

نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

The Maximum Compensation System for the Liability
Of the Maritime Carrier of Goodsبن غالم بومدين¹، إشراف: واعلي جمال²¹ كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان (الجزائر)، benghalemboumdiene@gmail.com² كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان (الجزائر)، Maitre.ouali@hotmail.fr

تاريخ النشر: جوان/2022

تاريخ القبول: 2022/03/29

تاريخ الإرسال: 2021/01/07

الملخص:

إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية، تقوم على أساس الخطأ المفترض في هذا الأخير متى وقع ضرر للبضاعة المنقولة لكون أنه ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سلمية إلى ميناء الوصول، فإن حدثت ووصلت البضاعة بغير الحالة التي تم توثيقها بها في سند الشحن أو تم التأخير في إيصالها جاز للطرف المتضرر صاحب الحق الشرعي فيها رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل من أجل مطالبته بالتعويض، غير أنه غالباً ما تكون هذه التعويضات بمبالغ مالية كبيرة لدرجة إرهاب كاهل الناقل ما يؤدي إلى إفلاسه والتوقف عن مزاولته نشاطه، الأمر الذي استدعى التفكير في إيجاد طريق آخر للتعويض يهدف لتحقيق توازن مصالح كل من الناقل والشاحن أطلق عليه نظام الحد الأقصى للتعويض يقوم تصوره على تسقيف التعويض المستحق للمتضرر بقيمة لا يمكن تجاوزها في حالة ثبوت مسؤولية الناقل.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الضرر، مسؤولية الناقل، التعويض، نظام الحد الأقصى للتعويض.

Abstract:

The liability of the maritime carrier is a liability of a contractual nature that is based on the carrier's supposed error, when any damage to the carried goods has occurred, as his main mission is to deliver the goods to the arrival port safely. If it does not arrive safe as it required in the bill of lading, so the aggrieved party may pursue a liability against this carrier for compensation. Most of time, it is of a very high value, thing that can overburden the carrier and lead to his failure and even to cease his activity. This required consideration of a way of compensation balancing the interests of both the carrier and the shipper, known as "the maximum compensation system". That limits these compensations at a value that could not be exceeded in case of the carrier's liability is proved.

Key words: The maritime carrier, damage, liability, compensation, maximum compensation system.

مقدمة:

تقوم مسؤولية الناقل البحري العقدية تجاه أصحاب الحق في البضائع المشحونة بمجرد وصول هذه الأخيرة إلى ميناء التفريغ بغير الحالة الموثقة بها في سند الشحن أو التأخير في تسليمها، ما يجعل قرينة الخطأ المفترض ثابتة في حقه بأن الضرر قد لحقها وهي تحت يده أثناء الرحلة البحرية المحفوفة بالمخاطر، ما يسمح لكل حائز شرعي لسند الشحن من مطالبته بالتعويض عن هذه الخسائر في حالة ثبوت مسؤوليته عنها خارج نطاق حالات الإعفاء المقرر قانوناً لصالحه، غير أن هذه التعويضات غالباً ما تكون ذات قيمة عالية تؤدي إلى إفلاسه وإحجامه عن مواصلة نشاطه في هذا القطاع، ما يستدعي التفكير في إيجاد طريق إستثنائي آخر للتعويض يضمن مصالح كل من الناقل والشاحن دون أن يؤثر ذلك سلباً على ذمته المالية، من هذا المنطلق تتمحور إشكالية الدراسة في تبيان ماهية هذا النظام الخاص المبني على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري؟ وصولاً لتحديد المستفيدين منه وآليات سقوطه؟ .

للإجابة عن هذه الإشكالية سوف نعتمد على المنهج الوصفي والتحليلي المناسب لهذا النوع من الدراسات القانونية، مع الإستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لتوضيح مواطن التكامل والإختلاف بين النصوص، من خلال تقسيم هذه الدراسة إلى عنصرين، يتم تخصيص العنصر "1" فيها إلى نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري، في حين يتم تخصيص العنصر "2" لدراسة المستفيدين من هذا النظام وآليات سقوطه، وهو الأمر الذي فصله كما يلي:

1- نظام الحد الأقصى للتعويض عن الخسائر في النقل البحري للبضائع

درج الناقلون تاريخياً على تضمين عقد النقل البحري جملة من شروط الإعفاء نتيجة قوة نفوذهم وهواجس قيمة التعويضات المالية المطالبين بدفعها عند نقلهم البضائع الثمينة التي تفوق قيمة السفينة الناقلة ذاتها في بعض الأحيان مقابل مناداة الشاحنين في الجانب الآخر أيضاً بالحد من هذه الشروط، فنأدى الناقلون مرة أخرى بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن الخسائر أو التلف عما قد يصيب البضاعة (1.1)، وهو التصور الذي تم الأخذ به في القانون البحري الجزائري ومعاودة بروكسل لعام 1924 (2.1)، كما سوف نبينه على النحو الآتي:

1.1- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن هذا المبدأ الذي يجد تكريسه في كل من المعاهدات الدولية¹ والتشريعات البحرية الداخلية قائم على تسقيف التعويضات المستحقة للطرف المتضرر صاحب الحق في البضائع المنقولة حالة إصابتها بأضرار أثناء عملية النقل أو التأخير في تسليمها حين تقع مسؤولية ذلك على الناقل²، الأمر الذي يدفعنا إلى تحديد مفهوم فكرة تسقيف التعويض في حده الأعلى عن الخسائر البحرية (1.1.1)، ثم التعرض إلى الطبيعة القانونية لهذا النظام الاستثنائي (2.1.1):

1.1.1 - فكرة تسقيف التعويض عن الخسائر البحرية

يستعمل الفقه عدة مصطلحات للدلالة على نظام الحد الأقصى للتعويض مثل تحديد المسؤولية أو حديد مقدار التعويض، وبدون الدخول في جدلية مدى صحة المصطلح المستعمل فهي كلها الآن تؤدي وظيفة الدلالة على المعنى المقصود من إستعمالها³، إذ يعني هذا المصطلح تقدير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المشحونة في حالة إصابتها بأضرار أثناء النقل⁴، ومن ثمة فإن التحديد القانوني ليس تقديراً جرافياً لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما إعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض بحيث إن ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المتضرر إلا التعويض المساوي لهذه القيمة دون أن يكون له الحق في تجاوزها⁵.

كما عرف أيضا الحد الأقصى للتعويض على أنه التقدير القانوني لمبالغ التعويض الذي يدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها، فهو عبارة عن حدود قصوى لمسؤولية الناقل البحري الذي لا يجوز الحكم عليه بأكثر منه مهما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة⁶، فهو إذن تعويض غير كامل وضع فيه القانون حدا أعلى لما يتوجب على الناقل دفعه في حالة ثبوت مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ سواء كان ذلك بخطئه أو بخطأ من أحد تابعيه، وهو خلاف القواعد العامة في التعويض المدني لا يجوز لقاضي الموضوع الحكم بأكثر منه مهما بلغت جسامته الضرر⁷، حيث يعتبر هذا النظام أحد الميزات الأساسية التي يتميز بها النظام القانوني للنقل البحري والتي إنتقلت فيما بعد إلى أنواع أخرى من النقل كالجوي والبري⁸.

وجدير بالإشارة هنا إلى أن القواعد الخاصة بحساب الضرر كقاعدة النسبية المعروفة في مجال التأمين التي تجعل من تقدير التعويض الإجمالي يقوم على أساس نسبة الضرر الفعلي الذي تقدره الخبرة الفنية من طرف المختصين في هذا المجال غير قابلة للتطبيق في هذا النظام على مسؤولية الناقل البحري في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للبضائع الحد القانوني المسقف سلفاً للتعويض، حيث أن الناقل هنا لا يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا في حدود المبلغ الأقصى المحدد قانوناً ومبررات ذلك ترجع بالأساس لتشجيع الناقل البحري على الإستثمار في هذا الميدان الصعب الذي تتعرض فيه الرحلات البحرية لمخاطر كبيرة تفضي في كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متنها فضلاً على هلاك السفينة ذاتها والتي تعتبر من الأصول العالية القيمة⁹ هذا من جهة.

ومن جهة أخرى يهدف هذا النظام إلى التقليل من النزاعات من خلال إلزام الناقل البحري بدفع التعويض المحدد قانوناً في حده الأعلى دون مباطلته وتسويفه باللجوء للقضاء أو التحكيم لعلمه المسبق بعدم تأثيره سلباً على ذمته المالية، كما لا يسمح أيضاً للطرف المتضرر بالمنازعة الكيدية في قيمة

التعويض لأنه يعلم بأن تعويضه لن يزيد على الحد المعين كسقف أعلى مما يدفعه للسعي للتسوية الودية وتجنب القضاء عبئا كبيرا في الوقت والمصاريف¹⁰.

2.1.1- الطبيعة القانونية لنظام الحد الأقصى للتعويض

تقدم سابقا أن الحد الأقصى للتعويض يعتبر أعلى مبلغ مالي يمكن للناقل دفعه للطرف المتضرر من عملية النقل التي أشرف عليها مهما بلغت قيمة الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة، ومن ثمة فهذا التعويض له طبيعة قانونية مزدوجة، فهو من جهة يعتبر من النظام العام في حدوده الدنيا بمعنى أنه لا يمكن الإتفاق على مبلغ للتعويض أقل منه، وهو من جهة أخرى بخلاف ذلك في حدوده العليا التي لا تعتبر من النظام العام ويجوز الإتفاق فيها على تحديد مبلغ للتعويض أكبر من ما حددته النصوص القانونية¹¹، بحيث إذا ما تم إدراج شرط في سند الشحن مضمونه تحديد مسؤولية الناقل بأقل من الحد القانوني فإن هذا الشرط يعتبر كأن لم يكن لمخالفته النصوص الأمرة التي جاءت لتكرس مصلحة الشاحن في إبطال كل إتفاق من شأنه التخفيف من مسؤولية الناقل، وعلى العكس من ذلك تماما إذا كان الشرط مضمونه الزيادة في الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري مقارنة بتلك المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية فإن هذا الشرط سيكون صحيحا لأنه من قبيل الزيادة في مسؤولية الناقل كمهني محترف وتنازلا منه عن بعض حقوقه التي أجازتها التشريعات البحرية¹²، وبذلك سيكون أمام كل صاحب بضاعة منقولة إذا أراد أن يأخذ تعويضا أكبر من ذلك المحدد قانونا وإستبعاد التطبيق التلقائي لنظام الحد الأقصى للتعويض أن يثبت مثل هذا الإتفاق وأن يتمسك به¹³.

2.1- الحد الأقصى للتعويض في القانون البحري الجزائري ومعاودة بروكسل لعام 1924

ما كان لخدمة النقل البحري للبضائع أن تعرف هذا التطور دون صياغة نظام قانوني أقل شدة لمساءلة الناقل يتناسب مع الظروف الواقعية والمحفوفة بالمخاطر التي تعرفها الرحلة البحرية، وذلك رغبة في إقامة توازن يراعي مصالح جميع الأطراف المشاركين في تنفيذ هذا النوع من العمليات التجارية الدولية، وهو ما تم تجسيده فعلا من خلال فكرة نظام الحد الأقصى للتعويض التي كانت موضع إهتمام في القانون البحري الجزائري (1.2.1)، هذا الأخير الذي يعتبر تكريسا لما حملته قواعد معاهدة بروكسل لعام 1924 (2.2.1):

1.2.1- في القانون البحري الجزائري

تنص المادة 805 ق.ب.ج على أنه "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 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، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تُسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول

المطلوب من ناقل حريص أن يُسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري. وفي حالة إستخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى. يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹⁴.

إن فهم من المادة أن المشرع الجزائري وضع جملة من الشروط حتى يستفيد الناقل البحري من تحديد مسؤوليته، وهذه الشروط تتمثل في عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة البضاعة وقيمتها قبل شحنها على السفينة، أو عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى، وعليه فالناقل لا يلتزم إلا بالتعويض المحدد في المادة السالفة الذكر مهما كانت قيمة خسائر البضائع المنقولة، ففي حالة الهلاك أو التلف فالناقل لا يعد مسؤولاً سوى بمبلغ 10.000 وحدة حسابية¹⁵ عن الطرد أو وحدة الشحن أو 30 وحدة حسابية عن الكيلوغرام من الوزن الإجمالي للحد الأدنى المطبق، أما عن حالة التأخير في التسليم فقد حددت المسؤولية بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل من دون أن تزيد عن كل مجموع أجرة النقل المستحقة، سواء كان التأخير في التسليم راجع للوقت المتفق عليه في العقد أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص.

أما عن الحد الأعلى الذي حدده المشرع الجزائري في حالة النقل بإستخدام الحاويات وهي أدوات مخصصة لتجميع البضائع بغرض النقل، فالعبارة تكون بحساب أي المبلغين أكبر لتحديد التعويض المستحق، حيث يُؤخذ بحساب عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن ويكون الناقل مسؤول عن الخسائر التي أصبتها بمبلغ 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في سند الشحن أو بمبلغ 30 وحدة حسابية عن الكيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع، وفي حالة إستخدام الحاوية لنقل البضائع بدون تدوين عدد الطرود المنقولة في سند الشحن فالعبارة في تقدير التعويض تكون بحساب الحاوية كوحدة شحن واحدة مستقلة على أساس النسبة المشار إليها سابقاً، بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه¹⁶، كجزء قرره المشرع لعدم قيام الشاحن بالتصريح بقيمة ونوع البضاعة المنقولة، والملاحظ من الناحية العملية والإجرائية أن يتم حساب هذه التعويضات من قبل مختصين وهم خبراء محلفين يعهد إليهم بتحديد قيمة هذه الأضرار وتقديم تقاريرهم بشأنها إلى المحكمة المختصة الناظرة في موضوع النزاع.

2.2.1- في معاهدة بروكسل لعام 1924

نصت المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل لعام 1924 على أنه "لا يلزم الناقل أو وكيل السفينة، في أي حال من الأحوال عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إلا بمبلغ لا

يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن، ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها. ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره، لا يسأل الناقل أو وكيل السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن¹⁷.

لقد أتاح مضمون هذه المادة أن يكون لكل دولة متعاقدة الحق في تحويل قيمة المبالغ المبينة أعلاه بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي¹⁸، بحيث يمكن لهذه الدول الوفاء للمدين بعملتها الوطنية طبقاً لسعر الصرف المعمول به داخلها، وهو موقف كرسه واضعي هذه المعاهدة حتى تكون محاولة منهم لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع وحتى تكون نافذة في أكبر عدد ممكن من الدول الأعضاء، حيث عينت الحد الأقصى للتعويض بمائة (100) جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة. ولكنها لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية. ومن ثمة فما الجنيه الإسترليني الذهبي سوى وحدة قياس للتعويض وليس بعملة الوفاء، وبالتالي يتعين على قاضي الموضوع المطروح عليه النزاع من تحويل قيمة التعويض من الجنيه الإسترليني الذهبي، إلى عدد من وحدات العملة الوطنية والزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة، كما تكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى الميناء التفريغ، حيث يفترض وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، أما إذا لم تصل السفينة لميناء التفريغ لأي سبب كان كحالة غرقها مثلاً فتكون العبرة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى الميناء¹⁹.

ثم جاء بعد ذلك بروتوكول فسبي لعام 1968 الذي عدل من الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض، بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف (10.000) فرنك ذهبي بوانكاريه عن كل طرد أو ثلاثين (30) فرنك ذهبي بوانكاريه عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة، حيث يتضح من ذلك أن هذه المعاهدة الدولية قد تخلت عن وحدة حساب الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهبي وتحولت إلى الفرنك الذهبي بوانكاريه، وتحدد قيمة الفرنك بوانكاريه على أساس خمسة وستين مليغرام (65 ملغ) من الذهب عيار تسعمائة في الألف (900/1000)، وبالتالي يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض المحكوم به مرتين، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما، كما أنه لم تعد العبرة في تحويل قيمة الذهب إلى العملة الوطنية بتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإنما أصبح يحدد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع والذي هو غالباً تاريخ النطق بالحكم²⁰.

2- المستفيدون من نظام الحد الأقصى للتعويض وأليات سقوطه

إن واضعي هذا النظام كانوا يدركون تمام الإدراك أنه تعويض غير كامل ولا يتطابق مع القيمة الحقيقية للبضاعة الهالكة أو التي أصابها التلف، ولكن الدافع الذي حدى بهم للخروج عن القواعد العامة هو السعي إلى تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقل والشاحن ترتضيه مبادئ العدالة²¹، لكن يتضح من خلال الممارسة أن عمليات النقل لا يقوم بها الناقل وحده بل يتدخل فيها أشخاص آخرون تابعين له ويعملون تحت إشرافه ومن ثمة كان لزمنا تمتعهم بنفس الإمتيازات التي يستفيد منها هذا الأخير (1.2)، وحرمانهم منها بذات الكيفية إذا تحققت مبرراتها القانونية (2.2)، وهو ما سوف تفصل فيه على النحو التالي:

1.2- المستفيدون من الحد الأقصى للتعويض

حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقل والشاحن مدد مُنظرو هذا النظام سريان الإستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري لتابعه لقطع الطريق أمام الطرف المتضرر في الرجوع عليهم لحصوله على تعويض كامل للضرر، ما يضطر هؤلاء بالتبعية لرجوع على الناقل بقيمة ما دفعوه وهو ما يعني في نهاية المطاف إفراغ هذا المبدأ القانوني من محتواه وهدفه، ما جعل من هذه الإستفادة تشمل كل من الناقل البحري في المقام الأول (1.1.2)، ثم تابعوه الذين يستخدمهم في تنفيذ عملية النقل في المقام الثاني (2.1.2):

1.1.2- الناقل البحري

إذا ثبتت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة أثناء الرحلة البحرية فإنه سوف يستفيد من تطبيق التحديد القانوني للمسؤولية على كل دعوى ترفع ضده للمطالبة بتعويض قيمة هذه الخسائر على أساس المسؤولية الغير تعاقدية، وهذا ما قضت به المادة 813 من ق.ب.ج حينما نصت على أنه "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية"، وقد فسرت بوضوح في هذا الشأن معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 01 بند (أ) بأن مصطلح "الناقل" يشمل كل من مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل، وعليه ليس لازماً أن يكون الناقل مالكا للسفينة، إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة للسفينة إذا كان قد أبرم عقدا مع الشاحن، بحيث إذا تعاقد بإسمه سوف تكييف صفته بالناقل المتعاقد أما إذا قام بعملية النقل فسوف تكييف صفته بالناقل الفعلي ويستفيدون كلهم بما يستفيد منه الناقل من التحديد القانوني لمسؤوليته بحد أقصى للتعويض.

2.1.2- تابعو الناقل

وهم كل الأشخاص الذي تربطهم بالناقل علاقة التبعية والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، وعلى ذلك يعد كل من الريان والبحارة الذين يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل ويعد كذلك كل من مقاول الشحن والتفريغ عند تعاقد معهم وبذلك يكون لهم أن يتمسكوا بكل

التحديدات القانونية التي يمكن للناقل البحري أن يتمسك بها²²، حيث تنص المادة 814 ق.ب.ج في هذا الشأن على أنه "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالإستناد لأحكام هذا الفصل"، ما يفهم منه صراحة أنه في حالة قيام دعوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها على أحد تابعي الناقل، جاز لهذا الأخير التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديداتها التي يستفيد منها الناقل بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي إرتكبه قد وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها وهي ذات الأحكام الموجودة في معاهدة بروكسل.

2.2- سقوط الحق في التمسك بالحد الأقصى للتعويض

إن مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يقوم على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن كما أشارنا إلى ذلك سابقا، وهذا يفترض إبداء حسن النية من الناقل وتابعيه في تنفيذ إلتزاماتهم ومن ثمة إن صدور أي كل سلوك إرادي شائن من هؤلاء الأشخاص سواء بفعل إيجابي أو سلبي سوف يترتب عنه الإخلال بالإلتزامات العقدية وبمبادئ العدالة المنشودة من وراء تقرير هذا المبدأ في حد ذاته، ما سيحرمهم بالتبعية من التمسك بتحديد مسؤوليتهم فهذا النظام مقرر لأن يستفيد منه الناقل وتابعيه الذين يثبتون أحقيتهم وجدارتهم به وهو الأمر الذي لا يتوفر في حالة تعمد إحداث الضرر أو في حالة الإهمال الجسيم، وعليه فإن الحق في تحديد المسؤولية يسقط إذا ما صدر فعل إرادي سيئ من الناقل وتابعيه أو ما يسميه بعض الفقه أيضا بالسلوك الشائن (1.2.2)، أو في حالة تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها (2.2.2):

1.2.2- سوء السلوك الإرادي للناقل وتابعيه (الفعل الشائن)

تنص المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل لعام 1924 على أنه "لا يجوز أن تتعدى مسؤولية الناقل الحد الأقصى المذكور في أي حال من الأحوال..."، وبذلك لم تتضمن هذه المادة أية أحكام خاصة بحالات الغش والتقصير الخاصة بمسؤولية الناقل وتابعيه، ما يفهم منه أنه إحالة إلى تطبيق القواعد العامة المتعلقة المسؤولية التي يترتب عنها حرمان هؤلاء الأشخاص من هذا الإمتياز، بخلاف القانون البحري الجزائري في المادة 809 حين نصت على أنه "لا يحق للناقل الإستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح"، حيث إفترض المشرع في الناقل إبداء حسن النية في تنفيذ إلتزاماته التعاقدية كقاعدة عامة لذلك منحه حق الإستفادة من نظام تحديد المسؤولية، لكن إستثناءا قضى بحرمانه من هذا الحق حالة ثبوت صدور فعل إرادي شائن منه، وهو الفعل الذي قد يتخذ صورتان:

أولهما "صورة العمد أو الغش" وتتجسد هذه الحالة إذا قصد الناقل بفعله إحداث ذلك الضرر،

والغش في هذه الحالة مرادف للخطأ العمدي في مفهومه الحديث بمعنى إتجاه إرادة الناقل للقيام بالفعل مع علمه التام أنه من شأن ذلك ترتيب أضرار للبضائع المنقولة، ومع ذلك يذهب الفقه الحديث إلى عدم اشتراط توافر نية وقصد الإضرار بصاحب البضاعة، وهو الشرط الذي كان متطلبا في تعريفه لفكرة الغش في مفهومها التقليدي²³، وعلى اعتبار أن الغش لا يفترض في الناقل فإن عبء إثباته يقع على المتضرر، حيث عليه أن يقوم بتقديم الدليل على إنصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الإمتناع وإلى النتيجة المترتبة على ذلك وهي هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ومتى إستطاع المتضرر إثبات غش الناقل حرم هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية، وهي حالة تشوبها صعوبات كثيرة تعيق من إمكانية إثبات المتضرر لغش الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه، وعليه فأغلب التشريعات تتجه إلى وضع إفتراضات تتحقق من روائها نية الناقل في إحداث الضرر²⁴، كما فعلته مثلا إتفاقية هامبورغ لعام 1978 حين إفتترضت إنصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر في ثلاثة حالات²⁵ هي إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف إتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة، أو إذا تم إصدار سند الشحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الإضرار بالغير، أو إذا تم إدراج شروط مخالفة لأحكام الإتفاقية في عقد النقل أو عدم ذكر خضوع النقل لأحكام الإتفاقية.

أما الصورة الثانية من الفعل الإرادي الشائن هي "صورة عدم الإكتراث" (فعل اللامبالاة الإرادي) وتتحقق هذه الحالة عند علم الناقل بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن تترتب على فعله أو إمتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الإمتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، ومن ثمة فهذا العمل ينطوي على عنصرين²⁶، أولهما هو إتجاه إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الإمتناع بحيث إذا كان هذا الفعل الصادر من الناقل أو تابعيه غير إرادي فلا يتعد به، ثم ثانيا أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل أو الإمتناع على يقين بإمكانية إحتمال وقوع الضرر، وبذلك يكمن الفرق بين صورتَي العمد وعدم الإكتراث في أن الناقل يعلم على وجه التأكيد بحدوث الضرر في حالة العمد، أما في حالة عدم الإكتراث فإن الناقل يعلم بإحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور²⁷.

2.2.2- تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها

تعتبر هذه الحالة السبب الثاني لعدم إمكانية تطبيق المبدأ على الناقل وإستفادته من ميزة تحديد مسؤوليته بحد أقصى للتعويض، وذلك إذا تم إخطار الناقل من قبل الشاحن بأهمية البضاعة وبياناتها موضحا له طبيعتها وقيمتها وكل ما يتعلق بها، خاصة إذا كانت هذه البضائع ذات قيمة كبيرة سواء مادية أو معنوية كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة والمعادن الكريمة والأجهزة الدقيقة وغيرها، حيث يكون الناقل على علم مسبق قبل الشحن بالخطر الذي يكتنف إلتزامه بنقل البضاعة وهناك متسع من الوقت أمامه من أجل إتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية لمثل هكذا أنواع من النقل سواء بالجوء للتأمين على مسؤوليته بتأمينات خاصة أو على الأقل تقاضي أجره إضافية مقابل العناية الخاصة

بالبضاعة المرسل²⁸، فتقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها للناقل يشكل إتفاق على إعطاء تقدير وتقييم للبضاعة، فهذا البيان يمثل إيجاب صادر من الشاحن يتم قبوله من الناقل إذا تم تدوين هذه البيانات في سند الشحن ومن ثمة فهي موافقة على تقدير الشاحن للبضاعة²⁹، فالغرض الذي يسعى إليه الشاحن من وراء هذا الإجراء هو تعديل أحكام المسؤولية بحيث إذا تضررت البضائع أثناء عملية النقل سيتمكن هذا الأخير من الحصول على تعويض كامل عن الضرر الذي لحقه وذلك حتى في الحالات التي يفوق فيها الضرر الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري³⁰، ولهذا البيان الخاص بطبيعة البضاعة وقيمتها شروط ثلاثة هي³¹:

- أ- أن يقدم الشاحن هذا البيان إلى الناقل قبل عملية الشحن ليتسنى للناقل الوقت الكافي لإتخاذ موقف بخصوص البضائع، أو أن يتنازل الناقل عن حقه هذا ويقبل هذا البيان بعد الشحن ويصبح ملزماً له.
- ب- أن يتضمن البيان طبيعة البضاعة وقيمتها معاً، حتى يتمكن الناقل من إتخاذ التدابير الضرورية بشأنها سواء الخاصة بالشحن أو بإختيار المكان المناسب لها أو بالتأمين على مسؤوليته.
- ج- أن يتم إدراج هذا البيان في سند الشحن كتابة.

وبالتالي إذا ما تم التصريح من طرف الشاحن للناقل بطبيعة البضاعة وقيمتها وتم تدوين ذلك في سند الشحن، فإن أهم أثر يترتب عن ذلك هو حرمان الناقل البحري من الإستفادة من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية بحد أقصى للتعويض كما سبق الإشارة إليه مقدماً، بحيث إذا تمت مطالبته بالتعويضات عن الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة أثناء النقل سواء كانت هذه المطالبة من الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك الكلي للبضاعة فيلتزم الناقل بأداء كامل التعويض وبالقيمة المعلنة في سند الشحن من خلال التصريح، أما إذا كان الهلاك جزئياً أو كان ثمة تلف فإنه يلتزم بتعويض نسبي على حسب قيمة البضاعة الهالكة أو التالفة وبقيومتها الحقيقية³²، والسبب في ذلك هو رضا الناقل في زيادة مسؤوليته بقبوله تصريحات الشاحن وتقديره لقيمة البضاعة المنقولة والتي تعتبر بمثابة إيجاب للعقد تم قبوله من الناقل، ما يشكل إتفاق على الخروج عن القواعد الأصلية والتشديد في مسؤولية الناقل بتقديم تعويض كامل في حالة إصابة البضاعة المنقولة بخسائر.

الخاتمة:

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من أهم القضايا التي تميز النقل البحري فأبرزت أن نظام الحد الأقصى للتعويض هو نوع إستثنائي من التعويض فيه خروج عن القواعد العامة في القانون المدني، فهو تعويض غير كامل ولا يتطابق مع القيمة الحقيقية للبضائع المتضررة، يلتزم به الناقل في حال ثبوت مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع، وهو نظام ذو طبيعة قانونية مزدوجة إذ يعتبر من النظام العام في حدوده الدنيا التي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها، عكس حدوده القصوى التي يجوز الإتفاق فيها على الزيادة في مسؤولية الناقل البحري وذلك بأن يكون مبلغ التعويض كاملاً إذا ما

أصاب البضائع ضرر من خلال تصريح الشاحن بطبيعة البضاعة وقيمتها إلى الناقل الذي يكون أمامه الوقت الكافي لإتخاذ التدابير اللازمة حيالها.

وانتهت الدراسة إلى إستنتاج أن هذا النظام القانوني قد أملتة مجموعة من الظروف كان أبرزها تشجيع الناقل البحري على الإستثمار في هذا المجال الذي تتعرض فيه السفن إلى جملة من مخاطر التي يُمكن أن ينتج عنها حوادث بحرية خطيرة تقضي إلى هلاك الأموال والأرواح الموجودة على متنها ما يترتب عنه تعويضات هائلة تؤدي إلى إفلاس الناقل وتوقفه عن ممارسة نشاطه، في الوقت الذي تحجم فيه شركات التأمين على ضمان المخاطر البحرية المفتوحة وإن ضمانتها فسوف تضمنها ببوليصات تأمين عالية الكلفة يترتب عنها الزيادة في أجور النقل وإرتفاع أسعار البضائع.

ونوصي في الختام بضرورة تحيين "misa à jour" هذا التحديد القانوني للتعويض كل فترة زمنية محافظة على التوازن بين مصالح جميع الأطراف المشاركين في مثل هذا النوع من العمليات التجارية الدولية سواء كانوا ناقلين أو شاحنين، فالمخاطر البحرية التي ترافق الرحلات أصبحت في الوقت الحاضر غير مقنعة لفئة كبيرة من رجال الفقة والقانون، نتيجة التطور التكنولوجي الذي عرفته صناعة السفن التي أصبحت تتمتع بقوة وصلابة على مواجهة هكذا أخطار إضافة إلى تزويدها بأحدث التجهيزات التقنية والأطقم البشرية المكونة جيدا، ما جعل من حجم هذه المخاطر التي تواجه الناقل في عملية النقل في أدنى مستوياتها اليوم، الأمر الذي يستدعي تحديد مسؤولية الناقل بشكل طردي يزداد معه مبلغ التعويض المستحق لشاحن أو المرسل إليه على حسب إستفادة الناقل ذاته من هذا التطور الذي تعرفه صناعة النقل البحري دون تغليب مصلحة طرف على آخر.

الهوامش:

1- ظهرت في هذا المجال ثلاث إتفاقيات دولية تنظم النقل البحري للبضائع، الأولى تتمثل في إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 70/64 المؤرخ في 1964/04/07 الجريدة الرسمية رقم 1964/28 لكنها لم تصادق على بروتوكولي تعديلها لسنة 1968 وسنة 1979، أما الثانية فهي إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لسنة 1978 و المعروفة بإسم قواعد هامبورغ والتي دخلت حيز التنفيذ في سنة 1992، أما الإتفاقية الثالثة هي إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق جزئيا أو كليا المسماة بقواعد روتردام لسنة 2008 ولم تدخل هذه الأخيرة حيز التنفيذ بسبب عدم وصولها النصاب القانوني وهم مصادقة 20 دولة.

2 – VILLARD ANTOINE, Droit maritime, édition Puf, Paris, 1997, p 122.

3- قرارية قويدر، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 05، 2017، ص330.

4- عقون عبد الغني، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2009، ص07.

5- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص83.

6- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص105.

7- قرارية قويدر، المرجع السابق، ص331.

8- كإتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي لسنة 1929 المعدلة بموجب إتفاقية مونتريال لسنة 1999، وإتفاقية CMR لسنة 1956 التي تحكم النقل البري الدولي، والإتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية COTIF-CIM لسنة 1980.

9- هاني دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والإتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، لبنان، 2012، ص341.

10- هاني دويدار وعلي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2008، ص286؛ محمد عبد الحميد، التعويض عن حالات الهلاك والتلف والتأخير في ظل قواعد هامبورغ 1978، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1984، ص66؛ مدحت حافظ إبراهيم، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجاري المصري والإتفاقيات الدولية، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الأول، 1992، ص05 وما بعدها.

11- مدحت حافظ إبراهيم، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقا لقانون التجارة المصري والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة قضايا الدولة، العدد الرابع، سنة 1993، ص19.

12- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2001، ص265؛ الواحد رشيد، المرجع السابق، ص85.

- 13- عقون عبد الغني، المرجع السابق، ص10.
- 14- القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15/08/2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 والمعدل والمتمم للأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 46 لـ 18 أوت 2010.
- 15- يقصد بالوحدة الحسابية، وحدة حساب مقدرة بخمسة وستين مليغرام (65 ملغ) من الذهب على أساس صافي يقدر بتسعمائة من الألف (900/1000)، ويتم تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية حسب قيمة الذهب من تاريخ النطق بالحكم.
- 16- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية، 1995، ص 176؛ هادف محمد الصالح، إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، العدد 65، 2010، ص110 وما بعدها.
- 17- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، المعروفة بإسم إتفاقية بروكسل، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28.
- 18- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008، ص285.
- 19 - ZEGHBIB Hocine, « l'assistance maritime face à la convention de Londres de 1989 », revue algérienne des sciences juridiques et politiques, université d'Alger, n°03, 1993, p 473.
- 20- عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص341.
- 21- عادل المقدادي، المرجع السابق، ص 145.
- 22- هادف محمد الصالح، المرجع السابق، ص119.
- 23- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص283.
- 24- حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 241 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990 على أنه "يفترض إتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين : (أ) إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.
- (ب) إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في عابرها السفينة".
- 25 - JEAN-PIERRE Remery, Droit maritime, un an de jurisprudence de la cour de cassation, Revue de jurisprudence de droit des affaires, édition Litec, 1999, p 593.
- 26- هادف محمد الصالح، المرجع السابق، ص136.
- 27- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص105.
- 28- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص200.

- 29- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص194.
- 30- محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص195.
- 31- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة- النقل- البيوع- التأمين، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 165 وما بعدها.
- 32- هاني دويدار وعلي البارودي، المرجع السابق، ص289.