

حدّ مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين وحدة الحساب الفرنك بوانكاري وحقّ السّحب الخاص في التّقنين البحري الجزائري وقواعد روتردام 2008.

Limitation of Responsibility the Maritime Goods Carrier Between the Unit Account Franc Poincare and special drawing right in the Algerian Maritime Legalization and Rotterdam Rules 2008.



عقون عبد الغاني

جامعة محمد بوقرة (بومرداس)

a.agoun@univ-boumerdes.dz

تاريخ النشر: 2022/12/29

تاريخ القبول: 2022/12/27

تاريخ الارسال: 2022/09/30

ملخص: نتج عن الطبيعة المذعنة لعقد النقل البحري للبضائع خلل في إلتزامات و حقوق طرفيه، مما أدى إلى ضرورة تدخل المشرّعين من أجل خلق نوع من التوازن بين المصالح المتضاربة وهذا من خلال وضع نصوص تحكم مسؤولية الناقل البحري، أين جعلتها محدودة بمبلغ معيّن لا يمكن للناقل على الإطلاق أن ينزل عنه و يدفع أقلّ من ذلك. وقد تم لأجل ذلك اتخاذ عدّة وحدات حسابية من أجل تقدير هذا التعويض التي تتمثل في: الجنيه الإسترليني والفرنك بوانكاري وحق السحب الخاص، أين أصبح التعويض فيما بينها متباين، وما على الدول إلا إختيار الإتفاقية والنصوص التي تخدم مصالحها وسيادتها بالنظر إلى مركزها ما إذا كانت دولة شاحنة أو ناقلة.

الكلمات المفتاحية: : مسؤولية الناقل؛ المسؤولية المحدودة؛ التعويض المحدود؛ الفرنك بوانكاري؛ حق

السحب الخاص؛ الوحدات الحسابية.

Abstract: As a result of the humiliating nature of the maritime transport of goods, a defect in the obligations and rights of both sides, which led to the intervention of the legislators in order to create a kind of balance between conflicting interests, and this is through setting texts that control the carrier, where it made it limited with a certain amount that the carrier cannot Absolutely to go down and pay less than that, For that, there has been a number of mathematical units in order to estimate this compensation, which is represented in: the pound sterling and the franc Poincare and Special drawing right, where the compensation has become between them It is different, and the countries only have to choose the convention and the texts that serve their interests and sovereignty in view of their position whether a truck or carrier state.

Key words: responsibility of the carrier؛ Limited responsibility؛ Limited compensation؛ The Poincare franc؛ Special drawing right؛ Account unit .

1. مقدمة:

أفرزت طبيعة عقد النقل البحري للبضائع، باعتباره من عقود الاذعان، عدم التكافؤ بين إرادات طرفيه، فجعلت شاحني البضائع في مراكز ضعيفة مقارنة بتلك التي منحت للناقلين، مما أدى بهؤلاء الأخيرين إلى وضع أي شرط يُعفي من المسؤولية حتى عن إهمالهم وخطئهم الجسيم، والذي يخضع له الشاحنون دون أي مناقشة. وقد ترتّب على إجازة مثل هذه الشروط أن تضعف إهمال الناقلين وتابعهم اعتماداً على عدم مسؤوليتهم، حتى جاز القول بأن تنفيذ عقد النقل البحري أصبح رهناً بمشيئة الناقل؛ هذا ما جعل شركات التأمين والشاحنين والبنوك غير راضين عن هذا الوضع فنادوا بضرورة تدخّل المشرّع بغية تقرير بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية، فأدت هذه الجهود إلى ظهور أول قانون بتاريخ 13/02/1893 وهو قانون هارتر "HARTER ACT" الخاص بالولايات المتحدة الأمريكية والذي أقر مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية، ف قضى ببطلان شروط الاعفاء من المسؤولية عن الخطأ و الإهمال في شحن البضاعة و رصها و المحافظة عليها وتسليمها، فكان هذا القانون الإنطلاقة الأولى من أجل وضع قواعد دولية.

في بداية عشرينيات القرن الماضي، وبالضبط ما بين 30 أوت و 04 سبتمبر 1921، أقدمت جمعية القانون الدولي على عقد مؤتمر لاهاي ضمّ ممثلين عن المجهزين و المؤمّنين و أصحاب البنوك و الشّاحنين في الدول البحرية الهامة، أين انتهى بوضع قواعد لاهاي سنة 1921، والتي من بين أهمّ ما جاءت به هو مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري في سندات الشحن وعدم ترك الحرية الكاملة في تحديدها للناقل البحري. لكن بالرغم من أن هذه الاتفاقية جاءت بقواعد في مصلحة الشاحنين، إلا أن تطبيقها بقي رهن اتفاق الأطراف، مما أدّى إلى وجوب البحث عن معاهدة دولية تتعلق نصوصها بالنظام العام، فجّهز مشروع اتفاقية وعرض على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة 1922 انتهى بالتوقيع على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أوت 1924، و المسماة بقواعد لاهاي)، ثم جاءت بعدها اتفاقية هامبورج 1978 (اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، الموقع عليها في: 31/03/1978، المسماة بقواعد هامبورج)، والتي استوتحت منهما الكثير من الدول تشريعاتها البحرية كفرنسا ومصر والجزائر. ثم جاءت أخيراً اتفاقية روتردام 2008 (لم تدخل حيّز التنفيذ بعد) (اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً المحررة بنيويورك في: 11/12/2008، و المسماة بقواعد روتردام)، وهذا بعد ثلاثين سنة من ظهور آخر إتفاقية.

جاءت كل هذه النصوص بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع، والتي تقضي بمحدودية مبلغ التعويض بقوة القانون، إذ أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال أن ينزل التعويض الذي يجب على الناقل أن يمنحه لصاحب الحق على البضاعة عن حدّ معين، وأي إتفاق على خلاف ذلك يعتبر باطلاً. ففي التقنين البحري الجزائري (الأمر رقم: 80.76 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05.98، 1976 و 1998) قد نصت على ذلك المادة 01/805 منه، أين حدّته بـ 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى

أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام، أما إتفاقية روتردام 2008 فنصّت عليه المادة 59 منها وحدّته بـ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام.

إذا أصاب البضاعة المنقولة أي ضرر خلال فترة النقل البحري، وانعقدت معها مسؤولية الناقل البحري، فإن هذا الأخير يكون ملزماً بدفع تعويض لصاحب البضاعة يتمثل في عدد معيّن من الوحدات الحسابية، والذي لا يجب أن يقلّ عن الحد الأعلى الذي جاءت به النصوص القانونية المذكورة أعلاه. إلا أن هذا الحد من التعويض يختلف كمّته و كفيّته حسابه من نظام قانوني لآخر، والذي يتطلّب إجراء عمليات حسابية حتى يتم تحويل تلك الوحدات الحسابية إلى عملة وطنية يلتزم القاضي بالحكم بها على الناقل البحري في حال ثبوت مسؤوليته؛ غير أنّ عدم النصّ على كيفية تحويل تلك الوحدات الحسابية و تدخل عدّة جهات والإستعانة بها من أجل الوصول إلى هذا التحديد، قد صعّب على القاضي عملية التحويل و القضاء بهذه المسؤولية المحدودة و الذهاب مباشرة إلى التعويض الكامل و تغطية الأضرار التي تمّ تقديرها بموجب الخبرة، كما هو الشأن عليه في القضاء الجزائري، وحتى المبالغ المالية التي يُحكم بها لشركات التأمين في دعاوى الحلول تكون وفق ما تضمنه عقد الحلول، دون الرجوع إلى العمليات الحسابية من أجل تقدير التعويض بحدّه الأعلى.

تقديم حلّ الحلول التي توصل إليه الفقه و القضاء في دول العالم لمساعدة القاضي على العملية الحسابية و مدّه بكل الأدوات الضرورية لإجراء عملية التحويل، وكذا معرفة أيّ من هذه التعويضات يكون في صالح هيئة الشاحنين.

لهذا تكمن إشكالية هذه الدراسة في الكيفية التي يتم بها حساب مبلغ التعويض وفق الوحدتين الحسابيتين الفرنك بوانكاري و حق السحب الخاص؟ و أيّ التّعويضين أفضل للدولة الجزائرية باعتبارها دولة شاحنة؟. بعد تصفّح النصوص السالفة الذكر نجد أن المشرّعين، الدولي والجزائري، قد حدّدوا سقف مسؤولية الناقل البحري بمقدار معين من الوحدات الحسابية، والتي ليست نفسها وفق التقنين البحري الجزائري وقواعد روتردام 2008، فأحدهما يعتمد كوحدة حسابية "الفرنك بوانكاري" والآخر يعتمد "حق السحب الخاص"، ولهذا تُطرح أسئلة فرعية يتوجب الإجابة عنها، و هي : كيف يتم تحويل هاتين الوحدتين الحسابيتين إلى العملة الوطنية؟ و أيّ من هاتين الوحدتين الحسابيتين تكون الأفضل للمتعامل الإقتصادي الجزائري؟.

إن الدراسات السابقة، كانت قد تطرقت إلى الوحدات الحسابية من جانبها التاريخي و الإقتصادي، فركّزت على أسباب ظهورها و أهميتها و دور كل واحدة منها في استقرار المعاملات التجارية و إقتصاديات الدول، وكذا التفريق بين الإتفاقيات الدولية بعدد الوحدات الحسابية التي تتضمنها، في حين أنها لم تخض إطلاقاً في التمييز بين هذه الوحدات الحسابية من حيث قيمتها النقدية في الدولة الواحدة و محاولة إعطاء أفضلية لواحدة على أخرى من جانب التعويض.

إنه من أجل تبيان موقف كل واحد من هاتين الوحدتين الحسابيتين في تقدير التعويض الناجم عن مسؤولية الناقل البحري، وأيّ منهما أكثر حماية لمصلحة الشاحنين، عمدت إلى التعرّض إلى كيفية حساب مقدار التعويض عن طريق الوحدة الحسابية "الفرنك بوانكاري" في نقطة أولى و عن طريق "حق السحب الخاص" في نقطة ثانية، أين تمّ اعتماد المنهج التحليلي و الوصفي و المقارن لأجل ذلك.

2. الفرنك بوانكاري « Le Franc Poincaré » كوحدة حسابية للتعويض.

تأثر نوع الوحدة الحسابية المعوّل عليه من أجل حساب التعويض بالتطوّر الحاصل في النظام النقدي الدولي، إذ كان في أول الأمر يُعتمد على وحدة "الجنيه الإسترليني" التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة منها، و لكن نظرا لما أفرزه تطور المعطيات الاقتصادية، والمتمثلة على الخصوص في تعديل القيم النقدية وكذا الصعوبات (محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، 2012) التي برزت أثناء تطبيق هذه الوحدة وما صاحبها من تغيير الحد الأقصى للتعويض بحسب تغير قيمة النقود من دولة لأخرى، تمّ اللّجوء إلى وحدة "الفرنك بوانكاري" بموجب بروتوكول سنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل 1924.

لمعرفة الوحدة الحسابية المتمثلة في "الفرنك بوانكاري"، و التي أخذ بها المشرع الجزائري و نقلها حرفيا من نصّ المادة الثانية من بروتوكول 1968، نتطرق إلى مفهوم هذه الوحدة الحسابية في مطلب أول، ثم إلى كيفية تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في مطلب ثان.

1.2 مفهوم وحدة الفرنك بوانكاري:

باعتبار وحدة "الفرنك بوانكاري" إحدى عُملات السّوق التّقديّة، فإن ظهورها راجع إلى بعض العوامل والظروف التي يجب التعرّض لها في الفرع الأول، كما يستدعي الأمر تحديد تعريف لهذه الوحدة، بما أن الإتفاقيات الدولية و التقنينات الداخلية تطرقت إلى ذلك، وهو ما نُخصّصه في الفرع الثاني.

1.1.2 ظهور وحدة الفرنك بوانكاري: ترتبط نشأة وحدة الفرنك بوانكاري باتفاقية "بروتون وودز" المبرمة بتاريخ: 22 جويلية 1944 والتي أنشأت صندوق النقد الدولي و البنك الدولي للإنشاء و التعمير، إذ ربطت بين النقود و الذهب، مؤكدة بذلك تبنها لقاعدة الذهب، في المجال النقدي الدولي. إذ وضعت في مادتها الرابعة التزامات على عاتق الدول الأعضاء في الصندوق، وهي تدور حول فكرتين أساسيتين وهما: نظام التعادل و مبدأ ثبات سعر الصرف (العريبي ف.، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، 1999):

أولا- نظام التعادل: نصت الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الإتفاقية المذكورة أعلاه على نظام التعادل، ومفاده أن تلتزم كل دولة بتحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب، وهذه تسعى قاعدة الذهب؛ أو بالدولار الأمريكي طبقا لوزنه و درجة نقائه في أول جويلية عام 1944 وهذه تسمى

قاعدة الصرف بالذهب ، ويرجع السبب الذي أدّى بالإتفاقية إلى الأخذ بالتسوية الفعلية بين الدولار و الذهب من حيث السيولة إلى تعهد الولايات المتحدة بتثبيت سعر الذهب على أساس 35 دولار للأوقية والتزامها في المعاملات الخارجية بتحويل الدولارات الورقية لدى البنوك المركزية إلى الذهب وفقا للسعر السالف الذكر، و قد كان في ذلك التاريخ 01 دولار أمريكي يشتمل على: 0.888671 جرام ذهب (العريبي ف.، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، 1999).

ثانيا- مبدأ ثبات سعر الصرف: يُقصد بسعر الصرف نسبة مبادلة العملة بعملة أخرى (العريبي ف.، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، 1999).

قد أقرّت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة إلزام الدول الأعضاء بعدم بيع الذهب أو شرائه بأسعار تتجاوز حدود التقلبات التي عيّنها الصندوق، و بعدم السماح بمباشرة عمليات الصرف داخل أراضيها بأسعار تزيد على 1% من القيمة الأساسية للعملة، مما أدى إلى القضاء على كل اختلاف بين السعر الرسمي للذهب و بين سعره في السوق الحر .

إنّ هاتين القاعدتين التي اتفق عليهما أعضاء صندوق النقد الدولي قد شجعت أعضاء مؤتمر بروكسل سنة 1968، من أجل تفادي الصعوبات التي صادفتهم بخصوص تحويل المائة جنيه إسترليني، على إيجاد وحدة حسابية أخرى مكان وحدة "الجنيه الإسترليني"، والمتمثلة في وحدة "الفرنك بوانكاري"، تأسيا بما أخذت به اتفاقية وارسو لسنة 1929. وقد اختار واضعوا الاتفاقية "الفرنك بوانكاري" لأنه يضمن الثبات و الاستقرار في الوحدة النقدية المتخذة كأساس للتعويض بما يحتويه من وزن مقدّر من الذهب الخالص، وبالتالي إمكانية تحويله إلى ما يعادل هذا القدر من العملات الوطنية (الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، 2006 . 2007).

سميت هذه الوحدة بالفرنك بوانكاري نسبة لمنشئها الفرنسي ريمون بوانكاري، إذ كانت هذه الكمية من الذهب تمثل قيمة الفرنك الفرنسي بعد هبوط قيمة النقد في: 25/ 1928/06، أين كان بوانكاري وقتئذ رئيسا للمجلس (Pierre & Christian, 2007).

إذا انعقدت مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تعهد بنقلها و إيصالها إلى مكان الوصول سالمة يكون ملزما بأن يدفع لصاحب البضاعة إما مبلغ عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المفقودة أو الهالكة، أيهما أكبر، و هو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 805 من التقنين البحري الجزائري: "... فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق". تجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع الجزائري قد أخطأ في الترجمة، فالعبارة الصحيحة هي " الحد الأعلى المطبق " و ليس "الأدنى"، وهذا ما يتأكّد من خلال النص باللغة الفرنسية "la plus élevée" وكذلك من

خلال ما تبقى من نص المادة، وهو ما يتوافق و نهج الاتفاقيات الدولية التي أخذت منها الجزائر قانونها الداخلي.

إن النص القديم للمادة 805 كان يحيل على الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر عند تعيين مقدار الحد الأقصى للمسؤولية، وهي إتفاقية بروكسل 1924 (قواعد لاهاي) (الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أوت 1924، و المسماة بقواعد لاهاي) التي إنضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم: 71.64 المؤرخ في: 02/03/1964، أين كانت تأخذ بوحدة "الجنيه الإسترليني" كوحدة حسابية، فهذه الوحدة الأخيرة هي التي كانت تعتمد عليها الجزائر عند مساءلة الناقل البحري منذ سنة 1976.

إن الشيء الغريب، هو أنه بالرغم من أن الدولة الجزائرية قد أخذت بالفرنك بوانكاري في قانونها الداخلي، تأسيا ببروتوكول 1968 المعدل لإتفاقية بروكسل 1924 (بروتوكول تعديل الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقع عليه في: 23 فيفري 1968، و المسمى بقواعد فيزيبي)، إلا أنها لم تصادق إلى حدّ الآن على هذا التعديل وأبقت على إتفاقية بروكسل في نصها الأصلي (قواعد لاهاي) رغم الإنتقادات اللاذعة لوحدة "الجنيه الإسترليني".

2.1.2 تعريف وحدة الفرنك بوانكاري: الفرنك بوانكاري هو وحدة نقدية تحتوي على 65,5 مليغرام من الذهب الخالص عيار 900 في الألف، وهو ما نصت عليه المادة 04/د من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالمادة الثانية من بروتوكول 1968، و المادة 04/805 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري، كما يلي: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميلغراما و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية،...".

إنه بالرجوع إلى نص المادة 805 من التقنين البحري الجزائري، نجد المشرع الجزائري لم ينص صراحة على "الفرنك بوانكاري" وإنما استعمل عبارة "الوحدة الحسابية"، وهذا لا يعني إطلاقا أنه لم يأخذ بـ "الفرنك بوانكاري" كوحدة حسابية، بل أخذ بها، لأن التعريف الذي وضعه لهذه الوحدة هو نفس التعريف الذي وضعه بروتوكول 1968 "للفرنك بوانكاري".

يجدر بي أن أنوّه بأن عبارتي "على أساس" و "النهاية" المذكورتين في المادة 04/805 هي ترجمة خاطئة لعبارتي "au titre de" و "Fin"، والتي يُقصد بهما "عيار" و "الخالص أو الذهب الخالص"، وهذا يُصبح نص الفقرة 04 من المادة 805 كما يلي: "يقصد بالوحدة الحسابية... من الذهب عيار تسعمائة من الألف خالصا. أو من الذهب الخالص...".

2.2 تحويل وحدة الفرنك بوانكاري : إن الإتفاقيات الدّولية و من بعدها

التقنين البحري الجزائري تُقدّر مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل البحري على أساس الذهب. و إن القاضي، من أجل أن يصل إلى التعويض الذي يتوجب على الناقل دفعه للمضور، يجب عليه أن يقوم

بتحويل تلك "الفرنكات بوانكارية" التي تمثل قيمة ذهبية، إلى عملة نقدية وطنية، و الذي لا يتم إلا وفق تاريخ محدّد للتحويل، و هو ما سندرسه في الفرع الأول، و وفق أساس معيّن للتحويل، وهو ما سندرسه في الفرع الثاني.

1.2.2 تاريخ تحويل "الفرنك بوانكاري": لم يحدد بروتوكول 1968، المعدّل لإتفاقية بروكسل 1924، التاريخ الذي يجب أن يتم في ظلّه تحويل وحدة "الفرنك البوانكاري"، وإنما ترك مسألة تحديد ذلك للدولة التي تنظر في النزاع، إذ نصت المادة الثانية منه وبالضبط في الفقرة (د) على أنه: "... يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها".
في حين أن المشرع الجزائري، ومن أجل تحديد التاريخ الذي تُحوّل فيه الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية فقد أخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم، وهي القاعدة التي نص عليها في الفقرة الرابعة من المادة 805 من الأمر 80-76 المعدّل و المتّمم و التي تنص على أنه: "...، و يمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

تجدر الإشارة هنا إلى أنّ المشرع الجزائري قد ربط هذا التاريخ في حال وجود دعوى قضائية، إذ لم يترك للأطراف سلطة اختيار تاريخ آخر، و في حال وجوده يعتبر كأن لم يكن، فالقاضي مقيّد عند رفع النزاع أمامه بتحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم. أما في الأحوال التي يتم فيها حل النزاع ودياً أو عن طريق التحكيم فإن المتنازعين غير مقيّدين بوضع معين، بل لهما الحق في اختيار أي تاريخ ينعقد عزمهم عليه عند إجراء عملية التحويل، كالأخذ بقاعدة تاريخ وقوع الضرر، تاريخ الوفاء أو بقاعدة سعر العملة يوم وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو الذي كان يجب أن تصل فيه (زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، 1985)، (المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، 2006)، فالمشرع الجزائري قد أغفل تنظيم ذلك، مما يستوجب إخضاع ذلك للقواعد العامة.

إن المشرع الجزائري قد نصّ في المادة 806 من التقنين البحري على أن تقدير قيمة البضائع الهالكة و التالفة يكون في يوم و مكان التفريغ طبقاً للعقد أو اليوم و المكان الواجب فيه تفريغها. فإذا كان تقدير الأضرار يتمّ حسابه بتاريخ تفريغ البضاعة أو بالتاريخ الذي يجب فيه تفريغها، فإنه يكون لزاماً أيضاً أن يحدّد تاريخ تحويل الوحدات الحسابية بتاريخ التفريغ و ليس بتاريخ النطق بالحكم، الذي يكون لاحقاً له بعدة شهور، و أحياناً بسنوات، أين تختلف فيه قيمة الذهب صعوداً و نزولاً. إذا كان يجب أن يتمّ تحديد قيمة "الفرنك بوانكاري" في اليوم الذي يتم فيه تقدير الأضرار حتى تكون قيمة التعويض مقاربة لقيمة الخسائر، كما أن هذا التاريخ يمكن أن يستلم فيه الشاحن بضاعته و الإستفادة منها. أكثر من ذلك فإن عملية تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية و تقدير التعويض يمرّ بإجراءات تتطلب زمناً معيناً يجب أن يمنح للقاضي، إذ عليه أن يتصل بأجهزة بنك الجزائر من أجل منحه قيمة "الفرنك بوانكاري" بالعملة الجزائرية ثم يقوم بعملية ضرب هذه القيمة في 10 آلاف عن كل طرد أو وحدة شحن وفي 30 عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر

و إجراء مقارنة بينهما، أهمها أكبر يأخذ به، ثم يقوم بمقارنة هذه النتيجة بقيمة الأضرار التي أصابت صاحب البضاعة يوم التفرغ، فإن كانت أقل حكم بها و إن كانت أكثر حكم بقيمة الأضرار، و هذا كله لا يتسن للقاضي يوم النطق بالحكم. أكثر من ذلك فإن تاريخ المداولة في القضايا و إصدار حكم بشأنها يكون سابقا عن تاريخ النطق به. لهذا أرى أنه على المشرّع الجزائري تعديل تاريخ تحويل الوحدات الحسابية بجعله بنفس تاريخ تقدير الأضرار (التفرغ).

2.2.2 أساس تحويل "الفرنك بوانكاري": أغفل المشرّع الجزائري، على غرار بروتوكول 1968 ومن قبله الإتفاقيات الدّولية في مجال النقل الجوي، تنظيم الأساس الذي يُعتمد عليه في تحويل القيمة الدّهبية للوحدة الحسابية "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية، مما أدى إلى اختلاف الحلول الفقهية والقضائية في هذا الشأن؛ وبما أن وحدة "الفرنك بوانكاري" تم اعتمادها في أول الأمر في مجال النقل الجوي، فإنه يمكن اعتماد ذات الحلول والإتجاهات، والتي يمكن للقاضي الاعتماد عليها في النزاعات التي تنشأ بين الناقل البحري والشاحن (لقد).

هناك من الدول، و من بينهم مصر، من تنص قوانينها على بطلان شرط الذهب في العقود التي يكون الإلتزام بالوفاء بها ذات صبغة دولية، مما يجعل القضاء يرفض اتخاذ سعر الذهب أساسا لتحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية، و يرى أن التعويض يكون بعدد من الجنيهات المصرية الورقية مساو لعدد الجنيهات الذهبية المشتملة على ذهب يعادل وزن الذهب الذي تشتمل عليه الفرنكات بوانكارية التي قررتها الإتفاقية حدا لمسؤولية الناقل، وهو ما قررته محكمة النقض المدني بتاريخ: 1967/04/27 (مجموعة الكتب الفني، السنة 18)، ولاشك أن هذا الحلّ، إزاء انخفاض قيمة الجنيه المصري، ليس في صالح الشاحن؛ وهناك من ينادى بوجوب تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب الرسمي، ويتم وفق هذا الإتجاه تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية إما بتحديد مقابلها نقدا في التشريعات الداخلية و إما بتحديد قدر الذهب الذي تحتويه العملة الوطنية، ففي الحالة الأولى يتم التحويل بضرب المقابل بالعملة الوطنية للفرنك الذهب في عدد الوحدات الحسابية التي نصت عليها الإتفاقية، وفي الحالة الثانية تتم عملية ترجمة وحدات الحساب الذهبية إلى وحدات دفع وطنية بقسمة الوزن الذهبي لوحدات الحساب على المحتوى الذهبي للعملة الوطنية، وقد أخذ القضاء في كثير من الدول بهذا الإتجاه، و منهم مصر بموجب الطعن رقم: 195 لسنة 60 القضائية جلسة 15 فبراير 1999 (DeFault<www./aweg.net>؛ وهناك إتجاه ثالث يرى أنصاره أن تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية يجب أن يتم على أساس حقوق السحب الخاصة التي أقرها صندوق النقد الدولي و التي تعادل الوحدة منها خمسة عشر فرنكا، وقد أخذت بهذا الإتجاه المحكمة العليا في هولندا في قضية Blue Hawk الشهيرة في عام 1981، إذ يبدو أن المحكمة قد عدلت في هذه القضية عن رأيها السابق و قررت أن حقوق السحب الخاصة يمكن أن تملأ الفراغ الذي تخلف عن إلغاء قاعدة الذهب في المعاملات الدولية منذ عام 1978 في إتفاقات جاميكا Accords de Jamaïque (زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، 1985).

وقد طبقت بريطانيا حقوق السحب الخاصة في النقل الجوي، وذلك بموجب مجموعة من التشريعات صدر آخرها في 1976؛ وهناك اتجاه رابع ظهر في القضاء الفرنسي في بداية الثمانينات، وهو يرى أن تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية يجب أن يتم على أساس معادلة هذا الفرنك بالعملة الفرنسية الحالية أي الفرنك الفرنسي الجديد المتداول في فرنسا قبل البدء في استعمال اليورو، وقد قالت بهذا الاتجاه محكمة استئناف باريس بتاريخ: 31/01/1980 في قضية شركة مصر للطيران ضد السيدة شامية Mme Chamie، فبعد أن استعرض المحامي العام في هذه القضية أمام المحكمة الآراء المختلفة حول مشكلة تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الوطنية، وأنه يتعيّن اعتبار الفرنك الفرنسي الحالي معادلا للفرنك بوانكاري، وأنه يجب تقدير قيمة العملات الوطنية، انتهى إلى أنه يتعيّن اعتبار الفرنك الفرنسي الحالي معادلا للفرنك بوانكاري، وأنه يجب تقدير مبالغ التعويض المنصوص عليها في المادة 22 من الاتفاقية بالفرنك الفرنسي الحالي. وقد أخذت المحكمة برأي المحامي العام وألزمت شركة مصر للطيران بأن تدفع للسيدة/شامية مبلغ 12500 فرنك فرنسي عن فقد أمتعة مسجلة تزن 50 كيلوغرامات (زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، 1985)؛ وهناك فريق آخر يرى بأن تحويل الوحدات الحسابية الذهبية إلى عملات وطنية يكون طبقا للسعر الحقيقي للذهب في السوق الحرّ، وقد برّر أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بنص المادة 22 من اتفاقية وارسو – والتي تقابلها المادة 805 من القانون البحري الجزائري – التي مفادها أن تحويل الوحدات الحسابية إلى عملات وطنية في حالة المطالبة القضائية وفقا لقيمة الذهب لهذه العملات في تاريخ الحكم. فلو كان المقصود أن يتم التحويل وفقا لسعر رسمي محدد سلفا، لما كان واضعوا الاتفاقية في حاجة إلى النص على أن يتم التحويل على أساس قيمة الذهب للعملة في تاريخ الحكم، مما يدل على انصراف نيّتهم إلى التحويل على سعر السوق. وهو الاتجاه الذي أخذ به بنك الجزائر، لما قام ببناء على طلب المدير المركزي للشؤون القانونية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، تحويل "الفرنك بوانكاري" إلى العملة الجزائرية، إذ اعتمد في ذلك على تحويل قيمة الذهب في السوق المالي الحرّ لندن إلى الدولار الأمريكي، ثم تحويل قيمة الناتج بالدولار الأمريكي إلى الدينار الجزائري حسب قيمته في بنك الجزائر أين توصل إلى أن واحد فرنك بوانكاري يعادل 40 دينارا جزائريا .

_____ حسب المادة 805 من التقنين البحري فإن وحدة الحساب المتخذة من أجل تقدير مسؤولية الناقل في حال تضرر أي طرد محدّدة بـ: 10.000 وحدة حسابية للطرد، و وحدة الحساب محدّدة بـ: 66,5 ملغ ذهب عيار 900 من الألف نقاوة. إن تصنيف الذهب في سوق لندن يتم مرتين في اليوم على أساس 999 من الألف نقاوة، و بنك الجزائر عادة ما يستعمل في عملياته التقييم الذي يكون صباحا (30h10). إن التصنيف يتم بالأوقية التي تساوي 31,1034 غ ذهب. إنه لا يوجد تصنيف الذهب عيار 900 من الألف نقاوة، لهذا يجب استعمال تصنيف الذهب عيار 999 نقاوة لكي نصل إلى سعر الذهب عيار 900 من الألف نقاوة مستنديين على القاعدة الثلاثية وهي: تصنيف الذهب الخالص 999/900x. و على سبيل المثال، فإن حساب قيمة وحدة الحساب بتاريخ: 15/03/2000 وفق التقييم في الصباح يكون كما يلي:

.تقييم الذهب نقاوة 999 في صباح سوق لندن:01 أوقية = 288,70 دولار أمريكي،
سعر صرف الدولار : 01 دولار أمريكي = 72,5101 دج،
سعر 01 غ ذهب نقاوة 999 = 9,28194 دولار (288,70 ÷ 31,1034 غ ذهب)،
سعر 01 غ ذهب عيار 900 من الألف نقاوة = 8,36211 دولار أمريكي (900 × 9,28194 ÷ 999)،
سعر 66,5 مغ ذهب عيار 900 من الألف نقاوة (الوحدة الحسابية) بالعملة الوطنية و وفق أرقام مضبوطة
تساوي 40 دج بتاريخ 15 / 03 / 2000 (0,0665 غ ذهب × 8,36211 دولار × 72,5101 دج)، وبالتالي تكون
مسؤولية كنان بهذا التاريخ محدّدة بـ: 400.000 دج للطرد. المصدر: ملخص عن مراسلة
بنك الجزائر للشركة الوطنية للملاحة البحرية، بعد الترجمة إلى العربية.
فنظرا لكون القضاء الجزائري يقرّر المسؤولية الكاملة على عاتق الناقل البحري و لا يقض إطلاقا
بالمسؤولية المحدودة، لجأت الشركة الوطنية للملاحة "كنان" بتاريخ: 29 / 02 / 2000 إلى بنك الجزائر. المديرية
العامة للدراسات. من أجل توضيح الطريقة التي على أساسها يتم تحديد مسؤولية الناقل البحري و كيفية
إجراء عملية التحويل من الفرنك بوانكاري إلى العملة الوطنية حتى يتسنى لمحامي الشركة تقديمها للقاضي
لكي يعتمد عليها في حساب التعويض المحدود، لكن للأسف فإن القاضي لم يلتفت إلى طلب شركة كنان
الناقلة بتحديد مسؤوليتها و لم يهتم بالمراسلة التي تمت بين الشركة و بنك الجزائر و لا إلى ما توصلت إليه
بخصوص القيمة الذهبية للفرنك بوانكاري.
لكن يوجد اتجاه لا يأخذ إطلاقا بالمسؤولية المحدودة و يرفض عملية البحث عن تحويل الفرنك بوانكاري
إلى العملة الوطنية، و قد ظهر هذا الاتجاه في القضاء الأمريكي بقرار صادر بتاريخ: 28 / 09 / 1982 في قضية
فرانكلين مينت و آخرين Franklin Mint and Others ضد شركة الخطوط الجوية العالمية TWA، إذ
استعرضت محكمة الاستئناف الفيدرالية للولايات المتحدة الأمريكية الاتجاهات السابقة وقالت أن كلا من
هذه الاتجاهات له مبرراته الخاصة لدى أنصاره، وإن المحاكم في الدول المختلفة يتعدّد عليها تطبيق
الاتفاقية دون أن تختار أيّا من هذه الحلول حسبما تراه ملائما و متّفقا مع السياسة العامة في كل دولة، ثم
أعلنت المحكمة في هذا الصدد أنها ليس لديها السلطة لأن تختار وحدة نقدية جديدة تُقدّر على أساسها
مبالغ التعويض التي قررتها الاتفاقية بعد أن ألغى اتفاق جاميكا اتخاذ الذهب كأساس لتقدير قيمة العملات
الوطنية. وقررت المحكمة أن تحديد المسؤولية المقرّر في اتفاقية وارسو أصبح غير قابل للتنفيذ بواسطة
محاكم الولايات المتحدة الأمريكية. ولهذا ألغت المحكمة الحكم الذي كان قد صدر في القضية المشار إليها
باستخدام سعر الذهب الرسمي الأخير كأساس يتحدّد بمقتضاه قدر التعويض وفقا للمادة 22 من اتفاقية
وارسو. وأبدت المحكمة العليا الأمريكية أسفها إذ ترفض لأول مرة تطبيق حدّ المسؤولية المقررة في الاتفاقية
نظرا لغياب الأساس الذي يمكن اتخاذه في تحويل الفرنك بوانكاري إلى العملة الوطنية، فالسعر الرسمي
للذهب قد ألغاه الكونجرس، أما سعره الحرّ فهو متقلّب و يخضع لقانون العرض و الطلب ولا يصلح من ثمّ
كأساس للتحويل. كذلك لا يمكن اتخاذ الفرنك الفرنسي الحالي أساسا للتحويل لأنه لا يعدو أن يكون عملة

محلية ويتوقّف ثباته على محض إرادة الحكومة الفرنسية. أما حقوق السحب الخاصة فهي تفتقر إلى الأداة التشريعية الدوليّة التي تضعها موضع التطبيق (زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، 1985).

3. حق السحب الخاص «Droit de tirage spécial» كوحدة حسابية للتعويض.

كون أنّ الفرنك بوانكاري وحدة حسابية معيبة بسبب الإضطراب و الخلل الذي يصيب القيمة النقدية للذهب من وقت لآخر ومن دولة لأخرى حسب قوة عملتها بالنسبة للذهب (فايد، 1992)، كما أنّ إنهاء صندوق النقد الدولي للعلاقة الثابتة للعمّلات الوطنية بالذهب واعتماده حق السحب الخاص جعل تطبيق الفرنك بوانكاري أمرا صعبا و نجم عنه تفاوت في قيمة المبالغ المتعلقة بحدود المسؤولية في العمّلات الوطنية، ولهذا تمّت الدعوة لاعتماد وحدة حسابية جديدة تمّ التعبير عنها، بموجب معاهدة هامبورج لسنة 1978 وبروتوكول 1979 المعدل لاتفاقية بروكسل 1924، بحق السحب الخاص (ابراهيم، 1993).

على غرار وحدة الفرنك بوانكاري، فإنه لأجل دراسة هذه الوحدة الحسابية الجديدة يتوجب التطرق أولا إلى تحديد مفهومها و ثانيا إلى كيفية تحويلها إلى العملة الوطنية.

1.3 مفهوم وحدة حق السحب الخاص:

يمكن تحديد مفهوم هذه الوحدة الحسابية من خلال نقطتين اثنتين، والتي نتناول في فرع أول عملية ظهور هذه الوحدة إلى الوجود و في فرع ثان المقصود بهذه الوحدة الحسابية.

1.1.3 ظهور وحدة حق السحب الخاص : أنشئت حقوق السحب الخاصة في 06 أوت 1969 عقب نفاذ التعديل الأول لاتفاقية صندوق النقد الدولي، و كان الدور المرصود لها عند استحداثها هو استخدامها كنوع من الأصول الاحتياطية لمواجهة مشكلة النقص في السيولة الدولية التي لا غنى للتجارة عنها بسبب معدّلات الزيادة في الذهب والعمّلات الصعبة القابلة للتحويل (Pontavice, 1982).

أُطلق على هذه الحقوق اسم "الذهب الورقي" نظرا لأن قيمة كل وحدة منها قد تحدّدت بوزن ثابت من الذهب الخالص قدره 0,888671 غراما، أي نفس وزن الذهب الذي كان يشتمل عليه الدولار الأمريكي حتى تاريخ إلغاء قابليته للتحويل إلى الذهب. ولذلك تحدد سعر صرف وحدة حقوق السحب بالنسبة إلى العمّلات الوطنية على أساس صرف هذه الأخيرة بالنسبة للدولار (Pontavice, 1982) (العريني ف.، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، 1999).

بعد إلغاء قابلية تحويل الدولار إلى الذهب عام 1971، وقيام العديد من الدول بتعويم عمّلاتها الوطنية، بات من الضّروري البحث عن طريقة جديدة لتحديد قيمة حقوق السحب الخاصة، فقرّر صندوق النقد الدولي إرساء هذا التحديد على أساس عيّنة من العمّلات، أطلق عليها "سلّة العمّلات"، و قد كان عدد

عملات هذه السلة، في بادئ الأمر ستة عشر (16) عملة، وهي عملات الدول التي كان يزيد متوسط نصيبها من الصادرات العالمية للسِّلَع والخدمات على 1% خلال الفترة ما بين 1968 و 1972، ثمّ تمّ تقليص هذا العدد ليصبح محدّداً بخمس عملات فقط، هي: الدولار الأمريكي، المارك الألماني، الين الياباني، الجنيه الإسترليني، والفرنك الفرنسي (Pontavice E. D., 1982)، وفي آخر مراجعة أُجريت في شهر نوفمبر 2015، قرّر المجلس التنفيذي للصندوق إستيفاء اليوان الصيني لمعايير الإنضمام إلى سلّة حقوق السحب الخاصة، فأصبح اليوان ضمن سلة عملات حقوق السحب الخاصة إعتباراً من: 2016/10/01 إلى جانب الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني و الجنيه الإسترليني، بحيث تتحول الكميات المكونة للسلة إلى ما يعادلها بالدولار، و المجموع يعبر عن وحدة (DTS)، مع أنّ لكل عملة وزناً نسبياً محدداً يعكس أهمية هذه الأخيرة في العلاقات النقدية الدولية، الشيء الذي مكّن وحدة حقوق السحب الخاصة من التميّز بنوع من الإستقرار في سعر صرفها إذا ما قورنت مع العملات المكونة للسلة على حدّ، باعتباراً في انخفاض في سعر صرف عملة معينة يقابله إرتفاع في قيمة عملة أخرى (سعدي، 2011).

يلجأ الصندوق مرة كل 05 سنوات إلى إعادة تقييم وحدة الـ DTS من خلال ترجيح و إعادة النظر في وزن العملات المكونة للسلة وفق تغير أهميتها النسبية على مستوى التجارة العالمية و الإحتياجات الدولية. لقد تم إدخال هذه الوحدة الحسابية إلى عقود نقل البضائع بطريق البحر في سنة 1978 بموجب قواعد هامبورج، ثم في سنة 1979 بموجب بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لسنة 1924، ثم في الإتفاقية الجديدة روتردام 2008 تأسيا بسابقاتها. إذ وفق هذه النصوص القانونية أصبحت حدود التعويض تُقدّر بـ: 835 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة و 2,5 وحدة من حقوق السحب الخاصة للكيلو غرام من الوزن الإجمالي من البضائع المفقودة أو التالفة أي الحديد أكبر، في اتفاقية هامبورج، و 666,67 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة، أو وحدتين من حقوق السحب الخاصة لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو الهالكة، أيّ الحديد أعلى، في بروتوكول سنة 1979، و 875 وحدة من حقوق السحب الخاص لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر في قواعد روتردام 2008.

2.1.3 المقصود بوحدة حق السحب الخاص : هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقاً لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية (حمدي، 1995).

فحق السحب الخاص هو قيمة دولية عامة يحددها صندوق النقد الدولي يومياً، على أساس الدولار الأمريكي، إذ تقوم مصالح الصندوق بتقييم كل عنصر يُكوّن حقّ السحب الخاص بالدولار، حسب سعر صرف الدولار يوم إجراء الحساب في بورصة لندن، ثم يتم جمع العملات المقومة بالدولار، فتستخرج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة في ذلك اليوم مقومة بالدولار (الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، 2006.2007).

يقوم صندوق النقد الدولي بنشر قيمة حق السحب الخاص بالدولار في مجلة أخبار صندوق النقد الدولي، وتقوم فرنسا بنشرها أسبوعياً في مجلة: نشرة النقل Bulletin de transport (الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، 2006.2007). وأنه قبل دخول وحدة حق السحب الخاص، التي حلّت محلّ وحدة الفرنك بوانكاري حيّز التنفيذ بسبب عدم نفاذ الاتفاقيات الدولية التي جاءت بها نتيجة غياب النصاب القانوني، أدّى إلى حصول فراغ قانوني لعدة سنين، أين أدّى ببعض الاتفاقيات إلى التّقرير بأن واحد حق سحب خاص يقابله خمسة عشر فرنكا بوانكاري (P.Y، 1980).

إن قيمة حق السحب الخاص تتغير يومياً حسب سعر هذه العملات المكونة لسلة العملات (Piere & Christian, 2007). ففي بداية سنة 1978 كانت 835 حق سحب خاص تعادل 4600 فرنك فرنسي للطرد أو الوحدة و2,5 حق سحب خاص تعادل 14 فرنكا فرنسيا للكيلو غرام، وفي ماي 1978 كانت تعادل 1002 دولار أمريكي للطرد أو الوحدة و03 دولارات للكيلو غرام (قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، 1992)، وفي سنة 2005 كانت تتراوح قيمة حق السحب الخاص بين دولار أمريكي وأربعين سنساً إلى دولار وسبعة وأربعين سنساً (الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، 2006.2007)، وفي 2005/12/31 كانت قيمة حق السحب الخاص تعادل 1,21 أورو (Piere و Christian، 2007).

2.3 تحويل حقّ السحب الخاص:

تطرقت الفقرة الثالثة من المادة 59 من قواعد روتردام 2008 إلى عملية تحويل حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية، إذ تناولت في جزء منها التاريخ الذي يجب أن تتم فيه عملية التحويل، وفي جزء آخر كيفية إجراء التحويل.

1.2.3 تاريخ التحويل: على عكس اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و بروتوكول تعديلها لسنة 1968، فإن إتفاقية روتردام 2008، وتأسيا باتفاقية هامبورج 1978، قد تفادت الانتقاد الموجه لهما و حدّت الحلول القضائية في الدول المصدّقة عليها إلى حدّ كبير، باعتبارها نصّاً صريحاً حول التاريخ الذي يعتمد عليه القاضي في تحويل وحدة حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية، واعتمدت عدة آليات حدّتها في الفقرة 03 من المادة 59 من الإتفاقية، إضافة إلى ما تضمنه التقنين البحري الجزائري في المادة 805 منه، والتي قد تكون:

أولاً- إما التاريخ المتفق عليه : قد يتفق طرفي النزاع ، و هما : الناقل و الشاحن أو الناقل و المرسل إليه، على التاريخ الذي يجب أن يتم فيه إجراء عملية تحويل حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية. قد يكون هذا التاريخ المتفق عليه إما تاريخ حصول الضرر، أو تاريخ رفع الدعوى القضائية، أو تاريخ إبرام عقد النقل أو تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، أو تاريخ صدور الحكم أو قرار التحكيم، أو تاريخ الوفاء

إن هذا الاتفاق قد يتخذ شكل الكتابة أو اللَّفظ، ويكون إما قبل نشوء النزاع أو بعده، وعلى طرفي النزاع إثبات وجود مثل هذا الاتفاق، وتبقى للقاضي سلطة تقدير ذلك.

ثانيا- إما تاريخ صدور الحكم: إن لجوء القاضي، عند عملية تحويل حقوق السحب الخاصة، إلى التاريخ الذي يصدر فيه حكمه بالتعويض، يكون بصفة مُكَمَّلة، و هو عند عدم انعقاد اتفاق الأطراف على تاريخ معين .

تجدر الإشارة إلى أهمية الرجوع إلى ما قيل في: " تاريخ تحويل وحدة الفرنك بوانكاري " بخصوص الجانب العملي لهذا التاريخ، ولهذا من الأفضل أن يُعتدّ بتاريخ التسليم لجعل التعويض يتناسب مع تقدير قيمة الأضرار التي تصيب الشاحن، و التي قدّرتها المادة 22 من إتفاقية روتردام 2008 في مكان و وقت التسليم المتفق عليه في العقد أو الممكن توقع التسليم فيهما.

ثالثا. وإما تاريخ صدور قرار التحكيم: و هو الأمر الذي غفل عنه المشرع الجزائري، أين لم يُشر إلى تاريخ التحويل في حال اللجوء إلى التحكيم من أجل حلّ النزاع و غطّى فقط حالة اللجوء إلى القضاء. عند وضع شرط التحكيم في بنود عقد النقل أو اتفاق الطرفين لاحقا على حلّ النزاع بالرجوع إلى المُحكِّمين، فإن تاريخ تحويل المبالغ المالية إلى العملة الوطنية يكون في الوقت الذي يصدر فيه قرار التحكيم الفاصل في النزاع.

غالبا ما يتوصل القاضي و المُحكِّم إلى حلّ قبل النطق بالحكم أو القرار، لهذا على كل واحد منهما إرجاء تحديد مبلغ التعويض إلى اليوم الذي يُصدر فيه حكمه القضائي أو قراره التحكيمي حتى يُقدّر التعويض بالموازاة مع قيمة حق السحب الخاص في ذلك اليوم، لأن قيمة حقوق السحب الخاصة تتغير يوميا بالزيادة أو النقصان بتغير قيمة العملات، و القضاء بغير ذلك يجعل الحكم القضائي أو قرار التحكيم مخالفا لبنود الإتفاقية.

2.2.3 كيفية التحويل: لقد فرّقت إتفاقية روتردام 2008 في آخر الفقرة الثالثة من المادة 59 منها بين طائفتين من الدول، طائفة الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي والدول غيرالأعضاء فيه، إذ جعلت طريقة تحويل حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية يختلف من طائفة إلى أخرى (محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دون سنة نشر):

. الفئة الأولى : تمثل الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، و تحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق و تكون سارية في التاريخ الذي يتم فيه التحويل .

وهذه هي الفئة التي تنتمي إليها الجزائر باعتبارها عضوا في صندوق النقد الدولي منذ سنة 1963، وعلى القاضي الجزائري الاعتماد على هذه الطريقة عند عملية التحويل، لما تنضم الجزائر إلى إتفاقية روتردام

2008. إذ يحتاج الأمر لتعيين الحد الأقصى لمبلغ التعويض الرجوع إلى النشرات التي يصدرها بنك الجزائر بقيمة ما يمثله حق السحب الخاص من العملة الجزائرية أو بالرجوع إلى المواقع الإلكترونية الخاصة بذلك، والتي يتم ضربها في 875 وحدة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو مضروبة في 03 وحدات عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي، أيّ المبلغين أكبر يحكم به، مع العلم أنه في شهر سبتمبر 2022 كان 01 حق سحب خاص = 179,90 دج (xdr.www.CurrencyC.com dzd تحويل أسعار العملات).

.الفئة الثانية: تمثّل الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي (سواء أجازت أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص أم لم تجز ذلك)، فإن العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص، تحسب بالطريقة التي تحددها كل دولة منها، أين تكون لهذه الأخيرة الحرية المطلقة في ذلك. على عكس ما تضمنته قواعد هامبورج، التي تميز بين الدول التي تجيز أنظمتها النقدية حساب عملتها بالقياس إلى السحب الخاص والتي لا تجيز ذلك، وتلزم الإتفاقية، بموجب نص المادة 04/26 منها الدول عند التوقيع على الاتفاقية أو عند إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها بتبليغ سكرتير عام الأمم المتحدة بوصفه وديعا للاتفاقية عن الطريقة التي تزمع الدولة إتباعها في حساب العملة الوطنية. لهذا قيل بأنه يشترط، وفقا لإتفاقية هامبورج، أن يكون من شأن طريقة التحويل التي تتبعها كل دولة بلوغ التقدير. بقدر المستطاع. نفس المبالغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية (حاطوم، 2011).

تجدر الإشارة إلى أن تحديد قيمة البضاعة التي يتولى الناقل تعويض صاحبها عن الخسارة التي لحقت به يكون، في التقنين البحري وفق المادة 806 منه، على أساس قيمتها الجارية في يوم و مكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم و المكان الواجب فيه التفريغ، في حال الهلاك. و يكون على أساس فرق قيمتها الجارية و هي بحالة جيدة و قيمتها بعد التلف في يوم و مكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم و المكان الواجب فيه التفريغ، في حال التلف. و في حال عدم وجود سعر جاري لهذه البضائع الهالكة أو التالفة في الأسواق، فإنه يمكن تحديد قيمتها على أساس القيمة المعتادة للبضائع من نفس النوع و الجودة. و ليس جراء الترجمة الخاطئة " أو الجودة ". على أن القيمة المصرح بها من قبل الشاحن بوثيقة الشحن تُعدّ قرينة بسيطة يمكن للناقل اثبات عكسها.

أما إتفاقية روتردام 2008، فإن الفقرة الأولى و الثانية من المادة 22 منها قد حدّدت قيمة البضاعة على أساس قيمتها الجارية في بورصة السلع أو قيمتها حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة أو القيمة المعتادة للبضائع من نفس النوع و النوعية في حال تعذر ذلك، و يكون تقدير تلك القيمة في مكان و وقت التسليم المتفق عليهما في العقد، أو في حال عدم وجود أي اتفاق يكون التقدير في المكان و الوقت الذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة و ظروف النقل.

الملاحظ أن المشرع الجزائري يربط قيمة البضاعة الهالكة أو التالفة بزمان و مكان التفريغ، في حين أن اتفاقية روتردام 2008 تربطها بزمان ومكان التسليم، وهو الأمر الذي يجعل قيمة البضاعة بين هذين الزمنين و المكانين قد تختلف انخفاضاً و ارتفاعاً خاصة في حال ما إذا كانت عملية التسليم تتمّ بمستودعات المرسل إليه خارج الميناء وبعده فترة طويلة من تفريغ السفينة.

إنّ ما أخذت به إتفاقية روتردام 2008 صعب الإثبات وتقوم خلافات حوله عند انعدام الإتفاق على مكان و زمان التسليم، لأنّ معقولية توقّع التسليم ترتبط بالممارسات و أعراف المهنة و ظروف النقل و التفريغ و مكان تواجد مستودعات المرسل إليه، وبذلك تجعل القاضي يعتمد على عدّة عناصر من أجل تقدير مدى معقولية هذا التوقّع وعليه تغليب بعضها على الآخر، وكذلك تكون عملية التقييم متباينة من شخص إلى آخر رغم أنها بضاعة من نفس النوع و الجودة، وتكون كذلك حتى لو كانت لنفس الشخص مادامت الوجهة مختلفة، وبذلك يكون التعويض متباين من شخص لآخر ومن بضاعة لأخرى و من قاض لقاض آخر، في حين أن عملية التفريغ عملية مادية لا يمكن المنازعة حول تاريخ و مكان تنفيذها، ضف إلى ذلك أن الكثير من البضائع ما يتمّ تسليمها مباشرة عند التفريغ .

بعد التطرّق إلى الوحدتين الحسابيتين فإنه لزام عليّ أن أبيّن أيّ هتين الوحدتين أفضل للمتعامل الإقتصادي الجزائري وأي التعويضين أكبر بالنسبة إليه، باعتبارهما مستورد للبضائع .

في سنة 1998 كان 01 حق سحب خاص يعادل 1,342 دولار أمريكي (نعمان، 2011)، و في: 2000/03/15 كان 01 فرنك بوانكاري يعادل 0,556 دولار أمريكي حسب مراسلة بنك الجزائر. و بتاريخ: 2005/05/26 كان 01 حق سحب خاص يعادل 1,48 دولار أمريكي حسب ما ورد في الطعن رقم: 7917 لسنة 11 قضائية الصادر عن الدوائر التجارية بجلسة 2019/12/10 (cc.goveg/civil.judgments)، و في ديسمبر 2005 كانت الأوقية الذهبية تساوي 541 دولار أمريكي (>article>76065 www.alaabas.com)، أي أن 01 فرنك بوانكاري يعادل 1,01 دولار أمريكي. و في 2022/10/10 كان 01 حق سحب خاص يعادل 1,282 دولار أمريكي (محول العملات) (https://ar.coin mill.com/SDR-USD)، أما الأوقية الذهبية بذات التاريخ فقيمتها تساوي 1682,34 دولار أمريكي (www.shargbusiness.com<security>x..) أي أن 01 فرنك بوانكاري يعادل 3,16 دولار أمريكي.

في المثالين الأوليين، أي سنتي 1998 و 2005 نجد أن قيمة حق السحب الخاص أكبر من قيمة الفرنك بوانكاري، إذ 01 حق سحب خاص = 2,41 فرنك بوانكاري في المثال الأول، و = 1,46 فرنك بوانكاري في المثال الثاني. أما في المثال الثالث فإن 01 حق سحب خاص = 0,405 فرنك بوانكاري، أي 01 فرنك بوانكاري = 2,469 حق سحب خاص.

الملاحظ أن قيمة الفرنك بوانكاري مرتبطة بقيمة الذهب، فكلما ارتفعت قيمة الأوقية الذهبية في السّوق

كلما زادت قيمة الفرنك بوانكاري. وباعتبار أنّ الذهب يرتفع من سنة إلى أخرى ولا ينخفض، فهذا يعني أن قيمة الفرنك بوانكاري في ارتفاع دائم، على عكس حقوق السحب الخاصة التي لم تتجاوز قيمتها الـ 1,5 دولار أمريكي منذ ظهورها. وبذلك تكون وحدة الفرنك بوانكاري أفضل من وحدة حق السحب الخاص.

إن سقف التعويض الذي قرره المشرع الجزائري هو 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة و 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام (الم 805) وهو ذات ما قرره إتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 في مادته 01/02، أما قواعد روتردام فقررت 875 حق سحب خاص عن كل طرد أو وحدة و 03 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام (الم 59).

الثابت أن عدد الوحدات الحسابية التي قررها المشرع الجزائري أكبر بكثير من عدد الوحدات الحسابية التي قررتها إتفاقية روتردام 2008، وبذلك يكون التعويض بالفرنكات البوانكارية أكبر من التعويض بحقوق السحب الخاصة، و بالتالي فحتى في المثاليين الأوليين أين كانت قيمة حق السحب الخاص تفوق قيمة الفرنك بوانكاري، فإن التعويض بهذه الأخيرة يكون أكبر لأن عدد الفرنكات البوانكارية يجعل الكفة تميل لهذه الوحدة على حساب وحدة حق السحب الخاص.

تجدر الإشارة إلى أنّ الزيادة التي قررتها إتفاقية روتردام 2008 في عدد الوحدات الحسابية مقارنة بما تضمنته إتفاقية هامبورج 1978 (835 وحدة حسابية عن الطرد أو الوحدة و 2.5 وحدة حسابية عن الكيلوغرام) هي زيادة ضئيلة جدا، وتخدم و تحمي مصالح الناقلين، إذ لا يُعقل أنه بعد 30 سنة تكون الزيادة بـ 40 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة و 0.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام، أي نسبة الزيادة في الطرد الواحد هي: 4,79% و نسبة الزيادة في الكيلوغرام الواحد هي: 20%، رغم أن قيمة البضائع منذ سنة 1978 إلى غاية سنة 2008 و حتى سنة 2020 قد تضاعفت أضعافا كثيرة.

لهذا ادعو الدولة الجزائرية إلى الإبقاء على إتفاقية بروكسل 1924 مع وجوب الإنضمام إلى بروتوكول تعديلها لسنة 1968 الذي يجعل من الفرنك بوانكاري، بدل الجنيه الإسترليني، وحدة حسابية لتقدير التعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مع المطالبة بإدخال تعديلات عليها تتماشى و التطور التكنولوجي الحاصل في مجال التجارة البحرية.

4. الخاتمة:

بالرغم من أن الجزائر تنتهج سياسة التقليل من الواردات وتوسيع مجال الصادرات حفاظا على العملة الصعبة و تشجيع الإنتاج الوطني و مجابهة الأزمات الإقتصادية، إلا أنها تبقى دائما دولة شاحنة. يتبين من خلال هذه الدراسة أن إتفاقية روتردام 2008، بالرغم من أنها متطورة و تسير التجارة الإلكترونية الحديثة، إلا أنها كرّست خدمة مصالح الناقلين على حساب الشّاحنين بخصوص التعويض عن الأضرار

التي تنتج عن إخلال الناقل بالتزاماته، إذ أنها لم تأخذ إطلاقاً بالقيمة الحقيقية لأسعار البضائع مقارنة بقيمتها سنة 1978 ناهيك عن أسعارها سنة 2022، وبذلك فهي لا ترق إطلاقاً لتطلّعات الدول الشاحنة، والتي تعتبر الجزائر من ضمنها.

لهذا فإن موقف الدول العربية من إتفاقية روتردام الذي تمخّض عن إجتماع مجلس وزراء النقل العرب في دورته الـ 43 بتاريخ: 2009/10/28، والذي تُوجّ بإصدار المكتب التنفيذي للمجلس توصية للدول العربية بإرجاء التوقيع على الإتفاقية لمزيد من الدراسة و معرفة الآثار القانونية المترتبة على توقيع الدول العربية عليها باعتبارها دول شاحنين كان مصيباً في ذلك، كذلك فإن كلية النقل الدولي و اللوجيستيات في الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري التي نظّمت بالأسكندرية ورشة عمل في 2 و 3 فيفري 2010 تحت عنوان: " تحديد و تحليل سلبيات و إيجابيات قواعد روتردام لعام 2008"، وهذا بناء على توصية جامعة الدول العربية و مجلس وزراء العرب (حضره ممثلين عن 15 دولة عربية و غابت عنه الجزائر)، و الذي انتهت ورشة العمل به إلى ما يسمى بـ: "إعلان الإسكندرية 2010 حول رؤية عربية لقواعد روتردام 2008"، الذي حمل عدة توصيات أهمها: إرجاء التصديق على الإتفاقية لحين اتخاذ مجموعة من الإجراءات المنظمةة لحركة النقل و التجارة بين هذه الدول مثل الإسراع في التصديق على إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية و تحديث التشريعات البحرية العربية، و التعامل مع الإتفاقية من حيث القبول أو الرفض تعاملًا موحدًا لكل الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية (غانم، 2012)، كان مُحققاً فيما توصل إليه.

إن قيمة الفرنك بوانكاري تتحدد بقيمة الذهب في السوق العالمية، و بما أن قيمة الأوقية الذهبية ترتفع من سنة إلى أخرى، فإن هذا يؤدّي إلى ارتفاع قيمة وحدة الفرنك بوانكاري، و باعتبار هذه الأخيرة وحدة حسابية لتقدير التعويض فهي الوحدة الحسابية الأفضل للدول الشاحنة مقارنة بحقوق السحب الخاصة سواء في قيمته أو في عدد وحداته، مما يجعل حجم المسؤولية فيه أكبر على عاتق الناقل، و بذلك تغطي أكبر حجم من الأضرار التي تصيب صاحب الحق على البضاعة فيما لو اعتمدنا على حق السحب الخاص و عدد وحداته.

نظراً لما تمّ التوصل إليه من خلال هذه الدراسة، فإنه يمكن تقديم الإقتراحات الآتية:

. على المشرع الجزائري أن يقوم بتعديل نص المادة 805 من التقنين البحري و هذا بإعطاء الترجمة الصحيحة للعبارات: plus élvee و au titre و fin.

. على المشرع الجزائري تعديل نص المادة 806 من التقنين البحري بما يتناسب و النص باللّغة الفرنسية، بوضع حرف "الواو" بدل حرف "أو" قبل عبارة: الجودة.

. على المشرع الجزائري تعديل التاريخ الذي يتمّ فيه تحويل الوحدات الحسابية بجعله يتناسب و تاريخ تقدير الأضرار، الذي يكون غالباً بتاريخ التفريغ و ليس بتاريخ صدور الحكم، و هو الذي يوافق تاريخ تقدير قيمة البضاعة التي يتولى الناقل التعويض عنها، و الذي يكون حسب المادة 806 بتاريخ و مكان التفريغ.

. على الدولة الجزائرية أن تنضمّ لبروتوكول 1968 المعدّل لإتفاقية بروكسل 1924 حتى يكون الفرنك بوانكاري الوحدة الحسابية التي على أساسها يتم حساب تعويض الشاحنين الجزائريين في عمليات النقل الدولية لأنه أفضل من حقوق السّحب الخاصة، مع الدعوة إلى تعديلها بما يتماشى و التطور التكنولوجي الحاصل في مجال النقل البحري.

5. قائمة المراجع:

أولا. القوانين:

1. الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أوت 1924، و المسماة بقواعد لاهاي.

- بروتوكول تعديل الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقع عليه في: 23 فيفري 1968، و المسمى بقواعد فيزبي.

- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، الموقع عليها في: 31/03/1978، المسماة بقواعد هامبورج.

- إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا المحررة بنيويورك في: 11/12/2008، و المسماة بقواعد روتردام.

2- القوانين الداخلية:

الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في: 23/10/1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في: 25/06/1998. الجريدة الرسمية رقم: 29/1977 ورقم: 47/1998. المتضمن القانون البحري.

ثانيا. الكتب:

- باللغة العربية:

- بسام عاطف المهتار. (2006). معاهدة بروكسل و تعديلاتها. بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.

- سعدي نعمان. (2011). البعد الدولي للنظام النقدي برعاية صندوق النقد الدولي (الإصدار الطبعة الأولى). الجزائر: بلفيس.

- شريف محمد غانم. (2012). إلتزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر (الإصدار الطبعة الأولى). الإسكندرية، مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.

- شفيق محسن. (2012). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (الإصدار دون سنة نشر). القاهرة: دار النهضة العربية.

- فاروق احمد زاهر. (1985). تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي. القاهرة: دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة و الكتاب الجامعي.

- فريد العريني. (1999). القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي (الإصدار بدون سنة نشر). الإسكندرية، مصر: دار المطبوعات الجامعية.

- كمال حمدي. (1995). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.

- محمد بهجت قايد. (1992). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورج (الإصدار بدون رقم الطبعة). القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.

- وجدي حاطوم. (2011). النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية (الإصدار الطبعة الأولى). لبنان: المؤسسة الحديثة للكتاب.

- باللغة الفرنسية:

. Traite De Droit Maritime(2007)Bonasies pierre;Scapel christian.DELTA

ثالثا. الأطروحات:

ملزي عبد الرحمان. (2006 - 2007). نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري. بن عكنون، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، الجزائر.

رابعا. المقالات:

- باللغة العربية:

- مدحت حافظ ابراهيم. (1993). التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية النافذة في مصر. مجلة هيئة قضايا الدولة (العدد الرابع، السنة السابعة و الثلاثون)، صفحة 66
- باللغة الفرنسية:

-La conversion du " Franc" des conventions internationales De Droit privé maritime(janvier,1980).Nicolas P.Y.Droit maritime francais.page581-588

-A la recherche d'une unité de compte universelle pour les conventions internationales de .droit privé sur la responsabilité (1982). Emmanuel Du Pontavice.

Annuaire de droit maritime et Aérien .Tome VI. page 109

خامسا. المجالات:

مجموعة الكتب الفني. (السنة 18). 917-907. مصر.

سادسا. المواقع الإلكترونية:

- تاريخ الاطلاع 09 octobre 2022، من <www./aweg.net>DeFault .

- تاريخ الاطلاع 09 octobre 2022، من <www.CurrencyC.com> dzd -xdr تحويل أسعار العملات .

- تاريخ الاطلاع 09 octobre 2022، من <cc.govcg/civil.judgments> .

- تاريخ الاطلاع 09 octobre 2022، من <www.alaabas.com> article<7606 .

- تاريخ الاطلاع 10 octobre 2022، من محول العملات SDR-USD <https://ar.coin mill.com> .

- تاريخ الاطلاع 10 octobre 2022، من <www.washargbusiness.com> security<..x .