

مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ

الدكتور: بوليس محمد

أستاذ محاضر بكلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة ابن خلدون، تيارت

مقدمة:

يحتل عقد النقل البحري للبضائع مكانة هامة في القانون البحري، وذلك باعتبار أن النقل البحري للبضائع كان وما زال وسيظل مهما على نقل التجارة العالمية نظرا لتمييز وسيلته وهي السفينة في طاقة استيعابية كبرى للبضائع ضف إلى قلة تكلفة النقل بالنسبة للشاحن.

ولما كان النقل البحري يتم بواسطة عقد يبرم بين الناقل والشاحن مقابل اجر، فان هذا العقد ينشأ التزامات متقابلة تقع على عاتق طرفيه، وإن اخل بها احد من الطرفين قامت مسؤوليته وبالخصوص مسؤولية الناقل البحري. والثابت أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود فهو عقد ذو خصوصية، ويتبع هذا أن قواعد مسؤولية الناقل البحري تنفرد عن سائر الناقلين الآخرين.

وقد أولت الاتفاقيات الدولية اهتماما بالغا بموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع فكانت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 أهم تلك القواعد.

واتفاقية بروكسل تعد بحق القانون العام والشريعة العامة للنقل البحري الدولي وقد حاولت تلك الاتفاقية الموازنة بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين والشاحنين على سواء.

وبتاريخ 23 فيفري 1968 تم تعديل اتفاقية بروكسل من خلال بروتوكول يعرف بقواعد فيسبي Visby نسبة إلى ميناء يقع في السويد، غير أن الملاحظ أن هذا البروتوكول لم يكتب نفس رواج اتفاقية بروكسل، بالنظر إلى إحجام العديد من الدول على المصادقة عليه.

وبتطبيق اتفاقية بروكسل أصبحت الأصوات تتعالى خاصة البلدان الشاحنة للبضائع بضرورة تعديلها لكونها لم تعد صالحة لإقامة التوازن المأمول بين مصالح الناقلين والشاحنين.

وبالفعل وبضغط من دول العالم الثالث التي تمثل مصالح الشاحنين تم انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في 25 مارس 1968 الذي قام بإصدار توصية بتكوين فريق عمل لإعداد مشروع اتفاقية تحل محل اتفاقية بروكسل.

وعلى ضوء النتائج المتوصل إليها من قبل هذا الفريق تم وضع مشروع اتفاقية ودعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة المشروع.

وهو ما كان إذ انعقد ذلك المؤتمر في مدينة هامبورغ الألمانية وفي 31 مارس 1978 تم إقرار تلك الاتفاقية ، غير أنها لم تدخل حيز التنفيذ إلا بعد بلوغ نصاب ذلك وهو مصادقة 20 دولة عليها وهو ما لم يكن إلا في 01 من نوفمبر 1992.

هذا على المستوى الدولي، أما على المستوى الوطني فان المشرع الجزائري تأرجح موقفه بين مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع.

فان ومباشرة بعد الاستقلال صادق على اتفاقية بروكسل لسنة 1924⁽¹⁾ إلا انه لم يصادق على بروتوكول سنة 1968 المعدل لأحكامها.

وبعد صدور القانون البحري الجزائري⁽²⁾ وباستقراء أحكام مسؤولية الناقل البحري المنظمة بالمواد 802 إلى 816 منه يتضح بجلاء أن المشرع الجزائري استلهم العديد من نصوصه من بروتوكول سنة 1968 وإن لم يصادق عليه⁽³⁾.

أما بخصوص موقف المشرع الجزائري من اتفاقية هامبورغ فانه قد تأرجح مرة أخرى فقد كانت الجزائر من بين الدول الرائدة (خاصة في إطار دول عدم الانحياز) المطالبة بتعديل أحكام اتفاقية بروكسل، غير انه وبإقرار اتفاقية هامبورغ لم يصادق عليها لحد اليوم.

ويأتي هذا البحث القانوني لمحاولة فهم هذا التأرجح في موقف المشرع الجزائري وذلك من خلال إجراء نوع من المقارنة بين أحكام مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، علنا نفهم هذا التأرجح.

وقد قسمت هذا البحث إلى مبحثين اثنين، تناولت في الأول ماهية عقد النقل البحري أما في المبحث الثاني فقد تناولت أحكام تلك المسؤولية، ذلك كله على ضوء كل من القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ.

المبحث الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل البحري من أهم عقود استغلال السفينة⁽⁴⁾ إذ هو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبرى لما يترتب عليه لتبادل للسلع بين مختلف الجهات.

ويكون من نافذة القول انه ينبغي قبل التطرق إلى أحكام مسؤولية الناقل أن نتطرق بداية إلى تحديد المقصود منه على ضوء كل من القانون البحري واتفاقية هامبورغ (المطلب الأول) ثم أن نحدد المقصود بسند الشحن⁽⁵⁾ باعتباره أداة لازمة ومرافقة لعقد النقل البحري وأداة هامة لإثباته كل ذلك بين اتفاقية هامبورغ والقانون البحري الجزائري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المقصود بعقد النقل البحري للبضائع

لقد اختلف الفقهاء في تحديد تعريف لعقد النقل البحري بالرغم من أن اغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه ومميزاته.

فالعقد النقل البحري عقد رضائي ملزم لجانبين ومن قبيل عقود الإذعان وهو عقد تجاري. وحول تلك الخصائص دارت مختلف التعاريف الفقهية له ، فقد عرف بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن"⁽⁶⁾. وعرف أيضا بأنه "عقد يتعهد فيه الناقل أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع مقابل اجر متفق عليه ويتم النقل بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها"⁽⁷⁾.

وستتولى تبيان فيما يلي موقف كل من المشرع الجزائري واتفاقية هامبورغ من تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

الفرع الأول

تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري بموجب المادة 738 منه "يتعهد الناقل بموجب عقد النقل للبضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة".

ويلاحظ على هذا التعريف انه استعرض مجموع العناصر المكونة لعقد النقل البحري، فهو بداية عقد ينطبق عليه جميع أركان العقد المألوفة وفقا للقواعد العامة ينشأ التزامات تقع على عاتق الناقل والشاحن على سواء، فيلتزم الناقل بإيصال بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر ويلتزم الشاحن بدفع أجرة الحمولة.

أما عن المبنى الشكلي للنص فيستشف منه دقة المصطلحات المستخدمة من قبل المشرع، فمصطلح إيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر، دل بما لا يدع مجال للشك أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة، كما أن المشرع ساير اغلب الفقه في ضرورة اشتراط أن يكون كل من ميناء الشحن والتفريغ بحريين.

كما يلاحظ أيضا أن المشرع الجزائري لم يربط في تعريف عقد النقل البحري للبضائع بين عقد النقل في حد ذاته وسند الشحن بخلاف اتفاقية بروكسل.

غير انه يلاحظ من جهة أخرى على المشرع انه لم يحدد تعريفا دقيقا لمحل عقد النقل البحري للبضائع والمتمثل في البضاعة، ومن ثمة فهل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات من جهة وإلى المنقولات الحية من جهة أخرى ؟

الواقع أن اتفاقية بروكسل قد أجابت عن ذلك، فعقد النقل يشمل الأموال والأشياء والبضائع من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية.

الفرع الثاني

تعريف عقد النقل البحري في اتفاقية هامبورغ

بينت اتفاقية هامبورغ تعاريف لعدد من المصطلحات فعرفت عقد النقل البحري في الفقرة السادسة من المادة الأولى منها بنصها "يقصد بمصطلح عقد النقل البحري عقد يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء لأخر مقابل أجرة إلا انه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر".

وباستقراء ذلك النص يتضح ذلك التقارب الشكلي بين هذا التعريف وتعريف المشرع الجزائري⁽⁸⁾. كما يبدو أيضا ذلك التقارب من حيث الموضوع، فكلا من التعريفين لم يتضمننا أية إشارة إلى وثيقة الشحن، على الرغم من أن اتفاقية بروكسل التي صادق عليها المشرع الجزائري تقصر عبارة عقد النقل في العقد المثبت في وثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة.

وهكذا فان المشرع الجزائري وأن كان قد صادق على اتفاقية بروكسل إلا انه لم يتأثر في تعريفه لعقد النقل البحري للبضائع كما فعل القانون التونسي، إذ ورد في الفصل 206 من المجلة البحرية التونسية (9) "الاتفاق الذي يتلقى بمقتضاه ناقل بحري بضاعة يسلمها إليه شاحن مع الالتزام بتسليمها في المكان المقصود يعبر عنه بعقد النقل بوثيقة الشحن".

ويتقارب هذا المسلك للمشرع الجزائري في تعريفه لعقد النقل البحري للبضائع مع مسلك القانون المصري، إذ ورد في نص المادة 196 من قانون التجارة البحري المصري بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل البحري بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة" مع العلم أن المشرع المصري صادق على اتفاقية هامبورغ. أما بخصوص تحديد المقصود بالبضاعة فقد بينا أننا موقوف اتفاقية بروكسل، أما في اتفاقية هامبورغ فيشمل مصطلح البضائع البضائع المجمعة في حاوية أو منصة ناقلة كما يشمل أيضا الحيوانات الحية⁽¹⁰⁾. ويبدو من عموم موقف المشرع الجزائري انه لا يستثني من البضائع كمحل لعقد النقل الحيوانات الحية ولا البضائع في الحاويات، وهذا مبعث آخر للتقارب بين كل من المشرع الجزائري واتفاقية هامبورغ.

المطلب الثاني

المقصود بسند الشحن

في مجال النقل البحري للبضائع يتم إفراغ مضمون العقد في وثيقة خاصة يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع تعرف بسند الشحن. ويعد سند الشحن وسيلة إثبات لعقد النقل واستلام الناقل للبضاعة وعماية الشحن ومن ثمة يعد سند الشحن لازمة من لوازم عقد النقل البحري⁽¹¹⁾. وقد خص كل من المشرع الجزائري واتفاقية هامبورغ سند الشحن بأحكام خاصة.

الفرع الأول

أحكام سند الشحن في القانون البحري

بينت المادة 748 من القانون البحري الجزائري انه بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

كما حددت المادة 752 منه البيانات الواجب توافرها فيه وهي:

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل البضاعة، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة وتخزينها.

- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.

- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

كما حدد المشرع أشكال سند الشحن وهي⁽¹²⁾:

- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة الشحن الاسمية، وهي ما يطلق عليه بسند الشحن الاسمي.

- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، وهي ما يطلق عليه بسند الشحن لأمر أو

لإذن.

- لحاملها.

الفرع الثاني

أحكام سند الشحن وفقا لاتفاقية هامبورغ

خلافا للمشرع الجزائري ، عرفت اتفاقية هامبورغ سند الشحن بأنه "وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة...". وفي مقابل هذا حددت المادة 15 من الاتفاقية محتويات سند الشحن وهي:

- الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع - إن كانت لها هذه الصفة- وعدد الطرود او القطع ووزن البضائع او كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن، والواقع أن هذا البيان تتفق فيه اتفاقية هامبورغ مع كل من القانون الجزائري واتفاقية بروكسل.

- الحالة الظاهرة للبضائع، وهذه الحالة هي الأخرى واردة ضمن كل من القانون الجزائري واتفاقية بروكسل. - هوية أطراف عقد النقل، ويشمل هذا البيان اسم الناقل واسم الشاحن واسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه، والملاحظ على هذا البيان أن اتفاقية بروكسل لم تتضمنه، في حين نجد أن هذا البيان قد أشار إليه المشرع الجزائري بموجب المادة 754.

- عناصر الرحلة البحرية، ويشمل هذا البيان من تعين مينائي الشحن والتفريغ وكذا تاريخ استلام البضائع وتسليمها، ولم تتضمن اتفاقية بروكسل هذا البيان رغم أن المشرع الجزائري أشار إليه في المادة 748. - تاريخ إصدار سند الشحن وتوقيعه، والملاحظ أن المشرع الجزائري أشار إلى تلك الحالة بموجب المادة 760، وهذا رغم خلو اتفاقية بروكسل منها.

- ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه، وهذا ما يعرف باجرة الحمول، ويلاحظ أن المشرع الجزائري نص صراحة على هذا البيان من خلال نص المادة 748، بخلاف اتفاقية بروكسل التي لم تتضمن هذا البيان.

- توقيع سند الشحن، ويشمل هذا العنصر توقيع كل من الناقل والشاحن، والملاحظ أن المشرع الجزائري قد أشار إلى هذا البيان من خلال نص المادة 760 فقرة 02 لم تشر إليها اتفاقية بروكسل. أما بشأن القوة الثبوتية لسند الشحن، فانه ينبغي التمييز بين نوعين من العلاقات، ففي ما يتعلق بعلاقة طرفي عقد النقل يعد سند الشحن قرينة قانونية قابلة لإثبات العكس، أما في حق الغير فان سند الشحن يعد قرينة قانونية قاطعة، وهو ما تضمنته المادة 761 من القانون البحري الجزائري، وهو أيضا ما أخذت به اتفاقية هامبورغ بموجب المادة 16 فقرة 03.

غير انه لا يوجد مثل هذا النص في اتفاقية بروكسل مع العلم أن بروتوكول سنة 1968 نص عليه بموجب المادة 03 فقرة 04 بند 02 وقد بينا سابقا أن المشرع لم يصادق على هذا البروتوكول.

المبحث الثاني

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بيننا سابقا أن عقد النقل البحري للبضائع يولد على الناقل التزام بتحقيق نتيجة والمتمثلة في إيصال البضاعة المشحونة إلى ميناء التفريغ وفي الوقت المتفق عليه.

غير انه وفي إطار إقامة التوازن بين طرفي عقد النقل وبعد أن أعطى القانون البحري واتفاقية هامبورغ على سواء تلك الميزة للشاحن (والتي تعد التزاما على عاتق الناقل) مكنا - اتفاقية هامبورغ والقانون البحري الجزائري - الناقل من الاستفادة من مزايا غير مألوفة في القواعد العامة.

وفي هذا الإطار، فقد خصت كل من اتفاقية هامبورغ والقانون البحري الجزائري مسؤولية الناقل البحري للبضائع بأحكام خاصة، فقد يعفى الناقل كلية من المسؤولية (المطلب الأول) وقد تحدد تلك المسؤولية تحديدا قانونيا (المطلب الثاني)

المطلب الأول

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ العقدي، فان اخل بالتزامه قامت مسؤوليته، غير أن الناقل إن استطاع أن يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل اعفي من المسؤولية.

ذلك هو أساس حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وهذا الأساس قائم في كل من القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ على سواء.

الفرع الأول

حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون البحري الجزائري

اقر القانون البحري الجزائري بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية متى قطعت⁽¹³⁾ علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل، ومعنى ذلك متى استطاع النقال إثبات أن الضرر الحاصل كان بسبب آخر غير خطاه.

غير أن المتمنع في حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية⁽¹⁴⁾ يجد أنها جاءت غير متطابقة مع حالات الإعفاء المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل، حيث يستشف من تلك الحالات أن المشرع الجزائري تصرف في اتفاقية بروكسل من جهة واخذ حالات من القانون الفرنسي لسنة 1966⁽¹⁵⁾.

وتتمثل هذه الحالات في:

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته المبينة في المادة 770 من القانون البحري، ويلاحظ أن نفس الحالة قد نصت عليها المادة 04 فقرة الأولى من اتفاقية بروكسل، وذلك بتصرف من المشرع الجزائري.

- حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل، ولم تنص اتفاقية بروكسل على مثل هذه الحالة، ويبدو أن المشرع الجزائري قد اخذ هذه الحالة من القانون الفرنسي⁽¹⁶⁾.

- حالة الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل، وقد نصت اتفاقية بروكسل على هذه الحالة، غير أن المشرع الجزائري قد تصرف فيها، إذ نصت اتفاقية بروكسل على حالة "الحريق" فقط، وقد أضاف المشرع الجزائري الجزء الباقي أي "إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل".

- حالة أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، وقد تضمن بروكسل نفس تلك الحالة، غير أن المشرع الجزائري مرة أخرى تصرف في النص، فأضاف عبارة "أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة" مما يوسع من هذه الحالة.

- حالة القوة القاهرة، وقد تضمنت أيضا اتفاقية بروكسل مثل هذه الحالة، غير أن هذه الاتفاقية أضافت حالات أخرى قد تدخل ضمن مفهوم القوة القاهرة⁽¹⁷⁾، فقد نصت الاتفاقية على حالة القضاء والقدر، وحالة حوادث الحرب وحالة أعمال الأعداء العموميين وحالة الفتن والاضطرابات الأهلية.

- حالة الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب، ولم يرد في اتفاقية بروكسل مثل هذه الحالة ويبدو أن المشرع قد أخذها من القانون الفرنسي، غير أن الإشكال يطرح بشأن هذه الحالة هو ألا تستغرق حالة القوة القاهرة هذه الحالة؟ لا سيما وأن الفقه يدرج الإضراب ضمن حالات القوة القاهرة (18).

حاول بعض الفقه (19) الإجابة عن هذا بأنه لا يشترط في هذه الحالة أوصاف القوة القاهرة من عدم التوقع واستحالة التنفيذ، بل يكفي قيام هذه الحالة لانتفاء مسؤولية الناقل دون تلك الشروط.

- حالة العيب الخفي أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر، وهذه الحلة لم تتضمنها اتفاقية بروكسل، وقد أخذها المشرع الجزائري من القانون الفرنسي، ويلحظ على هذه الحالة عدم توفيق المشرع في عبارة نقص البضاعة أثناء السفر والتي تقابل عبارة freintes de route باعتبار أن المقصود هو النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر كتبخّر بعض البضائع بسبب الحرارة ومن ثمة كان ينقص المشرع عبارة الطبيعي.

- حالة أخطاء الشاحن لاسيما تخزين أو تكييف أو تعليم البضائع، وهذه حالة أخرى لم تنص عليها اتفاقية بروكسل، وهكذا يعنى الناقل من المسؤولية في حالة عدم مشاركته الشاحن في ربط أو حزم أو تكييف البضاعة.

- حالة عيب خفي للسفينة يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي بها، وقد تضمنت اتفاقية بروكسل مثل هذه الحالة.

- حالة إنقاذ حياة أشخاص أو أموال في البحر أو المحاولة في ذلك، وقد خلت اتفاقية بروكسل من هذه الحالة.

- حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل، وهي حالة أخرى لم تتضمنها اتفاقية بروكسل.

- حالة أي سبب آخر لا يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بان الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر، وهذه الحالة جاءت بقاعدة عامة في عدم مسؤولية الناقل وذلك في حالة قطع علاقة السببية اللازمة لقيام المسؤولية.

غير انه يلحظ على هذه الحالة عدم التطابق بين نصها العربي ونصها الفرنسي، فبينما لم يشر النص الفرنسي إلى الضرر مرفوقاً بالخطر، فإن النص العربي أورد الضرر بالخطأ، ومن شأن ذلك أن يوسع من حالات إعفاء الناقل من مسؤولية الناقل، باعتبار أن النص العربي يعطي للناقل إثبات أن الخطأ لم يكن بسببه أو ان الضرر لم يكن بسببه.

الفرع الثاني

حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفق اتفاقية هامبورغ

خالفت اتفاقية هامبورغ مسلك كل من اتفاقية بروكسل والقانون البحري الجزائري فلم تورد حصر لحالات الإعفاء.

وهكذا فإن اتفاقية هامبورغ أوردت قاعدة عامة (20) مفادها أن إثبات أي سبب مهما كان يقطع علاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر يعفي الناقل من المسؤولية.

ورغم هذا يستشف من نص المادة 05 من الاتفاقية أن هناك حالات لإعفاء الناقل تتمثل في:

- حالة إثبات الناقل انه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتجنب الحادث المؤدي إلى الضرر وهي حالة قد اشار إليها المشرع الجزائري.

- حالة الحريق، ما لم يكن مسببا من خطأ أو إهمال الناقل، ويلاحظ على هذه الحالة مطابقتها لما نص عليه المشرع الجزائري.

- حالة المخاطر التي تلازم عملية نقل الحيوانات الحية.

- حالة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر، ويلاحظ على هذه الحالة ان اتفاقية هامبورغ تميز بين إنقاذ الأرواح والممتلكات عكس اتفاقية بروكسل.

المطلب الثاني

تحديد مسؤولية الناقل البحري

حرصا على التوازن بين مصالح كل من طرفي عقد النقل البحري من تشجيع الاستثمارات البحرية من جهة وحماية مصالح الشاحنين من جهة أخرى، وإن لم يستطع أن يعفي الناقل نفسه من المسؤولية، فقد تم تحديد حد أقصى لتلك المسؤولية.

وقد تعرض كل القانون البحري الجزائري (الفرع الأول) واتفاقية هامبورغ (الفرع الثاني) إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول

تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري

وضع المشرع الجزائري أحكام خاصة لتحديد مسؤولية الناقل البحري، فقد وردت تلك الأحكام من نص المادة 805 إلى المادة 816 منه.

ويستشف من هذه النصوص القانونية أن المشرع الجزائري تدرج في تحديد المسؤولية وفق مرحلتين أساسيتين على الأقل.

أولاً : مرحلة قبل تعديل القانون البحري سنة 1998

في هذه المرحلة أي في ظل الأمر 80/76 المتضمن للقانون البحري، كان تحديد مسؤولية الناقل البحري قائما، غير أن المشرع الجزائري اكتفى بالإحالة إلى الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر⁽²¹⁾.

وفي هذا الإطار تبرز اتفاقية بروكسل لسنة 1924 باعتبارها المعنية بذلك النص.

إذ تقضي المادة 04 الفقرة الخامسة منها انه تحدد قيمة التعويض ب 100 جنيه إسترليني ذهب عن كل طرد. غير أن الملاحظ أن هذا التقويم في اتفاقية بروكسل تم استبداله بعد التعديل الذي طرأ على الاتفاقية بموجب بروتوكول سنة 1968 إذ أصبح التحديد بما يعادل 10 آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو غرام.

ويقصد بالفرنك الوحدة التي تحتوي على 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف.

ثانياً : مرحلة بعد تعديل سنة 1998

أقدم المشرع الجزائري على تعديل القانون البحري وذلك بموجب القانون رقم 05/98، إذ طرأ على نص المادة 805 منه تعديل جذري.

وفي هذا الإطار حدد المشرع قيمة تحديد مسؤولية الناقل البحري دون الإشارة إلى الاتفاقيات الدولية. وهكذا فالناقل مسؤول في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو بحدود 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع. وتنطبق الأرقام المستعملة من قبل المشرع مع الأرقام المستعملة في ظل بروتوكول سنة 1968.

ويقصد بالوحدة الحسابية حساب متشكل من 65.5 ميلغرام من الذهب على أساس 900 من الألف ويمكن أن تحول وحدات الحساب إلى أرقام مضبوطة بالعملة الوطنية. ويلاحظ على المشرع الجزائري انه ربط في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية بقيمة الذهب، وهذا الربط يثر إشكالية قانونية تتمثل في أن اتفاقية جاميكا والتي دخلت حيز التنفيذ في 01 ابريل 1978 منعت التعامل بالذهب كعملة.

الفرع الثاني

تحديد مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية هامبورغ

حددت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضاعة وذلك بموجب المواد 06 و 26 منها.

إذ حددت المادة السادسة أن المبلغ المحدد يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة. وبينت المادة 26 منها المقصود بالوحدة الحسابية، إذ يقصد بها حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وحق السحب هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية. وهكذا حق السحب الخاص يمثل أربع عملات هي الدولار الأمريكي والارو والجنيه والين.

الخاتمة

يشكل موضوع عقد النقل البحري للبضائع من المواضيع التي تحتل مكانة مرموقة في مجال التجارة البحرية، وتشكل مسؤولية الناقل البحري العمود الفقري لذلك العقد وما ينجم عنه، لذا فتحتل مسؤولية الناقل البحري منزلة العمود الفقري في أي نظام قانوني يهدف إلى تنظيم تلك المسؤولية. ولما كان الأمر كذلك فقد سعى القانون الجزائري إلى تنظيم أحكام تلك المسؤولية مستلهما من الاتفاقيات الدولية المتاحة ومن القانون الفرنسي ومتصرفا بنفسه في عديد الأحكام الهامة، محاولا بذلك أن يضع نظام خاص له.

ويبقى في نظرنا على المشرع أن يتدخل في وقتنا الحالي ليس فقط في تعديل القانون البحري بل في المصادقة على الاتفاقيات الدولية في هذا المجال على نحو يمكنه من مواكبة التطور المذهل في ميدان التجارة البحرية (22).

المولم

- 1- وذلك بموجب المرسوم رقم 71/64 المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيدي بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ج ر عدد 28 لسنة 1964.
- 2- وذلك بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر لسنة 1976، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47 لسنة 1998.
- 3- لم يصادق المشرع الجزائري لحد الساعة عن برتوكول تعديل اتفاقية بروكسل.
- 4- العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، طبعة 2002، ص 109.
- 5- سماه المشرع الجزائري ب "وثيقة الشحن" انظر المادة 748 من القانون البحري الجزائري.

- 6- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006 ص 422.
- 7 - هشام فرعون، القانون البحري، الطبع والنشر لجامعة دمشق، سنة 1975 - 1976، ص 46.
- 8- انظر مثلاً ما ورد في اتفاقية هامبورغ" عقد يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء لآخر مقابل أجره" يتعهد الناقل بموجب عقد النقل للبضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء" وهو ما ورد في نص المادة 738 ق ب ج.
- 9 - قانون عدد 13 لسنة 1962 المؤرخ في 24 افريل 1962 والمتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 22 السنة 105 الصادرة بتاريخ 27 ابريل 1962.
- 10- انظر الفقرة 05 من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ.
- 11- إلى درجة أن اتفاقية بروكسل لم تتمكن تتصور عقد النقل البحري بدون سند الشحن.
- 12- انظر المادة 758 من القانون البحري الجزائري.
- 13 - درج الفقه على التميز بين قطع علاقة السببية ومؤدى ذلك إثبات سبب آخر موجب للمسؤولية غير خطأ المتعاقد كما هو الشأن في السبب الأجنبي، وبين انتفاء علاقة السببية ومؤدى ذلك أن الخطأ لم يؤدي إلى حصول ذلك الضرر كما هو الحال في حالة الضرورة، انظر في هذا عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط3، 03، 2000، ص 993.
- 14- انظر المادة 803 من القانون البحري الجزائري.
- 15- القانون رقم 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966 .
- 16 - وذلك تحت بند Faute nautique du capitaine
- 17- يونس علي حسن، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص 390.
- 18- انظر في هذا عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1000.
- 19 - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص. 395
- 20- انظر نص المادة 05 من اتفاقية هامبورغ.
- 21- انظر المادة 805 من الامر 76/80 المتضمن القانون البحري قبل تعديلها.
- 22- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995، ص 180.