

نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

ملخص:

اختلفت النصوص في تحديد المرحلة التي تنتهي فيها مسؤولية الناقل البحري، فاتفاقية بروكسل تجعل نهاية هذه المسؤولية بانتهاء عملية التفريغ، أما القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورج، فيعتبران أن نهاية مسؤولية الناقل لا تكون إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله، وما يميز هذان النصان عن بعضهما أن القانون الجزائري رغم نصه على انتهاء المسؤولية بالتسليم إلا أنه أجاز الاتفاق على شروط للإعفاء أو تحديد المسؤولية في المرحلة التي تلي التفريغ وقبل التسليم النهائي للبضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني، بينما جاءت اتفاقية هامبورج بأحكام أكثر حماية للشاحن إذ لم تسمح بمثل هذه الاتفاقيات التي تمس بجوهر الحماية المطلوبة.

الكلمات المفتاحية: نهاية مسؤولية ; الناقل البحري ; البضاعة المنقولة بحرا ; القانون الجزائري ; الاتفاقيات الدولية

د.سليم بودايو

كلية الحقوق

جامعة الإخوة منتوري

قسنطينة

مقدمة:

يعتبر تسليم البضاعة في النقل البحري من أهم وأخطر المراحل تنفيذا لعقد النقل البحري ذلك أنه بإتمامه ينهي الناقل تنفيذ التزاماته التعاقدية وما يبقى على الأطراف الأخرى إلا الوفاء بما عليها من التزامات عند هذا التسليم. غير أن التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لم تأخذ بأحكام واحدة فيما يخص تحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المسلمة في ميناء التفريغ، الأمر الذي أثار اختلافا كبيرا في التطبيق و بين الفقهاء وتجسد ذلك أيضا في الأحكام القضائية الصادرة عن مختلف المحاكم الفاصلة في المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية.

على ذلك يعتبر موضوع تحديد وقت انتهاء مسؤولية الناقل البحري، نقطة الفصل بين عدة انظمة

Résumé:

Les textes se différencient dans la détermination du stade où la responsabilité du transporteur se termine, la fin de cette responsabilité ; selon la convention de Bruxelles ; est liée à la fin de la procédure de décharge, alors que la loi maritime Algérienne et la convention de Hambourg considèrent que la fin de la responsabilité du transporteur est associée à la livraison des marchandises au destinataire ou à son représentant.

Ces deux textes sont distinctifs l'un de l'autre car la loi Algérienne, malgré qu'elle a stipulé la fin de la responsabilité est accordée à la livraison, elle a permis d'établir des conditions d'exemption ou de limiter la responsabilité dans l'étape qui suit la décharge et avant la livraison finale des marchandises au destinataire ou à son représentant légal.

نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

قانونية يمكن أن تحكم المسألة، إن على المستوى الوطني أو الدولي. على هذا الأساس يطرح التساؤل متى تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا؟

إن تحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري مرتبط بعملية أساسية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وهي التسليم على ذلك نتناول مفهوم التسليم في القانون الجزائري مبرزين من خلاله أحكام نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة، ثم مقارنة ما جاء به من أحكام بما ورد في اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في أغسطس 1924 التي صادقت عليها الجزائر واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر الموقعة في هامبورج عام 1978 والمسماة "قواعد هامبورج التي لم تصادق عليها بعد.

المبحث الأول: نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

لقد صدر القانون البحري الجزائري سنة 1976⁽¹⁾ بعد مصادقة الجزائر بسنوات على اتفاقية بروكسل لعام 1924⁽²⁾، كما قامت بتعديل هذا القانون في سنة 1998 بموجب القانون رقم 05-98 الصادر في 1998⁽³⁾ استجابة للتطورات التي عرفتها الجزائر على المستوى التشريعي والاقتصادي وما أظهره الواقع العملي والتطبيق القضائي من النقائص وقصور في العديد من أحكامه. ونص القانون على أحكام تتعلق بالتسليم باعتباره أحد الالتزامات الملزمة على عاتق الناقل ومسؤوليته عنها وفق الآتي:

المطلب الأول: مفهوم التسليم.

ترتبط نهاية مسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون البحري الجزائري أحكامها في المواد من 802 إلى 812 بعملية مهمة وأساسية هي تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني فالتسليم يعرف بأنه " وضع البضاعة من الناحية القانونية تحت تصرف المرسل إليه أو ممثله القانوني"⁽⁴⁾، فهو عملية قانونية ذات شقين :

أولهما: قيام الناقل أو ممثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها وثانيهما: قبول هذا الأخير استلام البضاعة من الأول⁽⁵⁾.

فالتسليم إذن هو العملية القانونية التي يتمها ينقضي عقد النقل البحري. ومن ثم تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي عهد إليه بنقلها⁽⁶⁾.

وقد جرت المحاكم والمجالس القضائية في الجزائر على عدم التفرقة بين ما يسمى بالتفريغ وبين التسليم باعتباره تصرف قانوني تنتهي بموجبه التزامات الناقل البحري، ومن ثم مسؤوليته عن البضاعة، فكثيرة هي الملفات التي فصلت فيها هذه الهيئات وخلطت بين المفهومين بل الأكثر من ذلك اعتبرت عملية تفريغ البضائع بمثابة تسليم لها مخالفة بذلك النصوص القانونية.

لقد كان للمحكمة العليا الدور الكبير في التصدي لمثل هذا القضاء من خلال نقض وإبطال العديد من الأحكام و القرارات القضائية، وحددت من خلال قراراتها متى ينتهي عقد النقل البحري للبضائع ومن ثم مسؤولية الناقل عن البضاعة المنقولة⁽⁷⁾، بل والأكثر من ذلك فقد توصلت إلى تحديد مفهوم أو وضع تعريف للتسليم لرفع كل لبس عن ذلك أمام غياب النصوص القانونية، حيث قررت بأن التسليم " هو إجراء قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه أو ممثله القانوني ويقبلها هذا الأخير"⁽⁸⁾.

إن ما ذهبت إليه المحكمة العليا - الغرفة التجارية والبحرية- في قراراتها في التعديل الأخير للقانون البحري بموجب القانون رقم 05/98 في المادة 45 منه والمعدلة للمادة 739 من الأمر رقم 80/76 حيث جاء فيها على أنه " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البحري البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني .

التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص القانون على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"⁽⁹⁾.

إذا من خلال هذا النص فالمشرع الجزائري وعلى خلاف المشرع الفرنسي في المادة 49 من قانون سنة 1966⁽¹⁰⁾ وكذلك اتفاقية هامبورج في المادة الرابعة منها، فقد عرف التسليم بأنه "تصرف

قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".
على هذا الأساس يطرح التساؤل متى يعتبر الناقل قد قام بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني ومن ثم متى تنتهي مسؤوليته عن البضاعة؟ وللإجابة عن هذا التساؤل نتناول بالدراسة أحكام نهاية مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: أحكام نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن تحديد متى تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي قام بنقلها وتوصيلها إلى ميناء الوصول يتحدد من خلال الدور الذي يلعبه المرسل إليه بالدرجة الأولى وفق التفصيل التالي:

أولاً: حالة تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لتسلم البضاعة

عندما تصل السفينة إلى ميناء التفريغ وبعد القيام بالتفريغ البضاعة، يقوم الناقل أو ممثله القانوني بإجراءات تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ويكون هذا التسليم في المكان المتفق عليه (الميناء المتفق عليه) والذي يحدد عادة في وثيقة الشحن، وكذا تاريخ وصول السفينة، حتى يتمكن المرسل إليه من معرفة متى تصل السفينة إلى الميناء المتفق عليه.

يتم التسليم من طرف الناقل أو ممثله القانوني، وعادة ما تقوم في الموانئ هيئات مهمتها تمثيل أصحاب السفن (الناقلين) وتسمى بوكيل السفينة⁽¹¹⁾، حيث حددت المادة 610 من القانون البحري من يكون وكيلاً للسفينة إذ جاء فيها "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسوا السفينة في الميناء".

كما تضيف المادة 610 من القانون البحري في تحديدها للنشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة بأنها "تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء".

إذا فوكيل السفينة هو الذي يحل محل الناقل (الربان) في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بناء على عقد وكالة بينهما، والناقل رغم حلول وكيل السفينة محله في تسليم البضائع، فإنه يبقى مسئولاً عن هذا التسليم، ولا يجوز له أن يتحرر من المسؤولية بدعوى تسليمها إلى وكيل السفينة. عند حضور المرسل إليه أو ممثله القانوني لاستلام البضاعة فإن من حقه أن يتفحص البضاعة قبل استلامها ويكون له ذلك بمختلف الوسائل (حسب طبيعة ونوعية البضاعة) التي تطمئنه على سلامتها سواء من الظاهر أو من الباطن⁽¹²⁾، كما يتحقق من مدى مطابقة البضاعة للبيانات المدونة بوثيقة الشحن⁽¹³⁾.

ويقع على عاتق الناقل أو بالأحرى ممثله الالتزام بضرورة التعاون مع المرسل إليه أو ممثله القانوني بتقديم له جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود، وهذا الفحص غير مقيد بشكل خاص ولا إجراء معين ملزم، ويعتمد المرسل إليه أو ممثله القانوني في هذا الفحص على حالة البضاعة ووصفها كما هو وارد في وثيقة الشحن، بصرف النظر عن أوصاف البضاعة التي تعاقدها عليها الشاحن. وتتم هذه العملية (عملية الفحص) ومعاينة البضاعة من قبل الناقل أو ممثله القانوني والمرسل إليه وممثله القانوني قبل تسلّم هذا الأخير للبضاعة، غير أنه في بعض الأحيان يلجأ إلى خبراء مختصين في نوع معين من البضائع لإجراء المعاينة وفحص البضاعة وتبيان مدى مطابقتها لوثيقة الشحن وما إذا كان بها نقص أو تلف... الخ على أن تدفع مصاريف هؤلاء الخبراء من طرف الشخص طالب المعاينة، إلا إذا تبين بعد الفحص والمعاينة بناء على طلب المرسل إليه أو ممثله القانوني أو بناء على طلب مشترك أن هناك نقصاً أو ضرراً بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها، فإن هذه المصاريف

تكون على عاتق الناقل البحري.

يقوم بتسليم البضائع نيابة عن المرسل إليه ممثله القانوني، والممثل القانوني عادة ما يكون هو وكيل الحمولة الذي عرفته المادة 621 بأنه "يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجره النقل عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليه".

والمرسل إليه أو ممثله القانوني عندما يتقدم للمطالبة بتسليمه البضاعة من الناقل أو ممثله القانوني أو وكيلاً عنه يجب عليه أن يظهر وثيقة الشحن التي بحوزته حتى يبين صفته ويبرر سبب تقدمه لاستلام البضاعة.

في حالة عدم إصدار أية وثيقة الشحن، فيموجب وثيقة نقل مقبولة، وهذا من أجل أن يتحقق المسلم (الناقل أو ممثله القانوني أو وكيله) من هوية المرسل إليه أو ممثله القانوني، لأن عملية التسليم عملية خطيرة وكل خطأ يكلف الناقل أموالاً كبيرة، فإذا أخطأ وسلمها لغير المرسل إليه أو ممثله القانوني ولو حصل بشأنه غش فهو من يتحمل المسؤولية عن ذلك، على أساس أنه لم يتم التزاماته بالتسليم أو قام بتسليم البضاعة دون تقديم سند (وثيقة) الشحن⁽¹⁴⁾.

غير أن الناقل أو ممثله القانوني، قد تصادفه مشكلة تتعلق بحالة تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص يحملون نسخاً من وثيقة الشحن، طالما أنه جائز إصدار عدة نسخ من وثيقة الشحن طبقاً لما تنص عليه المادة 760، فهل يجوز للناقل أن يسلمها لأي منهم أو للذي تقدم أولاً؟

إن الناقل البحري إذا واجهته حالة من هذا النوع، فعليه أن لا يتسرع في التسليم بل عليه أن يمتنع عن التسليم لأنه لا يزال مسئولاً عن البضاعة، ففي هذه الحالة عليه أن يقوم بإيداع البضاعة في مكان آمن⁽¹⁵⁾، طالما أن مسؤوليته لا تزال قائمة، أما مصاريف هذا الإيداع فتكون على عاتق المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، ثم بعد ذلك يقوم بإعلام كل من بحوزته وثيقة الشحن ويرغب في التقدم للمطالبة بالاستلام بما فيهم الشاحن فوراً ودون تأخير، وأمام عدم وجود نص قانوني يبين كيف يقوم الناقل بإعلامهم بذلك، فنرى أن لا يقيد هذا الإعلام بشكل معين فيترك للناقل حسب وسائل الاتصال المختلفة سواء برسالة مضمنة الوصول أو عن طريق الفاكس أو عن طريق البريد الإلكتروني... الخ المهم أن يقوم بهذا الإجراء حتى لا يتحمل مصاريف الإيداع، والناقل حتى بعد إيداع البضاعة في مكان آمن وإلى غاية تقدم المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني فإنه يبقى مسؤولاً عنها، أو إذا قام التزام بين حملة نسخ وثيقة الشحن أو قام نزاع بينهم ففي هذه الحالة أيضاً عليه أن يودعها إلى حين الفصل في هذا النزاع.

عند تسليم الناقل للبضاعة بموجب وثيقة الشحن اللازم التسليم لصاحبها على أساسها، فإن باقي وثائق الشحن تفقد قيمتها. ويجب على المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يقوم بتسليم هذه الوثيقة مقابل استلامه للبضائع⁽¹⁶⁾، والتسليم الذي ينهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة هو التسليم الفعلي وليس التسليم الحكمي، ذلك أن تسليم البضاعة إلى المؤسسات المناهية أو الجمركية لا يخلي مسؤوليته بل عليه أن يسلمها فعلاً إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، على هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد تسليم المرسل إليه أو ممثله القانوني وقبوله بالبضاعة.

ما يجب أن يقال أن المشرع الجزائري لم يكن واضحاً في تحديد الوقت الذي يجب أن تسلم فيه البضائع، أي ما هو الوقت المسموح به للمرسل إليه بالتقدم بعد تاريخ وصول السفينة، ونعتقد في هذه المسألة يستوجب تحديد تاريخ معين سواء 24 ساعة أو 48 ساعة أو 72 ساعة المهم أن يكون كل طرف على علم بذلك ويتحمل مسؤوليته ولا يفتح المجال للناقل باتخاذ الإجراءات المبينة أنفاً بكل سرعة.

ثانياً: حالة عدم قبول المرسل إليه استلام البضاعة أو عدم حضوره

لقد نصت المادة 793 من القانون البحري على أنه "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة

وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً". المرشح من خلال هذا النص واجه هذه الحالات بهذا الشكل حتى لا يجعل الناقل ينتظر من أجل تسليم البضاعة مدة طويلة ويعطل السفينة عن نشاطها، خاصة إذا كان للناقل شحنات متعددة وتنتظر الإيصال والتفريغ في موانئ أخرى، من أجل ذلك إذا وصل الناقل إلى ميناء التفريغ وتقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لأجل الاستلام ومع ذلك رفض لأي سبب كان فلا يجب أن يبقى الناقل معلقاً (ينتظر)، أو إذا لم يحضر المرسل إليه أو ممثله القانوني لاستلام البضاعة في الميعاد المتفق عليه.

إن مسؤولية الناقل البحري في كل الحالات لا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي طبقاً لنص المادة 802 والمادة صريحة في ذلك، ولا يجوز للناقل مخالفة حكمها.

غير أن الواقع في موانئنا الجزائرية بعيد عن احترام هذا الإجراء في أغلب الأحيان، إذ يكتفي الناقل بوضع البضاعة في ميناء التفريغ دون السعي إلى الاتصال بالمرسل إليه، تاركاً الأمر إلى هيئات أخرى لا علاقة للمرسل إليه أو ممثله القانوني بها، وكثيراً ما يلقي الناقل تبعاً للخسائر على هذه الهيئات بحجة عدم تسببه فيها شخصياً رغم مسؤوليته القانونية عن البضاعة منذ استلامها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني⁽¹⁷⁾، وقد تجلّى ذلك في العديد من القضايا التي فصلت فيها المحكمة العليا ومن خلالها أكدت على أن الناقل البحري لا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وليس إلى المؤسسات المئانية محتكرة عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية.

في الحالات التي يرفض فيها المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضاعة أو كان غير معروف أو لم يتقدم للاستلام، فإن الناقل البحري عليه أن يقوم بإيداع البضاعة في مستودع غير أن النص القانوني لم يشير إلى شكل وكيفية الإجراء الذي يتخذه الناقل في ذلك، هل يكون بناءً على أمر على عريضة أم بإجراء إثبات حالة أو عن طريق المحضر القضائي... الخ.

من جهتنا وأمام الغموض في النص القانوني فإننا نرى أن الإيداع يكون بناءً على أمر على العريضة، لأن هذا الإجراء لا يستغرق وقتاً كبيراً، ثم أن الإيداع سيكون بناءً على أمر قضائي فيكون له طابع الرسمية ويكون فاصلاً في الكثير من الإشكالات المتعلقة بمن يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في هذه المرحلة.

أما فيما يخص نهاية مسؤولية الناقل البحري فيجب التفريق بين ثلاث مسائل بالرغم من غياب نص تشريعي فاصل في المسألة:

أولاً: في حالة تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لأجل الاستلام ثم بعد ذلك رفض نعتقد أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد الإيداع أي من تاريخ الإيداع المادي لبضاعة، وذلك لأن المرسل إليه أو ممثله القانوني هو من تسبب في ذلك وهو يعلم بذلك، ومن ثم لا يجوز أن يتحمل الناقل المسؤولية عن التماطل الحاصل من جانب المرسل إليه أو ممثله القانوني. ومع ذلك فيبقى الناقل مسؤولاً عن البضاعة لا على أساس مسؤوليته وفقاً لأحكام القانون البحري وإنما وفقاً للقواعد العامة ومقتضاها الالتزام ببذل عناية.

ثانياً: في حالة عدم تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لاستلام البضائع في ميناء التفريغ نعتقد في هذه الحالة أيضاً يجب التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى: عندما يحدد تاريخ وصول السفينة في وثيقة الشحن أو كان المرسل إليه أو ممثله القانوني يعلم به علم يقيني، فإنه يكون ثمة تاريخ محدد يتعين فيه على صاحب الحق في البضاعة الحضور لاستلامها ومن ثم تنتهي مسؤولية الناقل البحري من تاريخ الإيداع والذي يتم طبعا بعد إثبات حالة البضائع وما يكون قد لحقها من تلف أو نقص، وهذا الإجراء في مصلحة الناقل حتى لا يتحمل مسؤولية الأضرار الحاصلة بعد إيداع البضائع.

الحالة الثانية: في حالة عدم تحديد ميعاد لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ فإنه يستوجب على الناقل إخطار المرسل إليه أو ممثله القانوني بالميعاد، لأن هذه المسألة تترتب عليها آثار خطيرة، ذلك أنه قد يؤدي الأمر إلى عدم سحب البضائع وعدم دفع الأجرة للناقل وباقى المصاريف التي يكون الناقل قد

تحملها في سبيل المحافظة على البضاعة وإيصالها، ومن ثم نرى حتى تنتج الإجراءات التي يتخذها الناقل أثارها القانونية عليه أن يخطر المرسل إليه أو ممثله القانوني رسميا بتاريخ وصول البضاعة، وهو الأمر الذي لم يفصل فيه المشرع، والذي نعتبره نقص في النصوص القانونية الصادرة، ويخلق صعوبات كبيرة بالنسبة للقضاة أثناء الفصل في النزاع وتقدير التعويض المناسب عن الأضرار الحاصلة⁽¹⁸⁾، ثم يقوم بعد ذلك بطلب الأمر من القضاء بإيداع البضائع ويبقى الناقل البحري مسؤولا عن البضاعة رغم إيداعها وفقا لأحكام القانون البحري، والسبب في ذلك أن المرسل إليه أو ممثله القانوني لا علم له بتاريخ الوصول وبالتالي لا نحمله مسألة لا دخل له في حدوثها، ثم أن أمين الإيداع لا علاقة له به، بخلاف الحالة الأولى التي تعتبر عدم حضوره تقصيرا منه لا يجب أن يتحمله الناقل.

ثالثا: عندما يكون المرسل إليه أو ممثله القانوني غير معروف لدى الناقل فالمشرع الجزائري في هذه الحالة كما هو الحال في الحالتين السابقتين أورد حكما عاما، وهو إيداعها لدى أمين الإيداع، ونعتقد في هذه الحالة، أن الناقل ورغم إيداع البضائع يبقى مسؤولا عنها مسؤولية طبقا لأحكام النقل البحري ولا تنتهي مسؤوليته إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في حالة تقدم هذا الأخير فيما بعد، أما في حالة عدم تقدمه نهائيا فإن الناقل بناء على موافقة السلطات القضائية المختصة يستطيع أن يبيع هذه البضائع بعد مرور شهرين يبدأ حسابهما من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفرغ أو إلى غاية بداية الإجراءات المستوجبة للتصرف في البضاعة في حالة عدم الاستلام، في هذه الحالة لا يعود عدم الاستلام إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وإنما يعود إلى الناقل وهذا لا يعد تقصيرا من جانبه بل هو يعتبر من حقه ويكون ذلك في حالة عدم دفع مستحقات النقل وكذلك ما يكون الناقل قد ساهم به في الخسائر المشتركة (العمومية) بالإضافة إلى أجره الإسعاف أو تقديمه ضمانات بذلك ففي هذه الحالات فالمرسل إليه هو المقصر والمتسبب في عدم التسليم ومن ثم ترفع عن الناقل أية مسؤولية في هذا الشأن. أمام غياب النصوص التشريعية والأحكام القضائية في الجزائر نرى وعلى ضوء ما سبق ذكره أن مسؤولية الناقل تنتهي من التاريخ الذي يودع فيه البضاعة لدى أمين المخازن مع بقاء مسؤوليته عنها وفقا للقواعد العامة وليس وفقا لأحكام المسؤولية المحددة في القانون البحري.

ما نخلص إليه أن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا تنتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني في الحالات العادية أما في الحالات الاستثنائية أي التي يرفض فيها الناقل تسلم البضاعة أو لا يتقدم لاستلامها... فعلى الناقل إيداعها في مستودع آمن، غير أن القانون البحري الجزائري كان غامضا وغير دقيق في تحديد الإجراءات القانونية اللازم على الناقل اتخاذها في هذا الشأن، والتي بينا بأنه يجب أن تكون قضائية، ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري حسب رأينا إلا من التاريخ الذي يتم فيه إيداع البضائع ماديا لدى مستودعات الإيداع، إجمالا يمكن القول أن القانون البحري الجزائري جاء ناقصا في هذا الأمر ويستوجب على المشرع تدارك ذلك، بخلاف ما جاء في الاتفاقيات الدولية لاسيما اتفاقية هامبورج لعام 1978.

المبحث الثاني: نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية.

تحكم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على المستوى الدولي اتفاقيتان هما اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن المبرمة في بروكسل سنة 1924 والمعروفة باتفاقية بروكسل لعام 1924 وبروتوكولي تعديلها لسنتي 1968 و1979 أما الاتفاقية الثانية هي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: نهاية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل لعام 1924.

قبل دراسة أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1924 يقتضي الأمر منا أن نعرض ولو بإيجاز للتطور الذي عرفته الاتفاقية.

أولا: التطورات التي أدت إلى وجود الاتفاقية والتعديلات التي أدخلت عليها⁽¹⁹⁾.

يرجع تاريخ معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 والتي جرى الكتاب الإنجليز على تسميتها بقواعد لاهاي- Hague Rules - إلى الصراع القديم الذي كان بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء

من المسؤولية، وخاصة شرط الإهمال- negligence Clause- الذي كان يعفى بمقتضاه الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة نتيجة خطأ الربان أو أفراد الطاقم وكان الغرض من هذه الاتفاقية هو وضع حلول توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك وشركات التأمين والمجهزين.

وقد وقعت الاتفاقية ست وعشرون دولة في 25 أغسطس 1924 تمثل حمولة سفنها ثلثي السفن في العالم، المعاهدة التي أطلق عليها اسم " معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ". والواقع أن أساس هذه المعاهدة هو قواعد لاهاي التي أقرت في المؤتمر الذي عقد في لاهاي في الفترة من 13 أغسطس حتى سبتمبر 1921 والتي ترك تطبيقها لإرادة دوى الشأن، فلم تكن هذه القواعد أكثر من سند شحن نموذجي دعي أصحاب الشأن إلى تحرير سنداتهم على غرار ه. وفي أكتوبر 1922 عقدت اللجنة البحرية الدولية مؤتمرا في لندن أدخلت فيه بعض التعديلات على قواعد لاهاي وأوصت بإجماع الآراء وجوب إعطاء هذه القواعد الصفة الإلزامية لجميع الأطراف بوضعها في معاهدة دولية. وقد حاولت الكثير من الدول ومنها فرنسا إعادة صياغة قواعد لاهاي حتى تكون ملائمة للصدور في شكل معاهدة دولية، إلا أن هذه المحاولة قوبلت بمعارضة إنجليزية قوية كان من نتائجها أن جاءت معاهدة بروكسل لسندات الشحن مطابقة لقواعد لاهاي مع بعض التعديلات الطفيفة.

ويعتبر النص الفرنسي للمعاهدة هو النص الرسمي لها. وقد تضمن بروتوكول توقيع المعاهدة النص على حق الأطراف المتعاقدة في تنفيذها إما بإعطائها قوة القانون الداخلي أو بإدخال أحكامها في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب مع هذا التشريع وقد انضمت عدة دول عربية لنص الاتفاقية مثل الجزائر التي صادقت عليها سنة 1964 ومصر العربية سنة 1944.

غير أن الاتفاقية ونتيجة للتطورات التي عرفها قطاع النقل البحري فقد عدلت مرتان سنة 1968 و 1979، وهذه التعديلات تعلقت بنطاقها وتحديد المسؤولية ومسائل أخرى.

ثانياً: أحكام نهاية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل وتعديلاتها.

الأمر يعتبر غاية في الأهمية بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا كان خاضعا في أحكامه لاتفاقية بروكسل، إذ جاء في المادة الأولى فقرة -هـ- على أن "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها"، وانطلاقاً من هذا النص متى تنتهي مسؤولية الناقل البحري من الناحية الزمانية طبقاً لاتفاقية بروكسل؟

إن المتفق عليه في نص المادة الأولى فقرة -هـ- ومن خلال صياغتها نجد أنها تحصر نطاق المسؤولية من الوقت الذي يبدأ من نهاية الشحن إلى بداية التفريغ، وكان عمليتي الشحن والتفريغ لا تدخلان ضمن نطاق أحكام مسؤولية الناقل البحري⁽²⁰⁾. حتى أن البعض يرى أن المرحلة البحرية البحثة للنقل البحري تبدأ من رص البضاعة على السفينة حتى إعدادها للتفريغ⁽²¹⁾ وحقيقة أن هذا الرأي هو الذي ينسجم مع حرفية نص المادة.

غير أن المتصفح لباقي نصوص المعاهدة يجد الأمر خلاف ذلك، إذ نجد نص المادة الثالثة في فقرتها ثانياً تنص على أنه " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة". و واضح من خلال نص هذه الفقرة أن عملية التفريغ هي من الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري ولا يجوز الاتفاق أو وضع أي شروط بشأنها أو التنازل عليها... الخ⁽²²⁾، بل الأمر يتجلى أكثر عندما نجد نص المادة السابعة والتي جاءت صريحة بقولها " لا يمنع أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروط أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً".

بمعنى أنه يجوز إدراج أي شروط أو اتفاقات عن المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ، وبمفهوم المخالفة لنص المادة في أن المرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية التفريغ لا يجوز إدراج أي شروط أو اتفاقات وتعد باطلة بطلاناً مطلقاً لمخالفتها لأحكام الاتفاقية الأمرة ومن ثم نقول أن المعاهدة

تبدأ في التطبيق من وقت بداية الشحن إلى نهاية التفريغ وهي ما تسمى بالرحلة البحرية (المرحلة البحرية من العقد)⁽²³⁾. ومسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا للمعاهدة، تنتهي من الناحية الزمانية من وقت نهاية التفريغ، ففي هذه اللحظة بالذات يكون الناقل البحري قد سلم البضاعة إلى المرسل إليه وتكون قد خرجت من عهده.

إن عملية التفريغ باعتبارها عملية مادية لوضع البضائع على الأرض⁽²⁴⁾ تختلف باختلاف الوسيلة المستعملة لذلك وتبعاً لنوعية البضائع المراد تفريغها، فقد تتم باستعمال رافعات السفينة أو رافعات رصيف الميناء أو الرافعات العائمة أو الأنابيب إذا تعلق الأمر بالسوائل أو الحبوب وقد يستعان أيضاً بالجنائب إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف ففي كل هذه الحالات متى يعتبر الناقل قد سلم البضاعة وخرجت من عهده ومن ثم نهاية مسؤوليته؟ بالنسبة للوضع العادي وهو التفريغ عن طريق الروافع، فإن الأمر يختلف حسب ما إذا كانت الروافع تابعة للسفينة أو تابعة للميناء.

فإذا كان التفريغ يتم بواسطة آلات السفينة (رافعات السفينة) أي أن هذه الروافع مملوكة لشركة الملاحة وعادة ما تكون هذه الروافع مثبتة على ظهر السفينة، ففي هذا الوضع ينتهي التفريغ من الوقت الذي تتخلى فيه الرافعة عن الإمساك بالبضاعة لإنزالها ومن ثم لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر حاصل للبضاعة⁽²⁵⁾، وقد تكون الروافع مملوكة لشركة الملاحة ولكنها مثبتة على رصيف الميناء ففي هذه الحالة أيضاً يطبق نفس الحكم، أي من وقت فك البضائع من الرافعة وليس من وقت اجتيازها حاجز السفينة إلى الخارج.

أما إذا كانت الرافعات غير مملوكة لشركة الملاحة أي تعود ملكيتها لشركة الميناء أو لأي مقاول آخر سواء ملكية خاصة أو بناءً على عقد امتياز مع إدارة الميناء كما هو الحال في الجزائر ففي تعديل القانون البحري لسنة 1998 أوجد المشرع نظام مقاول المناولة طبقاً لنص المادة 912 حيث تنص على أنه " تشمل المناولة المنائية عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها " وتضيف المادة 913 من نفس القانون " تجري عمليات المناولة المنائية بموجب عقد وتفوضي إلى دفع مقابل " بحيث أصبحت عمليات التفريغ من اختصاص هذا المقاول، ولذلك فإذا أبرم الناقل عقد مناولة مع المقاول من أجل تفريغ البضائع وكانت هذه الرافعات تابعة لهذا المقاول سواء بتملكه لها أو باستئجاره لها من إدارة الميناء أو من أي شركة ملاحة أخرى، فإن البضاعة تكون قد بدأت في التفريغ طبقاً للاتفاقية من وقت فك البضاعة من الرافعة وليس من وقت عبورها سياج السفينة (بدن السفينة) إلى الخارج، لأن هذا المقاول يكون مسؤولاً اتجاه من طلب خدماته وهو الناقل وأي أضرار تلحق بالبضاعة يتحملها الناقل في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه وله بعد ذلك أن يعود على مقاول المناولة طبقاً للعقد المبرم بينهما.

غير أنه إذا تعاقد مقاول المناولة (مقاول التفريغ) مع المرسل إليه على القيام بإنزال البضاعة بالآلات المقاول فإن البضاعة لا تكون قد أفرغت إلا من وقت رفع البضاعة من على سطح ظهر السفينة، فمن هذه اللحظة فقط تعتبر عملية التفريغ بالنسبة للناقل قد انتهت وأن مسؤولية الناقل عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة تكون من هذا الوقت قد انتهت، وهو أمر منطقي طالما أن عملية الإنزال من على سطح السفينة أو ظهرها تمت بالآلات غير آلاته وأن من قام بذلك ليس تابعاً له ولا تربطه به أية علاقة تعاقدية ولا يعمل تحت إشرافه⁽²⁶⁾.

لكن إذا تعلق الأمر بضخ السوائل إلى خارج السفينة فإن المعاهدة تنطبق من الوقت الذي ينتقل فيه السائل إلى الأنبوبة المتحركة الموجودة على رصيف الميناء المخصص لذلك من أنبوبة السفينة الثابتة، فإذا حصلت أية أضرار بعد انتقال السائل إلى أنبوبة الرصيف فإن الناقل لا يتحمل أية مسؤولية عن أي تسرب أو نقص ناتج عن ذلك، لأن مسؤوليته تكون قد انتهت عند انتقال السائل إلى فوهة أنبوبة الرصيف.

أما إذا لم تكن هناك أنبوبة ثابتة للسفينة تربط بأنبوبة الميناء، فإن عملية التفريغ تعتبر قد انتهت من

الوقت الذي يخرج فيه السائل من خزان السفينة، فإذا تم خروجه وتجاوزه لفوهة هذا الخزان فإن أي أضرار أو خسائر تلحق بهذه البضاعة السائلة لا يتحملها الناقل لأن مسؤوليته عن هذه البضاعة(السائلة) قد انتهت من وقت تجاوزها فوهة خزان السفينة إلى الأنوية⁽²⁷⁾.

وإذا كانت البضائع مما يفرغ عن طريق الدفع والدرجة على سلم أو جسر مركب بين السفينة والرصيف فتنطبق المعاهدة من وقت اجتياز البضاعة حافة السفينة إلى الخارج⁽²⁸⁾ وقد يحدث أحيانا أن يتم تفريغ البضائع لا مباشرة من على ظهر أو عنابر السفينة إلى الرصيف وإنما تستخدم لذلك صنادل توضع عليها البضائع من السفينة لنقلها بعد ذلك إلى الرصيف⁽²⁹⁾، واستخدام الصنادل يتم لأحد السببين الرئيسيين:

الأول: يتعلق بالسفينة والناقل وذلك في حالة الشحن والتفريغ بواسطة استخدام الصنادل في الأماكن التي تحول فيها العوامل الجغرافية- كضخالة المياه عند الشاطئ أو لوجود تراكمات رملية تحول دون إمكانية وصول السفينة إلى جوار الأرصفة ما لم تكون ذات حمولة خفيفة كما يدخل ضمن هذه الحالة حالة ما إذا كانت اللوائح الإدارية المنظمة للعمل في الميناء تقضي بوجود الشحن والتفريغ بواسطة الصنادل، إما بالنسبة لبضائع معينة أو بالنسبة لأوقات معينة وكذلك الحال عندما يختار الناقل الشحن والتفريغ بهذه الطريقة كسبب للوقت بدلا من الانتظار الطويل حتى يحصل على رصيف شاغر لسفينته أو تفاديا لدفع رسوم أكثر إن تم الشحن والتفريغ عند الأرصفة أو ليتخلص من رسوم الإرشاد داخل الميناء... الخ.

فإذا لم يكن المرسل إليه هو الملزم بالنقل على الصنادل بموجب اتفاقية الأطراف(الناقل والشاحن) فإن عملية التفريغ تنتهي من وقت رفع البضائع من على الصندل إلى رصيف الميناء، وتعتبر الصنادل في هذه الحالة إن صح القول امتدادا للسفينة أو جزء منها⁽³⁰⁾، ولا تنتهي مسؤولية الناقل إلا من الوقت الذي ترفع فيه البضاعة من على الصندل إلى رصيف الميناء.

الثاني: قد يطلب المرسل إليه تعجلا منه في استلام البضائع أو في إتمام تفريغها إجراء التفريغ بواسطة الصنادل على نفقته ومسؤوليته، وذلك رغبة منه في الإسراع بالتفريغ أخذ البضاعة في أقرب وقت ممكن، ففي هذه الحالة وطالما أن المرسل إليه هو من طلب ذلك وهو من يتحمل المسؤولية، فإن الصندل يعتبر رصيفا، ومن ثم فمسئولية الناقل البحري عن البضاعة المفرغة تنتهي من لحظة نهاية تفريغها من السفينة إلى الصندل، وليس من الصندل إلى رصيف الميناء .

وتحديد نهاية مسؤولية الناقل البحري في ظل الاتفاقية يزداد دقة وصعوبة في حالة النقل بواسطة الحاويات، حيث يتم تعبئة البضاعة في الحاوية في أماكن خاصة على اليابسة وهي إما أن تعبأ كاملة لحساب شخص واحد ولمرسل إليه واحد وفي هذه الحالة قد يعينها الشاحن نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة. وقد تعبأ الحاوية ببضائع تعود لأكثر من شاحن وترسل إلى أكثر من مرسل إليه، وغالبا ما يلجأ الناقلون إلى تحوية البضائع بدافع حمايتها من الصدمات أو من السرقات، زيادة على أن النقل بواسطة الحاوية يجنب الأعباء المتكررة للشحن والتفريغ لنفس البضاعة في مواقع مختلفة ويقلل من مصاريف ذلك، كما يقلل من احتمال إلحاق الأضرار والخسائر بالبضائع⁽³¹⁾.

يحصل أن يتفق الشاحن مع الناقل على تعبئة البضائع في الحاوية وتفريغها منها ونقلها فيما بعد عن طريق الشاحنة أو القطار أو أية واسطة أخرى إلى أي مكان آخر، وفي هذا النوع من النقل يختلط النقل البحري بنوع أو بأنواع أخرى من النقل كالنقل البري أو الجوي وأن قواعد المسؤولية في كل نوع من هذه الأنواع تختلف عن الأخرى.

ومن ثم فمتى يعتبر الناقل قد سلم البضاعة المحواة ، فهل تسليم الحاوية بما تحتويه يعتبر تسليما للبضاعة أم لا بد من إجراءات أخرى؟.

في تحديد ذلك ظهرت اختلافات كبيرة على أساس أن هذا النظام بالنسبة للاتفاقية يعتبر جديدا، فقد ذهبت بعض الأحكام القضائية خاصة في أمريكا إلى التوسيع من هذا النطاق بحيث يصبح يشمل النطاق الزمني الفترة التي تمتد بين تعبئة الحاوية بالبضاعة وبين تفريغها من البضاعة بغض النظر عن البعد

المكاني الذي تتم فيه هذه العملية من الجهة المائية التي تقف فيها السفينة، كما حاولت اللجنة الدولية للقانون البحري في مؤتمرها الذي عقد في ستوكهولم عام 1963 إزالة هذا الخلل الموجود في اتفاقية بروكسل لعام 1924، وذلك باقتراح من طرف بعض المندوبين على المؤتمر بتوسيع نطاق تطبيق الاتفاقية لتشمل كل المراحل البحرية التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل، إلا أن أغلبية أعضاء المؤتمر والذين يمثلون الدول الناقلة قد عارضوا إدخال أي تعديل بهذا الخصوص على الاتفاقية وبقي النص في نهاية المؤتمر كما هو دون تعديل.

من جهتنا نرى أنه لا يجوز تحت غطاء التطور في هذا النوع من النقل، التوسيع من نطاق الاتفاقية واعتبار عملية تفريغ البضائع من الحاوية كأنها عملية تفريغ للبضائع في أي مكان. فبقى نصوص الاتفاقية صريحة وهو أننا لا نعتبر تفريغ البضائع المحواة في الحاوية قد تم إلا من وقت تجاوزها سباح السفينة إلى خارج السفينة، لأن المعاهدة في المادة الأولى فقرة هـ- والمادة الثالثة ثانياً حصرت نطاق تطبيقها من الشحن إلى التفريغ، ولمواجهة هذا التطور إذا ما على الأطراف إلا التمسك بما جاء في المادة السابعة وتضمنين العقد أية شروط اتفاقية أو تحديداً للمسؤولية بمحض إرادتهما بعد التفريغ، ومن شأن هذا النص مواجهة هذه الوضعية الجديدة في النقل.

ما نخلص إليه من هذه الفقرة أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لأحكام الاتفاقية تنتهي من لحظة أو وقت نهاية تفريغ البضاعة من السفينة بأي طريقة كانت وفق ما أوضحناه، ومع ذلك فإن الاتفاقية تبقى غير مواكبة للتطور المستمر الذي يعرفه قطاع النقل البحري رغم التعديلات التي أدخلت عليها.

المطلب الثاني: نهاية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج لسنة 1978.

على خلاف اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإن اتفاقية هامبورج لسنة 1978 جاءت في ظروف خاصة وفي إطار المساهمة الفعالة للدول النامية وفق ما نبينه في الفرع الأول من هذا المطلب.

أولاً: أسباب ظهور اتفاقية هامبورج.

لقد انعقدت في الفترة من 6 إلى 31 من مارس 1978 في مدينة هامبورج الألمانية مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنقل البضائع بالبحر. وقد انتهى الأمر إلى تبني اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978 والتي تسمى قواعد هامبورج.

وأعدت هذه الاتفاقية لكي تحل محل الأحكام التي وردت بمعاهدة بروكسل لعام 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968، وعلى مقتضى قواعد هامبورج سينتهي العمل باتفاقية بروكسل المعمول بها من قبل لمدة جاوزت الخمسين عاماً تقريباً.

خلال هذه الحقبة من الزمن عرفت العلاقات التجارية والبحرية بين الدول تغيرات جذرية من بينها قطاع النقل البحري للبضائع، وما من شك أن هذه التغيرات كانت السبب في الدعوة إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الذي انتهى إلى إقرار هذه الاتفاقية، وأهم هذه التغيرات:

1- عجز اتفاقية بروكسل رغم تعديلاتها عن حل مشاكل النقل البحري المتطورة من جهة وعن تحقيق التوازن المرضي بين مصالح الشاحنين والناقلين من ناحية ثانية، ضف إلى ذلك أن أحكامها لم تستطع استيعاب التطور المستمر والهائل في صناعة النقل البحري واستغلال السفن، وخاصة مع ظهور النقل البحري عن طريق الحاويات وعجز الدول النامية عن توفير التجهيزات اللازمة لمجاراة هذا التطور.

2- أن استعمال الوسائل الحديثة في صناعة السفن ووسائل الشحن والتغليف قد أدت إلى تخفيض الخسائر والأضرار في الشحنات خاصة ما كان يمكن نسبتها إلى مخاطر البحر.

3- هناك أيضاً أسباب سياسة كانت وراء وجود قواعد هامبورج، على رأس هذه الأسباب ازدياد عدم الرضا لدى الشاحنين من الدول النامية عن قواعد بروكسل وذلك بسبب الإحساس بعدم عدالة توزيع المسؤوليات والمخاطر بين الناقلين والشاحنين، وكون هذا التوزيع يميل لمصلحة الناقلين على حساب الشاحنين، زد على ذلك أن هناك من الدول النامية أضحت في فترة الستينات وبداية السبعينات تعد من الدول الناقلة كالصين والهند مثلاً.

4- عجز اتفاقية بروكسل عن توفير الحماية الكافية للشاحنين، لأن أحكامها كانت تغطي المرحلة البحرية من العقد (من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ) مع العلم ومن خلال الواقع العملي فإن معظم الأضرار التي تلحق البضائع تكون خارج هذه المرحلة، كما أن اتفاقية تتضمن عدد كبير من أسباب الإغفاء من المسؤولية يمكن للناقل التمسك بها لدفع عن المسؤولية عنه. كل هذه الأسباب وأخرى والتغيرات أدت إلى ضرورة مواجهة هذا الوضع وكانت اتفاقية هامبورج هي الحل لكل هذه المسائل أو على الأقل معظمها، فهل فعلا أحكام هذه الاتفاقية تقدم حلاً واضحاً فيما يخص نهاية مسؤولية الناقل البحري؟

ثانياً: أحكام نهاية مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج.

لقد جاءت أحكام الاتفاقية مفصلة تفصيلاً يبتعد عن الغموض الذي كان سائداً ولا يزال في ظل اتفاقية بروكسل، إذ لم تكن موجزة الإيجاز الذي أثار الكثير من الخلافات والمنازعات عند تطبيق وتفسير اتفاقية بروكسل لاسيما نص المادة الأولى الفقرة "ه".

فقد جاء نص المادة الرابعة وحدد متى تبدأ ومتى تنتهي مسؤولية الناقل البحري، أي النطاق الزمني لمسؤوليته، حيث نصت على أنه " 1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك،

1- تسليمها إلى المرسل إليه، أو

2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

3- تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له... "

من خلال هذا النص تتضح لنا النتائج أو المسائل التالية:

أولاً: أن المادة بفقرتها الأولى قد وسعت من نطاق تطبيق مسؤولية الناقل البحري بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل التي تحدها من بداية الشحن وإلى غاية نهاية التفريغ أو ما تعرف بالمرحلة البحرية من العقد، حيث أصبحت مسؤولية الناقل تبدأ منذ اللحظة التي تعهد فيها البضائع إلى الناقل في ميناء الشحن إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو أي شخص آخر وفق ما حددته الاتفاقية. وفي هذا الشأن فإن واضعي الاتفاقية تأثروا بالقانون الفرنسي الصادر في 16/6/1966⁽³²⁾، لاسيما المادة 27 الفقرة الأولى التي جاء فيها:

" Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison."

ثانياً: أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع وفقاً لنص الاتفاقية تنتهي في الأحوال الآتية:

1- بالتسليم المادي للمرسل إليه حينما يتقدم لتسلمها من الناقل في الظروف العادية، وتطبق عليها الأحكام السابق تبيانها فيما يخص تسليم المرسل إليه البضاعة.

2- قد لا تسلم البضاعة مباشرة إلى المرسل إليه ولكن يتم وضعها تحت تصرفه ليباشر عليها اختصاصاته المخولة له قانوناً بموجب الحق الثابت له على البضاعة بصفته مرسل إليه، ويكون ذلك بناءً على العقد المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يحدد كيفية وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو بموجب القانون أو العرف الساري في ميناء التفريغ ذاته، وعلى ذلك ففي كل هذه الحالات تبرأ ذمة الناقل البحري وتنتهي مسؤوليته عن البضاعة المنقولة بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه.

3- أن يتم تسليم البضائع إلى إحدى السلطات أو طرف ثالث يستوجب الأمر تسليم البضاعة إليه، طبقاً لما تنص عليه القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ، كالسلطات الجمركية أو السلطات العامة في

نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

الميناء كالمؤسسات المئانية، وقد ينصرف هذا المعنى إلى المشروعات الخاصة⁽³³⁾، أضف إلى ذلك قد يتم تسليم البضائع إلى شخص ثالث من الغير تجبز القوانين واللوائح التسليم له.

واضح من خلال هذه النتائج أن واضعي الاتفاقية، حاولوا التوفيق بين المصالح المتضاربة للناقلين والشاحنين من جهة أولى، ومن جهة ثانية حاولوا مسايرة الأوضاع القانونية واللوائح والأعراف والعادات السارية في بلدان مختلفة وخاصة الدول الشاحنة، التي في مجملها دولاً نامية ولا تزال عمليات التفريغ والتسليم في العمليات المتصلة بها، في معظمها تمارس من طرف شركات وطنية تابعة للقطاع العام، تمارس احتكارها لهذا النوع من النشاط كالمؤسسات المئانية في كثير من الدول والتي توجب على المتعاملين على البضاعة من ناقلين ومرسل إليهم وضعها تحت تصرفها وتصرف الهيئات الجمركية، وهو الأمر الذي يؤخذ على نص الاتفاقية لأنه كان على واضعي الاتفاقية عدم تنظيم هذه المسألة لأنها من الاختصاص الداخلي للدول، وأن كل دولة لها نظامها الخاص في موانئها، كما أن الاتفاقية جاءت بعبارات قد تكون محلاً لخلاف في تفسيرها وتعريفها كعبارة السلطات وطرف ثالث... من جهة ثالثة فإن واضعي الاتفاقية حاولوا مواكبة التطور الحاصل في صناعة النقل البحري وظهور نظام النقل بالحاويات وكذا التواصل والترابط بين أنواع النقل المختلفة كالنقل المتعدد الوسائط زيادة على الثورة العلمية في مجال الاتصال.

ما يجب قوله أن الاتفاقية وبالرغم مما يقال عنها بأنه فيها نقائص وغموض وغيرها من الملاحظات إلا أنها تعد مكسباً للدول الشاحنة على وجه الخصوص، وأن التطبيق القضائي لأحكامها هو الذي سيكشف عن ما بها من نقص وتفسير وتعريف وتوضيح ما يكون في أحكامها من نقص في المستقبل.

خاتمة:

تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن نهاية مسؤولية الناقل البحري مرتبطة بالنطاق الزمني للمسؤولية، أي في أي مرحلة ينتهي هذا النطاق، وتبين لنا أن نهاية مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1924 مرتبطة بمرحلة التفريغ النهائي للبضاعة بينما في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورج مرتبط بمرحلة تسليم البضاعة.

كما تبين لنا أيضاً أن القانون الجزائري واتفاقية هامبورج وبمقارنتهما باتفاقية بروكسل لعام 1924 قد وسعا من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، ليشمل كل العمليات المتعلقة بالنقل البحري أي من مرحلة استلام البضاعة إلى مرحلة تسليمها في ميناء التفريغ، بينما اتفاقية بروكسل فقد قصرتها على المرحلة البحرية من العقد رغم التعديلات التي أدخلت عليها، و اتضح لنا أن اتفاقية بروكسل غير قادرة على مواكبة التطورات الحاصلة في مجال صناعة النقل البحري والتجارة البحرية عموماً.

زيادة على ذلك فمن خلال هذه الدراسة نرى أن القانون الجزائري ورغم التعديلات التي أدخلت عليه سنة 1998 إلا أنه هو الآخر لا يوفر الحماية المطلوبة للشاحنين بالدرجة الأولى بمقارنته باتفاقية هامبورج، فهو إن ظاهرياً يبدو وأنه يتوافق مع ما جاء فيها، بجعل مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني بنص المادة 740 منه، غير أن المشرع يأتي في المادة 812 ليهدم هذه الحماية ويسمح لأطراف العقد أن يتفقوا بكل حرية في المرحلة التي تلي التفريغ مباشرة وإلى غاية تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني، ومعنى ذلك أنه سيرهن مصير الشاحنين الجزائريين ويضعه بين يدي الناقلين الأجانب ليفرضوا ما يشاءون من شروط في هذه المرحلة من العقد، خاصة وأن هذه المرحلة تتم في الموانئ الجزائرية، لاسيما الشروط المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية والتحديد والأهم من ذلك شرط الاختصاص القضائي، والذي حتماً سيؤدي إلى عقد الاختصاص للمحاكم الأجنبية، ومنع القضاء الوطني من مراقبة هذه الشروط ومن إقامة اختصاصه.

كذلك فإن الأحكام التي جاءت في القانون البحري الجزائري وبمقارنتها بالأحكام التي جاءت في اتفاقية هامبورج، متوافقة في مضمونها مع اتفاقية بروكسل التي لا تزال الجزائر مصادقة عليها وينصها الأصلي رغم تخلي جل الدول عنها بهذا الشكل طبقاً لنص المادة 747 منه، وهو ما يجعلنا

نقول أن النصوص الواردة في القانون البحري الجزائري في هذه المسألة غير مواكبة للتطور وللشريعات الدولية هذا من جهة أولى، ومن جهة ثانية من خلال هذه النصوص يتبين تأثر القانون الجزائري بالقانون الفرنسي بالرغم من أن الجزائر ليست فرنسا لأن هذه الأخيرة بالدرجة الأولى دولة ناقلة وليست شاحنة وقانونها يخدم ناقلها ومصالحها الوطنية، ولذلك نرى وجوب تخلي المشرع عن هذا التوجه مستقبلا ووضع قوانين تتوافق والمصلحة الوطنية.

ما نصل إليه في النهاية وبمقارنة النصوص الثلاثة محل الدراسة، تبين لنا جليا تفوق الأحكام التي جاءت في اتفاقية هامبورج على الأحكام التي جاءت في التشريع الجزائري واتفاقية بروكسل في تحديد متى تنتهي مسؤولية الناقل البحري، إذ أن هذه الاتفاقية جاءت بأحكام جديدة حاولت من خلالها توفير حماية أكبر للشاحنين.

من خلال كل ما سبق فإننا نطالب الجهة المختصة في الدولة إلى مواكبة هذا التطور والسعي من أجل المصادقة على اتفاقية هامبورج التي توفر على الأقل حد أدنى من الحماية للشاحنين بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل التي تجاوزها الزمن ولم تعد قادرة على مواكبة التطور الحاصل في صناعة النقل البحري.

مراجع الدراسة:

- 1 - الأمر رقم 88-76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري منشور بالجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 10/4/1977.
- 2- صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2/3/1964 دون بروتوكولي تعديلها لسنة 1968 و 1979.
- 3- قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري منشور بالجريدة الرسمية عدد 47 الصادرة بتاريخ 27/6/1998.
- 4- وعبارة ممثله القانوني جاءت في تعديل القانون البحري لسنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05.
- 5- مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، سنة 1984، ص 199.
- 6- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995، ص 51 -
- Zahi (A): Droit des transports, Tome 1, office des publications universitaires , Alger, 1991 , p120- C.Cass, 17/11/1992, DMF, 1993, p563.
- 7- قرار رقم 134787 بتاريخ 9/7/1996، المجلة القضائية، عدد خاص، ص 224- قرار رقم 153252 بتاريخ 22/7/1977، نفس المجلة، ص 230- قرار رقم 121005 بتاريخ 16/3/1996 نفس المجلة، ص 221- قرار رقم 113345 بتاريخ 16/5/1995، نفس المجلة، ص 208.
- 8- قرار رقم 114929 بتاريخ 27/9/1994- قرار رقم 113345 بتاريخ 16/5/1995 منشوران في نفس المجلة، ص 178 و 183 - قرار رقم 126146 بتاريخ 22/11/1994، منشور بمجلة القضاة، الجزائر عدد 50.
- 9- من خلال هذا التعريف فالمشرع تأثر بالتعريف الذي قدمه الفقيه الفرنسي Rodière René في مؤلفه:
- Traité général de droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1968, n°545.
- 10- صدر القانون الفرنسي المتعلق بعقود الإيجار والنقل البحري بموجب القانون رقم 66-420 بتاريخ 18/6/1966.
- 11- عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003، ص 133.
- 12- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 52.
- 13- علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1990،

14- C.Cass, 2/3/1993, Scapel, 1993, p39.

- 15- كمال حمدي، المرجع السابق، ص59.
- 16- سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1990، ص 234.
- 17- مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، بحث منشور في المجلة القضائية للمحكمة العليا، الجزائر، عدد خاص، سنة 1999، ص59.
- 18- مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص63.
- 19- أحمد محمود حسني، أضواء على بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924، بحث منشور في المجلة البحرية المصرية، العدد الثاني، يوليو 84- يناير 1985، ص4-5.
- 20- صلاح المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة- دراسة مقارنة في القانون البحري- الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، دون سنة نشر ص267- عبد الرحمان سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن، مطبعة إتحاد الجامعات، القاهرة، سنة 1955، ص119- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، ص78.
- 21- Rodière(R): La fin du sectionnement juridique du contrat de transport Maritime, DMF, 1966, p579.
- 22- صلاح المقدم، المرجع السابق، 268.
- 23- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2004، ص55- كما أصدرت محكمة النقض المصرية عدة أحكام في ذلك نذكر:- طعن رقم 452 سنة 42 ق جلسة 1977/6/20 س28، ص1452- طعن رقم 731 سنة 44 ق جلسة 1980/6/23 س31، ص1832.
- 24- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري- في قانون التجارة البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1991، ص133.
- 25- إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، مطبعة المدني بالعباسية، القاهرة، سنة 1973، ص321.
- 26- أمال كيلاني، التناضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، سنة 1992، ص 374.
- 27- إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص322.
- 28- أمال كيلاني، المرجع السابق، ص 374.
- 29- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص81.
- 30- سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص110.
- 31- Mercadal (B): Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime, DMF, 1982, p371.
- 32- Le Gendre(C):La Convention des nation unies sur le transport de marchandises par mer, D.M.F, 1978, p390- Bokalli (V-E): La protection des chargeurs a travers les règles de Hambourg, DMF, 1997,246.
- 33- محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص35.