

النطاق الشخصي لنظام الإعفاء من المسؤولية

في عقد النقل البحري للبضائع

-دراسة مقارنة-

دالع سعيد

طالب دكتوراه

بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

ملخص:

شرط الهملايا حل جاء من أجل تدارك القصور الذي كشف عنه تطبيق اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أرض الواقع، هذا الشرط الذي يقضي باستفادة تابعي الناقل البحري ووكلائه من نفس الإعفاءات المقررة لصالح الناقل البحري، انتقل من مرحلة الإقرار الإتفاقي لطرفي العقد إلى مرحلة الاعتراف القانوني عن طريق الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقود النقل البحري للبضائع ، تبعتها في ذلك مجموعة من التشريعات الداخلية على غرار القانون البحري الجزائري ، لتفسح المجال أمام الأنظمة القانونية من أجل التحديد الدقيق لهوية هؤلاء الأشخاص معتمدة في ذلك على تفسير نصوص الاتفاقيات و النصوص الداخلية .

Abstract :

The Himalaya Clause a solution that came for regaining the deficiency which was disclosed by applying Brussels 's convention in 1924 in reality, this condition that allows the followers of the maritime carrier and its agents to benefit from the same exemption stated for the maritime carrier.It moved from a stage of conventional admission of the contract's two sides to the stage of lawful admission through

international conventions organizing the contracts of maritime transportation of the good. They are followed by a number of internal legislations such as the algerian maritime law, in order to open widely the field before the law systems for an accurate defining the identification of those persons depending upon the explanation of the conventional and internal texts.

مقدمة :

على فترات من الزمن كان هناك سعي متواصل من الناقلين البحريين لحماية مصالحهم وتحقيق مكاسب أكثر على حساب الشاحنين من خلال تكييف قواعد النقل البحري مع ما يتماشى وهذه الطموحات والمصالح، إلا أن تنفيذ عقد النقل البحري على أرض الواقع برهن عن وجود عدة ثغرات قانونية كادت تعصف بالامتيازات التي تمتع بها الناقلون البحريون طويلا في ظل أنظمة قانونية كان يعتقد أنها محكمة و شاملة، ولعل من أبرز المسائل التي كانت محل اهتمام كبير من قبل القوانين الدولية و الداخلية المنظمة لعقود النقل البحري للبضائع هو مدى استفادة تابعي الناقلين البحريين من نفس الإعفاءات المقررة لصالح الناقلين البحريين.

فقصور اتفاقية بروكسل و خلوها من أي إشارة إلى تابعي الناقل البحري و اكتفاءها بحصر نطاق الاستفادة من أسباب الإعفاء على كل من الناقل و السفينة¹، فتح المجال واسعا أمام طائفة الشاحنين للرجوع على تابعي الناقل البحري و وكلائه على أساس المسؤولية التقصيرية ، سعيا منهم للاستفادة من التعويض الكامل عن المسؤولية الواقعة حتما على عاتق الناقل باعتباره المبرم لعقد النقل البحري، و ما تابعيه إلا مجرد أطراف

منفذة لهذا العقد، طبعاً في ظل غياب أي نص يجيز لهؤلاء التابعين التمسك بأسباب الإعفاء إلى جانب الناقل البحري في اتفاقية بروكسل .

و أمام هذا الوضع كان على مجتمع الناقلين البحريين التفكير في إيجاد وسيلة قانونية تمكنهم من تدارك هذا العجز الذي أصبح يهدد مصالحهم ، و يفقدهم الامتيازات التي تمتعوا بها طويلاً في ظل اتفاقية بروكسل خاصة نظامي الإعفاء و المسؤولية المحدودة المقررتان في هذه الاتفاقية، فلجأوا إلى حيلة قانونية تمثلت في إدراج شرط في سندات الشحن النموذجية ، يقضي بتمديد نطاق أسباب الإعفاء من المسؤولية لتشمل الناقل البحري و تابعيه ووكلائه، هذا الشرط الذي أطلق عليه شرط الهملايا La Clause Himalaya² ، و الذي جاء على إثر سابقة قضائية للقضاء الإنجليزي في القضية الشهيرة Adler Vs Dickson³ ، و التي أصدرت فيها محكمة الاستئناف الإنجليزية حكمها في 29 أكتوبر 1954 القاضي بتعويض السيدة Adler عن الأضرار الذي حدثت لها، و في نفس الوقت أقرت بجوازية تمديد نطاق شرط الإعفاء من المسؤولية ليشمل تابعي الناقل البحري ووكلائه، سواء كانت هذه الشروط مرتبطة بعقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع، أو كانت صريحة أو ضمنية .

إن كثرة استعمال شرط الهملايا في سندات الشحن و اختلاف صياغته من سند إلى آخر ، أدى بالقائمين على مراجعة معاهدة بروكسل إلى إدراجه في قائمة المشاكل التي عرفها تطبيق هذه المعاهدة ، ليأتي الحل في تعديل فيسبي لسنة 1968⁴ الذي اقر صراحة بإمكانية استفادة تابعي الناقل البحري من نفس الدفع المقررة للناقل البحري مع استبعاده للمقاولين المستقلين من قائمة المستفيدين من هذه الدفع، ليستمر هذا الإقرار القانوني لشرط الهملايا في اتفاقية هامبورج لسنة 1978⁵ و التي لم تعرف أي مشكلة على الإطلاق بشأن مد الحماية إلى تابعي ووكلاء الناقل لدرجة أن الأمر لم يناقش

على خلاف ما حدث عند إقرار تعديل فيسبي .نفس النهج سارت عليه قواعد روتردام لسنة 2008⁶.

أما القانون البحري الجزائري فرغم عدم مصادقته على تعديل فيسبي فإنه أقر بإمكانية استفادة الناقل البحري و تابعيه ووكلائه من نفس الحماية المقررة للناقل البحري.

ليبقى التساؤل مطروحا حول هوية الأشخاص المستفيدين من نظام الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع .؟

أولا_ الناقل البحري

لا يمكن الحديث عن استفادة تابعي الناقل البحري من أسباب الإعفاء من المسؤولية ، دون الحديث عن الناقل في حد ذاته الذي يعد حجر الزاوية التي تدور حوله نظرية الحماية القانونية المقررة لهؤلاء التابعين و الوكلاء، هذا الناقل الذي تتعدد صفته بتعدد الأدوار الذي يلعبها في تنفيذ عقد النقل البحري، فقد يكون ناقلا متعاقدا (1) ، كما قد يكون ناقلا فعليا (2)، و قد يأخذ مرتبة في حال النقل المتتابع (3).

1_ الناقل المتعاقد

لقد جاء القانون البحري الجزائري خاليا من أي تعريف للناقل البحري، على خلاف اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول فيسبي 1968 التي عرفت الناقل البحري على أنه ذلك الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، سواء كان مالكا للسفينة أو مؤجرا لها⁷ ، وهذا ما جنحت له كل من اتفاقية هامبورج 1978⁸ و قواعد روتردام 2008⁹ ، و عليه فإن هذه التعريفات تبنت معيارا عاما أساسه التعاقد مع الشاحن لتحديد هوية الناقل المتعاقد الذي يتعهد للشاحن بتنفيذ عقد النقل في جميع مراحل

سواء بوسائله الخاصة أو اللجوء لناقل أو ناقلين آخرين لتنفيذ العقد كليا أو جزئيا ، وبالمقابل يتحمل المسؤولية الملقاة على عاتقه اتجاه الشاحن في حال حدوث أضرار للبضاعة، دون إمكانيته دفع هذه المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضائع في عهدة ناقل آخر¹⁰.

وقد تنتقل صفة الناقل المتعاقد بين المؤجر والمستأجر في عقد إيجار السفينة، وفق ثلاث فروض :

أ- في حال استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة: تنتقل صفة الناقل إلى المؤجر نظرا لاحتفاظه بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة وذلك إعمالا لنص المادة 651 التي نصت على أنه: «يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة».

ب- في حال استئجار السفينة لمدة معينة: المستأجر له صفة الناقل وليس المالك، و ذلك إعمالا لأحكام المادة 701 التي نصت على أنه: «يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، و يكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال و يجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر و في حدود أحكام عقد استئجار السفينة».

ج- حالة استئجار السفينة مهيكلها: المستأجر له صفة الناقل على أساس تمتعه بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة، و هذا إعمالا لنص المادة 730 التي نصت على أنه: « يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة، و لهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة. و هو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير» .

أما في حال عدم ذكر اسم الناقل البحري أو عدم وضوح أسمه في سند الشحن، فإن القانون البحري الجزائري وسعياً منه لتجنيب الشاحن مشقة البحث على اسم الناقل المتعاقد، فقد أصبح صفة الناقل على مجهزة السفينة، وذلك وفقاً لنص المادة 754 التي نصت على أنه: «إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهزة السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح».

وعليه فإن الأساس القانوني الذي يركز عليه الناقل المتعاقد في استفادته من أسباب الإعفاء، هي نفسه المتاح للناقل البحري من أجل الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية العقدية والتقصيرية وذلك بموجب المادة 814¹¹، تقابلها المادة 7 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورج¹²، والمادة 1/4 من قواعد روتردام¹³.

2_ الناقل الفعلي¹⁴:

لم يعرف القانون الجزائري الناقل الفعلي وإنما اكتفى بالإشارة إليه في حالة واحدة استثنائية، تمثلت في مسافنة البضاعة بعد توقف الرحلة لسبب ما، حيث يلتزم الناقل تحت طائلة التعويض باللجوء إلى ناقل آخر من أجل تأمين إيصال البضاعة في الوقت المناسب¹⁵، خلافاً للتشريع المصري الذي نص صراحة على دور الناقل الفعلي في قيامه بتنفيذ عقد النقل البحري كلياً أو جزئياً لصالح الناقل المتعاقد¹⁶.

أما اتفاقية هامبورج لسنة 1978 فقد عرفت الناقل الفعلي على أنه ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعقد النقل البحري أو أي شخص آخر يعهد إليه بهذا التنفيذ¹⁷، بالرغم من الجدل الذي أثارته ترجمة مصطلح "le transporteur Substitué" الوارد في النسخة

الفرنسية إلى اللغة العربية حول مدى تطابق المعنيين ، فعبارة الناقل الفعلي حسب المعرفة القانونية تنصرف أساسا إلى الأعمال الفعلية، بعيدا عن أي صورة من صور الأعمال القانونية كالتعاقد ، مما يترتب عنه إلغاء كلي لدور الناقل المتعاقد في تنفيذ عقد النقل و اقتصار دوره على ظهور اسمه في سند الشحن، على خلاف مصطلح le transporteur substitue في النسخة الفرنسية الذي جاء من أجل التعبير عن الناقل الذي يتعهد للناقل المتعاقد بتنفيذ عقد النقل البحري سواء بكل مراحل أو جزء منها، و بالتالي فإن الترجمة العربية الأقرب لهذا المصطلح هي " الناقل البديل" كونها تتماشى و نية واضعي اتفاقية هامبورج، خاصة المادة 10 التي تضمنت إمكانية قيام الناقل المتعاقد بتنفيذ جزء من الرحلة البحرية إلى جانب الناقل الفعلي، بالإضافة إلى إنزالها لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي نفس المنزلة في مسألة استفادتهما من نظام الإعفاء و التحديد المقرر في اتفاقية هامبورج¹⁸ .

إن المهام التي يقوم بها الناقل الفعلي، تنطبق مع تلك المهام التي يقوم بها المنفذ البحري وفقا للمادة 1/1/19¹⁹ من قواعد روتردام ، وعليه فإن الناقل الفعلي يستفيد من نفس الحماية المقررة للمنفذ البحري وفقا لنص المادة 1/4 أ .

3_ الناقلين المتتابعين:

يقصد بالنقل المتتابع ذلك النقل الذي يتعهد فيه الناقل بإيصال البضاعة من ميناء إلى آخر بمساعدة ناقلين آخرين باستعمال سند شحن مباشر يغطي جميع مراحل عملية النقل ، بترخيص و موافقة مسبقة من الشاحن ، مما يوفر الكثير من المزايا للمرسل الذي يتمكن من الحصول على الائتمان بسهولة، مع تجنبه عبئ البحث مع ناقلين آخرين للتعاقد معهم لإيصال البضاعة إلى وجهتها المقصودة²⁰ ، على خلاف النقل المنفذ عن طريق ناقلين

فعليين الذي لا يأخذ بعين الاعتبار علم الشاحن بطريقة توصيل البضاعة إلى وجهتها المقصودة .

لقد تناول القانون الجزائري تنظيم النقل المتتابع أو النقل بسند الشحن المباشر بنوع من التفصيل ، يظهر ذلك جليا من خلال عديد المواد المخصصة لمعالجة هذا النوع من النقل (من المادة 763 إلى 768)، فانطلاقا من المادة 763 التي عرفت سند الشحن المباشر على انه ذلك الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري و يتعهد من خلالها بتنفيذ النقل كليا أو جزئيا بواسطة ناقل بحري أو ناقل بواسطة أخرى برية كانت أو جوية أو سككية ، لتبرز المادة 764 القوة الثبوتية لسند الشحن المباشر في مواجهة الناقلين المتتابعين، لتنصرف كل من المادة 765 و 766 و 767 و 768 إلى نظام المسؤولية المطبق على هذا النوع من النقل، هذا النظام الذي أطلق يد المتضرر في الرجوع على أي طرف متدخل في تنفيذ عقد النقل، فانطلاقا من إمكانية المتضرر رفع الدعوى على الناقل الأول المبرم لعقد النقل السند الشحن المباشر و الذي بدوره يمارس دعوى الرجوع على الناقلين الآخرين ، بالإضافة إلى قدرته على رفع الدعوى على أي طرف آخر، فيما عدا ذلك الذي يثبت أن الضرر لم يحصل في مسافته، وعليه فإن تساوي مركز الناقلين مع الناقل المتعاقد يعد أهم الأسباب المؤدية إلى استفادة هؤلاء الناقلين من نفس أسباب الإعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية في ظل غياب نص صريح يجيز ذلك في القانون البحري الجزائري.

لم تشر معاهدة بروكسل و تعديل فيربي إلى النقل المتتابع بسند الشحن المباشر ، خلافا لمعاهدة هامبورج الذي نظمت هذا النوع من النقل ، حيث قضت بإمكانية اشتراط الناقل الأصلي في عقد النقل المتتابع إعفائه من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر وقع للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل

الفعلي أثناء مباشرته لعملية النقل، مع استبعادها لهذا الشرط و إبطالها لمفعوله في حالة التعذر على الشاحن رفع دعوى على الناقل الفعلي لأسباب ترى فيها المحكمة ظروفًا قاهرة تشكل إرهاقا للطرف المتضرر ، ليتحمل الناقل عبئ الإثبات على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن ذلك الحادث²¹ ، لتعود الاتفاقية لتؤكد على إمكانية تمسك الناقل الفعلي ووكلائه و تابعيه في النقل المتتابع من نفس الإعفاءات التي يستفيد منها الناقل²² .

لم تشر قواعد روتردام للنقل المتتابع، إلا أنه و باعتبار هذه القواعد قد أسندت مهمة تنفيذ عقد النقل في مرحلته البحرية للطرف المنفذ البحري، فإن الناقلين المتتابعين في هذه المرحلة يعدون أحد الأطراف البحرية المنفذة لعقد النقل البحري التي تستفيد من نفس الإعفاءات القانونية التي يستفيد منها الناقل البحري في مواجهة الغير، وذلك بموجب المادة 1/4 أ.

ثانياً_ تابعي الناقل البحري

يعد استفادة تابعي الناقل البحري من نفس الدفع المقررة للناقل البحري خروجًا صارخًا عن القواعد العامة الذي تقضي بمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه، إلا أنه و نظرًا لخصوصية النقل البحري فإن القانون البحري أقر بإمكانية استفادة هؤلاء التابعين من الإعفاءات، مع اشتراطه لوجود علاقة تبعية بين الناقل و هؤلاء الأشخاص من جهة ، و حدوث هذه الأضرار بمناسبة تأدية هؤلاء التابعين لوظائفهم، ليثور التساؤل حول ماهية هؤلاء التابعين،، و الأساس القانوني الذي يستمد منه هؤلاء التابعين حقهم في الاستفادة من شرط الهملايا أو الإعفاءات المقررة للناقل البحري.

1_ الريان :

يقال قديما أن الريان هو السيد على السفينة بعد الله، ويستند تفسير هذه المقولة أساسا إلى السلطة الواسعة التي يتمتع بها الريان بعيدا عن سلطة الدولة ورقابة الجهاز والتي تملئها الظروف المحيطة بالرحلة البحرية²³.

لم يعرف القانون الجزائري الريان وإنما اكتفى بالنص على المهام الملقاة على عاتقه والتي يمكن تصنيفها في ثلاث خانات، مهام فنية ومهام إدارية وأخرى تجارية، فالمهام الفنية تتمثل في قيادة الريان شخصا للسفينة في المياه المفتوحة وعند دخولها للموانئ أو أثناء عبورها للقنوات والأنهر مهما كانت الظروف وبمساعدة مرشد بحري إذا اقتضى الأمر وفقا لأصول فن الملاحة والأعراف البحرية²⁴، مع التأكد قبل بدء الرحلة من صلاحية السفينة وقدرتها على الملاحة واستقبال البضاعة وإيصالها في أحسن الظروف مع السهر على توفير طاقم بحري كاف وكفاء للقيام بالرحلة البحرية²⁵، بالإضافة إلى بعض الالتزامات المنصوص عليها قانونا والتي يعود مصدرها للأعراف والتقاليد البحرية، كالترام الريان بأن يكون آخر من يغادر السفينة، بعد سعيه لإنقاذها أو إنقاذ ما يمكن من طاقم أو من وثائق أو أشياء ثمينة قبل غرق السفينة أو تحطمها²⁶.

أما المهام الإدارية فتتمثل أساسا في سهر الريان على الصلاحية الإدارية للسفينة، أي مدى صحة ومطابقة وثائق السفينة من سجل و ترخيص للملاحة وشهادة السلامة والتصنيف للإجراءات المعمول بها في سلامة السفن والملاحة البحرية²⁷، وكذا قيامه ببعض الأعمال التي تعد من صميم مهام الدولة كقيامه بتسجيل أي تغيير في الحالة المدنية لطاقم السفينة أو المسافرين من ميلاد أو وفاة وسندات الوكالة وقبول الوصايا²⁸.

إلى جانب المهام الفنية و الإدارية، فإنه يقع على عاتق ربان السفينة القيام بالكثير من الأعمال ذات الطابع التجاري لصالح المجهز، إذ يقوم بالتعاقد مع عدة أشخاص بغرض الحصول على خدمات التمويل و الإصلاح و تعيين البحارة و عزلهم، و المحافظة على الحمولة²⁹ ، بل و أكثر من ذلك فإنه يجوز للربان الاستدانة من أجل تغطية حاجيات السفينة الضرورية في حال عدم استجابة المجهز لطلباته أو تعذر عليه الاتصال بالمجهز³⁰ ، كما يقع على عاتق ربان السفينة تمثيل المجهز أمام القضاء خارج الأمكنة التي توجد فيها مؤسسة المجهز أو فرع لها سواء كان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا كان المجهز قد عين شخصا آخر ينوب عنه³¹ ، و الملاحظ أن السلطات التجارية للربان قد تراجعت في وقتنا الحاضر نظرا لظهور وكيل السفينة كممثل للمجهز على مستوى الموانئ، و انحصرت في القيادة الفنية للسفينة³².

إن هذا التنوع في السلطات و المهام التي يقوم بها ربان السفينة ، أثار الجدل حول تصنيف طبيعة العلاقة التي تربط الربان بالمجهز، فهناك من يرى أن علاقتهما هي علاقة تبعية ، نظرا للأعمال المادية التي يقوم بها الربان تحت إشراف و رقابة المجهز ، غير أن هذا الرأي انتقد باتجاه آخر رأى أن علاقة المجهز بالربان ليست بعلاقة تبعية ، نظرا لكون هذا الأخير إلى جانب قيامه بالأعمال المادية فإنه يقوم بأعمال أخرى قانونية لحساب المجهز مما يؤهله لأن يكون وكيلا لا تابعا ، لتنتقد هذه الفكرة بنفس الحجة التي هدمت بها فكرة التبعية، أي أن الربان لا يعتبر وكيلا للمجهز كونه يقوم بأعمال مادية إلى جانب أعماله القانونية، ناهيك عن عدم تقيده في الكثير من الأوقات بمقتضيات الوكالة خاصة فيما تعلق بالمهام الفنية الملقاة على عاتقه، أما الاتجاه الثالث فقد رأى أن علاقة المجهز بالربان هي مزيج من عقد

العمل البحري و عقد الوكالة على اعتبار أن الربان يقوم إلى جانب أعماله
المادية بأعمال قانونية³³.

ليستقر الرأي في الأخير ومن بينهم رأي الدكتور محمود شحماط على اعتبار
علاقة الربان بالمجهز علاقة تبعية أساسها عقد العمل البحري ، وإن اكتسى
هذا العقد خصوصية مقارنة بعقود العمل الأخرى، هذه الخصوصية تجد
مبررها في طبيعة المهام المنوطة بالربان على ظهر السفينة في ظل بعده عن
المجهز مما يجعل عمله لا يقتصر على التزامه الأصلي في قيادة السفينة و
إدارتها و إنما يتعداه إلى صلاحيات قانونية ثانوية تمارس لصالح المجهز على
أساس عقد الوكالة خدمة للرحلة البحرية³⁴.

و عليه فإن ربان السفينة يستفيد من نفس الإعفاءات المقررة للناقل
البحري باعتباره أحد أهم تابعي الناقل البحري وهذا استنادا للمادة 814³⁵
التي استعمل فيها المشرع الجزائري مصطلح مندوبي الناقل للدلالة على تابعي
الناقل البحري و وكلائه، تقابلها المادة 4 مكرر الفقرة 2³⁶ من تعديل فيسيبي
التي استعملت مصطلح تابع الناقل البحري ، أما اتفاقية هامبورج فقد
استعملت مصطلح المستخدم للدلالة على ربان السفينة في المادة 7 فقرة
2³⁷، في حين قواعد روتردام فقد أدرجت ربان السفينة صراحة في قائمة
المستفيدين من الإعفاء من المسؤولية في حال رجوع الغير عليه و هذا طبقا
للمادة الرابعة فقرة 1/ب³⁸.

2_ طاقم السفينة :

لقد استعمل القانون البحري الجزائري تارة مصطلح البحارة و تارة أخرى
مصطلح طاقم السفينة و إن كان هذا الأخير أكثر شمولية، و قد عدت المادة
411³⁹ الأشخاص المكونين لطاقم السفينة و قسمتهم إلى ثلاث أصناف
حسب طبيعة مهامهم، فالصنف الأول هم المستخدمون على السطح من

ربان و ضباط الملاحه و ضباط الاتصالات و كل المسؤولين عن توجيه السفينة في ملاحتها ، أما الصنف الثاني فهم مستخدمو الآلات من مهندسين و تقنيين و ميكانيكيين و عمال التزويد بالوقود، في حين أن الصنف الثالث فإنه يشمل مستخدمي الخدمات العامة من طهارة و عمال نظافة و خدم المطاعم و الغرف. وقد يكون تعيين طاقم السفينة من طرف مصالح المجهز مباشرة، كما قد يعهد للربان بهذه المهمة التي يقوم بها بناء على وكالة من المجهز ، على أن الممارسات الحديثة كشفت عن نوع جديد من طرق توظيف أطقم السفن كطريقة Manning agent ، هذه الطريقة التي تعتمد على تدخل مؤسسات محترفة تعمل في مجال تكوين البحارة تكوينا رفيعا و وضعهم رهن إشارة المجهز مما يضمن احترافية أكثر في مجال الملاحه البحرية⁴⁰.

إن صعوبة العمل البحري الممارس في بيئة بحرية محفوفة بالمخاطر جعلت المشرع يشترط توفر مجموعة من السمات في البحار من لياقة بدنية و بلوغ سن معينة و تأهيل لممارسة مهنة البحار، هذا بالإضافة إلى التمتع بالجنسية الجزائرية⁴¹ ، كما امتد اهتمام القانون الجزائري للالتزامات المتبادلة بين طائفة البحارة المكونة لطاقم السفينة و المجهز، فالالتزامات البحارة كلها تصب في بدل العناية المطلوبة من أجل إنجاح الرحلة البحرية و التقيد بالأنظمة و القوانين و الأعراف المنظمة لهذا النشاط ، و يظهر دور الربان جليا في تمثيله للمجهز أثناء الرحلة البحرية من خلال سهره و مراقبته لتقيد طاقم السفينة بالالتزامات الملقاة على عاتقهم و الهادفة لإنجاح عملية النقل ، في ظل بعد السفينة عن موطن المجهز⁴². و في المقابل فإن المجهز يلتزم بتوفير سفينة صالحة للملاحه من الناحية المادية من كفاية في التسليح وصولا إلى توفير طاقم كاف و كفاء، مع التركيز على الجانب الاجتماعي للبحارة من رعاية

صحية و تأمين على مختلف الحوادث، و تحمله لمصاريف جنازة و إعادة جثامين البحارة إلى أوطانهم و دفعه لتعويضات إضافية زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي، دون إهمال للمسائل المتعلقة بالعمل اليومي للبحارة على ظهر السفينة بما يلزم من مؤن و أدوية كافية⁴³.

و يجد طاقم السفينة المبرر في استفادته من الإعفاء من المسؤولية في رابطة التبعية التي تجمعها بالمجهز أو الناقل، و ذلك بنفس النصوص القانونية الواردة في شأن استفادة ربان السفينة من أسباب الإعفاء المقررة للناقل البحري، و إن كان هذا العمل تحت إشراف ربان السفينة لحساب المجهز.

3_ المرشد البحري:

الإرشاد البحري نشاط أمله حاجة الدول البحرية لضمان السير الحسن لموانئها و تأمين منشآتها المينائية من أي خطر قد تحدثه السفن الوافدة إلى مرافئها، و في المقابل مصلحة مجهزي السفن في حماية سفنهم في عرض البحر أو داخل الموانئ مما يوفر لهم ربح الوقت و تجنب الكثير من الحوادث المحتملة، حيث يلجأ ربان السفينة إلى خدمات شخص يسمى المرشد البحري من أجل مساعدته على دخول الميناء أو الخروج منه نظرا لمعرفته بالممرات المائية و عمقها تجنباً للاصطدام بأي عوائق أو سفن أو منشآت تابعة للميناء، و ذلك في إطار ما يسمى الإرشاد المينائي (le pilotage portuaire)⁴⁴، كما قد يمارس الإرشاد في أعالي البحار (le pilotage hauturier)، من خلال تولي المرشد البحري إلى جانب الربان قيادة السفينة في المناطق المعروفة بخطورة تياراتها البحرية و مدها و جزرها، و إن كان هذا النوع قد عرف تراجعاً في وقتنا الحاضر نظراً لارتفاع مستوى تأهيل و كفاءة ربانة السفن في دول العالم⁴⁵، لقد عرفت المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 08_06⁴⁶ المرشد البحري على أنه: « كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند

الدخول إلى الموانئ و الخروج منها و في الموانئ و المراسي و المياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم .» .

المرشد البحري أحد أعوان السلطة العمومية المينائية في كل ما تعلق بتعيينه و تكوينه و مساره المهني، إلى جانب ارتباطه بالربان (ممثل للمجهز) بعقد الإرشاد البحري الذي يترتب عنه التزامات متبادلة بين طرفي العقد و الذي يؤدي الإخلال بها حتما إلى قيام المسؤولية العقدية بين الطرفين، أما بالنسبة للغير المتضرر(غير المجهز أو الناقل) كأصل عام فهو يباشر دعوى تقصيرية على المرشد البحري نظرا لانتفاء أي رابطة عقدية تجمععه مع المرشد البحري.

ليثور التساؤل حول مدى اعتبار المرشد البحري أحد تابعي المجهز أو الناقل و بالتالي استفادته من الإعفاءات المقررة لمصلحة الناقل البحري؟.

لقد أثارت علاقة التبعية الكثير من الجدل القضائي، تبلور في تباين الأحكام القضائية خاصة تلك الصادرة عن المحاكم الفرنسية حول مدى اعتبار المرشد البحري أحد تابعي الناقل أو المجهز البحري، فهناك جانب أقر بوجود علاقة التبعية بين المجهز و المرشد البحري أساسها القاعدة العامة مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه ، مما يترتب عنه انتفاء مسؤولية المرشد اتجاه الغير عن أفعاله الشخصية ، أما الاتجاه الثاني من القضاء الفرنسي فقد نفى إطلاقا علاقة التبعية بين الناقل البحري و المرشد و جعلهما في نفس المنزلة، إذ يتحمل المرشد مسؤوليته اتجاه الغير عن أفعاله الشخصية شأنه في ذلك شأن المجهز أو الناقل مبررا ذلك بعدم كفاية تأدية المرشد عملا للمجهز لقيام هذه العلاقة⁴⁷ ، ليستمر هذا الاختلاف إلى غاية صدور قانون 1969 الذي نص صراحة على عدم مسؤولية المرشد اتجاه الغير عن الأضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحري .

أما القانون البحري الجزائري من خلال المادة 183⁴⁸ قد أخذ صراحة بتكليف علاقة المرشد بالمجهز على أنها علاقة تبعية قائمة على السلطة الفعلية للربان كممثل للمجهز في ممارسته الإشراف و التوجيه على المرشد الذي لا يتعدى دوره توجيه وإرشاد السفينة، و لا يطعن في هذا أن الإرشاد إجباري نظرا لعدم تأثر رابطة التبعية بمدى حرية اختيار الربان لتابعه المرشد طالما كان هذا الأخير واقعا تحت السلطة الفعلية للربان و بمناسبة تأدية وظيفته⁴⁹ ، و عليه فإن المرشد البحري يعد أحد مندوبي الناقل التي شملتهم المادة 814 بنفس الإعفاءات المقررة للناقل البحري في حال رجوع الغير عليه، بالإضافة للمادة 803 الفقرة ب التي أنزلت المرشد نفس منزلة الربان وباقي تابعي الناقل بمناسبة حديثها عن الخطأ الملاحي كأحد أسباب الإعفاء من المسؤولية .

ثالثا_وكيل السفينة و مقاول المناولة المينائية

مما لا شك فيه فإن الناقل البحري بالإضافة إلى تابعيه البحريين فإنه يحتاج إلى أشخاص على اليابسة من أجل القيام ببعض المهام الخاصة التي تدخل في خدمة السفينة والبضاعة معا، والتي يصعب على الربان أو الناقل القيام بها نظرا لطبيعة هذه الأعمال التي تحتاج إلى أشخاص محترفين على غرار وكيل السفينة و مقاول المناولة المينائية ، إلا أن القيام هؤلاء الأشخاص بهذه المهام لا يخلو من ارتكابهم لأخطاء قد تسبب أضرارا للغير، مما يستوجب توفير حماية قانونية لهؤلاء الأشخاص تضمن استمرارية مشاريع النقل البحري،للتوسع أكثر في هذه النقطة سنتطرق إلى كل شخص على حدا مبرزين كيفية تدخل التشريعات الداخلية و الدولية في أجل حماية كل من وكيل السفينة و مقاول المناولة المينائية.

1_ وكيل السفينة⁵⁰:

وكيل السفينة هو شخص يختاره المجهز ليتواجد في الموانئ التي تمر عليها السفينة ليتولى القيام بمجموعة من المهام نيابة عن الربان أو الناقل أو المجهز وذلك بموجب عقد وكالة مقابل أجر، هذه المهام التي تصب أساسا في توفير احتياجات السفينة من مؤن و مستلزمات و دفع لفواتير التصليحات التي تحتاج لها السفن و كذا رسوم الرسو في الميناء⁵¹ ، بالإضافة إلى تسلم البضائع من الشاحنين في ميناء الإقلاع و تسليمها للمرسل إليهم أو ممثليهم القانونيين في ميناء الوصول⁵².

الأصل أن مسؤولية وكيل السفينة مسؤولية عقدية، قوامها إخلاله ببدل العناية في القيام بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد الوكالة الذي يجمعه بالمجهز أو الناقل البحري، و استثناء مسؤولية تقصيرية في حال احتجاج الغير (من شاحن أو مرسل إليه) عليه بسبب ارتكابه لخطأ شخصي أو من أحد تابعيه سبب ضررا لهذا الغير، و صور ذلك الخطأ كثيرة مثالها التأخير في تسليم البضاعة بعد التفريغ، أو عدم المحافظة عليها بعد تسليمها، أو إغفال ملاحظتها مما يؤدي إلى تعرضها للتلف، أو تسليمها تسليما معيبا كما لو سلمها للمرسل إليه دون أن يكون بيد الأخير سند الشحن.

إلا أن التساؤل الذي يثار يدور أساسا حول قوام مسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير؟.

لقد بدى تأثر المشرع الجزائري واضحا بالقانون الفرنسي فيما تعلق بمسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير ، حيث يبني هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض شأنه في ذلك شأن الناقل البحري، و عليه فإن وكيل السفينة يستفيد من نفس الإعفاءات السارية في حق الناقل طالما يمارس مهامه كوكيل عن هذا الأخير وهذا ما جنحت له المادة 813 التي استعملت مصطلح مندوبي

الناقل للإشارة إلى تابعي الناقل البحري ووكلائه، بيد أن وكيل السفينة لا يعد مسؤولاً عن التلف أو العجز الذي يلحق بالبضاعة أثناء المرحلة البحرية أو التأخير في وصولها على أساس أن مهمته لا تبدأ إلا بعد انتهاء عملية النقل و تنحصر في تسليم البضاعة و تحصيل الأجرة⁵³.

2_ مقال المناولة المينائية :

يعد عقد المناولة المينائية أحد عقود المقاولة الهادفة إلى القيام بمجموعة من الأعمال المادية المتعلقة أساساً بشحن البضاعة على ظهر السفينة و تستيفها في أماكنها المخصصة قبل إقلاع السفينة من ميناء الشحن، وصولاً إلى فكها و إنزالها أو تفريغها من على ظهر السفينة و وضعها على السطوح الترابية أو في المخازن في ميناء الوصول⁵⁴، و ذلك لحساب الناقل البحري أو المرسل أو المرسل إليه، هذا لا يمنع المفاوض المينائي من القيام إلى جانب أعماله المادية بأعمال قانونية ثانوية تتمثل في حراسته للبضاعة لحساب الناقل على أساس عقد الوديعة، و كذا قيامه بمهام الوكيل باستلامه للبضاعة من الناقل لحساب المرسل إليهم أو ممثليهم القانونيين⁵⁵.

غير أن المشرع الجزائري لم يفرق بين العمليات المادية و القانونية إلا بعد مجيء القانون البحري لسنة 1998 الذي فصل بين هذه العمليات، فجعل العمليات المادية من شحن و تفريغ ضمن التزامات مفاوض المناولة المينائية⁵⁶، أما الأعمال القانونية من تأمين للاستلام و التأشير و التعرف على البضاعة المشحونة و حراستها و تسليمها إلى المرسل إليه فجعلها على عاتق مفاوض التشوين⁵⁷.

كما يلتزم مفاوض المناولة المينائية ببذل العناية اللازمة في القيام بالمهام المنوطة به، تحت طائلة تعرضه للمساءلة من الطرف الذي طلب خدماته، و لا

يحق للغير الرجوع على مقاول الشحن و التفريغ سواء في إطار المسؤولية العقدية أو التقصيرية وهذا ما يستشف من نص المادة 915⁵⁸.

إن قيام مقاول المناولة المينائية بممارسة عمليات الشحن و التفريغ باستقلالية تامة بعيدا عن أي تبعية ، يؤدي حتما إلى خروج هذا المقاول من قائمة مندوبي الناقل البحري و بالتالي حرمانه من الاستفادة من أسباب الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل البحري، غير أن القانون البحري الجزائري و إقرارا منه لشرط الهملايا الهادف إلى سد الطريق أمام الغير في مطالبهم للمقاول بالتعويض الكامل عن الأضرار الناتجة عن عمليتي الشحن و التفريغ، قام بالنص صراحة في المادة 916⁵⁹ على استفادة المقاول المينائي من جميع الإعفاءات و التحديدات المقررة للناقل البحري.

أما تعديل فيسبي فقد استثنى صراحة مقاولي الشحن و التفريغ من قائمة المستفيدين من أسباب الإعفاء المقررة للناقل البحري على اعتبار أن هؤلاء المقاولين يمارسون مهامهم باستقلالية عن إشراف ووكالة الناقل البحري، على خلاف اتفاقية هامبورج التي لم تقص المتعاقد المستقل و من بينهم مقاول الشحن و التفريغ، حيث توصل الفقيه William TETLEY في تفسيره للمادة 1 فقرة 2 إلى اعتبار مقاول الشحن و التفريغ ناقلا فعليا يجوز له الاستفادة من الحماية المقررة لتابعي الناقل البحري بموجب المادة 10⁶⁰.

أما قواعد روتردام و بناء على المادة 1/4 ج و المادة 19 المبنية لنطاق التزامات المنفذ البحري و التي تشمل كل من عمليتي الشحن و التفريغ، يؤدي حتما إلى اعتبار مقاول الشحن و التفريغ أحد أشخاص قائمة المستفيدين من أسباب الإعفاء المقررة للناقل البحري .

الخاتمة:

نخلص مما سبق أن الناقلين البحريين استطاعوا أن يسدوا الثغرة القانونية التي كشفها تطبيق اتفاقية بروكسل على أرض الواقع وذلك من خلال الاعتماد على شرط الهملايا القاضي بتوسيع مجال الحماية ليشمل تابعي الناقل البحري ووكلائه، هذا الشرط الذي انتقل من مرحلة التطبيق إلى مرحلة الإقرار القانوني من خلال تعديل فيسي فاتفاقية هامبورج فقواعد روتردام، بالإضافة للقوانين الداخلية على غرار القانون البحري الجزائري. لتكشف هذه النصوص من خلال استعمالها لمختلف المصطلحات عن الهوية الحقيقية لهؤلاء المستفيدين، الذي يمكن تصنيفهم في ثلاث فئات، أولها فئة الناقل البحري و الذي يعد حجز الزاوية لهذا النظام ، حيث تتعدد صفته بحسب الدور المنوط به في تنفيذ عملية النقل البحري فقد يكون ناقلا متعاقدا و قد يكون ناقلا فعليا أو أحد الناقلين في النقل المتتابع، أما الفئة الثانية فهي فئة تابعي الناقل البحري من ربان للسفينة و طاقم و مرشد بحري، و التي تستند في استفادتها من أسباب الإعفاء من المسؤولية على رابطة التبعية التي تجمعها بالناقل البحري بموجب عقد العمل البحري ، أما الفئة الثالثة فتظم أحد أهم المساعدين البريين للناقل البحري وهما وكيل السفينة و المكاوول المينائي أو مكاوول الشحن و التفريغ، فوكيل السفينة يستند في استفادته من الإعفاء على عقد الوكالة الذي يجعل منه وكيلا للناقل البحري، أما المكاوول المينائي فهو أكثر الأشخاص الذي أثر جدلا في مسألة الاعتراف به كأحد الأشخاص المستفيدين من الإعفاء بحجة تمتعه بالاستقلالية في أداء مهامه، إلا أن الدور الذي يلعبه هذا الشخص في عملية النقل البحري جعلت الكثير من الأنظمة القانونية الداخلية على غرار الجزائر النص صراحة على استفادته من شرط الهملايا، و تارة أخرى تفسير الاتفاقيات الدولية بشكل

يجعل من مقال الشحن و التفريغ يحتوي بمظلة الحماية المقررة للناقل البحري وباقي المستفيدين في حال رجوع الغير عليه. رغم الدور الذي لعبه و لا يزال يلعبه شرط الهملايا القانوني في الدول المصادقة على الاتفاقيات الدولية في حماية الناقل و تابعيه من رجوع الغير عليهم ، فإن شرط الهملايا الاتفاقي لازال يعد أقوى سلاح لدى الدول التي ضلت وفيه لاتفاقية بروكسل دون مصادقتها على باقي الاتفاقيات الدولية .

- 1- المادة 4 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 ، و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.
- 2- ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، السنة الجامعية 2006-2007، ص 169 و ما يلها.
- 3- ADLER V. DICKINSON, (1954) LI .L .R . p. 267 ، هذه القضية التي تعود وقائعها إلى جوان سنة 1952، حيث أن السيدة Adler و أثناء صعودها للسفينة البخارية هماليا من أجل القيام برحلة بحرية، تعرضت لأضرار جسمانية بالغة كانت نتيجة لسقوطها من على الجسر الرابط بين الرصيف و السفينة ، فقامت المتضررة برفع دعوى قضائية على كل من الربان Dickson والمسؤول على الطاقم البحري للحصول على التعويض عن الضرر الذي كان نتيجة لإهمالهم في تأمين جسر العبور دون الناقل الذي كان سيستفيد حتما من شرط الإعفاء من المسؤولية أو التحديد الوارد في تذكرة النقل ، ليدفع كل من ربان السفينة و المسؤول على الطاقم هذا الإدعاء بإثباتهم أن سقوط الجسر لم يكن بسبب الإهمال أو عدم اتخاذ تدابير الأمن في تثبيته، وإنما كان نتيجة لظروف خارجة عن إرادتهما تمثلت في هبوب رياح على السفينة أدت إلى ابتعادها عن الرصيف البحري و بالتالي سقوط هذا الجسر و تضرر المسافر، لتصدر محكمة الاستئناف الإنجليزية حكمها في 29 أكتوبر 1954 القاضي بتعويض السيدة Adler عن الأضرار الذي حدث لها، و في نفس الوقت تقر بجوازية تمديد نطاق شرط الإعفاء من المسؤولية ليشمل تابعي الناقل البحري

و وكلائه، سواء كانت هذه الشروط مرتبطة بعقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع، أو كانت صريحة أو ضمنية.

4- بروتوكول فيسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل 1924 ، دخل حيز النفاذ في 23 جوان 1977، لم تصادق عليه الجزائر لحد اليوم.

5- معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر 1978 " أو معاهدة هامبورغ نسبة للمدينة الألمانية التي تم المصادقة فيها على هذه الاتفاقية، وقد جاءت هذه الاتفاقية من أجل مواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري خاصة النقل بالحاويات، والاستجابة لنداءات الدول النامية المطالبة بتغيير النظام القانوني الذي كان سائدا في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقود النقل البحري باعتباره خيط على مقاس الدول الكبرى الاستعمارية، ورغم ذلك فإن الجزائر لم تصادق لحد اليوم على هذه الاتفاقية_ أنظر أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع الطبعة الثانية ، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر ، سنة 1989 ، ص 16 .

6- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، لم تدخل حيز النفاذ لعدم اكتمال النصاب القانوني والذي يبلغ 20 دولة على الأقل ، هدفها المنشود هو توحيد النظام القانوني لعقود النقل البحري بعد التشتت الذي أحدثته كل من معاهدة بروكسل وتعديلاتها و اتفاقية هامبورج، مع مراعاتها في ذلك أهم المستجدات التكنولوجية في صناعة السفن ووسائل الإعلام والاتصال و ما يسمى بالنقل من الباب إلى الباب عن طريق الحاويات، وعملها على إرساء أسس قويمه للتجارة الدولية عنونها المساواة وتبادل المنفعة من أجل تعزيز العلاقات الودية بين الدول_ أنظر ديباجة قواعد روتردام .

7- تنص المادة 1/1 من اتفاقية بروكسل 1924 على أن : « ناقل " يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل ».

8- تنص المادة 1 من اتفاقية هامبورج على أنه : « يراد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقد أو أبرم باسمه عقدا، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر؛».

9- تنص المادة 5/1 من قواعد روتردام على أن : « الناقل " يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن».

10- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، السنة الجامعية 2012-2013، ص 313.

11- المادة 813 من القانون 05_98 و التي تنص على أن : « تطبق التحديدات و الإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية».

12- المادة 7 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج و التي تنص على أنه : « تسري الدفع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية .التقصيرية أو خلاف ذلك».

13- المادة 1/4/1 من قواعد روتردام و التي تنص على أن : « يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه: (أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو».

14- يعود أول استعمال لمصطلح الناقل الفعلي لاتفاقية جوادالاهارا لسنة 1961 المكملة لاتفاقية وارسو 1929 المنظمة لعقود النقل الجوي ، بالضبط المادة 1 التي ميزت أثناء تعريفها للناقل الجوي بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، و قد استقت اتفاقية هامبورج هذا المصطلح مباشرة من اتفاقية جوادالاهارا _ أنظر Pierre Bonassies- Christian Scapel , droit maritime, LGD), 2006,

- 15- المادة 776 من القانون 98_05 و التي تنص على أن : « في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر».
- 16- أحمد محمود حسني، المرجع السابق ، ص303 .
- 17- المادة 1 الفقرة أ من اتفاقية هامبورج و التي نصت على أنه: «يراد بمصطلح الناقل الفعلي كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل. ويشمل كذلك كل شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ» .
- 18- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 ، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2000 ص19.
- 19- المادة 1/19 أ من قواعد روتردام و التي تنص على أن : « يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه الدفع و حدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا: (أ) تسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛»
- 20- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، 2006، ص 43.
- 21- المادة 11 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج و التي تنص على أنه : « خلافا لأحكام الفقرة 1 من المادة 10 ، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص معين غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد، يجوز أني نص العقد أيضا على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل، ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقا للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21 ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث».

-
- 22- المادة 11 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج و التي تنص على أن: « يسأل الناقل الفعلي وفقا لأحكام الفقرة 2 من المادة 10 عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده».
- 23- عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص204.
- 24- المادة 593 من الأمر 05_98، كما يلتزم الريان بعدم تخليه عن قيادة السفينة في عرض البحر، و إن بلغة نبأ عزله- مشار إليه لدى كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 18.
- 25- المادة 589 من الأمر 05_98.
- 26- المادة 602 من الأمر 05_98.
- 27- المادة 594 من الأمر 05_98.
- 28- المادة 596 من الأمر 05_98.
- 29- المادة 583 من الأمر 05_98.
- 30- المادة 584 من الأمر 05_98.
- 31- المادة 588 من الأمر 05_98.
- 32- كمال حمدي، المرجع السابق، ص25.
- 33- هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2010-2011، ص44.
- 34- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص42 وما يليها.
- 35- المادة 814 من الأمر 05_98 و التي نصت على أنه: « إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتعهدات و الإغفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل».
- 36- المادة 4 مكرر فقرة 2 من تعديل فيسيبي و التي نصت أنه : « إذا أقيمت دعوى من هذا القبيل ضد تابع الناقل أو وكيله (و لا يكون التابع أو الوكيل متعهدا

- مستقلا بذاته) فيكون لهذا التابع أو الوكيل أن يستفيد من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يثيرها بموجب هذه الاتفاقية».
- 37- المادة 7 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج والتي نصت على أنه: «إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل الناقل، فإن هذا المستخدم أو الوكيل إذا ثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته يتمتع بالحق في الاستفادة من الدفع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على. الوجوه المبينة في هذه الاتفاقية».
- 38- المادة 4 فقرة 1/ب من قواعد روتردام والتي نصت على أنه: «يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه: (ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو»
- 39- المادة 411 من الأمر 05_98 والتي تنص على أنه: « يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، و يعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة. وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للماكينات و مستخدمين للخدمة العامة».

40- Pierre Bonassies- Christian Scapel ,op cité, p 204.

- 41- المادة 386 من الأمر 05_98.
- 42- المادة 415 إلى 427 من الأمر 05_98.
- 43- المادة 428 إلى 432 من الأمر 05_98.
- 44- عرفت المادة 171 من الأمر 05_98 الإرشاد المينائي كالآتي: «الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ و العرض و المياه

الداخلية و الخروج منها». أنظر كذلك: إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، مصر، 2014، ص 87.

45- إلا أن هذا التراجع لم يكن نهائيا، حيث تعد حادثة السفينة Torrey Canyon لسنة 1970 نقطة تحول استدعت مجددا عودة الإرشاد في أعالي البحار إلى سابق نشاطه، أنظر Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cité, P468.

46- المرسوم التنفيذي رقم 08_06 المؤرخ في 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية العدد 02.

47- François LAFFOUCRIÈRE, La responsabilité civile du pilote, DMF, 2008, p599 et 600.

48- المادة 183 من الأمر 05_98 و التي نصت على أنه : « يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولا تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد و التي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة ».

49- المادة 136 من القانون رقم 58_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية العدد 78، و التي نصت على أنه : « يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها. وتتحقق علاقة التبعية و لو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع ».

50- آثار مصطلح وكيل السفينة الكثير من الجدل بسبب عدم تماشيه و مدلول المصطلح الفرنسي consignation، الذي يفترض أن تبقى السفينة تحت عهدة الوكيل و هذا ما يخالف الواقع من خلال قصر فترة مكوث السفينة في ميناء الرسو و بقاء الوكيل ملتزما اتجاه الناقل و الغير، مما دفع بالبعض على غرار الفقه الفرنسي إلى اعتماد تسمية العون البحري agent maritime بدلا من وكيل السفينة تجنبا لهذا التناقض من جهة و من جهة أخرى شمولية هذه التسمية التي تعبر عن تنوع مهام وكيل السفينة، أنظر دردار نعيمة، وكيل السفينة في

-
- القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر ،
السنة الجامعية 2000_2001، ص 107.
- 51- المادة 609 من الأمر 98_05، أنظر كذلك عبد الفضيل أحمد محمد، القانون
الخاص البحري، دارالفكر والقانون، مصر، 2011، ص 209.
- 52- المادة 610 من الأمر 98_05.
- 53- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 61.
- 54- المادة 912 من الأمر 98_05.
- 55- إن قيام المناول المينائي بأعمال الحراسة والوكالة لا ينفي عن العقد صفة
المقاول، وقد وجدت بالإضافة إلى نظرية الحراسة والوكالة عدة نظريات
فقهيّة أخرى حاولت تحديد طبيعة عقد المناولة المينائية، فهناك من اعتبر
المناول المينائي ناقلا على أساس قيامه بعملية نقل البضاعة من الرصيف إلى
السفينة، لينتقد هذا الرأي من طرف أغلب الفقه بحجة أن عملية النقل التي
يقوم بها المناول هي عملية ثانوية تهدف في الأصل إلى نقل البضاعة من
الرصيف إلى السفينة والعكس أي شحن البضاعة وتفريغها، أما الاتجاه الثاني
فقد اعتبر عقد المناولة المينائية هو عقد عمل يربط المقاول بالناقل، إلا أن هذا
الرأي عيب عليه أنه يفتقر للأساس الصحيح نظرا لعدم وجود علاقة تبعية
تربط المقاول بالناقل مما يترتب عنه انتفاء عنصر السلطة الفعلية في التوجيه
والإشراف ، وتمتع المقاول بالاستقلالية في تنفيذه لعقد المناولة المينائية_ أنظر
طيب ابراهيم بن ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع
الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد الخامس عشر، يناير 2014، ص 315 و
316 و317، متاح على الموقع الإلكتروني: [http://taza2005.e-
monsite.com/medias/files/majalah-numero15.pdf](http://taza2005.e-monsite.com/medias/files/majalah-numero15.pdf)
- 56- المادة 912 من الأمر 98_05.
- 57- المادة 920 من الأمر 98_05.
- 58- المادة 915 من الأمر 98_05 والتي نصت على أنه: «في حالة خطئه، يكون
مقاول المناولة مسؤولا تجاه من طلب خدماته. ولا يمكن أن يكون مسؤولا عن

الخصائر أو النقص التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و / أو بعد العملية التي تكفل بها».

59- المادة 915 من الأمر 05_98 والتي نصت على أنه: « إذا حدثت الأضرار الملحقه بالبيضائع خلال عملية الشحن و التفريغ و النقل التي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة المينائية بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 و المذكور أعلاه».

60- مشار إليه من طرف قماز ليلي إدياز، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني- شرط هملايا و شرط استحالة فحص الحاوية-، فعاليات اليومين الدراسيين حول نظام المسؤولية في نشاطات النقل، جامعة تلمسان، 2016، غير منشور.