

مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري

بن جيلالي سميرة⁽¹⁾

مقدمة :

إن عملية النقل البحري للبضائع باعتباره وسيلة مادية ترتبط بتصرف قانوني المتمثل في عقد النقل البحري للبضائع، له ميزة خاصة تختلف عن باقي العقود في وسيلة تنفيذها وإلا وهي السفينة التي تتعرض لمخاطر في عمق البحار مما أدى إلى اتفاقيات دولية إلى الاهتمام بالنقل البحري وذلك من خلال التوفيق ما بين مصالح متلقي خدمة النقل و الناقلين باعتباره الطرف الأساسي في عقد النقل البحري الذي له الأثر البالغ في تنفيذ العقد المبرم بينه وبين الشاحن، وهذا ما يبرر اهتمام الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية بأحكام مسؤولية الناقل البحري.

غير أن تنفيذ عقد النقل البحري بصورة فعالة يستوجب على الناقل البحري إيصال البضاعة سليمة للمرسل إليه و ممثله كما تسلمها من الشاحن كما و نوعا، و إلا تثار مسؤولية الناقل البحري بمجرد حصول الهلاك أو التلف أو تأخير في التسليم باعتباره خطأ صادر من طرف الناقل خلال مدة المسؤولية.

تتجلى أهمية الوقوف على مدة المسؤولية الناقل هو القدرة على الحكم بمسؤولية الناقل في حالة اخل بالتزامه بتحقيق الهدف الأساسي من عقد النقل البحري، كما أنتطور أساليب النقل جعلت الرحلة البحرية غير قابلة للتقسيم و أصبحت تمر بمراحل سابقة للشحن و لاحقة للتفريغ من اجل إيصالها للمرسل إليه سليمة، و عليه سنحاول دراسة الإشكاليات التالية: كيف أثرت تطورات النقل البحري على مدة مسؤولية الناقل البحري؟ و هل واكبت الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري هذا التطور خاصة و أن مدة المسؤولية مرتبطة بتطبيق قواعدها الأمرة ؟

سنحاول من خلال المدخلة معالجة هذه الإشكاليات وذلك بتحديد مدة مسؤولية الناقل في ظل الاتفاقيات الدولية.

المحور الأول: تجزئة عقد النقل البحري

تتعرض الرحلة البحرية لمخاطر كبيرة قد تؤدي إلى الإضرار بالبضائع ومن هنا تكتسب مسؤولية الناقل أهمية قصوى نظرا لآثارها على أطراف العلاقة في عقد النقل البحري، كما أنها تحتل الصدارة في المسائل التي يثيرها النقل، فقد حاولت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية تحديد المدة التي تسرى فيها أحكام مسؤولية الناقل البحري⁽²⁾، من بينها اتفاقية بروكسل 1924 فيقتصر تطبيقها على الرحلة البحرية الصرف

1 طالبة دكتوراه، مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان.

2 - د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، سنة 2007، ص 134

، التي تبدأ ببداية الشحن وتنتهي بانتهاء التفريغ ، إلا أن هناك نطاق زمني لا تطبق عليه الأحكام الآمرة لاتفاقية بروكسل.

أولاً: حدود مدة المسؤولية في اتفاقية بروكسل

تعتبر اتفاقية بروكسل 1924 من بين الاتفاقيات التي لقيت ترحيباً من طرف الشاحنين، وهذا راجع إلى أنها أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية كما أعطت حل مقبولاً لمشكلة توزيع مخاطر النقل إضافة إلى ذلك تطبق على النقل الدولي باستثناء الداخلي وتسرى المعاهدة على النقل بموجب سندات الشحن فقط⁽¹⁾، إن بداية ونهاية مدة مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية بروكسل عبارة عن وقائع مادية تتمثل في الشحن والتفريغ.

1- حدود مدة المسؤولية من الشحن إلى التفريغ:

وفقاً لنص المادة الأولى فقرة هـ من اتفاقية بروكسل « فان نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بشحن البضائع والتفريغ منها» مما يعني أن الرحلة البحرية من النقل التي تبدأ ببداية الشحن وتنتهي بنهاية التفريغ، تخضع للأحكام الإلزامية لمعاهدة بروكسل وهذا ما أكدته المادة الثانية عندما اعتبرت الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري⁽²⁾.

إن المعاهدة من خلال المادة الثالثة تبنت بداية مدة مسؤولية الناقل من الفترة التي يقوم بالإخلال بالتزامه بالشحن إلى غاية التفريغ، فهي تخضع للحرية التعاقدية وللقواعد العامة مما يمكن الناقل الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها⁽³⁾.

إن فترة النقل البحري التي تحكمها اتفاقية بروكسل والقانون البحري الجزائري هي نفسها وهذا ما تبنته المادة 802 والمادة 739 من القانون البحري عندما اعتبرت الفترة الممتدة ما بين استلام الناقل للبضاعة وتسليمها تدخل في إطار عقد النقل البحري ومفهومه، لكن الرحلة البحرية الصرف تحكمها معاهدة بروكسل بقواعد إلزامية بدليل المادة 812 من القانون البحري، التي أجازت للناقل إدراج شروط من شأنه تحديد من مسؤوليته في الفترة الممتدة ما بين استلام الناقل للبضائع والبداية في شحنها من قبل الناقل والفترة الممتدة ما بين التفريغ إلى غاية تسليمها إلى أصحاب الحق في البضاعة⁽⁴⁾.

وقد بينت المادة 773 من القانون البحري أن الناقل يقوم بالعناية التامة على التحميل وحرص البضاعة ونقلها وحرصاتها ويخص البضاعة بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف الميناء مما يدل على أن بداية التزامات الناقل من التحميل للبضائع إلى غاية تفريغها في ميناء الوصول، هي بمثابة مسائل تحدد بداية ونهاية المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

- 1 - اتفاقية بروكسل 1924 خاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن المعدلة ببروتوكول 1968 1978 انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71
- 2 - د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2002، ص 689
- 3 - د. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية الإسكندرية، سنة 1998، ص 248
- 4 - المادة 802، 739، 812 من الأمر 80-76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المتضمن القانون البحري والمعدل والمتمم بالقانون 10-04.

2- ماهية الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري:

يتضح مما سبق ذكره إن الالتزام بالشحن والتفريغ هي من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري ، ففي حالة اخل بالتزامه تقوم مسؤوليته بالتزامه المفترض هو الالتزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة كما تم توثيقها بسند الشحن⁽¹⁾

مفهوم الشحن في عقد النقل البحري: ا-

والمقصود به هو العملية المادية التي تعنى وضع البضاعة في السفينة الذي لا يمكن تصوره إلا بعد تسلّم الناقل البضاعة، فالشحن هو عملية رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة لن الوضع العادي والبسيط هو أن تقف السفينة بجوار الرصيف، والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة أو رافعات الرصيف ففي حالة كانت البضائع عبارة عن سوائل كالبتروك ف يتم شحنها بواسطة الأنابيب أما إذا كانت صبا كالحبوب السائبة فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقمّاع، أما في الحالة التي تقف السفينة بعيدة عن الرصيف يتم الشحن بواسطة الموعين أو الصندال لولا ثم يتم شحنها على متن السفينة، فواقعة الشحن إن كانت تثبت عادة بسند الشحن فانه ليس ثمة ما يمنع من إثباتها بكافة الطرق باعتبارها واقعة مادية⁽²⁾

ب- مفهوم التفريغ في عقد النقل البحري:

بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه ، ينتهي التزام الناقل بالنقل و يبدأ التزامه بتفريغ الحمولة بنفس العناية التي شحنت به ، وهو عملية عكسية للشحن هدفها إنزال البضاعة من على ظهر السفينة إلى الرصيف أو إلى الصندال والموعين التي توصل البضاعة إلى الرصيف في حالة رسو السفينة بعيدة عن الرصيف ، إن عملية الشحن والتفريغ تتطلب من الناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة للهلاك أو التلف التي تجعله مسؤولا اتجاه الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرر يصيب البضائع⁽³⁾

إن مفهوم التفريغ في ظل اتفاقية بروكسل يقصد به إنزال البضاعة بحيث تفقد كل اتصال بالسفينة وآلاتها، أما قواعد هامبورغ هو تخلص جهاز التفريغ من البضائع بمعنى أنها إذا كانت في الصندال فهنا عملية التفريغ مازالت لم تنتهي⁽⁴⁾ أما اتفاقية روتردام فقد وسعت من مفهومه فقد أصبح لا يتعلق بالسفينة فقط وإنما يمتد لكافة وسائل النقل الأخرى سواء كانت برية أو جوية⁽⁵⁾.

إن الالتزام بالشحن والتفريغ الملقى على عاتق الناقل البحري هو من النظام العام ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك وهذا ما أشارت له المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل والمادة 811 من القانون البحري الجزائري التي تشير على انه يعد باطل وعديم الأثر كل شرط يكون هدفه المباشر أو الغير مباشر إبعاد أو تحديد من المسؤولية الخاصة بالناقل كما بينت المادة 773 من القانون البحري، فالناقل لا يمكنه إعفاء نفسه من الالتزام

1 - د. محمود محمد عبابنة ، أحكام عقد النقل ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، سنة 2005، ص 98.

2 - د. احمد محمود حسنى ، النقل الدولي البحري للبضائع ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، سنة 1989، ص 118.

3 - د. فايز النعيم رضوان، القانون البحري ، مطابق البيان التجارية ، دبي ، سنة 2003 ، ص 42 .

4 - د. احمد محمود حسنى ، المرجع السابق ص 135.

5 - د. وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، سنة 2011، ص 330

بالشحن والتفريغ بالعناية التامة ،فقد يتحمل الشاحن والمرسل إليه نفقة الشحن والتفريغ فقط وليس لها أي علاقة بالمسؤولية إن الناقل يتحمل المخاطر⁽¹⁾.

ثانيا:النطاق الزمني المستثنى من نظام المسؤولية

الواقع إن التزام الناقل بإيصال البضاعة سليمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري مما يؤدي بالناقل في حالة اخل بالتزامه بمسائلته على أساس المسؤولية العقدية في ظل معاهدة بروكسل ، إن اتفاقية بروكسل حددت مجال تطبيق قواعدها الآمرة من الشحن إلى التفريغ تاركة الفترة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ للقوانين الوطنية والشحن على سطح السفينة .

1-المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ:

طبقا للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل فإنها لا تطبق إلا من الشحن إلى التفريغ دون المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ فهما مرحلتان تسود فيهما الحرية التعاقدية مما يمكن الناقل من إدراج شروط للإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منه،هذا ما يؤدي إلى ازدواج القواعد التي تحكم العملية الواحدة حيث جزء منه يخضع للقواعد الإلزامية المتعلقة بأحكام مسؤولية الناقل المرتبطة بالمرحلة البحرية و جزء آخر يخضع للقواعد العامة للمسؤولية الإلزامية،إن الشروط التي يدرجها الناقلون المتعلقة بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية هي ليست عديمة الأثر بالمطلق ،فهي عديمة الأثر في المرحلة البحرية فقط أما بالنسبة للمرحلتين السابقة واللاحقة فهي صحيحة وتسرى بمواجهة الشاحنين وهذا ما أكدته المادة السابعة من اتفاقية بروكسل⁽²⁾.

تشير المادة 802 من القانون البحري « إن مدة مسؤولية الناقل البحري تمتد منذ تسلمه للبضاعة من طرف الشاحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه ،، مادام لا وجود للاتفاق على الإعفاء من المسؤولية قبل الشحن وبعد التفريغ»⁽³⁾.

2- شحن البضائع على سطح السفينة:

في زمن اتفاقية بروكسل كان من الأفضل أن تشحن البضائع داخل العنابر ، وهذا راجع لما تتعرض له البضائع من أخطار التي قد تواجهها خلال الرحلة البحرية من بينها الأمطار ، اللبل بمياه البحر مما يعرض البضاعة للهلاك والتلف إضافة لذلك يعرض السفينة إلى الاختلال في التوازن.

الأصل أن اتفاقية بروكسل استبعدت من نطاق تطبيقها البضائع التي تشحن على السطح، تاركة هذه المرحلة للقواعد العامة و القوانين الوطنية مما يكن الناقل من مخالفة القواعد الآمرة لاتفاقية بروكسل.

1 - تنص المادة 773 من القانون البحري « يقوم الناقل بالعناية التامة على التحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها على حسب الاتفاق وأعراف الميناء».

2 - د.شريف احمد غنام،التعويض عن النقل البحري والبرى والجوي ،دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، سنة 2005،ص202.

3 - تشير المادة802 من القانون البحري انه يجوز للناقل الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في الفترة الممتدة من التسلم إلى غاية الشحن ومن التفريغ إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

إلا أن الاتفاقية تشترط حتى يتم استبعادها توفر شرطين : الشرط الأول هو أن يذكر في سند الشحن أن نقل البضاعة يكون على سطح السفينة و الشرط الثاني تكون البضاعة قد نقلت فعلا على سطح السفينة. بمفهوم المخالفة انه في حالة عدم توافر الشرطين أو عدم توفر احد الشرطين ، كان يذكر في سند الشحن إن البضاعة سوف تنقل على السطح إلا أن البضاعة لا تنقل على السطح إنما في العنابر ، ففي هذه الحالة تطبق اتفاقية بروكسل مما يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية أو التخفيف منها في حالة شحن البضائع على السطح، يكون خطأ الناقل مفترض وعليه إثبات حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية التي أتت بها اتفاقية بروكسل⁽¹⁾.

إن كانت المعاهدة لم تمنع الشحن على السطح بصفة مطلقة إلا أن المشرع الجزائري قد منعه وهذا ما أشارت له المادة 744 من القانون البحري التي منعت الشحن على السطح إلا إذا كان هذا الشحن لا يحد من امن الرحلة ، كما تشترط أن يكون الشحن نظاميا و متعارف عليه بوجه العموم ، إضافة لذلك يشترط على الناقل إعلام الشاحن بذلك وإلا تثار مسؤولية الناقل ، إلا إذا كان هناك اتفاق ما بين الشاحن والناقل مسبق على أن البضائع ستشحن على السطح⁽²⁾.

وذلك على أساس أن هناك حمولات كبيرة الحجم لا يمكن شحنها في عنابر السفينة مما يستدعى ضرورة شحنها على السطح ، فبعد أن يقوم الناقل بإعلام الشاحن تصبح المشحونة على السطح في حكم البضائع المشحونة في العنابر وهو شحن قانوني ، أما إذا لم يقم الناقل بإعلام الشاحن فهو شحن غير قانوني.

إلا أن المشرع الجزائري يسمح للناقل بتحديد المسؤولية عن الشحن على السطح وهذا ما تضمنته المادة 812 من القانون البحري⁽³⁾.

إن شحن البضائع على سطح السفن العادية دون موافقة الشاحن هذا إخلال من طرف الناقل ويتحمل الخسارة التي لحقت بالبضائع المشحونة على السطح ، أما في الحالة التي تشحن البضائع على سطح سفن الحاويات موافقة الشاحن هي مفترضة ما دامت مهيأة ومخصصة لمثل هذا النوع من النقل، لم تتطرق لا اتفاقية بروكسل 1924 ولا قواعد هامبورغ 1978 ولا المشرع الجزائري لمسألة شحن البضائع على سطح سفن الحاويات على عكس المادة 25 من اتفاقية روتردام التي أجازت الشحن على السطح ما دامت البضائع معبئة داخل الحاويات مهيأة خصيصا لمثل هذا النوع من النقل.

الأصل أن اتفاقية بروكسل لا تطبق قواعدها الآمرة على الشحن على السطح ولا تطبق على المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ ، إلا انه بصفة استثنائية إذا تضمن سند الشحن شرط برا مونت أو الشرط

1 - د. وجدى حاطوم ، المرجع السابق ، ص 100.

2 - تنص المادة 774 قانون البحري الجزائري «لايجوز الشحن على السطح إلا ضمن الشروط التي لاتحد من امن الرحلة وعندما يكون التحميل نظاميا و متعارف عليه بوجه العموم ، وفي الشحن على السطح يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك باستثناء اذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن» مسابرا ، بذلك لاتفاقية هامبروغ.

3 - أجاز المشرع الجزائري للناقل إدراج شروط للإعفاء أو التحديد من المسؤولية بالنسبة لنقل الحيوانات الحية و النقل على السطح وقبل الشحن وبعد التفريغ ، أما بعض التشريعات بحكم القانون كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية

الاتفاقي أو الجوهري ،يمتد تطبيق قواعد الآمرة لاتفاقية بروكسل إلى المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ والشحن على السطح مما يحرم الناقل من التمسك بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية ، فالهدف الأساسي من الشرط هو إعطاء لحكام المعاهدة قوة تعاقدية بحيث تكون لها السيادة على العقد رغم ما قد يتضمنه سند الشحن من إعفاءات واسعة وهذا ما تضمنته المادة الخامسة من بروتوكول⁽¹⁾ 1968.

المحور الثاني: من التجزئة إلى وحدة عقد النقل البحري

رغم التقدم التي حققته اتفاقية بروكسل 1924 وأخذت كثير من الدول من نصوصها، إلا أنها ضيقت من مدة مسؤولية الناقل والتي حددتها من الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضاعة على متن السفينة وحتى وقت تفريغها منها⁽²⁾، هذا ما أدى بالاتفاقيات الدولية اللاحقة إلى السعي لتوسيع مدة مسؤولية الناقل منها اتفاقية هامبورغ والتي حددتها من الميناء إلى الميناء، أما اتفاقية روتردام فوسعت أكثر من مدة مسؤولية الناقل البحري فأصبحت تمتد من الباب إلى الباب.

أولا: حدود مدة المسؤولية من الميناء إلى الميناء

تمكنت قواعد هامبورغ من ملاحظة تطورات النقل البحري فألغت المبدأ الذي كان معمولا به في ظل اتفاقية بروكسل من الراجعة إلى الراجعة⁽³⁾ حيث وسعت قواعد هامبورغ من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وحددت مفهوم التسلم والأخذ في العهدة.

1-النطاق الزمني للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ : عالجت المادة الرابعة الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ مدة مسؤولية الناقل البحري :«إن مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل وفي ميناء التفريغ» كما تشير الفقرة الثانية من المادة الرابعة «تعد البضاعة في عهدة الناقل:اعتبار من الوقت الذي يتلقى فيه البضاعة من الشاحن أو شخص ينوب عنه ،سلطة أو طرف آخر توجب اللوائح السارية في ميناء الشحن وتسليم البضاعة له لغرض النقل⁽⁴⁾».

وتمتد مدة المسؤولية حتى وقت تسليمها إلى المرسل إليه ووضعتها تحت تصرفه وفقا للعقد والقانون او العرف المتبع في ميناء التفريغ⁽⁵⁾.

حددت المادة الرابعة بداية مدة مسؤولية الناقل منذ تسلم البضاعة من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ ،بشرط أن تكون البضائع في حراسة الناقل خلال تواجدها في الأماكن الثلاثة⁽⁶⁾.

1 - د. احمد محمود حسنى ، المرجع السابق ، ص 175 ، 202، 193.

2 - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية، سنة 2007 ، ص 325.

3 - د وهيب الاسبر ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس، سنة 2008، ص 227.

4 - د. وجدى حاطوم ، المرجع السابق ، ص 227.

5 - د. وجدى حاطوم ، المرجع السابق، ص 228.

6 - محمد درداكة ، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورغ مجلة المنارة

إن قواعد هامبورغ جاءت بأحكام موحدة تطبق على الرحلة البحرية وعلى المرحتين السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ ، خلال هذه الفترة يتم استبعاد كل الشروط التي يضعها الناقل لإعفائه من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بينها شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع.

2- مفهوم التسلم والأخذ في العهدة في اتفاقية هامبورغ:

من خلال المادة الرابعة الفقرة الثانية من الاتفاقية السابقة الذكر حددت المقصود بعبارة الأخذ في العهدة وهو الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضائع من الشاحن أو شخص ينوب عنه أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، وحتى الوقت الذي يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وفقا للقانون والعقد أو على حسب العرف المتبع في ميناء التفريغ.

من خلال الفقرة الرابعة قامت بتبيان الأشخاص الذي يمكن التعامل معهم من قبل الناقل عند دخول البضاعة في حراسته إلى غاية نهاية الحراسة وهو الوقت الذي يسلم الناقل البضائع للمرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وفقا للعقد أو العادات المتبعة في الميناء⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري من خلال المادة 802 من القانون البحري ذكر مصطلح اخذ الناقل البضاعة على عاتقه والتكفل بها وهي نقطة بداية عقد النقل البحري، على أن ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو من يمثله وهي نقطة نهاية عقد النقل البحري ، الملفت للانتباه أن المشرع الجزائري انه عرف التسليم الذي ينهي عقد النقل البحري، إلا انه لم يعرف التسلم أو اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وهي بمثابة بداية لمسؤولية الناقل البحري، كما أشارت المادة 739 من القانون البحري انه بداية عقد النقل البحري منذ اخذ الناقل البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها، إلا انه لم يتم تحديد هذه اللحظة التي بموجبها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل البحري ، إلا أن التسليم يثير إشكالات حيث دأب الناقلون إدراج شروط لمساس مهمة مسؤوليته والتخلص منها في اقرب وقت ممكن من بينها شرط التسليم تحت الروافع ، طبقا لهذا الشرط إن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت وضع الشاحن البضائع تحت روافع السفينة في ميناء القيام وتنتهي بوضع البضائع تحت روافع السفينة في ميناء الوصول⁽²⁾، وبالتالي الناقل يلقي مسؤوليته على عاتق الشاحن والمرسل إليه أو ممثله القانوني مما يؤدي إلى نهاية عقد النقل البحري والتقصر من فترة المسؤولية في اقرب وقت ممكن ، فهو شرط باطل سواء بالنسبة لاتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ و اتفاقية روتردام⁽³⁾ على أساس انه يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

ثانيا: حدود مدة المسؤولية من الباب إلى الباب

قامت اتفاقية هامبورغ بالتشديد من مسؤولية الناقل حيث وسعت من مدة مسؤوليته وأصبحت تمتد

المجلد 13 العدد التاسع 2007، ص 126

1 - د. شريف احمد الطباخ، التعريض عن النقل البري والبحري و الجوي ، الإسكندرية، سنة 2005 ص 233.

2 - د. إيمان الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث سنة 2013، ص 74.

3 - قواعد روتردام :هي التسمية الغير الرسمية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008، مازالت لم تدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا.

من الميناء إلى الميناء، إلا أن اتفاقية روتردام وسعت أكثر من مدة المسؤولية لتشمل المدة من الباب إلى الباب، تتصف هذه الاتفاقية بعدة خصائص من بينها أنها تقيم نظاما قانونيا موحدًا بدلا من ثنائية النظام المطبق في ظل الاتفاقيات السابقة⁽¹⁾، وعليه سوف نتطرق إلى دراسة مدة مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية روتردام، والاتفاقات المستثناة من نظام المسؤولية في ظل الاتفاقية.

1- مدة المسؤولية في اتفاقية روتردام :

أمام التطور الذي شهده النقل البحري، سعت اتفاقية روتردام إلى التوسيع أكثر مدة المسؤولية الناقل البحري و هذا ما تضمنته المادة 12 من اتفاقية روتردام والتي نصت إن بداية مسؤولية الناقل بشأن البضائع عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ⁽²⁾ للبضائع بغرض نقلها إلى غاية تسليمها، كما أشارت المادة 12 فقرة الثالثة انه حتى يتم تحديد مدة المسؤولية يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان التسليم ولكن بشرط أن لا يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدئ تحميلها ولا يكون تسليمها سابقا لتمام تفريغها النهائي⁽³⁾.

إن مسؤولية الناقل بمقتضى الاتفاقية تسرى من تسلم الناقل للبضائع حتى ولو كان التسلم خارج ميناء الشحن وتستمر حتى التسليم حتى ولو كان خارج ميناء التفريغ، بمعنى أن الاتفاقية تشمل الرحلة البحرية والمرحلة السابقة واللاحقة لها، منحت اتفاقية روتردام الحرية للطرفين على تأخير وقت التسلم أو تقديم وقت التسليم ولكن بشرط أن لا يكون التسلم لاحقا لعملية التحميل ولا يكون التسليم قبل التفريغ النهائي⁽⁴⁾.

إن عقد النقل البحري بمقتضى الاتفاقية يخضع لنظام قانوني موحدًا بدلا من ثنائية النظام القانوني، كما إن الاتفاقية توفر للشاحنين والناقلين نظاما عالميا متوازنا يبدأ من استلام البضائع إلى غاية تسليمها ولكن ثمة قيودا قانونيا وحيدا وهو ما أشارت له المادة 26 من الاتفاقية انه حتى تطبق اتفاقية روتردام على جميع مراحل النقل سواء البرية أو الجوية أو البحرية يجب توافر شروط: هو أن لا تكون اتفاقية دولية تحكم مرحلة وقوع الضرر أو عندما لا يمكن أن ينسب الضرر إلى أي مرحلة من مراحل النقل متعدد الوسائط، أوفي حالة وقوع الضرر في المرحلة البحرية⁽⁵⁾.

وعليه فان قواعد روتردام لم تعطى الأولوية في تطبيقها، وإنما أعطت الأولوية إلى الاتفاقيات أحادية الوساطة حتى تتفادى التنازع ما بينها وبين الاتفاقيات أحادية الوساطة⁽⁶⁾.

- 1 - د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤولياته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، سنة 2010، ص 23.
- 2 - الطرف المنفذ: طبقا للمادة الأولى الفقرة 6 من الاتفاقية هو الطرف الذي يعمل لفائدة الناقل حيث يتعهد بان يؤدي اي كان من الواجبات الناقل بمقتضى عقد النقل والمتمثلة في التسلم او التحميل أو المناولة أو الاستيف أو النقل أو التفريغ متى كان يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلبه وإشرافه.
- 3 - د. وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 360.
- 4 - د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة للنشر والتوزيع، الأردن، سنة، ص 408.
- 5 - قماز ليلي «قواعد روتردام اتفاقية النقل البحري بطابع متعدد الوسائط»، مجلة القانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق، تلمسان، 2015، ص 29.
- 6 - قماز ليلي، المرجع السابق، ص 29.

2- الاتفاقات المستثناة من نظام المسؤولية في روتردام:

عالجت الاتفاقية ثلاث حالات تعطى بموجبها للأطراف خلال مدة المسؤولية الاتفاق على تحديد حقوق ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك التي تفرضها الاتفاقية .

أ-العقد الكمي:

هو نقل كمية من البضائع في سلسلة من الشحنات في فترة متفق عليها وهو ما أشارت له المادة الأولى من الاتفاقية، وعليه فإن الاتفاقية قد أجازت الخروج على أحكام الاتفاقية فيما يتعلق بالعقد الكمي، مما يمكن الأطراف الاتفاق على حقوق وواجبات أقل أو أكثر مما هو منصوص عليه في الاتفاقية ولكن ضمن الشروط التي حددها المادة 80 من الاتفاقية: هو أن يتضمن العقد الكمي بيان بأنه يخرج على أحكام الاتفاقية، كما يشترط أن يحدد أبواب العقد الكمي الذي يتضمن خروجاً عن الاتفاقية إضافة أنه قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة.

من خلال المادة 80 من الاتفاقية إن الأصل هو الطبيعة الآمرة لاتفاقية روتردام والاستثناء هو الطبيعة المكملة لهذه القواعد⁽¹⁾، إلا أن الاتفاقية قد منعت الخروج على أحكام الاتفاقية في العقد الكمي بالنسبة لبعض الواجبات التي تتمثل في الالتزام بتقديم سفينة صالحة للإبحار، والالتزام بتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات وإبقائها كذلك طيلة الرحلة البحرية وهو ما يستمد من المادة 14 والمادة 80 من اتفاقية روتردام⁽²⁾.

ب- نقل الحيوانات الحية :

أخضعت الاتفاقية هذا النوع من البضائع إلى بعض القواعد الخاصة بالمغايرة لأحكام اتفاقية روتردام خاصة فيما يتعلق بالالتزامات والمسؤوليات المفروضة بمقتضى الاتفاقية حيث أجازت المادة 81 من الاتفاقية الاتفاق على واجبات ومسؤوليات للناقل والطرف المنفذ البحري باستبعادها أو الحد منها عند نقل الحيوانات الحية، ما لم يكن ثمة عقد بشأنها عندما يخضع الاتفاق لما يشرعه من خروج عن أحكام الاتفاقية، ويشترط لصحة الاتفاق الذي يتضمن على أحكام الاتفاقية في نقل الحيوانات الحية، ولكن بشرط أن لا يكون هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ناتج عن فعل أو إهمال من الناقل أو من يقوم مقامه، ويقع على الطرف الذي يريد إبطال الشروط إثبات السلوك الشائن للناقل أو من يقوم مقامه⁽³⁾.

ج- النقل الاستثنائي:

أجازت الاتفاقية خروجاً على أحكامه في النقل الاستثنائي والمقصود به هو نقل شحنات تجارية غير معتادة التنقل سياق المعتادة للمهنة، وان لا يصدر لنقل البضاعة مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الكتروني قابل للتداول وهذا ما أشارت له المادة 81 من الاتفاقية، كما أنها اقتصرت هذا النوع للخروج عن

1 - د.وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 401.

2 - عبد الحميد الساعدي، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي للبضائع قراءة قواعد روتردام، مجلة الفقه والقانون، العدد السادس، إبريل 2013، ص 170.

3 - عبد الحميد الساعدي، المرجع السابق، ص 171.

أحكام الاتفاقية بالأطراف فقط ولا يسرى بحق الطرف الثالث ، كمان الاتفاقية شروط حتى يتم الخروج على أحكامها : هو أن يتم صياغة الاتفاق بما يدل خروج على أحكام المعاهدة كان تكون البضاعة المنقولة لها طبيعة خاصة كالمواد النووية ، أو تكون ظروف تنفيذ العقد استثنائية كنقل البضائع إلى ميناء مضروب أو عليه حصار ، كما يشترط أن لا يكون قد صدر بشأن هذا النوع من النقل مستند النقل قابل للتداول أو سجل نقل الكتروني، بمفهوم المخالفة انه في الحالة التي يرد الاتفاق في مستند نقل قابل للتداول يعتبر كأنه لم يكن وتطبق الاتفاقية على النقل برمته⁽¹⁾.

الخاتمة:

إن تطور النقل البحري للبضائع اثر على مدة مسؤولية الناقل البحري، مما أدى إلى ضرورة إعادة النظر في تنظيمه بموجب الاتفاقيات الدولية ، لم يعد يمتد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من الشحن إلى التفريغ الذي كان سائدا في ظل اتفاقية بروكسل، بل أصبح يشمل ضمن اتفاقية هامبورغ الممتدة من الميناء إلى الميناء ، لتوسع اتفاقية روتردام أكثر من مدة مسؤولية الناقل لتشمل جميع مراحل النقل وليست البحرية فقط لتمتد من الباب إلى الباب .

إن مجمل أحكام القانون البحري الجزائري مستمد من اتفاقية بروكسل ، إلا أن المشرع الجزائري بدليل المادة 802 من القانون البحري ووسع من مدة مسؤولية الناقل وجعلها تمتد من التسلم إلى غاية التسليم ما لم يكن ثمة اتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية قبل الشحن وبعد التفريغ مسائرا بذلك لاتفاقية بروكسل التي مازالت تخدم مصالح الناقلين والتي مازالت لم تسير تطورات النقل البحري.

تطبيقا لمبدأ وحدة عقد النقل البحري الذي سعت قواعد هامبورغ 1978 و اتفاقية روتردام 2008 لتطبيقه ، إلا أن قواعد هامبورغ مقارنة باتفاقية روتردام التي مازالت لم تدخل حيز النفاذ والتي وسعت أكثر من مدة مسؤولية الناقل حتى قواعد هامبورغ جزئت عقد النقل البحري وحصرت من الميناء إلى الميناء فقط .