

انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية  
(على ضوء قواعد هامبورغ وروتردام والتشريع البحري الداخلي)  
**The reflection of the multiple quality of maritime  
carrier of goods on the liability regime  
(In Hamburg and Rotterdam Rules and internal  
maritime legislation)**

أمينة بورطال

amina.droit13@gmail.com

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان

**المخلص**

من المشاكل التي يثيرها النقل البحري الدولي للبضائع مسؤولية الناقل خاصة ب بروز ظاهرة تعدد الناقلين نتيجة عجز الناقل المتعاقد ضمان تنفيذ عملية النقل إلا بتدخل الناقل الفعلي أو الناقلين المتعاقبين الذين يسألون عن المرحلة التي نفذوها أو بالتضامن مع الناقل الأصلي الذي يسأل أيضا بصفته وكيل بالعمولة للنقل. والجديد في قواعد روتردام أنها وسّعت مجال مسؤولية الناقل التي تمتد للطرف المنفذ البحري. **الكلمات المفتاحية:** صفة الناقل؛ الطرف المنفذ؛ المسؤولية؛ المختلط.

**Abstract**

One of problems raised by international shipping is the liability of the carrier, especially in light of the phenomenon of multiple carriers, As a result of the inability of the contracting carrier to guarantee execution of the transport only by the intervention of the actual carrier or the successive carriers who asking about the phase carried out by him or in solidarity with the original carrier who will be asked as commissioner. The new of Rotterdam rules, expand liability that extends to maritime performing party.

**Key words:** quality carrier; performing party; responsibility; mixed.

## المقدمة:

يشكل النقل البحري كأقدم طريق عرفته البشرية عصب المبادلات التجارية التي تبلغ نسبتها أكثر من 97% مع أنّ البضائع محلّ هذه المبادلات قد تتعرض لمخاطر عديدة. ولما كان الأصل أنّ الناقل البحري ينفذ التزاماته شخصياً ليشكل همزة وصل بين المرسل إليه والشاحن، إلاّ أنّه يتعدّر عليه إتمام مراحل الرسالة البحرية بمفرده ممّا يستدعي استعانتة بمتدخّلين يتحمّلون المسؤولية رغم أنّه المسؤول قانوناً ليتّضح تحقيق نوع من الأمان القانوني لما يفترض الخطأ من جانبه نتيجة إخلاله بالتزام تعاقدية. والتشديد في أساس مسؤوليته خدمة لمصالح الشّاحنين وان أتيحت له أسباب التملّص من المسؤولية أو إثبات اتّخاذ الاحتياطات اللاّزمة لتفادي وقوع الحادث. وهو ما ترتّب تشابك في علاقات هؤلاء المتدخّلين ممّا دفع المشرّع الوطني والدّولي يسعى إلى وضع إطار تنظيمي لها.

ونبادر للقول أنّه إذا كان عقد النقل أهمّ موضوعات القانون البحري فإنّ نظام المسؤولية لا يقلّ شأنه بناتاً فهو حجر الزّاوية في مجال نقل البضائع نظراً لما يثيره من منازعات في الساحة القضائية، فيشكل جوهر الاتفاقيات الدولية التي أولت له اهتماماً كبيراً نتيجة حساسيتها التي تتبع من الصّراع القائم بين مصالح الدول الشاحنة والناقلة وأمام ما ترتّبته أحكام المسؤولية من انعكاسات اقتصادية وتجارية.

وعليه فالإشكالية التي تطرح أليس الناقل البحري طرف جوهري ممّا يؤدّي إلى قيام مسؤوليته؟ وبما أنّه يعهد تنفيذ عملية النقل إلى ناقلين آخرين فكيف تتم مساءلتهم؟ وما هي طبيعة مسؤولية الطّرف المنفّذ البحري عند صدور خطأ مشترك؟ وما يُلجج الصّدر التّساؤل عن موقف المشرّع الجزائري بخصوص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 ذائعة الصيت التي لم يصادق عليها،<sup>(1)</sup> وللإجابة عن الإشكالية سنحاول استخلاص أهمّ مكونات النصوص القانونية بالاستناد للمنهج التحليلي والمقارن، فنسلط الضوء في (المبحث الأول) على دراسة امتداد النطاق الشّخصي لتنفيذ عقد النقل البحري والتعرّض لإشكالية تأثير ظاهرة تعدّد الناقلين على المسؤولية في (المبحث الثاني).

**المبحث الأول: امتداد النطاق الشخصي لتنفيذ عقد النقل البحري:**

يشكل الناقل رابطة بين حقوق والتزامات الأطراف وان كان يشاركه آخرين لنتحدث عن استعانة الناقل بالمتدخلين ثم نحاول تشخيصه في النقل المتتابع.

**المطلب الأول: مدى استعانة الناقل البحري بالمتدخلين:**

سنحاول تحديد الأشخاص الذي يعتمد عليهم الناقل البحري في تنفيذ مهامه المادية والقانونية وهو ما تركزه قواعد هامبورغ 1978 بما فيهم الأطراف الجدد وفقا لاتفاقية روتردام لعام 2008.<sup>(2)</sup>

**الفرع الأول: تشخيص الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:**

تلاشت فكرة احتكار الدولة للنقل البحري نتيجة الانفتاح الاقتصادي الذي شهدته الجزائر وهو ما يؤكده **حق الامتياز** الذي يُمنح للخواص طبقا للمادة 571 من ق.ب.ج التي جاء في محتواها أنّ النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز.<sup>(3)</sup> وان كان الوضع الطبيعي في عقد النقل البحري أنّ **الناقل المتعاقد** هو من يتكفل شخصيا تنفيذ هذا العقد التجاري خدمة للشاحن فيصطح عليه بالناقل الأصلي الذي أبرم العقد وتمنح له إمكانية أن يعهد تنفيذ العملية لناقل آخر يسمى **بالناقل الفعلي** أو **البنيل**.<sup>(4)</sup>

وكما هو معلوم أنّ مهمة التعريف تُسند للفقهاء إلا أنّ قانون النقل الدولي ساهم في ذلك خاصة اتفاقية هامبورغ التي اهتمت كثيرا بظاهرة تعدد الناقلين معتمدة على **"معيار التعاقد"** فضبطت مصطلح الناقل الفعلي والمتعاقد عند تعريف الناقل بالشخص الذي يُبرم عقد النقل أو الذي يبرمه لحسابه سواء قام هو فعليا بتنفيذه أو نفذ بواسطة **ناقل منفذ** الذي يعد بمثابة شخص آخر على خلاف الناقل الذي يقوم بتنفيذ كلّ عملية النقل أو جزء منها طبقا للمادة 1/1-أ-ب- من اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 1974 وان كانت اتفاقية هامبورغ استخدمت مصطلح الناقل الفعلي بدلا من الناقل المنفذ<sup>(5)</sup> وميّزت بينهما عند تعريف الناقل بكل شخص أبرم بشخصه أو باسمه عقد نقل البضائع مع **الشاحن** فينتحل الناقل المتعاقد هذه الصفة بمجرد تعاقد مع التتويه لاسمه في وثيقة الشحن.

ولا يرتبط المُتعامل البحري (الناقل الفعلي) بأيّ علاقة تعاقدية مع الشّاحن فيتولّى **التنفيذ الكليّ** أو **الجزئيّ** لعملية نقل البضائع المسلّمة له من الناقل المتعاقد الذي يتمتّع بهذه السّلطة دون الحاجة لموافقة الشّاحن، مع وجوب **إخطار** المرسل إليه قبل وصول السفينة بتكفّل ناقل آخر غيره إيصالها طبقاً للمادة 2/1 من قواعد هامبورغ التي يلاحظ من خلالها أنّ عبارة "أي شخص عُهد إليه بالتنفيذ" تضمن **حمايةً قانونيّةً** للطّرف الضّعيف في العلاقة التعاقدية ألا وهو الشّاحن والناقل الفعلي اللذان لا يتمكّن من الاطّلاع على العقد الأصلي وما يحتويه من شروط؛<sup>(6)</sup> والملاحظ هنا مدى أهميّة **الاتفاق** بين الناقل والشّاحن حول تنفيذ عملية النّقل الذي يحدّد مركز الناقل الأصلي والبديل بغضّ النظر عن موافقة الشّاحن وعلمه.<sup>(7)</sup>

وإن أغفلت معاهدة بروكسل لعام 1924<sup>(8)</sup> حديثها عن الناقل المتعاقد والفعلي إلا أنّه لا يعني ألبتّة تجاهلها تحديد مفهوم الناقل بل ربطت تعريفها له **بمعيار ملكية السفينة** إذ لم تولي أيّ اهتمام بمعيار التعاقد تطبيقاً للمادة 1/1 ممّا يستدعي وجود صلة بين الناقل والسفينة كأداة لتنفيذ عقد النقل وضمّانة للشّاحنين، وإن تلاشت هذه الفكرة تبعاً لما ذهب إليه الفقه لانعدام الصّلة بينهما بالرّغم من تعاقد الناقل على انجاز عملية النّقل ليضع تبعاً لذلك تنفيذها على كاهل ناقل آخر يلتزم بالنّقل الفعلي على متن عمارة بحريّة يستغلّها لحسابه بصفته مالكا أو مستأجراً. وقد عبّر المشرّع البحري الجزائري تأثراً بالمادة 10 من اتفاقية هامبورغ بتشخيصه للناقل المتعاقد بـ "الطّرف الذي يُصدر وثيقة شحن مباشرة" ويسمّى الناقل الفعلي بـ **الناقل المتعاقب** بمفهوم المادة 764 من ق.ب.ج.

وأمام إغفال المشرّع الجزائري تعريف الناقل فيمكننا استنباط تعريفاً له بموجب المادة 738 "بالشخص الذي يتعهّد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر إيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر..." وقد ينتحل المجهّز **صفة الناقل** طبقاً للمادة 754 الذي يتمثّل في كلّ شخص يستغل السفينة باسمه بصفته مالكا أو بناءً على صفات أخرى تحوّل ذلك الحق بمفهوم المادة 572 ليتبيّن لنا أنّ المشرّع اتّخذ

هو الآخر موقفا مخالفا لما جاءت به معاهدة بروكسل معتمدا على معيار التّعاقّد ولم يولي أيّ أهميّة لمعيار الملكية إلاّ عند إغفال الإشارة لاسم الناقل في سند الشحن.

ويأخذ المشرّع المصري نفس الاتجاه الذي يكرّسه في المادّة 1/243 من قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 فيعتقد أنّ الأخذ بفكرة الناقل المتعاقد والفعلي ليست في صالح الشّاحنين؛ وعلى خلاف قواعد هامبورغ التي اهتمت كثيرا بهذا الجانب في المادتين 10 و 11 فإنّ المشرّع المصري لم يورد أي تعريف للناقل بلا أشار فقط إلى سريان أحكام الفصل على عقد النّقل البحري سواء كان الناقل **مالكا** للسّفينة أو **مجهّزا** أو **مستأجرا** لها بموجب المادة 198، لنلاحظ أنه لا ينتمي لهذه الطائفة أيّ من النّاقّل المتعاقد أو الفعلي وهو ما يدلّ على وقوع المشرّع المصري في تناقض ظاهر بحكم المادّة 198 عندما اعتبر الناقل المتعاقد ناقلا وأجاز له من ناحية أخرى التمسك بتحديد المسؤولية وفقا للمادة 133.<sup>(9)</sup>

#### الفرع الثاني: حلول الطّرف المنفّذ ومستخدمهم محلّ الناقل البحري:

رغم أنّ الناقل البحري كأصل عام الطّرف الوحيد الذي يسأل عن أخطائه الشخصية إلاّ أنّه مع ذلك يتحمّل تبعه تصرّفات الغير تطبيقا للمادة 18 من اتفاقية روتردام التي استجدّت مركزا قانونيا جديدا للناقل البحري يأتي في مقدّمهم كلّ من:

**الطّرف المنفّذ** الذي يعدّ أيّ شخص غير الناقل يؤدّي أو يتعهّد بأن يؤدّي أي من واجبات الناقل كتسلّم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها بطلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته بمقتضى المادة 6/1(أ) من قواعد روتردام أي أنّه شخص آخر غير الناقل الذي أبرم عقد نقل ليتعهّد بتنفيذ جميع واجبات الناقل المحدّدة على سبيل الحصر بناء على عقد مبرم بينهما وهو يشبه الناقل الفعلي الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ،<sup>(10)</sup> مع الإشارة أنّه لا يشمل الطّرف المنفّذ أي شخص يستعين به بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطّرف المسيطر أو المرسل إليه طبقا للمادة 6/1 ب-

أما **الطّرف المنفّذ البحري**<sup>(11)</sup> كشخص يؤدّي أو يتعهّد بأن يؤدّي أي من واجبات الناقل أثناء الفترة الممتدّة بين وصول البضاعة ميناء الشحن حتّى مغادرة

السفينة ميناء التفريغ طبقا للمادة 7/1 مما يعني أنّ الطرف المنفذ البحري لا ينطبق عليه هذا الوصف إلّا إذا كان يؤدّي خدماته حصريا خلال الفترة الممتدة من ميناء الشّحن إلى ميناء التفريغ. مع أنّ مصطلح الطرف المنفذ أوسع من الطرف المنفذ البحري<sup>(12)</sup> الذي لا يبدأ عمله إلّا منذ وصول البضاعة ميناء التّحميل وليس قبل ذلك، وان كان في الواقع كلّ منهما يتحمّل الواجبات المفروضة على الناقل بناء على طلبه وتحت إشرافه ولا يعمل نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر على البضاعة أو المرسل إليه.<sup>(13)</sup> كما يلاحظ الأستاذ P.DELEBECQUE أن الطرف المنفذ البحري ممثّل يقوم بعدّة وظائف في السلسلة اللوجستية ويخضع للنظام القانوني للناقل البحري وفقا للمادة 19.<sup>(14)</sup>

وأخيرا **موظفو الناقل أو موظفو الطرف المنفذ** وفقا للمادة 18/ج الذين يتمثلون في أي شخص يتعهد بأن يؤدّي واجبات الناقل باستثناء ما يقوم بها الطرف المنفذ البحري من أعمال على أساس أنّه من الأشخاص الذين يسألون عن أعمال الناقل متى كان ذلك الشخص يتصرّف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه وسيطرته وفقا للمادة 18/د.

#### المطلب الثاني: تحديد شخصية الناقل البحري في النّقل المتتابع:

يختلف سند الشحن المباشر عن وثيقة الشحن العادية لي طرح التّساؤل فيما إذا كان من حقّ الناقلين المتعاقبين إصدار وثائق نقل منفصلة ومدى إمكانية التعاقد مع ناقلين آخرين بعقود مستقلة أو عقد واحد يقوم فيه الناقل البحري بدور مزدوج.

#### الفرع الأول: مفهوم النّقل المتتابع وتنفيذه بموجب سند الشحن المباشر:

##### - مفهوم النقل المتتابع:

ظهر **النّقل المتتابع البحري** من جزاء النّقل بالحاويات الذي تعرّضت له المادة 11 من اتفاقية هامبورغ كنقل يتمّ بموجب واسطة واحدة ذات طبيعة بحرية في جميع مراحلها ويثبت بوثيقة واحدة فيختلف عن النّقل المختلط بناء على عقد واحد يضمّ كافة المراحل أو عدّة عقود، مما يستدعي إصدار وثيقة تتلاءم مع المرحلة العقدية<sup>(15)</sup> ويختلف عن **النّقل المشترك** الذي تتخلّله مرحلة بحرية أو برية أو جوية.

وعليه طبيعة هذا النقل أحادي الوساطة وتتسم واسطة النقل بطابع بحري كعملية نقل بضاعة معينة من الجزائر إلى لندن ثم يعاد نقلها من لندن إلى نيويورك لافتراض عدم وجود خط ملاحى مباشر بين الجزائر ونيويورك.<sup>(16)</sup>

- تنفيذ النقل المتتابع بموجب سند الشحن المباشر:

تعريف سند الشحن المباشر:

أظهرت مقتضيات التجارة البحرية حاجة ماسة لـ **سند الشحن المباشر** الذي يسلمه الناقل الأول المتعهد بنقل البضائع على دفعات متتابعة بمراحل منفصلة التي تشكل إحداها حصريا مرحلة نقل بحري تتفد من قبل عدة ناقلين وان كان الناقل الأول ملزم بتصرفاتهم<sup>(17)</sup> خلال مرحلتين أو أكثر من مراحل النقل التي ينفذها مجهزون مختلفون بناء على عقد واحد يبرمه الناقل اعتمادا على نظام **المسافنة** أثناء الرحلة.<sup>(18)</sup> وتكمن ميزة سند الشحن المباشر أنه يوفّر لأطراف العقد ائتمانا في حصولهم على سند نقل واحد يجسد عملية النقل بأكملها دون إلزامية التعاقد مع الناقلين المتعددين إذ تنص المادة 763 من ق.ب.ج بأنه تطبق أحكام الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة التي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو بري... الخ.

**الطبيعة القانونية لسند الشحن المباشر وتعارضه مع وثائق الشحن العادية:**

إن سند الشحن المباشر المستخدم في النقل البحري يلزم مُصدره إلى غاية انتهاء الرحلة البحرية، بحيث يختلف عن **سند الشحن العادي** الذي قد يتضمن أحيانا " **شرط تغيير السفينة**" باستخدام سفينة أخرى غير تلك المسماة في العقد لانعدام وجود خط ملاحى يربط بين مينائي الشحن والتفريغ ليمنح حقّ نقل البضاعة على متن السفينة العاملة على الخط المتصل بالميناء المقصود<sup>(19)</sup> إلا أنّ اتفاقية هامبورغ عالجت المشكلة عند عدم امتلاك الناقل موقع سند الشحن السفينة فقضت بإبطال "شرط تغيير السفينة"<sup>(20)</sup> بل حتى ولو كانت مملوكة لنفس المجهز على خلاف سند الشحن المباشر أين يُحتمل أن تكون السفينة الناقلة مملوكة لمجهز آخر غير مصدر

السند. وتختلف طبيعة سند الشحن المباشر تبعا لطبيعة الرحلة فينطبق عليها وصف سند الشحن العادي خلال الجزء الأول من الرحلة التي يفترض أنها بحرية.<sup>(21)</sup> ويجب على الناقل أن يذكر منذ البداية أنه سيعهد مرحلة أو عدة مراحل لناقلين آخرين، ورجوعا لفحوى المادة 764 من ق.ب.ج. إصدار وثيقة شحن مباشرة يمنع في الأصل الناقلين المتعديين إصدار وثائق منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم لتسليمها للناقل المتعاقد إلا إذا أشارت أنه سيتم نقل البضائع بوثيقة شحن مباشرة، فيمكن أن يسلم أحدهم للآخر سند شحن يُظهر فيه بوضوح طبيعة البضاعة المستلمة وحالتها الظاهرة مع إثبات تحفظاته إذا كان لها محل ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين طبقا للمادة 764.<sup>(22)</sup> ويرجع سند الشحن المباشر عند تعارضه مع سندات الشحن غير مباشرة؛ مع العلم أنه لا وجود لأي وثيقة تحكم علاقة الناقل المتعاقد والفعلي أمام وجود الاتفاق مما يُمكن الناقل البديل الاحتجاج به دون الاحتجاج بسند الشحن الصادر عن الناقل المتعاقد في علاقته مع الشاحن والمرسل إليه،<sup>(23)</sup> ولا تسلّم أي وثيقة للشاحن وما السند الذي يسلمه للناقل المتعاقد إلا وصل بسيط دليل تسلّمه البضاعة ويسمى بـ "سند شحن الخدمة".<sup>(24)</sup>

**الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل البحري بالنظر إلى تعددية عقود النقل المتتابعة:**

تفرض ظروف نقل البضائع اللجوء إلى نظام النقل المتتابع الذي يتخذ صورتين فإما أن تشحن البضاعة على السفينة الأولى ثم تنقل على السفينة الثانية المملوكة لمجهز آخر بحيث يضطرّ الشاحن إبرام عقد نقل آخر مع الناقل الثاني أو الثالث، لنكون أمام **عقدا نقل متعاقبان ومستقلتان** وان كانت هذه الصورة لم ينظمها المشرع الجزائري على خلاف الحالة التي تكون فيها السفينة الثانية مملوكة لنفس المجهز لنكون بصدد عقد نقل واحد. وغالبا ما يعتمد الشاحن في ميناء تغيير السفينة على وسيط كمقدم البضائع الذي يتسلم البضاعة من الناقل الأول ليعهد بها لآخر مع أنه قد يتصرف بصفته ناقلا أصيلا أو وكيفا عن المرسل.<sup>(25)</sup>

أما بخصوص الحالة التي يبرم فيها الناقل عقد نقل بحري واحد فإنّه ينتحل **صفة مزدوجة** إذ يكتسب صفة **الناقل** في المرحلة الأولى التي يتولّى تنفيذها فيصدر سند شحن مباشر واحد لكلّ العملية ويضمن تنفيذ باقي المراحل بصفته **وكيلا بالعمولة للنقل** في النقل التالي،<sup>(26)</sup> وان كانت شركات النقل البحري تفضّل اللجوء مباشرة للوكيل بالعمولة للنقل الذي ينظّم العملية بإبرام عقود النقل ليكتسب صفة الناقل فيتعاقد باسمه ولحساب موكله (الشاحن) تطبيقاً للمفهوم الموسّع الذي جاءت به المادة 1/1 من اتفاقية هامبورغ، ويكتسب صفة الشاحن أمام الناقلين المتوسّطين،<sup>(27)</sup> لتطبق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل بالنسبة للعلاقة التي تربطه بموكله، ولا يخضع للتنظيم الأمر الذي جاءت به معاهدة بروكسل.

### المبحث الثاني: إشكالية تأثير ظاهرة تعدّد الناقلين على المسؤولية

يثور التساؤل عما إذا كان الناقل سيتحمّل المسؤولية بمفرده أو بالاشتراك لتتعرّض لزدواج مسؤولية الناقل التي تنطبق على النقل المتتابع البحري والمختلط. **المطلب الأوّل: ازدواج مسؤولية الناقل البحري:**

يسأل الناقل على أساس مزدوج وان سأل طرف آخر عهدت إليه مهمّة تنفيذ العقد وتثار مسؤولية الطرف المنفّذ البحري عن أيّ خطأ مشترك صادر من الناقل. **الفرع الأوّل: توزيع المسؤولية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:**

لقد تمّ تبني نظام جديد للمسؤولية المشتركة بين الناقل المتعاقد والفعلي الذي يخضع لنفس أحكام مسؤولية الناقل بوجه عام وهو ما يستتبط من المادة 1/10 فيحقّ للمضرور بعد إثبات فترة وقوع الضرر التي نفّذها الناقل الفعلي الذي منحت له المهمة بناء على اتفاق مسبق بين الشاحن والناقل المتعاقد حول **التخصيص** له إمكانية التعاقد مع الناقل البديل من عدمه **إمّا الرجوع على الناقل الأصلي** المسؤول عن النقل بأكمله بغضّ النظر عن تنفيذ الناقل الفعلي للنقل كلّه أو جزء منه فقط أو الرجوع على **الناقل البديل**.<sup>(28)</sup>

واعتماد الناقل الأصلي على ناقل آخر الذي لا يتصرّف إلاّ بصفته **مفوض** فيسأل عن النقل بأكمله بما في ذلك اختياره لهذا الناقل البديل،<sup>(29)</sup> وقد تقوم أيضا

مسؤوليتهما بالتكافل بناء على مبدأ **المسؤولية التضامنية**<sup>(30)</sup> والمشاركة عن سلامة البضاعة لتسليمها للمرسل إليه بحسب الحالة التي استلمت عليها؛ خاصة وأن هذا المبدأ يحمي بكفاية مصالح أصحاب الحق على البضاعة مما يمكنهم المطالبة بإصلاحات مباشرة وسريعة.<sup>(31)</sup> مع جوازية النصّ على **إعفاء** الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وقت وجودها في عهدة الناقل الفعلي مع إثباته لذلك مادام أنه لم يتباشر إجراءات الدّعى القضائية ضدّ الناقل الفعلي أمام المحكمة المختصة طبقاً للمادّة 1/21 و 2 من نفس الاتفاقية.

والجدير بالإشارة إلى أنه إذا رُفعت دعوى المسؤولية على **مستخدم الناقل** فيحقّ له الاستفادة من **الدّفوع وحدود المسؤولية** المقرّرة للناقل البحري إذا أثبت أنه تصرف في **نطاق وظيفته** على ألاّ يتعدّى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ووكلاءهما حدود المسؤولية طبقاً للاتفاقية؛ ولا يحقّ لهؤلاء التابعين الاستفادة من التّحديد القانوني إذا ثبت أنّ الضّرر نتج عن تقصير من قبلهم<sup>(32)</sup> وهو ما حرصت عليه المادة 5/10 لنلاحظ نوع من المساواة بين الناقل المتعاقد والبديل وتابعيهما وهو ما أغفله المشرّع المصري إذ لا يستطيع تابعو الناقل الفعلي الاحتجاج بالدّفوع وحدود المسؤولية المقرّرة للناقل.

ويجوز للناقل أن يزيد من المسؤوليات أو يتنازل عن الحقوق على أساس تكليف الناقل المتعاقد شخص آخر تنفيذ النقل وهو ما احتاط منه واضعوها على سبيل المثال ما تقرّره المادة 4/6 بخصوص إمكانية الاتّفاق بين الناقل والشاحن على تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود التي أقرّتها قواعد هامبورغ خاصة وأنّ هذه الاتّفاقات لا تلزم الناقل الفعلي إلاّ إذا وافق عليها صراحة ولا يتمّ الاحتجاج بسند الشحن الذي يستبدل بالاتّفاق المبرم بينه وبين الناقل الأصلي. كما يحقّ أن يرجع أيّ منهما على الآخر بدعوى المسؤولية بغرض تسوية جميع التعويضات المدفوعة من قبلهما طبقاً للمادة 6/10 وإن كان هذا لا يمنع رفع دعوى تعويض على الناقل الأصلي فقط على الرغم من وقوع الضّرر أثناء تنفيذ الناقل الفعلي لمهمته ويجوز للناقل المتعاقد المطالبة بإدخال الناقل الفعلي في الدّعى، لنلاحظ أنّ المادة 1/10

لا تجعل الناقل الأصلي مسؤولاً بصفة مطلقة عن النقل الذي ينقذه الناقل البديل على خلاف الفقرة 2 التي تشير بوضوح قيام مسؤولية الناقل المتعاقد عن أفعال الناقل الفعلي مما يحقق إنصافاً للشاحن عند رجوع المضرور على الناقل.<sup>(33)</sup>

يقرّ المشرّع في المادة 243 من ق.ت.ب نفس أحكام المادة 1/10 و 2 من اتفاقية هامبورغ فيمكن للمضرور رفع دعوى قضائية تتسم بطابع تعاقدى اتجاه الناقل الفعلي على ذات الأساس الذي يتم فيه الرجوع على الناقل المتعاقد.<sup>(34)</sup> والملاحظ من باب المقارنة أنه خلافاً للمادة 1/243 الصريحة التي تقضي بالمسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فإنّ المادة 4/10 من الاتفاقية اعتبرتها مسؤولية مشتركة ومتعددة لنلاحظ أنّ هذا النص أكثر انضباطاً مما ورد في التشريع المصري إذ تقوم المسؤولية على التضام وليس التضامن<sup>(35)</sup> فيستطيع المضرور المطالبة بالتعويض كاملاً ومن دفع نصيباً الرجوع على الطرف الآخر أما إذا تعادلت الأخطاء فيتساوي نصيب كلّ منهم. ولا جرم في القول أنّ المبدأ الذي نادى به اتفاقية هامبورغ واعتنته المشرع المصري أهميّة كبيرة عملياً لاسيّما أمام إغفال معاهدة بروكسل لعام 1924 التطرّق لمسؤولية الناقل الفعلي الذي اعتبرته من الغير ولا يعرف المضرور إلا الناقل المتعاقد مع الشاحن.<sup>(36)</sup>

رغم أنّ المشرّع الجزائري لم يتعرّض لذلك فنعتقد أنّه انطلاقاً من فكرة كونه الأصل في الأشياء الإجازة" وأنّ أحكام عقد نقل البضائع مكتملة باستثناء أحكام المسؤولية فإنّ اعتماد الناقل الأصلي على ناقل باطني آخر بتكليفه تنفيذ عملية النقل كلّها أو جزء منها جائز ما لم يرد خلاف ذلك. وعلى أساس أنّ الناقل يسأل عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني طبقاً للمادة 802 من ق.ب.ج فإنّه ليست هناك علاقة بين الشاحن والناقل الفعلي للبضاعة المسلمة من الناقل المتعاقد طبقاً للمادة 764 مما يترتب عليه عدم مساءلة الناقل الفعلي قبل الشاحن لانعدام الرابطة بينهما.

## الفرع الثاني: مسؤولية الطرف المنفذ البحري:

كما هو معلوم أنّ قواعد روتردام جاءت بأشخاص جدد عدّتهم المادة 18 والمادة 4 ممّا أدّى إلى توسيع مجال مسؤولية الناقل البحري إلى أشخاص آخرين يقعون تحت إمرته وما هذا إلاّ دليل على امتياز خدمة لمصالح الشاحنين<sup>(37)</sup> فأكدت فحوى المادة 18 أنه يسأل الناقل عمّا يحدث من إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة التصرفات التي تصدر منه أو تلك التي يُغفلها أثناء تنفيذ عملية النقل أو الإهمال الصادر عن أيّ طرف منفذ أو رتيان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى تصرف ذلك الشخص بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، ممّا يعني منطقياً أنّ الناقل يسأل عن أفعال جميع الأشخاص بما في ذلك الأطراف المنفذة والأطراف المنفذة البحرية الذين يخضعون لنفس الالتزامات التي تقع على عاتقه<sup>(38)</sup> لتقادي رفع دعوى المسؤولية التقصيرية ضدّ الطرف المنفذ ممّا يستلزم خضوع الناقل المنفذ لنفس القواعد المطبقة على الناقل البحري.<sup>(39)</sup>

وعليه ما يهّمنا أكثر ألا وهو مسؤولية الطرف المنفذ البحري نظراً لخصوصيته في المجال البحري بحيث ألفت عليه اتفاقية روتردام الصّوء بموجب المادة 19 على خلاف الأشخاص الآخرين الذين لا تتمّ مساءلتهم اتجاه المضرور أو الناقل ولا يمكنهما الادّعاء المباشر ضدّهم؛ وان كان ذلك لا يعني تملّصهم من المسؤولية عن أخطاءهم الشخصية إذ يسألون إعمالاً لقواعد الإسناد بموجب القواعد العامّة في القانون الوطني الواجب التطبيق. غير أنّ الظاهر من خلال اطلاعنا على أحكام المادة 19 يتبيّن لنا أنّها تستلزم توافر شروط تقوم على أساسها مسؤولية بحتة ومستقلّة للطرف المنفذ البحري ممّا يفرض على الطرف المضرور الادّعاء المباشر بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية لانعدام رابطة عقدية بينهما مع إثبات مقدار الضرر ولحظة حدوثه أثناء فترة قيام مسؤولية المدعى عليه؛ وان كان يسأل عن تصرفاته الشخصية والأفعال التي يكلف بها شخص آخر، بحيث لا يجوز رفع دعوى

مباشرة على أحد موظفي الطرف المنفذ البحري ليختلف الأمر تماماً عند ارتكاب أخطاء مشتركة بين الناقل والطرف المنفذ البحري وهو ما نتناوله فيما يلي:

#### - شروط مسؤولية الطرف المنفذ البحري:

رغم تحمّل الطرف المنفذ البحري نفس الالتزامات التي تقع على كاهل الناقل إلا أنّ مسؤولية الطرف المنفذ البحري تختلف نوعاً ما عن مسؤولية الناقل البحري إذ يترتب على إخلال الطرف المنفذ البحري بإحدى الالتزامات المعهودة إليه من قبل الناقل والذي تسبّب في إلحاق خسائر مادية للبضائع من جرّاء إهماله إثارة مسؤوليته مباشرة إزاء الشاحن أو المرسل إليه، ولكن بشرط أن يقع الحادث أثناء فترة مسؤولية الطرف المنفذ البحري بموجب المادة 1/19 ب- منذ وقت وصول البضائع إلى ميناء الشّحن وحتى مغادرتها ميناء التفريغ وما بينهما أي الرحلة البحرية الصّرف من وقت استلام البضاعة إلى حين عملية التفريغ أو الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الطرف المنفذ البحري وإن كانت هذه الفترة مشمولة حكماً بالفترة السّالفة الذّكر ما لم يقصد المشرع الدولي من وراء ذلك مدّة وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري في المرحلة السّابقة واللاحقة لها، خاصّة وأنّ البضائع تظنّ تحت حراسة الناقل بمجرد وصولها إلى الميناء واستلامها وتستمرّ إلى شحنها وكذا الالتزام بمجمل العمليّات المتفرّعة عن ذلك إلى غاية تسليمها للمرسل إليه وهي ذات الفترة التي يقوم فيها الطرف المنفذ بالتزاماته ليتحمّل عبء المسؤولية من جرّاء إخلاله بها بالإضافة إلى الفترة المتفق عليها في عقد النقل خلال أيّ وقت آخر يشارك فيه الطرف المنفذ البحري بأيّ نشاط.

ولإثارة مسؤولية الطرف المنفذ البحري يجب تسلّم البضائع المرغوب في نقلها أو تسليمها أو تنفيذ أحد العمليّات المتعلّقة بالبضاعة في ميناء دولة متعاقدة طبقاً للمادة 1/19 بند أ- نلاحظ أنّ الاتفاقية تقع في نوع من التناقض فبعدما حصرت مهام الطرف المنفذ البحري من ميناء الشّحن إلى ميناء التفريغ فإنّها تُوسّع في هذا البند التزامات الطرف المنفذ البحري خارج فترة مهامه فيمكنه أن يتسلّم البضائع

بغرض نقلها أو يسلمها خارج ميناء الشحن أو التفريغ؛ إلا إذا قصد المشرع من وراء ذلك "عملية تسلّم البضائع وتسليمها في ميناء دولة متعاقدة".

### - مسؤولية الناقل والطرف المنفذ البحري عن الخطأ المشترك:

رغم أنّ مسؤولية الطرف المنفذ البحري منفصلة عن مسؤولية الناقل البحري تطبيقاً للمادة 1/19 من اتفاقية روتردام إلا أنها نادت بالمسؤولية التضامنية إذا صدر خطأ مشترك بينهما طبقاً للمادة 20 منها لنلاحظ أنه إذا صدر إهمال مشترك بين ناقلٍ وطرفٍ منفذٍ بحري واحد أو أكثر فذلك يؤدي إلى قيام المسؤولية الجماعية التضامنية بحيث يمكن لأصحاب الحقّ على البضائع رفع الدعوى على الناقل والطرف أو (الأطراف) المنفذة البحرية معاً، ويجوز أيضاً تحصيل التعويض المستحق منهما معاً أو من أحدهم، بحيث يمارس المدعى عليه الذي التزم بدفع التعويض دعوى رجوع على الطرف المتضامن معه في المسؤولية ليدفع ما يتناسب مع حصته من التعويض المستحق. ويجوز للمضور رفع دعوى مستقلة ضد كلّ مسؤول على أساس المسؤولية الفردية لتحصيل مبلغ التعويض المناسب كلّ حسب نسبة مسؤوليته. مع الإشارة أنه يجب ألا يتجاوز مجموع مبالغ التعويض المستحقة عن الحد الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية، مثلاً إذا كان الناقل مسؤول بتعويض نسبته 30% عن الضرر اللاحق بالشاحن، والطرف المنفذ البحري الأول مسؤول بنسبة 40% عن ذات الضرر، والطرف المنفذ البحري الثاني مسؤول بنسبة 30% عن ذات الضرر، فإذا افترضنا أن الضرر الكلي يتجاوز الحد الأقصى للتعويض فلا يلتزم الناقل بدفع التعويض المترتب عليه إلا بنسبة 30% من الحد الأقصى للتعويض، ويدفع الطرف المنفذ البحري الأول نسبة 40% في حين يدفع الطرف المنفذ البحري الثاني 30% وإن كانت قاعدة الحد الأقصى للتعويض تسقط عن الشخص المسؤول إذا ارتكب خطأ عمدياً.<sup>(40)</sup>

### المطلب الثاني: مسؤولية الناقل بموجب سند الشحن المباشر:

سنحاول تحديد المسؤول الحقيقي عن الضرر الذي حدّدت مرحلة وقوعه فيما

يلي:

## الفرع الأول: مسؤولية الناقل في النقل المتتابع البحري:

انطلاقاً من المادة 11 من اتفاقية هامبورغ يتعهد الناقل على توصيل البضاعة إلى مكان معين بتدخل ناقلين آخرين فيتم إصدار سند شحن واحد يحكم عملية النقل بأكملها إقراراً لمبدأ وحدة عقد النقل البحري، ويكمن الاختلاف بين النقل المتتابع البحري والنقل الذي ينفذه ناقل فعلي بموجب المادة 10 أنّ هذا الأخير ينفذ كل أو جزء من عملية النقل التي يكلفه بها الناقل الأصلي سواء بعلم الشاحن أو دون موافقته، على خلاف المادة 11 مما يفترض علم الشاحن منذ بداية عملية النقل أنّ الناقل الأصلي اتفق مع ناقل لاحق للقيام بجزء من الرسالة البحرية، وإن كان الناقل المتعاقد سيتحمل المسؤولية عن جميع الأضرار الحاصلة خلال المراحل التي نفذها الناقلين الثانويين لمصلحة الشاحن والذين يُصدرون سندات شحن غير مباشرة لتسلم للناقل الأصلي ليسأل كل منهم عن الضرر الحاصل خلال المرحلة التي نفذها. ويُصدر المجهز الناقل سند شحن غير قابل للتداول للناقل المتعاقد ليتقصد صفة الشاحن على أن يسلم لهذا الأخير سند شحن مباشر.<sup>(41)</sup> مع الذكر أنه قد يتم النص في العقد على عدم مسؤولية الناقل المتعاقد عن هلاك البضاعة أثناء وجودها في عهدة ناقل لاحق بما أنّ الشاحن وافق على اختياره للناقلين اللاحقين الذي يكون على دراية بهم، بشرط إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق له، وإذا لم يتم النص في العقد على عدم مسؤوليته فُيسأل مع الناقل اللاحق على أساس التضامن.<sup>(42)</sup> لدرجة أنه يمكن للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير تطبيقاً للقواعد العامة<sup>(43)</sup> التي تجيز للموكل الرجوع على نائب الوكيل مباشرة طبقاً للمادة 580 من ق.م.ج.<sup>(44)</sup>

والملاحظ في هذا الإطار شبه بين أحكام الحالة التي يسأل فيها الناقل المتعاقد والفعلي وأحكام المسؤولية في النقل المتتابع إذ جعلت الناقل الأول كالناقل المتعاقد مسؤولاً عن النقل بأكمله وقصرت مسؤولية الناقلين المتعاقبين بما فيهم الناقل الأخير الذي يسأل عن مرحلته ومتضامن مع الناقل الأول كما هو الشأن بالنسبة للناقل الفعلي فيكمن الفارق الوحيد وفقاً للمادة 243 إمكانية تملص الناقل الأول من

المسؤولية عند إثباته وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل اللاحق وهذا ما لا يتمتع به الناقل المتعاقد في الحالة الأولى بالإضافة إلى مدى إمكانية الحصول على موافقة الشاحن التي تُشترط في النقل المتتابع.(45)

في حين أنّ المشرع الجزائري حرصا منه على تحقيق التوازن بين مصالح أصحاب البضاعة والتزامات الناقلين ليؤكد أنه على المدعي الرجوع على الناقل المتعاقد في الأصل ليسأل بصفته ناقلا عن تنفيذ كل الاتفاق مادام أنه مسؤول عن كامل الرحلة الذي تعهد بتنفيذها بنفسه أو كلف ناقل آخر حيث يعدّ وكيلًا بالعمولة للنقل بالنسبة للأجزاء الأخرى ويسأل الناقل الفعلي عن المرحلة التي نفذها؛ أما إذا وقع الضرر خلال مرحلة سابقة أو لاحقة فهذا لا يمنع من تضامنه مع الآخرين خدمة للناقل المتعاقد سواء تم الرجوع عليهم جميعا أو لأحدهم فقط على أن يرجع الناقل الذي دفع التعويض على باقي الناقلين(46) وإن كان لا يمكن ممارسة دعوى الرجوع على الناقل الذي يتمسك بأن الضرر لم يقع خلال المرحلة التي نفذها طبقا للمادتين 765 و766، وجاء المشرع بحلّ في المادة 767 إذا تعذر إثبات مرحلة وقوع الضرر فيسأل الناقلون بنسبة أجرة الحمولة المقبوضة.

#### الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري في النقل المختلط:

ويصطلح عليه بالنقل متعدد الوسائط فهو نقل البضائع بطرق نقل مختلفة برية وجوية مع ضرورة أن يضمّ المرحلة البحرية فتقدم خدمة النقل من قبل عدّة ناقلين(47) وهو ما نظمّه المشرع الجزائري في المادة 763 خلافا لاتفاقية هامبورغ التي لم تولي اهتماما له. ويمكن للشاحن في ظلّ هذا النقل أن يتعاقد بموجب عقد واحد مع الناقل البحري لأجل نقل البضاعة إلى المكان المطلوب بحرا وبرا معا وإما أن يتعاقد بموجب عقود مستقلة مع كل ناقل فتطبق الأحكام القانونية الخاصة بكل واسطة وإن كانت تعدّ مراحل متممة للمرحلة البحرية.(48) مع الإشارة أنه نظرا لتعدد وسائط النقل فإن كان الناقل الأول سيبرم عقدا واحدا فلا يمكنه إصدار سند واحد إلاّ بظهور سند الشحن المباشر الذي أوردته ممارسات التجارة البحرية الذي يحكم جميع المراحل طبقا للمادة 763 من ق.ب.ج ليتبين لنا أنه سوي بين النقل المتتابع البحري

**والمختلط.** وبإمكان المرسل إليه الرجوع على **الناقل الأول** مصدر السند أو بالرجوع على **الناقلين بالتضامن** لتسري هنا نفس أحكام المادة 765. وبما أن كلّ منهم ضامن فستنتقل المسؤولية من شخص لآخر إلى غاية وصولها للناقل الأخير، وإذا لم يتمّ إبداء التحفظات للناقل السابق له بسلسلة الناقلين فيفترض وقوع الضرر بين يديه وان قام بنقل البضاعة لمسافة قصيرة ليتواجد في موقف لا يُحسد عليه ويتحمّل مسؤولية النقل بأكملها كما لو كان وكيلا بالعمولة للنقل،<sup>(49)</sup> مع أنّ طبيعة هذا السند تؤديّ إلى انقسام نظام المسؤولية تبعاً لواسطة النقل الذي وقع فيها الضرر. ويُطرح التساؤل فيما إذا كان الناقل هو الذي ينظّم النقل المختلط بصفته **متعهد نقل متعدد الوسائط** فيتخذ صفة الناقل من وجهة نظر المرسل ووكيلا بالعمولة للنقل بالنسبة للجزء غير البحري<sup>(50)</sup> وان كان يقتصر التزامه الأساسي على تنظيم النقل، وبمجرد إصدار سند شحن مباشر الذي يغطّي عملية النقل من الباب إلى الباب فلا يسأل الناقل عن المرحلة التي نفذها فقط إذ **يفقد صفته** في ميناء الوصول **ليصبح وكيلا بالعمولة للنقل** منذ اللحظة التي يعهد فيها للناقل البري إيصال الحاويات للمرسل إليه،<sup>(51)</sup> وهذا ما أكدته المادة 1/1 من قواعد هامبورغ عند تعريف الناقل بكلّ شخص أبرم عقد النقل مع الشاحن، ويلاحظ الفقيه R. Achard أن سند الشحن المباشر يوحي بتحقيق وحدة عملية النقل لتتحول صفة الناقل مصدر هذه الوثيقة إلى وكيل بالعمولة للنقل.<sup>(52)</sup>

### النتائج والتوصيات:

على ضوء ما تقدّم يتطلّب منّا الأمر التعرّيج لأهمّ ما أسفر عليه الموضوع محلّ الدّراسة من نتائج فنستنتج أنّ انتحال صفة الناقل متاحة لكلّ شخص خاصة بتعدّد الناقلين تطبيقاً لقواعد هامبورغ بما لها من انعكاس على نظام المسؤولية لترسي العلاقة بين المصالح المتناحرة على أسس أفضل، على خلاف معاهدة بروكسل التي صادقت عليها الجزائر إلاّ أنّ ذلك لم يمنع من تبني بعض أحكام اتفاقية هامبورغ كامتداد المسؤولية للناقل الفعلي على أن يظلّ الناقل المتعاقد مسؤول عن النقل بأكمله. وان كان المشرّع المصري يرى أن هذا لا يوفّر حماية قانونية لصاحب الحقّ

على البضاعة الذي يقلّ شعوره بالائتمان في حتمية حصوله على التعويض من جراء مساءلة شخص آخر غير المتعاقد معه. غير أنّه من وجهة نظرنا نرى أنّ اتّساع نطاق المسؤولية لأشخاص آخرين لا يعني تملّص الناقل من المسؤولية بما أنّه بإمكان المتضرر ممارسة دعوى الرجوع على الناقل المتعاقد والفعلي بالتّضامن أو الناقل الأصلي فقط، فالمهمّ ضمان حصول الطّرف المضرور على مبلغ التعويض بغضّ النظر عن إثارة المسؤولية على معيار التّعاقد أو الملكيّة وأيا كان الطّرف الذي يتمّ الرجوع عليه وبمفهوم المخالفة كلّما امتدّ نطاق المسؤولية لأشخاص آخرين كلّما اطمأنّ المضرور على استيفاء حقوقه.

أما قواعد روتردام 2008 التي تحقّق آمال الدّول الناقلة وان لم تدخل حيّز النفاذ إلى يومنا هذا والتي تهدف إلى حماية مصالح الشاحنين الذي لا طالما فُقد سابقا خاصة أمام الأطراف الجُدد بحيث يسأل الناقل عن الأخطاء الصادرة عنهم، فيجوز للغير الرجوع بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية متى قامت في نطاق زمني محدّد مع وجوب إتمام عمليّة تسلّم البضاعة أو تسليمها في ميناء دولة متعاقدة ليلاحظ تناقض بين تضيق ومدّ مجال مسؤوليته، ومنحت للمدّعي الخيار بين رفع دعوى مستقلّة أو بناء على المسؤولية الجماعية تماشيا مع التّشريعات البحرية. وقد تتفدّ عملية النقل بسلسلة من المراحل فنكون أمام نقل متتابع بحري إذ يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية بصفته ناقلا أو وكيلًا بالعمولة للنقل مع مساءلة الناقلون الثانويين وتسري أحكام المادّة 765 على النّقل المختلط.

ولاشكّ في ختام القول التأكيد على أهمّ توصيّة نأمل أن يتمّ الأخذ بها في المستقبل القريب وهي ضرورة تعديل المشرّع الجزائري لأحكام القانون البحري بما يتلاءم مع أحكام الاتفاقيات الدّولية ووجوب انضمام الدول بما فيها الجزائر لاتفاقية روتردام كأحدث اتفاقية في مجال النّقل البحري التي استحدثت العديد من الايجابيات لأجل تكريس نظام عالمي قانوني موحد تهدف إلى حماية الدول الشّاحنة وتشجّع الاستثمار في حقل التجارة البحريّة وقيامها على أساس قواعد العدالة بهدف خلق التّوازن بين حقوق والتزامات الشاحن والناقل.

**الهوامش والمراجع المعتمدة:**

(1) ترسي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع نظام قانوني موحد لأطراف عقد النقل وتمّ التوقيع عليها بتاريخ 1978/03/31 في مؤتمر دبلوماسي بواسطة الجمعية العامة للأمم المتحدة ودخلت حيز النفاذ ابتداء من 1992/11/01.

(2) يقصد بقواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا كاسم رسمي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة وأوصت تسميتها بقواعد روتردام التي تميل لتحقيق قواعد العدالة وتوائم المصالح المتعارضة للدول وتسعى لحلول توفيقية لحل المشاكل القانونية. فتحت باب التوقيعات عليها في 2009/09/13 بحيث وقع عليها حوالي 16 دولة من بين 19 ممثل حاضر للدول لتصادق عليها اسبانيا في 2011/01/19 وتوغو في 2012/07/17 والكونغو في 2014/07/28 وقد وصل مجموع الدول المصادقة على الاتفاقية إلى 25 دولة.

- فاروق ملش، "اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009"، الأكاديمية العربية للنقل والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلة أخبار النقل البحري، العدد 15، مصر، ص03، 06، 07.

(3) الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 لـ 15 أوت 2010 ج.ر. 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

(4) جانب من الفقه ينتقد عبارة "الناقل الفعلي" الذي يسمى في لغة القانون الناقل بالنيابة وهناك من يفضل لفظ الناقل البديل الذي يقوم مقام الناقل الأصلي ويرى أن عبارة الناقل الفعلي الوارد في النص العربي تعني من قام فعلا بالنقل، وهذا ما لا يتوافق مع مضمون *substitué*. ويرى جانب آخر أن الناقل بالنيابة يصلح اعتباره ناقلا فعليا من وجهة نظر الشاحن، لكن أصّر المشرع في النص الفرنسي ربط مدلول الناقل بالنيابة بمجرد إسناد إليه عملية النقل من الناقل

الأصلي مع شمول كل شخص عهد إليه بهذه المهمة ويرى أن تلك العبارة تعني لدى واضعي الاتفاقية الناقل المفوض وعلى أي درجة من درجات التفويض، لكن بالرجوع إلى النسخة الانجليزية للاتفاقية فمصطلح فعلي ترجمة سليمة من الناحية القانونية والعملية لكلمة *Actuel*

- مشار إليه: عبد الفتاح محمد ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص75. - فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، ص 176.

(5) كان السبق في استخدام مصطلح الناقل المتعاقد والفعلي إلى اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر الموقعة في 1974/12/13 التي دخلت حيز التنفيذ 1987/04/28 المعدلة بعدة بروتوكولات.

- عبد الفتاح محمد ترك، المرجع السابق، ص 74 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، طبعة 2، 1989، ص 54.  
(6) محمود عبابنه، أحكام عقد النقل، دار الثقافة، الأردن، ط 1، 2015، ص 69.  
(7) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 581  
(8) تم توقيع معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن في 1924/08/25 المعدلة ببروتوكول بروكسل 1968/02/23 والذي نفتح في 1979/12/21. وصادقت الجزائر على المعاهدة بالمرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 1964/03/02، ج.ر عدد 28 المؤرخة في 1964/04/07.

(9) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، 1998، ص 15، 16.  
(10) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 1، 2011، ص 367.

(11) كما أشير للطرف المنفذ غير البحري في المادة 8/1 الطرف المعني ذكره في المادة 3/20 لمشروع اتفاقية روتردام غير أنه حذف في ظل الاتفاقية المعمول بها.

-Anastasiya Kozubovskaya, "Brief overview of the state of negotiations of the UNCITRAL Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea", Revue électronique Neptunus, CDMO, Univ Nantes, 2007, vol3-3, p3

(12) وقع نقاش لفريق عمل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في 3-14 ماي 2004 حول الاستعانة بمصطلح الطرف المنفذ البحري عند تعريف الطرف المنفذ الذي يشمل الطرف البحري والغير بحري، وتم الاعتماد في تعريف الطرف المنفذ البحري لتمييزه عن الطرف المنفذ على المعيار الجغرافي بالفترة الممتدة بين ميناء التحميل وميناء التفريغ، فاقترح الفريق إدراج النقل الداخلي ضمن الميناء وان ذهب رأي أن النقل بين ميناءين مختلفين مكانيا يعتبر جزءا من وظائف الطرف المنفذ غير البحري كالتناقل بالسكك الحديدية بالرغم من قيامه بخدمات داخل الميناء لكن لا يعتبر طرفا منفذا بحريا. وعليه يعرف الطرف المنفذ غير بحري أي طرف منفذ يؤدي أي من التزامات ومسؤوليات الناقل قبل وصول البضاعة ميناء التحميل وبعد مغادرتها ميناء التفريغ. وان كانت قواعد روتردام تطبق على المرحلة البحرية والمراحل الأخرى السابقة واللاحقة لها تماشيا مع النقل من الباب إلى الباب، فهو ما يتطابق مع المركز القانوني للناقل في قواعد روتردام.

- P. DELEBECQUE, droit maritime, Dalloz, 13 éd, 2014, p 47.

(13) شريف محمد غنام، التزام الشاحن ومسؤولياته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 36، 37 .

(14) Observation P.DELEBECQUE, "Réflexion sur les Règles De Rotterdam", Journée National, 16/11/2010, avocats du bureau de Cameron, p 3.

(15) عبد الفتاح محمد ترك، المرجع السابق، ص من 414 إلى 417.

(16) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ط 1، 2011، ص 405.

(17) Note R.A, Aix, 24/03/1983, p 670 -Cité par: R.RODIERE/E. de pontavice, droit maritime, 12 édition, Dalloz, 1997, p 307.

(18) تطبيقاً للمادة 766 يتم اللجوء لعملية المسافنة في عدة وسائل كالواسطة البحرية بشحن الناقل للبضاعة بوسيلة أخرى عند توقف الرحلة إلى غاية ميناء الوصول ولو لم تُستغل سفينة أخرى بما أنّ أعمالها يستلزم استخدام واسطة أخرى.

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2012/2011، ص 137، 138.  
(19) آلي الصفا، قانون التجارة البحرية، دار المنشورات العربية، بيروت، طبعة 1، 1993، ص 185.

(20) عبد القادر العطير، "اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع 1980"، مجلة الحقوق الكويتية، مجلد عدد 8، سنة 8، ص 173.  
(21) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 191، 192.  
(22) كمال حمدي، المرجع السابق، ص 581.

(23) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط 5، 2011، ص 110  
(24) Pierre Bonassies/Christian scapel, traité de droit maritime, LGDJ, 2006, p 612.

(25) فاروق ملش، النقل متعدد الوسائل، المرجع السابق، ص من 481 إلى 500.  
(26) يلاحظ أن الوكيل بالعمولة للنقل يتقّمص صفة الناقل البحري وهو ما يشغل بال الفقه لتطرح إشكالية إمكانية الحديث عن عقد نقل بين ناقل ومرسل أم سيكتف لعقد وكالة بالعمولة بعد دخول قواعد روتردام حيّز النفاذ التي تتّسم بطابع متعدد الوسائل ما يمنح الناقل إمكانية التعاقد من الباطن مع الناقلين أحادي الواسطة.

- Philippe DELEBECQUE, "l'évolution du transport maritime ", DMF 01-2009 n°699, § 08.

(27) آلي الصفا، المرجع السابق، ص 186.

- (28) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 230.
- (29) Jean BELOTI, transport international des marchandises, paris, 4<sup>e</sup> éd, 2012, p 281.
- (30) إن مفهوم المسؤولية التضامنية جاء على نفس النمط الوارد بالاتفاقية المكتملة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي تم التوقيع عليها في 12/10/1929 ودخلت حيز النفاذ في 13/02/1933 والمعدلة ببروتوكول لاهاي لـ: 28/09/1955 وبروتوكول جواتيمالاستي لـ: 08/03/1971 وبروتوكولات مونتيريال الأربعة لـ 25/09/1975 والتي تتمثل في اتفاقية غوادالاخارا لـ 18/09/1961 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد.
- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 175.
- (31) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 231.
- (32) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 72
- (33) عبد الفتاح محمد ترك، المرجع السابق، ص 76.
- (34) Pierre Bonassies/Christian scapel, op.cit, p 612.
- (35) إن تعدد المسؤولين عن الفعل الضار يؤدي إلى تضامنهم في المسؤولية، إلا أنه سرعان ما تم الأخذ بفكرة التضام "in solidum" مما أدى إلى استبعاد تطبيق التضامن. - تامر محمد الطمياطي، التضامن في المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، رسالة دكتوراه، جامعة عين الشمس، القاهرة، 2011، ص 03.
- (36) فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، مذكرة ماجستير في المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجيستيات، ص 06، 13.
- (37) P. DELEBECQUE, droit maritime, op.cit, p 564.
- (38) P.DELEBECQUE, "La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué

- entièrement ou partiellement par mer : a civil Law perspective", DMF, 4-2009, n° 702-5, p 03.
- (39) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث، الدورة 11، نيويورك، 03/24 إلى 04/04 2003، لإعداد مشروع صك لقانون نقل البضائع بحرا، A/CN.9/WG.III/WP. 25، ص 03.
- (40) تقدر مسؤولية الناقل بمبلغ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أو 3 وحدات حسابية عن كل كلغ من الوزن الإجمالي للبضائع طبقا للمادة 59 من الاتفاقية، أما المسؤولية عن للتأخير تقدر بمبلغ يعادل 2.5 أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. - وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 233 من إلى 372.
- (41) Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op.cit. p 609, 610.
- (42) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، مصر، 1992، ص من 453 إلى 555.
- (43) محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، 2006، ص 216.
- (44) الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 1975/09/26 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 2005/06/20 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 2007/05/13 المتضمن القانون المدني الجزائري.
- (45) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 557، 558.
- (46) فاطمة عباس حسوني، "الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 دراسة مقارنة"، مجلة رسالة الحقوق، جامعة كربلاء، العراق، العدد 1، السنة 4، 2012، ص 157.
- (47) P.DELEBECQUE, "Le transport multimodal", Revue internationale de droit comparé, Vol 50 N°2, 4-6 1998, p 527
- (48) René Rodière, les transports, Dalloz, 1973, p 60.

(49) سوزان حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2009 ص 37.

(50) Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cit, p 778.

(51) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، 2003، ص 108، 109.

(52) René Rodière/Emmanuel de Pontavice, op.cit, p 307.