⁾.

ثانيا: أحكام بداية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل وتعديلاتها.

إن الأمر يعتبر غاية في الأهمية بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا كان خاضعا في أحكامه لاتفاقية بروكسل. إذ جاء في المادة الأولى فقرة - هـ - على أن "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها"، وانطلاقا من هذا النص متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري من الناحية الزمانية طبقا لاتفاقية بروكسل؟

يبدو من خلال نص المادة الأولى فقرة - هـ - أنها تحصر نطاق المسؤولية من الوقت الذي يبدأ من نهاية الشحن إلى بداية التفرغ وكان عمليتي الشحن والتفرغ لا تدخلان ضمن نطاق أحكام مسؤولية الناقل البحري⁽³⁾، وحتى أن البعض يرى أن المرحلة البحرية البحتة للنقل البحري تبدأ من رص البضاعة على السفينة حتى إعدادها للتفرغ⁽⁴⁾، وهذا الرأي ينسجم مع حرفية نص المادة.

غير أن المتصفح لباقي نصوص المعاهدة يجد الأمر خلاف ذلك، إذ نجد نص المادة الثالثة في فقرتها ثانيا تنص " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة"، وواضح من خلال نص هذه الفقرة، أن عملية الشحن هي من الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري ولا يجوز الاتفاق أو وضع أي شروط بشأنها أو التنازل عليها... الخ⁽⁵⁾، بل الأمر يتجلى أكثر عندما نجد نص المادة السابعة والتي جاءت صريحة بقولها " لا يمنع أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروط أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسئوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفرغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحرا".

بمعنى انه يجوز إدراج أي شروط أو اتفاقات عن المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة للتفرغ وبمفهوم المخالفة لنص المادة في أن المرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية التفرغ لا يجوز إدراج أي شروط أو اتفاقات، وتعد باطلة بطلانا مطلقا لمخالفتها لأحكام الاتفاقية الأمرة. ومن ثم نقول أن المعاهدة تبدأ في التطبيق من وقت بداية الشحن إلى نهاية التفرغ وهي ما تسمى بالرحلة البحرية (المرحلة البحرية من العقد)⁽⁶⁾.

والقول بأن المعاهدة لا تسري أحكامها إلا على المرحلة البحرية من العقد يبدو أنه يؤدي إلى تجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث أجزاء أو ثلاث مراحل حيث تبدأ المرحلة الأولى من وقت استلام البضائع إلى بداية الشحن وتبدأ المرحلة الثانية من وقت بداية الشحن إلى غاية لحظة نهاية التفرغ أما المرحلة الثالثة فتبدأ من لحظة نهاية التفرغ إلى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وأن المرحلان الثانية والثالثة لا تخضعان لأحكام المعاهدة وإنما تخضعان للقانون الوطني أو إلى ما تشير إليه قواعد الإسناد الموجودة به⁽⁷⁾، بل أن البعض ذهب إلى حد القول وفقا لأحكام الاتفاقية أن المرحلان الأولى والثالثة لا تعدان جزءا

من عقد النقل البحري، طالما أنه يجوز لأطراف العقد إدراج أية شروط أو تحفظات أو اتفاقات في أثنائها⁽⁸⁾.

إنه رغم تجزئة العقد إلى ثلاثة مراحل، إلا أن مبدأ وحدة عقد النقل البحري لا يزال ساري المفعول. فالعمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ تعتبر جزءاً من عقد النقل البحري أي أن عقد النقل هو الذي ينظم هذه العمليات وقيام الناقل بهذه العمليات يعتبر تنفيذاً لعقد النقل ذاته وامتداداً له. وكل ما أحدثته المعاهدة من تغير هو تحديد المرحلة التي تخضع لأحكامها أي إيجاد قواعد ملزمة تخضع لأحكامها مسئولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء المرحلة البحرية.

ومسئولية الناقل البحري للبضائع تبدأ من الناحية الزمانية من وقت بداية الشحن ففي هذه اللحظة بالذات يكون الناقل البحري قد تسلم البضاعة من الشاحن وتكون قد دخلت في عهده⁽⁹⁾.

وعملية الشحن باعتبارها عملية مادية تختلف باختلاف الوسيلة المستعملة لذلك وتبعاً لنوعية البضائع المراد شحنها، فقد تتم باستعمال رافعات السفينة أو رافعات رصيف الميناء أو الرافعات العائمة أو الأنابيب إذا تعلق الأمر بالسوائل أو الحبوب وقد يستعان أيضاً بالصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف وقد يتم الشحن والبضائع محواة في حاويات. ففي كل هذه الحالات متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة ودخلت في عهده ومن ثم تطبيق أحكام المسئولية وفقاً للاتفاقية؟

بالنسبة للوضع العادي وهو الشحن عن طريق الروافع فإن الأمر يختلف حسب ما إذا كانت الروافع تابعة للسفينة أو تابعة للميناء.

فإذا كان الشحن يتم بواسطة آلات السفينة الرافعة أي أن هذه الروافع مملوكة لشركة الملاحة وعادة ما تكون هذه الروافع مثبتة على ظهر السفينة، ففي هذا الوضع يبدأ الشحن من الوقت الذي تبدأ فيه الرافعة بالإمساك بالبضاعة لرفعها، ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر حاصل للبضاعة⁽¹⁰⁾، وقد تكون الروافع مملوكة لشركة الملاحة ولكنها مثبتة على رصيف الميناء ففي هذه الحالة أيضاً يطبق نفس الحكم، أي من وقت ربط البضائع بالرافعة وليس من وقت اجتيازها حاجز السفينة.

أما إذا كانت الرافعات غير مملوكة لشركة الملاحة أي تعود ملكيتها لشركة الميناء أو لأي مقاول آخر سواء ملكية خاصة أو بناءً على عقد امتياز مع إدارة الميناء، كما هو الحال في الجزائر ففي تعديل القانون البحري لسنة 1998. أوجد المشرع نظام مقاول المناولة طبقاً لنص المادة 912 حيث تنص على أنه "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها"، وتضيف المادة 913 "تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل". بحيث أصبحت عمليات الشحن من اختصاص هذا المقاول، ولذلك فإذا أبرم الناقل عقد مناولة مع المقاول من أجل شحن البضائع وكانت هذه الرافعات تابعة لهذا المقاول سواء بتملكه لها أو باستئجاره لها من إدارة الميناء أو من أي شركة ملاحية أخرى "فإن البضاعة تكون قد بدأت في الشحن طبقاً للاتفاقية حينما يكون مجالاً لتطبيقها من وقت ربط البضاعة بالرافعة وليس من وقت عبورها سباج السفينة (بدن السفينة)، لأن هذا المقاول يكون مسؤولاً اتجاه من طلب خدماته وهو الناقل وأي أضرار تلحق بالبضاعة يتحملها الناقل في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه، وله بعد ذلك أن يعود على مقاول المناولة طبقاً للعقد المبرم بينهما.

أما إذا تعاقد مقاول المناولة (مقاول الشحن) مع الشاحن على القيام برفع البضاعة بالآلات المقاول فإن البضاعة لا تكون قد شحنت إلا من وقت وضع البضاعة بالسفينة، من هذه اللحظة فقط تعتبر عملية الشحن بالنسبة للناقل قد بدأت وأن المسئولية عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة تكون من هذا الوقت، وهو أمر منطقي طالما أن عملية الرفع من على الرصيف تمت بالآلات غير آتاه وأن من قام بذلك ليس تابعاً له ولا تربطه به أية علاقة تعاقدية ولا يعمل تحت إشرافه⁽¹¹⁾.

أما إذا تعلق الأمر بضخ السوائل داخل السفينة فإن المعاهدة تنطبق من الوقت الذي ينتقل فيه السائل من الأنبوبة المتحركة الموجودة على رصيف الميناء المخصص لذلك إلى أنبوبة السفينة الثابتة، فإذا حصلت أية أضرار بعد انتقال السائل إلى أنبوبة السفينة فإن الناقل هو الذي يتحمل المسئولية عن أي تسرب أو نقص ناتج عن ذلك.

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

أما إذا لم تكن هناك أنبوبة ثابتة للسفينة تربط بأنبوبة الميناء، فإن عملية الشحن تعتبر قد بدأت من الوقت الذي يدخل فيه السائل خزان السفينة أو وعاء السفينة، فإذا تم دخوله وتجاوزه لفوهة هذا الخزان فإن أي أضرار أو خسائر تلحق بهذه البضاعة السائلة يتحملها الناقل لأن مسؤوليته واستلامه لهذه البضاعة (السائلة) كان من وقت تجاوزها فوهة الوعاء لتفرغ داخل الوعاء (الخزان) (12).

أما إذا كانت البضائع مما يشحن عن طريق الدفع والدرجة على سلم أو جسر مركب بين السفينة والرصيف فتتطبق المعاهدة من وقت اجتياز البضاعة سياج السفينة إلى الداخل (13)، وقد يحدث أحياناً أن يتم شحن البضائع لا مباشرة من الرصيف إلى ظهر السفينة وإنما تستخدم لذلك صنادل توضع عليها البضائع من الرصيف لنقلها بعد ذلك إلى ظهر السفينة (14)، واستخدام الصنادل يكون لأحد السببين الرئيسيين:

الأول: يتعلق بالسفينة والناقل وذلك يكون في حالة الشحن والتفريغ بواسطة استخدام الصنادل في الأماكن التي تحول فيها العوامل الجغرافية - كضخالة المياه عند الشاطئ أو لوجود تراكمات رملية تحول دون إمكانية وصول السفينة إلى جوار الأرصفة، ما لم تكن ذات حمولة خفيفة. كما يدخل ضمن هذه الحالة ما إذا كانت اللوائح الإدارية المنظمة للعمل في الميناء تقضي بوجود الشحن والتفريغ بواسطة الصنادل إما بالنسبة لبضائع معينة أو بالنسبة لأوقات معينة وكذلك الحال عندما يختار الناقل الشحن والتفريغ بهذه الطريقة كسبب للوقت بدلاً من الانتظار الطويل حتى يحصل على رصيف شاغر لسفينة أو تفادياً لدفع رسوم أكثر إن تم الشحن والتفريغ عند الأرصفة أو ليتخلص من رسوم الإرشاد داخل الميناء... الخ (15).

وفي جميع الحالات السابقة لا دخل للمرسل إليه بحصول هذه العملية، وتعتبر رحلة البضائع على الصنادل ضمن الرحلة البحرية التي يسأل عنها الناقل طبقاً للمعاهدة، وعليه فإن رسوا الصندل بجانب الرصيف للشحن وكأنه السفينة تطبق عليه القواعد الخاصة بالسفينة و رسوها بجانب الرصيف السابق بيانها (16).

بمعنى آخر إذا لم يكن الشاحن هو الملزم بالنقل على الصنادل بموجب اتفاقية الأطراف (الناقل والشاحن) فإن عملية الشحن تبدأ من وقت وضع البضائع على الصنادل، وتعتبر الصنادل في هذه الحالة إن صح القول امتداداً للسفينة أو جزء منها (17).

الثاني: قد يطلب المرسل إليه تعجلاً منه في استلام البضائع أو في إتمام شحنها إجراء الشحن بواسطة الصنادل على نفقته ومسؤوليته وذلك رغبة منه في الإسراع بالشحن ووصول السفينة إلى ميناء التفريغ في أقرب وقت ممكن. ففي هذه الحالة وطالما أن المرسل إليه قد يكون الشاحن هو من طلب ذلك وهو من يتحمل المسؤولية فإن الصندل يعتبر رصيفاً وتطبق عليه نفس الأحكام الخاصة برفع البضاعة من على الرصيف إلى السفينة والمبينة أعلاه (18).

وتحديد بداية مسؤولية الناقل البحري في ظل الاتفاقية يزداد دقة وصعوبة في حالة النقل بواسطة الحاويات، حيث يتم تعبئة البضاعة في الحاوية في أماكن خاصة على اليابسة وهي إما أن تعبأ كاملة لحساب شخص واحد ولمرسل إليه واحد وفي هذه الحالة قد يعيئها الشاحن نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة وقد تعبأ الحاوية ببضائع تعود لأكثر من شاحن وترسل إلى أكثر من مرسل إليه، وغالباً ما يلجأ الناقلون إلى تحوية البضائع بدافع حمايتها من الصدمات وأمن السرقات، زيادة على أن النقل بواسطة الحاوية يجنب الأعباء المتكررة للشحن والتفريغ لنفس البضاعة في مواقع مختلفة ويقلل من مصاريف ذلك، كما يقلل من احتمال إلحاق الأضرار والخسائر بالبضائع (19). وتوجد عدة أنواع من الحاويات تختلف باختلاف نوع وطبيعة البضاعة والغرض الذي تخصص من أجله، فنجد الحاويات العادية والتي تنقل فيها البضائع الجافة وقد تهيأ لشحن بضائع سائبة، وهناك حاويات خزانة وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الهواء المضغوط، وهناك حاويات ذات تصميم خاص فتصمم أشكالها حسب نوع البضاعة، ونجد كذلك الحاويات المصنعة على شكل سحارات (السحارة) والتي هي عبارة عن حاوية مصممة على شكل سحارات ضخمة تعبأ فيها المعادن والإسمنت، وحاويات مفتوحة من الأعلى وتستخدم لنقل البضائع الثقيلة أو ذات الحجم الكبير (20).

وبعد تعبئة البضائع في الحاوية يتم غلق الحاوية وختمها ثم تنقل بواسطة الشاحنة أو القطار أو أية واسطة أخرى إلى السفينة لغرض شحنها، وفي هذا النوع من النقل يختلط النقل البحري بنوع أو بأنواع أخرى من النقل كالنقل البري أو الجوي. وأن قواعد المسؤولية في كل نوع من هذه الأنواع تختلف عن الأخرى⁽²¹⁾، ومن ثم فمتى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة المحواة؟.

إن في هذه المسألة عدة فرضيات، فلو اعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من لحظة استلامه للحاوية إذا كانت البضاعة قد عبئت من قبل الشاحن أو من تاريخ تسلمه لغرض تعبئتها في الحاوية إذا كان الناقل هو الذي يقوم بعملية التعبئة، فهذا يعني أن الناقل سوف يخضع لقواعد مختلفة من ناحية المسؤولية، وهذا مما لا شك فيه يثير الكثير من الصعوبات زيادة على أنه يخالف وحدة عقد النقل البحري حيث يعتبر العقد وحدة لا تتجزأ يخضع لقواعد قانونية موحدة⁽²²⁾، وهذا بخلاف ما ذهبت إليه بعض الأحكام القضائية خاصة في أمريكا إلى التوسع من هذا النطاق بحيث يصبح يشمل النطاق الزمني الفترة التي تمتد بين تعبئة الحاوية بالبضاعة وبين تفريغها من البضاعة بغض النظر عن البعد المكاني الذي تتم فيه هذه العملية من الجهة المائية التي تفت فيها السفينة⁽²³⁾، كما حاولت اللجنة الدولية للقانون البحري في مؤتمرها الذي عقد في ستوكهولم عام 1963 إزالة هذا الخلل الموجود في اتفاقية بروكسل لعام 1924، وذلك باقتراح من طرف بعض المندوبين قدم للمؤتمر من أجل توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية لتشمل كل المراحل البحرية التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقلين إلا أن أغلبية أعضاء المؤتمر والذين يمثلون الدول الناقلة قد عارضوا إدخال أي تعديل بهذا الخصوص على الاتفاقية وبقي النص في نهاية المؤتمر كما هو دون تعديل⁽²⁴⁾.

أعتقد في هذه المسألة، أنه لا يجوز تحت غطاء التطور في هذا النوع من النقل، التوسع في نطاق الاتفاقية واعتبار عملية تعبئة البضائع بالحاوية كأنها عملية شحن للبضائع في أي مكان. فتنبئ نصوص الاتفاقية صريحة وهو أنها لا تعتبر شحن البضائع المحواة في الحاوية قد تم إلا من وقت تجاوزها سياج السفينة إلى داخل السفينة لأن المعاهدة في المادة الأولى فقرة - هـ- والمادة الثالثة ثانياً حصرت نطاق تطبيقها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ. ولمواجهة هذا التطور إذا ما على الأطراف إلا التمسك بما جاء في المادة السابعة وتضمنين العقد أية شروط اتفاقية أو تحديداً للمسؤولية بمحض إرادتهما قبل عملية الشحن وبعد التفريغ ومن شأن هذا النص مواجهة هذه الوضعية الجديدة في النقل. غير أنه في كل العمليات السابقة التي تتم بها عملية الشحن قد يصعب تحديد وقت وقوع الضرر، هل قبل بدء عملية الشحن أم بعدها؟.

ففي هذه المسألة فإن الفقه قد أجمع فيما يخص اتفاقية بروكسل على افتراض حدوثه في المرحلة البحرية من العقد (من بداية الشحن إلى نهاية عملية التفريغ). وما على الناقل لإثبات خلاف ذلك إلا أن يثبت أن الأضرار حصلت قبل البدء في عملية الشحن وبعد تمام عملية التفريغ ليدفع عنه المسؤولية. وسبب ذلك أن الناقل هو الذي يكون أقرب إلى البضاعة وعلى علم بها سواء بصفته الشخصية أو بواسطة ممثله القانوني وسواء على رصيف الميناء أو على متن السفينة⁽²⁵⁾.

وهذا التوجه كرسه محكمة النقض المصرية والقضاء الفرنسي في العديد من قراراتهما⁽²⁶⁾، حيث جاء في قرارها الصادر بتاريخ 1960/2/11 "يبين من الأعمال التحضيرية الخاصة بأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 1924/8/25 أنه إذا هلك البضاعة المشحونة أو لحقها تلف أو نقص وتعذر تحديد وقت حصول هذا الهلاك -أهو قد حصل قبل الشحن أم بعد التفريغ أم أثناء الرحلة البحرية- فإن الضرر يفترض وقوعه في فترة النقل البحري بمعنى الكلمة أي في الفترة التي تنقضي بين شحن البضاعة وتفريغها فقط، إلا إذا أثبت الناقل أن الهلاك قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ"⁽²⁷⁾.

المطلب الثاني: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج لسنة 1978.

على خلاف اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإن اتفاقية هامبورج لسنة 1978 جاءت في ظروف خاصة وفي إطار المساهمة الفعالة للدول النامية وفق ما نبيته في الفرع الأول من هذا المطلب.

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

أولاً: أسباب ظهور اتفاقية هامبورج.

لقد انعقدت في الفترة من 6 إلى 31 من مارس 1978 في مدينة هامبورج الألمانية مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنقل البضائع بالبحر. وقد انتهى الأمر إلى تبني اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978 والتي تسمى قواعد هامبورج.

وأعدت هذه الاتفاقية لكي تحل محل الأحكام التي وردت بمعاهدة بروكسل لعام 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968، وعلى مقتضى قواعد هامبورج سينتهي العمل باتفاقية بروكسل المعمول بها من قبل لمدة جاوزت الخمسين عاماً تقريباً⁽²⁸⁾.

وخلال هذه الحقبة من الزمن عرفت العلاقات التجارية والبحرية بين الدول تغيرات جذرية، من بينها قطاع النقل البحري للبضائع، وما من شك أن هذه التغيرات كانت السبب في الدعوة إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الذي انتهى إلى إقرار هذه الاتفاقية، وأهم هذه التغيرات⁽²⁹⁾:

- 1- عجز اتفاقية بروكسل رغم تعديلاتها عن حل مشاكل النقل البحري المتطورة من جهة وعن تحقيق التوازن المرضي بين مصالح الشاحنين والناقلين من ناحية ثانية، ضف إلى ذلك أن أحكامها لم تستطع استيعاب التطور المستمر والهائل في صناعة النقل البحري واستغلال السفن، وخاصة مع ظهور النقل البحري عن طريق الحاويات وعجز الدول النامية عن توفير التجهيزات اللازمة لمجاراة هذا التطور.
- 2- أن استعمال الوسائل الحديثة في صناعة السفن ووسائل الشحن والتغليف قد أدت إلى تخفيض الخسائر والأضرار في الشحنات خاصة ما كان يمكن نسبتها إلى مخاطر البحر.
- 3- هناك أيضاً أسباب سياسية كانت وراء وجود قواعد هامبورج، على رأس هذه الأسباب ازدياد عدم الرضا لدى الشاحنين من الدول النامية عن قواعد بروكسل وذلك بسبب الإحساس بعدم عدالة توزيع المسؤوليات والمخاطر بين الناقلين والشاحنين، وكون هذا التوزيع يميل لمصلحة الناقلين على حساب الشاحنين، زد على ذلك أن هناك من الدول النامية أضحت في فترة الستينات وبداية السبعينات تعد من الدول النافذة كالصين والهند مثلاً.

4- عجز اتفاقية بروكسل عن توفير الحماية الكافية للشاحنين، لأن أحكامها كانت تغطي المرحلة البحرية من العقد (من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ) مع العلم ومن خلال الواقع العملي فإن معظم الأضرار التي تلحق بالبضائع تكون خارج هذه المرحلة، كما أن اتفاقية تتضمن عدد كبير من أسباب الإعفاء من المسؤولية يمكن للناقل التمسك بها لدفع عن المسؤولية عنه.

كل هذه الأسباب وأخرى والتغيرات أدت إلى ضرورة مواجهة هذا الوضع وكانت اتفاقية هامبورج هي الحل لكل هذه المسائل أو على الأقل معظمها، فهل فعلاً أحكام هذه الاتفاقية تقدم حلاً واضحاً فيما يخص نهاية مسؤولية الناقل البحري؟

ثانياً: أحكام بداية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج.

لقد جاءت أحكام الاتفاقية مفصلة تفصيلاً يبتعد عن الغموض الذي كان سائداً ولا يزال في ظل اتفاقية بروكسل، إذ لم تكن موجزة الإيجاز الذي أثار الكثير من الخلافات والمنازعات عند تطبيق وتفسير اتفاقية بروكسل لاسيما نص المادة الأولى الفقرة "ه".

فقد جاء نص المادة الرابعة وحدد متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري، حيث نصت على أنه:

" 1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

2- لأغراض الفقرة-1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

أ - اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع:

- 1- الشاحن أو شخص ينوب عنه،
- 2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن..."

من خلال هذا النص تتضح لنا النتائج أو المسائل التالية:

أولاً: أن المادة بفقرتها الأولى قد وسعت من نطاق تطبيق مسؤولية الناقل البحري بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل التي تحددها من بداية الشحن وإلى غاية نهاية التفريغ أو ما تعرف بالمرحلة البحرية من العقد، حيث أصبحت مسؤولية الناقل تبدأ منذ اللحظة التي تعهد فيها البضائع إلى الناقل في ميناء الشحن إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو أي شخص آخر وفق ما حددته الاتفاقية. وفي هذا الشأن فإن واضعي الاتفاقية تأثروا بالقانون الفرنسي الصادر في 16/6/1966(30)، لاسيما المادة 27 الفقرة الأولى التي جاء فيها:

" Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison."

ثانياً: أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع وفقاً لنص الاتفاقية تبدأ في الأحوال الآتية:

- 1- بالتلقي المادي للناقل حينما يتقدم لتسلمها من الشاحن.
- 2- قد لا تسلم البضاعة مباشرة إلى الناقل ولكن يتم وضعها تحت تصرفه لبيباشر عليها اختصاصاته المخولة له قانوناً بموجب الحق الثابت له على البضاعة بصفته ناقلاً، ويكون ذلك بناءً على العقد المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يحدد كيفية وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو بموجب القانون أو العرف الساري في ميناء الشحن ذاته، وعلى ذلك ففي كل هذه الحالات تبرا ذمة الشاحن وتنتهي مسؤوليته عن البضاعة المسلمة بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو ممثله.
- 3- أن يتم تسليم البضائع إلى إحدى السلطات أو طرف ثالث يستوجب الأمر تسليم البضاعة إليه، طبقاً لما تنص عليه القوانين واللوائح السارية في ميناء الشحن، كالسلطات الجمركية أو السلطات العامة في الميناء كالمؤسسات المينائية، وقد ينصرف هذا المعنى إلى المشروعات الخاصة(30)، أضف إلى ذلك قد يتم تسليم البضائع إلى شخص ثالث من الغير تجيز القوانين ذلك.
- 4- من جهتنا نرى أنه كان على واضعي الاتفاقية إضافة العرف للمعايير السابقة حتى يكون النص شاملاً وقابلًا للتعامل مع الظروف الحالية والمستقبلية.

وواضح من خلال هذه النتائج، أن واضعي الاتفاقية حاولوا التوفيق بين المصالح المتضاربة للناقلين والشاحنين من جهة أولى، ومن جهة ثانية حاولوا مسابرة الأوضاع القانونية واللوائح والأعراف والعادات السارية في بلدان مختلفة، وخاصة الدول الشاحنة، والتي في مجملها دولاً نامية ولا تزال عمليات تسلّم وشحن البضاعة والعمليات المتصلة بها في معظمها تمارس من طرف شركات وطنية تابعة للقطاع العام، التي تمارس احتكارها لهذا النوع من النشاط كالمؤسسات المينائية في كثير من الدول، التي توجب على المتعاملين على البضاعة من ناقلين وشاحنين وضعها تحت تصرفها وتصرف الهيئات الجمركية. وهو الأمر الذي يؤخذ على نص الاتفاقية لأنه كان على واضعي الاتفاقية عدم تنظيم هذه المسألة، لأنها من الاختصاص الداخلي للدول، وأن كل دولة لها نظامها الخاص في موانئها. كما أن الاتفاقية جاءت بعبارات قد تكون محللاً لخلاف في تفسيرها وتعريفها كعبارة السلطات وطرف ثالث ... من جهة ثالثة فإن واضعي الاتفاقية حاولوا مواكبة التطور الحاصل في صناعة النقل البحري وظهور نظام النقل بالحاويات وكذا التواصل والترابط بين أنواع النقل المختلفة كالنقل المتعدد الوسائط زيادة على الثورة العلمية في مجال الاتصالات.

ما يجب قوله أن الاتفاقية وبالرغم مما يقال عنها بأنه فيها نقائص وغموض وغيرها من الملاحظات إلا أنها تعدّ مكسباً للدول الشاحنة على وجهه الخصوص. وأن التطبيق القضائي لأحكامها هو الذي سيكشف عن ما بها من نقص وتفسير وتعريف، وتوضيح ما يكون في أحكامها من نقص في المستقبل.

المبحث الثاني: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري .

لقد صدر القانون البحري الجزائري سنة 1976(31) بعد مصادقة الجزائر بسنوات على اتفاقية بروكسل لعام 1924(32)، كما قامت بتعديل هذا القانون في سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 الصادر في 1998(33).

و ترتبط بداية مسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون البحري الجزائري أحكامها في المواد من 802 إلى 812، بعملية مهمة وأساسية هي تسليم البضاعة من الشاحن أو من ممثله في ميناء الشحن إلى الناقل،

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

على هذا الأساس وقبل دراسة أحكام بداية مسؤولية الناقل البحري وجب علينا تحديد مفهوم الاستلام ومن يلتزم به.

المطلب الأول: مفهوم استلام البضاعة في ميناء الشحن

الاستلام هو أول التزام يقع على عاتق الناقل في ميناء الشحن تنفيذاً لالتزاماته التعاقدية، وهو عملية أساسية حتى يتمكن من تنفيذ الالتزامات التي يرتبها على عاتقه عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن. والاستلام هو "العمل القانوني الذي يقبل الناقل بموجبه تسلم البضاعة قصد نقلها"⁽³⁴⁾، غير أن التعريف يمكن لنا توجيه بعض الملاحظات إليه وتتمثل في أنه لم يذكر الجهة التي تتولى عملية التسليم أو المكان والزمان الذي ينبغي أن تتم فيهما لكي نتضمن من معرفة وقت دخول البضاعة في عهدة الناقل وبداية انتقال المخاطر إليه.

على هذا الأساس نرى أن "الاستلام هو العملية القانونية التي يقبل بمقتضاها الناقل تسلم البضاعة المطلوب نقلها من الشاحن أو وكيله في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد أو وفقاً لأعراف الميناء".

إذا فعملية النقل البحري للبضائع تبدأ باستلام الناقل للبضائع من الشاحن في المكان والزمان المحددين في العقد، وإذا لم يكن ثمة نص في العقد فإن الأمر يتوقف على عادات الميناء⁽³⁵⁾ فعملية الاستلام ذات شقين: - شق مادي بحيث يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من الوقت الذي توضع فيه تحت تصرفه أو تصرف وكيله (ممثل القانوني) وكان في مقدوره ممارسة حقه في فحص البضاعة بنفسه أو عن طريق ممثليه والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة⁽³⁶⁾.

- شق قانوني يتمثل في إصدار الناقل لوثيقة الشحن وتسليمها للشاحن أو ممثله القانوني بناءً على طلبه وتتضمن الوثيقة قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها. كما يتعين على الناقل حتى يحافظ على حقوقه أن يقدم كتاباً البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها، ويتم تقيد هذه البيانات في وثيقة الشحن⁽³⁷⁾.

لقد أكد المشرع الجزائري في المادة 749 من القانون البحري على أن وثيقة الشحن المسلمة من قبل الناقل أو ممثله القانوني هي السند القانوني الذال على استلام الناقل للبضاعة. لذلك وتجنباً لأية مشاكل قد تحصل عند استلامه للبضائع على الناقل أو من يمثله أن يسارع إلى تقديم هذه الوثيقة وعلى الشاحن من جهته أن لا يتأخر في طلبها، لأنه كثيراً ما يتسلم الناقل بصفته الشخصية أو عن طريق ممثله البضاعة و يتقاعس عن تسليم وثيقة الشحن، فإذا حصلت أي أضرار للبضائع فإن الناقل سيدعي بعدم مسؤوليته ويحمل الشاحن بعد ذلك إثبات خطئه أو خطأ ممثليه، كما أنه في بعض الأحيان عند تسليم البضاعة من الشاحن إلى الناقل قد لا يصدر هذا الأخير وثيقة الشحن وإنما يعطيه أية وثيقة أخرى تثبت ذلك، فعلى الشاحن أن يبادر بالمطالبة باستبدال هذه الوثيقة بوثيقة شحن كمقابل لاستلامه البضاعة.

وعملية استلام البضاعة من طرف الناقل التي تتم في الموانئ الجزائرية تكون بواسطة مقاولات أوجد نظامها المشرع في تعديله للقانون البحري سنة 1998 بعد رفعه للاحتكار الذي كانت تمارسه المؤسسات المينائية العامة. إذ أصبحت نشاطات يمكن ممارستها من كل شخص طبيعي أو معنوي تتوفر فيه الشروط المستوجبة قانوناً، حيث يمارس هذا النشاط في شكل مقولة تسمى في نص هذا القانون "بمقولة التشوين" وتقوم هذه المقولة بتنفيذ نشاطها عن طريق إبرام اتفاق مع كل من يطلب خدماتها سواء كان شاحناً أو ناقلاً أو من يحل محلها في استلام وتسليم البضاعة بمقابل لهذه الخدمات، وتتمثل هذه النشاطات حسب ما جاء بنص المادة 920 من القانون البحري المعدل في: العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه.

أما من حيث المسؤولية فالمقاول مسئول اتجاه من طلب خدماته ووفقاً للعقد المبرم معه، فقد نصت المادة 924 المتممة بالمادة 51 من القانون 05-98 على أنه "في حالة ارتكاب خطأ ثابت، يكون مقاول التشوين مسؤولاً اتجاه من طلب خدماته، ولا يتحمل مسؤولية الخسائر أو الأشياء الناقصة التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و/أو بعد العملية التي تكفل بها"

ويتم التسلم من طرف الناقل أو ممثله القانوني، وعادة ما تقوم في الموانئ هيئات مهمتها تمثيل أصحاب السفن (الناقلين) وتسمى بوكيل السفينة⁽³⁸⁾، حيث حددت المادة 610 من القانون البحري من يكون وكيل السفينة إذ جاء فيها " يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر ، بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة بروسو السفينة في الميناء " .
وتضيف المادة 610 من القانون البحري في تحديدها للنشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة بأنها " تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء " .
إذا فوكيل السفينة هو الذي يحل محل الناقل (الربان) في استلام البضاعة من الشاحن أو ممثله القانوني، بناء على عقد وكالة بينهما.

المطلب الثاني: أحكام بداية مسؤولية الناقل البحري

لقد نصت المادة 802 على أنه " يعد الناقل مسئولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها..."⁽³⁹⁾، أي أن الناقل تبدأ مسؤوليته عن البضائع منذ اللحظة التي يتكفل فيها بالبضائع. ولكن التساؤل المطروح ما معنى عبارة تكفله بها ومتى تبدأ هذه العملية ؟
إن صياغة نص المادة 802 صياغة غير دقيقة إذ أنها تنص على عبارة "منذ تكفله بها" وهذه العبارة تفتح المجال أمام عدة تأويلات، إذ يصعب على نحو واحد تحديد وقت، ذلك فقد يتكفل بها وهي في مخازن الشاحن وقد يتكفل بها وهي معبأة بالحاويات ويستلم الحاوية في الميناء أو حتى في أي مكان آخر، وقد يتكفل بالبضاعة وهي موضوعة في مخازن الميناء أو الأسطح الترابية للميناء وقد يتكفل بها وهي على ظهر السفينة أي بعد شحنها... الخ.
وفقاً إذا لذلك فإن النص يطرح عدة احتمالات، خاصة إذا ما ربطنا هذا النص بنص المادة 772 من القانون البحري التي تنص على إلزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في الأوقات والأماكن حسب الاتفاق وإذا لم يوجد اتفاق فحسب الأعراف السارية في ميناء التحميل⁽⁴⁰⁾.
إذا فهذا الاتفاق هو الذي بموجبه يتحدد وقت استلام الناقل للبضاعة من الشاحن سواء بصفته الشخصية أو عن طريق ممثله القانوني، وفي كل الحالات التي ينشأ عنها نزاع على الطرف الذي يهيمه الأمر إثبات ما يحتويه الاتفاق.

وفقاً لهذا النص فإنه يمكن أن يحصل الاتفاق على أن الاستلام يكون بعد شحن البضاعة على ظهر السفينة ومن ثم إخراج عملية الشحن من الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل ووفقاً لذلك الاتفاق بشأنها على أية شروط وبكل حرية وخاصة منها شروط الإعفاء من المسؤولية. ولكن هذا الأمر جائز؟
هذا الأمر طبقاً لنص المادة 772 يبدووا جائزاً طالما الأمر يخضع لاتفاق الأطراف، غير أن نص المادة 811 من القانون البحري والتي جاءت بفقرتها "أ" على بطلان أي شرط يتعلق بالإعفاء أو تحديد للمسؤولية وفق الآتي: " يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي: - أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب... " ، وبالتالي فإن ما يتفق عليه من شروط للإعفاء أو التحديد فيما يخص عملية الشحن وما يأتي من بعدها من عمليات وحتى التفريغ وفقاً لنص المادة 773 و 780 يعد باطلاً بطلاناً مطلقاً، لأن هذه الالتزامات تقع على عاتق الناقل ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها لتعلقها بالنظام العام.

ولذلك لا يتصور حصول الالتزام بعد عملية الشحن فإما من وقت الشحن أو قبله في أي وقت وفي أي مكان حسب الاتفاق. غير أن إطلاق هذا الحكم بعمومه يعد نقص في النص لا يستقيم مع طبيعة عقد النقل

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

البحري وطبيعة التزامات الناقل البحري، لأنه لو استلم الناقل البضائع في مخازن الشاحن وهي خارج دائرة الميناء، مثلا في مدينة داخلية أو في مصانعه بجوار الميناء أو في نفس المدينة الموجود بها الميناء، فإننا لا نعتبره في حقيقة الأمر ناقلا بحريا ومن ثم لا تسري عليه أحكام مسؤولية الناقل البحري، وإنما تحكم هذه العلاقة القواعد العامة لعقد النقل الموجودة في القانون التجاري⁽⁴¹⁾، لأن المقصود باستلام الناقل البحري للبضائع في هذا الصدد هو استلامها في ميناء الشحن، لذلك نرى تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري لحظة دخول البضاعة إلى الميناء⁽⁴²⁾، أما إذا لم يوجد ثمة اتفاق فإن على الشاحن تقديم البضائع للناقل في الوقت والمكان الذي جرى عليه العرف البحري في ميناء الشحن (التحميل).
وحقيقة الأمر فإن تحديد وقت استلام الناقل للبضائع وإن كان متروك لإرادة الأطراف، فإن الناقل يرغب دائما في تأخير ذلك إلى غاية مرحلة الشحن حتى يتفادى المسؤولية المشددة المفروضة عليه بموجب هذه الأحكام (أحكام مسؤولية الناقل) لأن التزام الناقل بالتسليم في مرحلة الشحن من شأنه أن يجنبه المسؤولية عن أي ضرر يلحق البضائع قبل عملية الشحن لأي سبب كان.

ما يمكن أن يقال أن بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون البحري الجزائري لم تكن واضحة بالشكل اللازم وتثير صعوبة في تحديدها بخلاف ما تبين لنا عند دراسة الاتفاقيات الدولية.

خاتمة:

تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن بداية مسؤولية الناقل البحري مرتبطة بالنطاق الزمني للمسئولية، أي في أي مرحلة يبدأ هذا النطاق، وتبين لنا أن بداية مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1924 مرتبطة بمرحلة بداية شحن للبضاعة بينما في القانون البحري الجزائري و اتفاقية هامبورج مرتبط بمرحلة تسلم البضاعة.

كما تبين لنا أيضا أن القانون الجزائري و إتفاقية هامبورج لعام 1978 وبمقارنتها باتفاقية بروكسل لعام 1924 قد وسعا من النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، ليشمل كل العمليات المتعلقة بالنقل البحري أي من مرحلة استلام البضاعة إلى مرحلة تسليمها في ميناء التفريغ، بينما اتفاقية بروكسل فقد قصرتها على المرحلة البحرية من العقد رغم التعديلات التي أدخلت عليها، واتضح لنا أن اتفاقية بروكسل غير قادرة على مواكبة التطورات الحاصلة في مجال صناعة النقل البحري والتجارة البحرية عموما.
زيادة على ذلك فمن خلال هذه الدراسة، نرى أن القانون الجزائري ورغم التعديلات التي أدخلت عليه سنة 1998 إلا أنه هو الآخر لا يوفر الحماية المطلوبة للشاحنين بالدرجة الأولى بمقارنته باتفاقية هامبورج، فهو إن ظاهريا يبدو وأنه يتوافق مع ما جاء فيهما، بجعل مسؤولية الناقل البحري لا تبدأ إلا بتسليم البضاعة من طرف الناقل أو من يمثله قانونا، غير أن المشرع يأتي في المادة 812 ليهدم هذه الحماية ويسمح لأطراف العقد أن يتفقوا بكل حرية في المرحلة التي تلي تسلم البضاعة من طرف الناقل مباشرة وإلى غاية البدء في شحنها على متن السفينة، معنى ذلك أنه سيرهن مصير الشاحنين الجزائريين ويضعه بين يدي الناقلين الأجانب ليفرضوا ما يشاءون من شروط في هذه المرحلة من العقد، لاسيما الشروط المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية وتحديدها، والأهم من ذلك شرط الاختصاص القضائي الذي حتما سيؤدي إلى عقد الاختصاص للمحاكم الأجنبية، ومنع القضاء الوطني من مراقبة هذه الشروط ومن إقامة اختصاصه.

كذلك فإن الأحكام التي جاءت في القانون البحري الجزائري وبمقارنتها بالأحكام التي جاءت في القانون المصري واتفاقية هامبورج متوافقة في مضمونها مع اتفاقية بروكسل التي لا تزال الجزائر مصادقة عليها وينصها الأصلي رغم تخلي جل الدول عنها بهذا الشكل طبقا لنص المادة 747 منه، وهو ما يجعلنا نقول أن النصوص الواردة في القانون البحري الجزائري في هذه المسألة غير مواكبة للتطور وللتشريعات الوطنية لدول أخرى كمصر أو التشريعات الدولية هذا من جهة أولى، ومن جهة ثانية من خلال هذه النصوص يتبين نأثر القانون الجزائري بالقانون الفرنسي بالرغم من أن الجزائر ليست فرنسا، على أساس أن هذه الأخيرة بالدرجة الأولى دولة ناقلة وليست شاحنة وقانونها يخدم ناقلها ومصحتها

الوطنية، ولذلك نرى وجوب تخلي المشرع عن هذا التوجه مستقبلا ووضع قوانين تتوافق والمصلحة الوطنية.

ما نصل إليه في النهاية وبمقارنة النصوص الأربعة محل الدراسة، تبين لنا جليا تفوق الأحكام التي جاءت في قانون التجارة البحرية المصري على الأحكام التي جاءت في التشريعات الثلاثة الأخرى، وذلك لأن القانون المصري كان واضحا ودقيقا ومباشرا في تحديد متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري والإجراءات المتبعة في حالة وقوع أية إشكالات حول تسلم الناقل للبضاعة بالرغم من أن اتفاقية هامبورج جاءت بأحكام جديدة حاولت من خلالها توفير حماية أكبر للشاحنين، غير أنها لم تكن واضحة في بعض المسائل وحتما التطبيق القضائي لها سيكشف ذلك وسيتصدى لكل نقص وغموض وصولا إلى إقرار تعديلات في المستقبل .

من خلال كل ما سبق فإننا ندعو على الأقل المشرع الجزائري إلى مواكبة هذا التطور والسعي من أجل المصادقة على اتفاقية هامبورج التي توفر على الأقل حد أدنى من الحماية للشاحنين بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل التي تجاوزها الزمن ولم تعد قادرة على مواكبة التطور الحاصل في صناعة النقل البحري.

المراجع:

- 1- أحمد محمود حسني، أضواء على بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924، بحث منشور في المجلة البحرية المصرية، العدد الثاني، يوليو 84-يناير 1985، ص5-5.
- 2- راجع في ذلك المعترف بالله جبر حسني، حقوق السحب الخاصة (خصائصها- استخداماتها مثاليها - دراسة وصفية تحليلية- مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية و الاقتصادية، كلية الحقوق جامعة القاهرة، العدد السادس والخمسون سنة 1986- ص1 وما بعدها - محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري والجوي، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العددان الأول والثاني. سنة 1991 ص20 وما يليها.
- 3- صلاح المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة- دراسة مقارنة في القانون البحري- الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، دون سنة نشر، ص267- عبد الرحمان سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن، مطبعة اتحاد الجامعات، القاهرة، سنة1955، ص119- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، ص78.
- 4- Rodière(R): La fin du sectionnement juridique du contrat de transport maritime, DMF, 1966, p579.
- 5 - صلاح المقدم، المرجع السابق، 268.
- 6 - عبد الرحمان سليم، المرجع السابق، ص119- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة2004، ص55- كما أصدرت محكمة النقض المصرية عدة أحكام في ذلك نذكر:- طعن رقم452 سنة42ق جلسة1977/6/20 ص28، ص1452- طعن رقم731 سنة44ق جلسة1980/6/23 ص31، ص1832.
- 7 - أمال كيلاني، التناقض في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، سنة2001، ص382- أنظر في هذا أحكام صادرة عن محكمة النقض المصرية من بينها:- طعن رقم173 سنة41ق جلسة1975/4/30 ص26، ص890- طعن رقم388 سنة46ق جلسة1980/3/17 ص31، ص832.
- 8- Sauvage (F): La condition juridique des marchandises à tere avant l'enbarquement et âpres déchargement, DMF, p136.
- 9- عبد الرحمان سليم، المرجع السابق، ص119.
- 10- إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، مطبعة المدني بالعباسية، القاهرة، سنة 1973، ص321.
- 11- إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، المرجع السابق، ص322.

بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها
في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

- 12- أمال كيلاني، المرجع السابق، ص 374.
- 13- إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 322.
- 14- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 81.
- 15- إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 323.
- 16- أمال كيلاني، المرجع السابق، ص 375.
- 17- سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1990، ص 110.
- 18- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2004، ص 247.
- 19- Mercadal (B): Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime, DMF, 1982, p371.
- 20- إبراهيم مكي، أوعية الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد، مارس يونيو سنة 1975، السنة 45، ص 13-عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري بدون اسم الناشر، سنة 1981، ص 43.
- 21- عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة 1980، بحث منشور في مجلة الحقوق، العدد الثالث، السنة الثامنة، ص 173.
- 22- هشام رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة الحقوق، السنة العاشرة، عدد 1 مارس 1986، ص 137.
- 23- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون اسم ناشر، سنة 1981، ص 170.
- 24- هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 139.
- 25- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة للنشر، الإسكندرية، سنة 1990، ص 295-جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 1997، ص 319.
- Ripert (G): La responsabilité du transporteur maritime d'après la loi du 2/4/1936, DMF, 1949, p6.
- 26- طعن رقم 252س42 ق جلسة 30/6/1977س48، ص 1452- طعن رقم 377س46 ق جلسة 17/3/1980س31، ص 832- طعن رقم 713س44 ق جلسة 23/6/1980س31، ص 1832- وفي القضاء الفرنسي نذكر:
- Trib.Marseille, 18/4/1950, DMF, 1950, p198 - Trib. Bordeu 8/5/1951, DMF, 1951, 393-Trib d'Alger, 8/12/1949, DMF, 1950, p510.
- 27- طعن رقم 124س25 ق جلسة 11/2/1960س11، ص 137.
- 28- محمد عبد الفتاح ترك، بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في ظل اتفاقية هامبورغ 1978، بحث منشور في النشرة الدورية لمركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحري بالإسكندرية، السنة الخامسة عدد 23، يناير 1989، ص 33.
- 29- محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1992، ص 4.
- 30- Le Gendre(C): La Convention des nation unies sur le transport de marchandises par mer, D.M.F, 1978, p390- Bokalli (V-E): La protection des chargeurs a travers les règles de Hambourg, DMF, 1997, 246.
- 31- محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 35.

- 32- الأمر رقم 66-88 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري منشور بالجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 10/4/1977.
- 33- صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2/3/1964 دون بروتوكولي تعديلها لسنتي 1968 و1979.
- 34- قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، منشور بالجريدة الرسمية عدد 47 الصادرة بتاريخ 27/6/1998.
- 35-Rodiére (R): Traité générale de droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p138.
- 36- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995، ص 41.
- 37- د/ هاشم رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 142.
- 38- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2003، ص 443.
- 39- و قد أخذ المشرع الجزائري في نص هذه المادة إلى حد ما بما جاء في القانون الفرنسي لسنة 1966 في مادته 27 التي نص فيها على:
- Le transporteur est responsable des pertes ou dommage subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu' à la livraison".
- وهو نفس الحكم الذي أخذت به معاهدة هامبورغ لسنة 1978 راجع في ذلك :
- Victor Emmanuel (B): La protection des chargeurs a travers les règles de Hambourg, DMF, 1997, p246.
- 40- تنص المادة 772 من القانون البحري الجزائري على أن " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل...".
- 41- نص على هذه القواعد في المواد من 39-55 من القانون التجاري الصادر في سنة 1975 بالأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26/9/1975.
- 42- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 43.