

## وحدة عقد النقل البحري: ضرورة إلغاء نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري

حوباد حياة

أستاذة محاضرة 'ب'

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2

### الملخص :

يمتد عقد النقل البحري من مرحلة التكاليف إلى غاية مرحلة التسليم للبضاعة إلى المرسل إليه، ويشمل في ذلك عدة مراحل أخرى تقع كلها على عاتق الناقل البحري استنادا لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي تركز ما يعرف بـ "مبدأ وحدة النقل البحري"، بحيث تقوم مسؤوليته عن أي ضرر يمكن أن يلحق البضاعة ابتداء من يوم تكليفه بنقلها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه. إن تطبيق هذا المبدأ يصطدم بعدة تناقضات لعل أهمها هو ما نصت عليه المادة 812 من القانون البحري الجزائري التي تعطي الناقل البحري الحق في تقليص هذه المسؤولية عن طريق الاشتراطات التعاقدية الأمر الذي يتوجب معه ضرورة إلغاء المادة 812 ق.ب.ج لما فيها من تهديد لمبدأ وحدة عقد النقل البحري.

## مقدمة :

يحتل النقل البحري مكانة هامة بين مختلف وسائل النقل الأخرى نظرا للدور الكبير الذي يلعبه في مجال تطور اقتصاد الدول وتجاريتها الخارجية، وذلك عن طريق المبادلات التجارية الدولية، غير أنّ هذه المبادلات لا يمكن أن تتم دون إبرام عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل<sup>1</sup> والذي يعتبر هدفه الأساسي هو توصيل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه، إلا أنّ هذا الأخير لا يشارك في عملية إبرام عقد النقل البحري، وإنما يصبح طرفا منظما إذ ما قبل تسلم البضاعة وذلك في آخر مرحلة من مراحل تنفيذ العقد، ممّا يمنح له مركزا خاصا وهذا طبقا لنظرية الانضمام والتي كرّسها المشرع ضمن أحكام القانون البحري الجزائري من خلال منحه للمرسل إليه حقوقا وتحميله لالتزامات<sup>2</sup>.

إنّ تنفيذ عقد النقل البحري يمر بعدة مراحل، المرحلة البرية الأولى والتي تمتد من التكاليف إلى الشحن، المرحلة البحرية المحصنة، وأخيرا المرحلة الممتدة من التفريغ إلى التسليم، حيث أنّ الناقل البحري يكون مسؤولا عن كل هذه المراحل، وهو ما يعبر عنه بمبدأ أو وحدة عقد النقل البحري، وهو ما أخذت به أغلب التشريعات، ومن بينها القانون البحري الجزائري من خلال نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>.

وطبقا لهذا النص إذا ما تضررت البضاعة خلال أية مرحلة من المراحل المكونة لعقد النقل البحري، تقوم مسؤولية الناقل البحري عنها اتجاه المرسل إليه أو صاحب الحق فيها، إلا إذا أثبت الناقل إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في نص المادة 803 من نفس القانون.

غير أنّه إذا كان الأصل هو تكريس مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فإننا نجد ضمن أحكام القانون البحري الجزائري ما يؤدي إلى زعزعته وعدم استقراره وذلك من خلال ما تضمنه نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - تنص المادة 738 من ق.ب.ج. على أنّه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

<sup>2</sup> - للمزيد أنظر حوباد حياة، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010/2011.

<sup>3</sup> - تنص المادة 802 من ق.ب.ج. على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

وعليه إذا كان المشرع يكرس مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فما هو الهدف من وجود نص المادة 812 ضمن أحكام القانون البحري الجزائري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية لا بد من التّعرض لمبدأ وحدة عقد النقل البحري من جهة، وللاستثناء الذي تضمنه نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري من جهة أخرى.

### أولاً: مبدأ وحدة عقد النقل البحري

يقصد بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، مسؤولية الناقل عن جمع المراحل التي يتضمنها عقد النقل البحري، أي بداية من تسلمه للبضاعة من الشاحن، شحنها، رصّها، نقلها لميناء الوصول فكها، تفريغها وأخيراً تسليمها إلى المرسل إليه أو صاحب الحق فيها<sup>4</sup>. ولقد كرست كل من الاتفاقيات الدولية والغرفة التجارية والبحرية على مستوى المحكمة العليا مبدأ وحدة عقد النقل البحري، إلا أنّ تطبيقه يترتب عليه مجموعة من الآثار لا بد من تحديدها.

#### أ. موقف الاتفاقيات الدولية والمحكمة العليا من المبدأ

الأصل أنّ كل الاتفاقيات الدولية تأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، إلا أنّ هناك من خفت من حدّته، أمّا عن موقف الغرفة التجارية والبحرية على مستوى المحكمة العليا من ذلك فسيتم توضيحه عبر مرحلتين، الأولى في ظل الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، والثانية بعد صدور القانون 98-05 المعدل والمتمم له.

#### 1. موقف الاتفاقيات الدولية

رغم تبني المشرع الجزائري لأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>5</sup>، إلا أنّهما يختلفان من حيث تحديد نطاق المسؤولية، فإذا كانت المادة 802 تنص على أنّها تمتد من التكليف إلى التسليم، فإنّ الاتفاقية في مادتها الأولى (الفقرة الخامسة)، تنص صراحة على أنّ عقد النقل البحريّ يمتد من الشحن إلى التّفريغ،

<sup>4</sup> - طيب إبراهيم ويس، التّنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران 2010/2009، ص. 58.  
<sup>5</sup> - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28-1964.

كما أنّها تؤكد من جهة أخرى في الفقرة الثامنة من مادتها الثالثة على أنّ كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن أخطائه الشخصية يعتبر شرطاً باطلاً، ولا يترتب عليه أي أثر وهذا تكريس منها لوحدة عقد النقل البحري.

أما عن موقف اتفاقية هومبورغ لسنة 1978<sup>6</sup>، فقد نصت في مادتها الرابعة على ما يلي: "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدّة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

وإذا ما أردنا البحث في موقف اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والتي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2009 من مبدأ وحدة عقد النقل البحري لا بد من الرجوع لنص المادة 12 الفقرة الأولى والذي أكد هو الآخر على أنّ الناقل يكون مسؤولاً من التكليف إلى غاية تسليم البضاعة للمرسل إليه<sup>7</sup>.

لكن إذا كان هذا هو المبدأ الذي تبنته قواعد روتردام، إلا أنّنا نجد لها استثناء من خلال الفقرة الثانية من المادة 13 بقولها: "...يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها وبشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد".

ما يستفاد من هذه المادة أنّه يمكن للناقل إدراج شروط في سند الشحن تؤدي إلى انتهاء مسؤوليته بمجرد الاتفاق على تولي المرسل إليه عملية التفريغ مثلاً، كما قد تم التأكيد على هذا الاستثناء في المادة 17 الفقرة الثالثة (ط) من الاتفاقية، أين اعتبرت الاتفاق المشار إليه في الفقرة الثانية من المادة 13 سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

وفي نفس السياق نجد أن أغلب التشريعات البحرية أخذت بمبدأ وحدة عقد النقل ومن بينها المشرع الفرنسي وذلك في نص المادة L5422-1 من قانون النقل إلا أنّه خفف من حدته من خلال نص المادة 81 من مرسوم 1966/12/31.

<sup>6</sup>- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 30 ماي 1978 والتي لم تصادق عليها الجزائر.  
<sup>7</sup>- تنص المادة 12 ف1 من اتفاقية روتردام على ما يلي: "تبدأ مدّة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلّم".

إذا كان هذا هو موقف كل من الاتفاقيات الدولية من مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فما هو موقف الغرفة التجارية والبحرية لدى المحكمة العليا؟

## 2. موقف المحكمة العليا

إذا ما أردنا البحث في موقف الغرفة التجارية والبحرية من مبدأ وحدة عقد النقل البحري لا بد من التمييز بين مرحلتين أساسيتين، الأولى في ظل الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، والثانية بعد صدور القانون 98-05 المعدل والمتمم له، ويعود سبب ذلك إلى قيام المشرع في هذا الأخير بتنظيم الأنشطة التجارية المينائية بصفة مستقلة سواء تعلق الأمر بالقطر المناولة أو التثوين، حيث أصبح بإمكان أي شخص طلب خدمة من هؤلاء سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.

### 1.2- مرحلة ما قبل صدور القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر 76-80

إذا ما تساءلنا عن موقف المحكمة العليا خلال هذه المرحلة نجد أنها كانت تطبق مبدأ وحدة عقد النقل البحري دون أي استثناء، حيث كانت تقضي دائما بأن الناقل يبقى دائما هو المسؤول أمام المرسل إليه في حالة ما إذا لحقت بالبضاعة أضراراً ولو في مرحلة التفريغ وهو ما أكدته في عدة قراراتها، ومن بينها القرار المؤرخ في 11/04/1995 والذي جاء فيه: "...حيث أنه طبقاً للمواد 773 و780 من القانون البحري الجزائري، الناقل مسؤول عن عمليات التفريغ وأن أكثر من ذلك المادتين 739 و802 من نفس القانون تنص على مسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه..."<sup>8</sup>.

كما يؤكد على نفس المبدأ القرار المؤرخ في 17/01/1994: "من المقرر قانوناً أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه"<sup>9</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مسألة احتكار المؤسسة المينائية لعملية الشحن والتفريغ لا تعتبر حجة لفتح المجال أمام صاحب الحق في البضاعة من توجيه دعواه مباشرة ضد المؤسسة المينائية، كما أن الاحتكار لا يعفي الناقل البحري من المسؤولية<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> - جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، الجزء الثاني، منشورات كليك، الجزائر، 2013، ص. ص. 658 و660.  
<sup>9</sup> - قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، العدد الثالث، 1994، ص. 132. أنظر كذلك القرار المؤرخ في 30/06/1991، ملف رقم 83952، المجلة القضائية، العدد الأول، 1993، ص. 94.

## 2.2- مرحلة ما بعد صدور القانون 05-98

إنّ أهم ما جاء به القانون 05-98 هو إلغاؤه للمواد من 873 إلى 887 والمتعلقة بأحكام الشحن والتفريغ، والتي عوضها بعقدين منفصلين وهما عقد المناولة المينائية وعقد التّشوين ممّا يفسر توجه المشرع بطريقة غير مباشرة نحو تجزئة عقد النقل البحري ما دام أنّه وضع لكل منهما نظامه الخاص بالرّغم أنّها في الأصل تعد من الالتزامات الأساسية للناقل البحري والمنصوص عليها في كل من المواد (770-773-780-802) من القانون البحري الجزائري<sup>11</sup>.

لكن الغريب في الأمر أنّ المشرع أبقى على وحدة عقد النقل البحري من خلال نص المادة 802 حيث أنّ الناقل يبقى مسؤول من التكليف إلى التّسليم بالرّغم من وجود متدخلين خلال نفس المرحلة التي يشملها العقد.

أمّا عن موقف المحكمة العليا بعد صدور القانون 05-98، فهي لم تغير موقفها وبقيت متمسكة بتطبيق مبدأ وحدة عقد النقل البحري بالرّغم من وجود نص المادة 812 الذي يؤدي إلى تجزئته ومن بين قراراتها، القرار المؤرخ في 2014/09/04 والذي أهم ما جاء فيه أنّ مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة من تاريخ شحن البضائع إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله<sup>12</sup>.

كما أنّ المحكمة العليا ترفض أي دعوى موجهة من المرسل إليه إلى غير الناقل البحري، كأن يقوم مثلاً بتوجيه دعواه ضد مقاول المناولة أو التّشوين، فالمحكمة تقضي دائماً بضرورة رفع الدعوى من المرسل إليه ضد الناقل البحري، وعند ما يقوم هذا الأخير بدفع التعويض يرجع على المقاول على أساس دعوى الرجوع وهو ما أكدته الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 2011/12/03<sup>13</sup>.

من خلال ما تقدم يظهر لنا أنّ موقف المحكمة العليا بقي نفسه ولم يتغير وذلك بتكريسها لمبدأ وحدة النقل البحري.

<sup>10</sup> - أنظر قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 12134، المؤرخ في 1993/02/15، نشرة القضاة، العدد 51، 1997، ص. 107.

<sup>11</sup> - Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat, Université d'Oran, 2002, p. 266.

<sup>12</sup> - قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 0964344، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2014، ص. 239.

<sup>13</sup> - "...ما تقوم به مؤسسة الميناء من خدمات يدخل ضمن عقد المناولة الذي يربطها بالناقل والذي لا يعني المرسل إليه وكان يتعين على هذا الأخير توجيه دعواه ضد عقد النقل وعليه فالدعوى الحالية وجهت ضد غير ذي صفة"، قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 703843، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2011، ص. 262.

إن تطبيق مبدأ وحدة عقد النقل البحري يترتب عدة آثار لا بد من تحديدها.

### ب. الآثار المترتبة على تطبيق مبدأ وحدة النقل البحري

إن مبدأ وحدة عقد النقل البحري يترتب مجموعة من الآثار ولعل أهمها تتمثل في عدم جواز إدراج شروط تؤدي إلى استفادة الناقل من الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها، إلى جانب حرمان المرسل إليه من توجيه دعواه مباشرة ضد مقاول المناولة أو مقاول التثمين إذا ما تضمنت سندات الشحن شروطا تقضي بذلك لوجود وكالة، وأخيرا التداخل بين مسؤولية الناقل البحري ومسؤولية أحد المقاولين.

#### 1. عدم جواز إدراج شروط تؤدي إلى استفادة الناقل من الإعفاء من المسؤولية أو

#### تحديدها

لقد نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري صراحة على أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، فبمفهوم المخالفة كل شرط يتفق عليه ويكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية يعد باطلا، حيث نص المشرع على بطلان مثل هذه الاشتراطات في نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري، وهو نفس موقف اتفاقية بروكسل المشار إليه أعلاه، واتفاقية هومبورغ وذلك من خلال الفقرة الأولى من مادتها 23 والتي جاء فيها أن: "كل شرط يرد في عقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا و لاغيا في حدود مخالفته لها"، وهو ما نصت عليه كذلك المادة 79 فقرة أولى من اتفاقية روتردام.

#### 2. حرمان المرسل إليه من توجيه دعواه ضد المقاول

من بين أهم الآثار التي يترتبها مبدأ وحدة عقد النقل البحري هو حرمان المرسل إليه من توجيه دعوى المسؤولية العقدية ضد المقاول بالرغم من أنه المتضرر الأول من ذلك، والسبب هو عدم إقرار المحكمة العليا بصحة شروط سند الشحن التي تتضمن وكالة إما صريحة أو ضمنية تسمح للناقل باختيار مقاول يعمل لحساب المرسل إليه كشرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع والذي قصد به إعفاء الناقل من المسؤولية عن المراحل السابقة واللاحقة للنقل البحري أي السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ بالرغم من صحته ما دام أنه يدخل ضمن المراحل المنصوص عليها في نص المادة 812 والتي يجوز الاتفاق على تحديد المسؤولية بشأنها، وعليه لا يبقى أمام المرسل إليه سوى إقامة دعواه ضد الناقل.

### 3. التداخل بين مسؤولية الناقل البحري ومسؤولية مقاول المناولة ومقاول

#### التشوين

إنّ مقاول المناولة المينائية ومقاول التشوين عند قيامهما بتنفيذ التزاماتهما التعاقدية، إنّما يقومان في نفس الوقت بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وبالتحديد تنفيذ التزامات الناقل البحري فإذا ما أخل الناقل بالتزامه التعاقدية يكون مسؤولاً اتجاه الشاحن أو المرسل إليه، ففي هذه المرحلة يقع على المناول أو المشون اتخاذ جميع التّحفظات ضد السفينة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضورياً كسوء حالة البضاعة أو تغليفها، فإذا لم يتخذ المقاول التّحفظات اللازمة ولحقت بالبضاعة أضراراً يكون هو المسؤول في مواجهة صاحب الحق في البضاعة.

إلا أنّه بالنسبة للمشون وطبقاً لنص المادة 22 من المرسوم التنفيذي 02-01 المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها، نجده يضع على عاتق المشون مسؤولية حراسة البضاعة والحفاظ عليها طيلة مدّة وجودها في الميناء، حيث حدّد المشرع نطاق هذه المسؤولية من استلام البضاعة من طرف المشون إلى غاية تسلمها من طرف المرسل إليه، وهنا نتساءل هل مسؤولية الناقل البحري تنتهي عند تسليم المشون للبضاعة؟ أم أنّها تبقى قائمة من التكليف إلى التسليم ما دام أنّ النّطاق الزّمني لكلا المسؤوليتين ينتهي في وقت واحد، وهو تسليم البضاعة للمرسل إليه.

بعد الانتهاء من تحديد مضمون مبدأ وحدة عقد النقل البحري وآثاره، ننتقل الآن للبحث في الاستثناء الذي تضمنته المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

#### ثانياً: أثر تطبيق المادة 812 على مبدأ وحدة عقد النقل البحري

إذا كان القانون البحري الجزائري قد نص صراحة على مبدأ وحدة عقد النقل البحري وعلى بطلان جميع الاشتراطات العقدية التي تهدف إلى إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري، إلا أنّه لا يمكن أن تأخذ به على إطلاقه وذلك لأنّ المشرع جعل للمبدأ استثناء بموجب المادة 812 الفقرة الأولى، ممّا أدى إلى زعزعة مبدأ وحدة عقد النقل البحري<sup>14</sup>.

<sup>14</sup>- Fatima BOUKHATMI, Le régime juridique de la responsabilité de la manutention et de l'acconage dans le CMA, Le Phare N°-31, Novembre 2001, p. 13.

## أ. مضمون الفقرة الأولى من المادة 812

تنص المادة 812 فقرة أولى على ما يلي:

إنّ أهم ما يمكن استخلاصه من المادة 812 أنّ المشرع قد سمح للناقل البحري بتحديد مسؤوليته عن العمليات التي تتم ما بين استلام البضاعة لغاية البدء بشحنها ثم من نهاية عملية التّفريغ ولغاية تسليمها وهو ما يتعارض مع نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري<sup>15</sup>.

وعليه أصبح بإمكان الناقل تحديد أو إبعاد مسؤوليته على المراحل البرية لعقد النقل البحري، أين تكون البضاعة أكثر عرضة للأخطار<sup>16</sup>، فالعمليات المذكورة ضمن المادة 812 تندرج أغلبها تحت نطاق عمليات المناولة المينائية أو التّشوين طالما أنّ المقاول هو من يحضر البضاعة لعملية الشحن بإخراجها من المخازن أو من أماكن الرّص المينائي أو نقلها لرصيف الشحن وحراستها<sup>17</sup>.

وعليه بتطبيق نص المادة 812 يكن هناك كسر لمبدأ وحدة عقد النقل البحري وفصل لعمليات المناولة المينائية والتّشوين عن عقد النقل البحري ممّا ينعكس سلبا على المرسل إليه، فلو افترضنا أنّ الناقل قام بوضع مثل هذه الشروط ولحقت بالبضاعة أضرار، فالمرسل إليه هنا إذا رجع على أساس المسؤولية العقدية سيتمسك الناقل بالتحديد أو الإعفاء أما إذا رجع على مقاول المناولة المينائية أو التّشوين فلا يمكنه ذلك إلا على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد بينه وبين المقاول وبالتالي يبقى المرسل إليه هو المتضرر.

إذا كان هذا هو مضمون نص المادة 812، فإنّه يطرح إشكالا من الناحية التّطبيقية نظرا لغموض صياغته.

<sup>15</sup> - أنظر نص المادة 811 من ق.ب.ج.

<sup>16</sup> - Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, Op. cit, p. 266.

<sup>17</sup> - طيب إبراهيم ويس، التّظيم القانوني لنشاط المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2007/2008، ص. 59.

## ب. إشكالية تطبيق نص المادة 812

إنّ صعوبة تطبيق نص المادة 812 تكمن في غموض العبارات المستعملة في صياغة النص، إذ استعمل المشرع عبارة تحديد المسؤولية أو التعويض وهنا نتساءل عما يقصده المشرع هل تحديد سقف التعويض أو الإغفاء من المسؤولية؟

وللإجابة على هذا التساؤل لابد من البحث في موقف المحكمة العليا والتي قضت في قرارها المؤرخ في 1997/04/08 بما يلي: "...يجوز للناقل اشتراطه إعفائه من المسؤولية خلال المدّة من استلامه البضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"<sup>18</sup>.

من خلال منطوق القرار نستخلص أنّ الغرفة التجارية والبحرية على مستوى المحكمة العليا فسرت عبارة "تحديد المسؤولية" على أنّها تعني الإغفاء من المسؤولية، وعليه مصطلح التحديد يفيد الإغفاء، أمّا مصطلح التعويض فيفيد وضع الناقل البحري حدودا معينة لمسؤوليته لو تجاوزت قيمته الضرر هذا الحد، أمّا عن القرارات المنشورة فلم تصادف أي قرار يتضمن تطبيق المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

**الخاتمة:** يتضح ممّا سبق مبدأ وحدة عقد النقل البحري مكرس في جميع الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري وأغلب التشريعات البحرية ومن بينها القانون البحري الجزائري، وإن كانت البعض من هذه الاتفاقيات قد خففت من حدّة هذا المبدأ كاتفاقية روتردام وكذلك قانون النقل الفرنسي من خلال نص المادة 81 من مرسوم 1966/12/31، وإلى جانبه المشرع الجزائري عن طريق ما تضمنته الفقرة الأولى من نص المادة 812، وهو في الحقيقة ما يتعارض مع مبدأ وحدة عقد النقل البحري خاصة وأنّ المشرع قد أكدّ على أنّ مسؤولية الناقل البحري تمتد من التكليف إلى التسليم وهو ما أكدت ولا زالت المحكمة العليا تؤكد عليه في جميع قراراتها المنشورة، وعليه ما يمكن استخلاصه هو ضرورة إلغاء نص المادة 812 و ذلك لتعارضه مع نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

<sup>18</sup>- قرار غير منشور، مشار إليه في مرجع سخري بوبكر، القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2004، ص. 185.

## قائمة المصادر

## أولاً: باللغة العربية

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28-1964.
2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 30 ماي 1978.
3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" الموقعة في 11/12/2008.
4. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 47، المؤرخة في 27 جوان 1998.
5. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002، المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01.
6. طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010/2009.
7. جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، الجزء الثاني، منشورات كليك، 2013.

## ثانياً: باللغة الفرنسية

1. Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, Thèse de doctorat, Université d'Oran, 2002.

2. Fatima BOUKHATMI, Le régime juridique et la mise en œuvre des dispositions relatives à la manutention partenaire et l'acconage en droit Algérien, le phare N°31, Novembre 2001.

للإحالة لهذا المقال :

حوباد حياة : " وحدة عقد النقل البحري: ضرورة إلغاء نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري", مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، السنة 2018، ص ص ( 40 - 51).