

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار.

قرارية قويدر

السنة الثالثة دكتوراه،

كلية الحقوق والعلوم السياسية ،

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان-

ملخص:

لقد عانى الشاحنون طويلا من شروط الاعفاء من المسؤولية التي كان الناقلون يدرجونها في سندات الشحن ولم يكن باستطاعتهم التفاوض مع الناقلين لمنع تلك الشروط الظالمة، نظرا لحاجتهم الماسة لنقل بضائعهم، وبما أن عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان حيث يصدر الناقل البحري سند الشحن الذي يحدد فيه مسبقا الشروط التي تلائمه، وما على الشاحنين إلا قبولها أو رفضها وهو ما يكلفهم خسارة في تجارتهم ، مما دفع بالحكمة التشريعية الدولية لتدخل في محاولة لإعادة التوازن العقدي، الذي كان مفقودا من خلال وضع قواعد تنظم المسؤولية العقدية للناقل البحري، فلم تخرج عن محورين أساسيين يتمثلان: في التشديد من مسؤولية الناقل البحري والتشجيع على الاستثمار في النقل البحري وهذا كله في سبيل الوصول إلى الهدف الأسمى ألا وهو حماية الشاحنين من سيطرة الناقلين وذلك بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان عقد النقل البحري يحملها في طياته.

Résumé :

Depuis longtemps les chargeurs souffrent des conditions de l'exonération de responsabilité qui était mis dans le connaissance et n'ont pas été en mesure de négocier avec les transporteurs pour prévenir de telles conditions injustes , En raison de la nécessité urgente de déplacer leurs biens , Comme le transport de marché de produits d'adhésion , où transporteur maritime émis maritime qui prédétermine les conditions , qui est aligné contrats garantis , Et que les expéditeurs soient acceptées ou rejetées ce qu'il leurs coute une perte de leur commerce ,ce qu'il a poussé le gouvernement législative internationale à intervenir pour tenter de rééquilibrer grumeleuse, Qui avait disparu grâce à l'élaboration de règles régissant la responsabilité contractuelle de transporteur maritime , Il était dans son ensemble tourne autour de deux axes fondations , A savoir mettre l'accent sur la responsabilité du transporteur et d'encourager l'investissement dans le transport maritime Et tout cela est dans le but d'atteindre l'objectif ultime , à savoir protéger les expéditeurs du contrôle des transporteurs et ça par l'élimination des termes de l'exonération de responsabilité qui a été effectuée par un contrat de transport maritime.

مقدمة.

إن الهدف الأسمى الذي تسعى إليه الاتفاقيات الدولية ولا سيما البحرية منها هو توحيد أحكام القانون على عقد النقل البحري الدولي وهو أمر صعب

وشاق بسبب المشاكل التي يثيرها هذا العقد وذلك مرد ذلك كله إلى عدم التكافؤ بين المراكز القانونية لطرفيه، فالناقل في هذه العلاقة العقدية يعتبر أقوى مركزا من الشاحن، مما جعله يملئ ما يشاء من بنود، تتفق مع مصالحه الخاصة استنادا إلى مبدأ الحرية التعاقدية، لهذا وجد الشاحنون أنفسهم أمام أحد البديلين إما الإحجام عن إبرام العقد أو إتمامه بشروطه الغير العادلة¹.

وقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية فيما مضى تعتبر من الدول الشاحنة*، فحاجتها الماسة لحماية الشاحنين المحليين اتجاه الناقلين دفع بها إلى إصدار تشريع "هارتر" سنة 1893، الذي قضى ببطان شروط إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته ونظرا لقسوته أدخلت عليه بعض التعديلات، تناولت عدم مسؤولية الناقل عن الأخطاء البحرية المتعلقة بالسفينة، إدارة الآتيا و أبقى على مسؤولية هذا الأخير عن الأخطاء التجارية المتعلقة بالبضاعة، فلاقى قانون "هارتر" استحسانا عاما لدى الدول باعتباره أصبح يتسم بالعدالة و الانزان لذلك تضمنه بعض التشريعات الداخلية² وحتى الدولية فأقدمت جمعية القانون الدولي l'association de droit international على عقد مؤتمر لاهاي سنة 1921، ضم هذا المؤتمر ممثلين عن كافة الدول البحرية محاولة في إقرار تشريع دولي موحد، يستمد نصوصه من قانون "هارتر" الأمريكي، حيث تم الخروج بمجموعة من القواعد التي تنظم مسؤولية الناقل البحري تعرف بقواعد لاهاي 1921.

غير أن هذه القواعد الأخيرة لم تكن ملزمة حيث اقتصر أثرها على الحالات التي يتفق الأطراف على الأخذ بها، فالصفة الاختيارية لهذه القواعد نالت من أهميتها³ وهو ما كان حاجزا امام توحيد القانون الدولي، مما دفع بالدول إلى الاتفاق على وضع قواعد ملزمة تحكم النقل البحري بسندات الشحن،

فالتطبيق الإجباري أهم دافع لظهور معاهدة بروكسل لسنة 1924⁴. المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام سندات الشحن ، دخلت هذه الأخيرة حيز النفاذ سنة 1931 ، عدلت مرتين سنة 1968 وسنة 1979 وقد لاقت عدة انتقادات بسبب انحيازها للناقلين و عدم تحقيق التكافؤ العقدي المنشود .

وأمام إلحاح الدول النامية واعتراضاتها المستمرة على معاهدة بروكسل وبروتوكول تعديلها لسنة 1968، أقامت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بدراسة الوضع وتقديم مشروع معاهدة تحكم مسؤولية الناقل البحري في 31 مارس 1978، فانعقد مؤتمر في هامبورغ بألمانيا حيث تمت الموافقة على تبني اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر تعرف باسم قواعد هامبورغ⁵. وتأسيسا على ما تقدم وبغية في تسليط الضوء على الاختلاف الحاصل في الاتفاقيات الدولية بشأن أحكام مسؤولية الناقل البحري العقدية مما يدفعنا إلى طرح التساؤل التالي: هل استطاعت الدول الشاحنة من تحقيق أمالها في إقامة التوازن بين مصالحها ومصالح الدول الناقلة في ظل أحكام الاتفاقيات الدولية؟

وللإجابة على هذا الإشكال تطلب الأمر تقسيم موضوع الدراسة إلى محورين أساسين: الأول يتعرض لمسؤولية الناقل البحري ومظاهر الشدائد المتصلة بها، أما المحور الثاني فسيتم فيه دراسة السبل القانونية للتشجيع على الاستثمار في النقل البحري وسيكون هذا البحث وفقا لأحكام الاتفاقيات البحرية النافذة على اعتبار العالم مقسم الى ثلاث مجموعات ، فالمجموعة الاولى تحكمها معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومجموعة ثانية يحكمها بروتوكول لاهاي أو قواعد فيسبي لسنة 1968 ،مجموعة ثالثة تحكمها معاهدة هامبورغ لسنة 1978 ، مع الاشارة إلى أحكام القانون البحري الجزائري في هذا المجال .

المبحث الأول: المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع ومظاهر التشديد المتصلة بها

على غرار كل عقد ملزم لجانبيين فإن عقد النقل البحري للبضائع والذي يعبر عن العلاقة التي تجمع الشاحن بالناقل ، ينتج عنها جملة من الالتزامات والذي يهمننا هنا هو التزام الطرف الأخير بحكم موضوع الدراسة ، قررت التشريعات الدولية وحتى التشريعات الداخلية مجموعة من الالتزامات التي تتوافق مع طبيعة نشاط النقل البحري وفي حدودها ولم تسمح للناقل أن يتفاوض مع الشاحن لإسقاطها، فشددت في الأحكام المتعلقة بها و جعلتها لصيقة بالناقل البحري ، فلا يمكنه التهرب منها بوضع شروط إعفاء لمسؤوليته الناتجة عن هذه الالتزامات التعاقدية أو تحديدها وعليه سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مسؤولية الناقل البحري العقدية (مطلب أول) ، مظاهر التشديد المتصلة بهذه المسؤولية (مطلب ثاني) .

المطلب الأول: المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع

يسأل الناقل البحري عن الاخلال بالتزاماته المنصوص عليها في عقد النقل البحري ، التي تهدف إلى تحقيق وصول البضاعة سالمة وكاملة العدد في المكان والزمان المتفق عليهما، وفي حالة تضرر البضاعة أو تأخرها عن الميعاد المحدد ونتج عن ذلك خسارة اقتصادية قامت مسؤولية هذا الأخير ، فلا شك أنها مسؤولية عقدية ناشئة عن الاخلال بالعلاقة الاتفاقية التي تفرض عليه واجبات حددها القانون الوطني والاتفاقيات الدولية وبناء على ما تقدم سنتطرق إلى حالات قيام مسؤولية الناقل البحري (فرع أول) ، النطاق الزمني لهذه المسؤولية (فرع ثاني) ، أساس هذه المسؤولية (فرع ثالث) .

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

أولاً: الهلاك

ويقصد به هوزوال البضاعة أو تلاشيها، كما يلحق الضياع بالهلاك من حيث أن الناقل يمتنع عليه تسليم البضاعة إلى المرسل اليه في الحاليتين، كما أن الضياع يعني فقدان الشيء دون التأكد من مصيره، قد يكون سبب الهلاك أو سبب آخر كسرقة أو عدم التمكن من استرداده⁶، فيسأل الناقل عن هلاك البضاعة كلها أو بعضها في حدود ما هلك، يكون ذلك بمقارنة البيانات الواردة في سند الشحن بالقدر المقدم فعلاً للتسليم في ميناء الوصول⁷.

الهلاك الحكمي:

يفترض في البضاعة المنقولة هلاكها إذا لم تصل بعد مدة معقولة من انتهاء الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف، هو ما انفردت اتفاقية هامبورغ بالنص عليه على عكس معاهدة بروكسل، فجاء في مضمون المادة 3/5 منها أن البضائع تعتبر هالكة حكماً إذا لم تسلّم خلال 60 يوماً من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

أما بالرجوع للقانون البحري الجزائري فقد أشارت المادة 2/788 ق ب ج على الهالك الحكمي للبضائع غير أنه لم يبين هذه المدة، لكن تفسير هذا الغموض يكمن فيما ورد في المادة 805 ق ب ج المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض، إذ يفهم منها أن التأخير في التسليم يكون عندما لا تسلّم البضائع في الوقت المتفق عليه، لكن في حال سكوت العقد عن ذلك يكون تحديد التأخير بالنظر إلى الوقت المعقول الذي يستغرقه ناقل حريص في تسليم البضائع.

ثانيا: التلف

ويقصد به وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن معيبة على نحو ينتقص من قيمتها، يستوي أن يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، فإذا كان سند الشحن نظيفا أي خاليا من أية تحفظات خاصة بحالة البضاعة، أعتبر الناقل أنه قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، على الأقل من حيث حالتها الظاهرة وبالتالي يلتزم بتسليمها في ميناء الوصول على حالتها السابقة⁸.

أما إذا تضمن السند تحفظات فإن التلف المذكور في هذه التحفظات يعتبر سابقا على الشحن، أي يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة معيبة ويجب على المرسل إليه في هذه الحالة أن يثبت العكس، أي أن يثبت أن التلف حدث أثناء وجود البضاعة في حيازة الناقل أو أنه تضاعف أثناء ذلك بخطئه.

ثالثا: التأخير في تسليم البضائع

من المعقول جدا أن يسأل الناقل إذا تأخرت البضاعة عن الميعاد المحدد لها، أما إذا لم يحدد موعد للوصول فيرجع تحديده إلى العرف، كما جرى العمل على تضمين سندات الشحن شرطا يخول الناقل حرية مطلقة في تحديد مدة الرحلة وساعة الوصول، يرى الفقيه " gorge ripert " أنه حتى مع وجود هذا الشرط فان مسؤولية الناقل تنعقد إذا أثبت المرسل إليه خطأ الريان وأنه كان سببا لتأخير في الوصول البضاعة ويختلف التأخير عن الهلاك والتلف في أنه ليس ضررا بذاته وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه، فالتأخير يكون ضررا اقتصاديا يكمن في فوات كسب أو تحقق خسارة⁹.

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

تنص اتفاقية بروكسل في المادة الأولى فقرة/ه منها على أن تطبيق أحكامها لا يكون إلا على الرحلة البحرية، التي تبدأ من الشحن إلى غاية التفريغ، أما خارج

هذه الرحلة فإنها لا تطبق مما يجعل من مدة مسؤولية الناقل ضيقة مقارنة باتفاقية هامبورغ التي تنص في المادة 1/5 على أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها، كذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل، اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو من ينوب عنه، إلى غاية الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه .

وقد سار القانون البحري الجزائري على نفس خطا الاتفاقية السابقة، حيث نصت المادة 802 ق ب ج على أن المدة الزمنية التي يسأل خلالها الناقل البحري، تبدأ منذ تكلفه بالبضاعة أي من استلامه البضاعة وتنتهي بتسليمها إلى صاحب الحق فيها، هذه المادة الأخيرة تعتبر من النقاط الحسنة التي تحسب لصالح المشرع الجزائري.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة الأخيرة تعلن صراحة بالأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري¹⁰ والذي كانت أغلب التشريعات البحرية الدولية تسعى جاهدة لكي تتضمنه أحكامها وذلك لتوسيع مدة مسؤولية الناقل البحري لما فيه من مصلحة للشاحن والمرسل إليه.

إن الأصل في شحن البضائع أنه يكون في عنابر السفينة ولا يستخدم السطح لوضع هذه الأخيرة تفادياً لما تتعرض له إن وضعت عليه، من تعرضها للمياه والرطوبة، العواصف التي قد تلقي بها إلى البحر¹¹، كما يعرض البضائع أيضاً لخطر السرقة ويؤدي بالسفينة إلى فقدان توازنها وبالتالي الغرق¹² وفي هذا الشأن تنص المادة 774 ق ب ج " أنه لا يجوز تحميل البضائع على السطح إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارفاً عليه بوجه العموم وفي حالة إذا ما تم تحميل البضائع

على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ، ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن " ويفهم من هذه المادة أن عدم جواز الشحن على سطح السفينة لا يشمل السفن المتخصصة أو سفن الحاويات، التي صممت خصيصا لنقل البضائع على سطحها، كما يضاف إلى ذلك إذا كانت طبيعة البضاعة تقتضي نقلها على السطح كالأخشاب والسيارات وهو ما جرى عليه العرف، إنما المنع يقتصر على السفن التقليدية ومع ذلك أجازته المشرع بشرط حصول الناقل على موافقة الشاحن.

بيد أنه إذا رجعنا إلى اتفاقية بروكسل فيلاحظ أنها تستثني من نطاق تطبيقها البضائع التي تشحن على سطح السفينة والحيوانات الحية، فقد قضت المادة الأولى فقرة ج على أن كلمة البضاعة تشمل البضائع، الأموال، السلع والمواد من أي نوع مهما كانت، باستثناء الحيوانات الحية والحمولة التي يذكر في عقد النقل أنها ستنقل على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الطريقة، فإذا خالف الناقل الحالات المسموح بها في النقل على السطح وتضررت البضاعة بسبب ذلك فإن الناقل يتجرد من حقه في الالتجاء إلى شروط الاعفاء التي يتضمنها سند الشحن ويسأل هذا الأخير وفقا للقواعد العامة في القوانين الداخلية عن كل النتائج الناجمة جراء ذلك¹³.

وخلافا لمعاهدة السابقة لم تستبعد قواعد هامبورغ البضائع المشحونة على السطح من نطاق تطبيقها وطبقا لنص المادة التاسعة فإنه لا يجوز شحن البضائع على السطح إلا بعد موافقة الشاحن على ذلك، أو إذا كان عرف ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على سطح السفينة، أو إذا وجد عرف قانوني أمر بقرار ذلك كما هو الحال في بعض أنواع البضائع الخطرة كالمتفجرات، البضائع سريعة الاشتعال وعندما يخالف الناقل أحكام هذه المادة فإنه لا يحق له الاحتجاج على المرسل إليه حسن النية في حالة

هلاك البضاعة أو تضررها ، بل يبقى الناقل مسؤولاً عنها دون أن يستفيد من إعفاءه بإثبات أنه قد اتخذ وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، بعبارة أخرى لا يبرأ الناقل من المسؤولية في هذه الحالة إلا إذا أثبت السبب الأجنبي¹⁴ .

الفرع الثالث: أساس المسؤولية في الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري

أولاً: في الاتفاقيات الدولية

تقوم مسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل على الخطأ الشخصي الصادر من هذا الأخير أو من أحد تابعيه، فهي مبنية على أساس الخطأ المفترض وكذلك معاهدة هامبورغ سلكت ذات المسلك، حيث لا يحتاج الشاحن أو المرسل إليه إثبات خطأ الناقل أو تابعيه وإنما يكفي إثبات الضرر اللاحق بالبضاعة¹⁵ .

ثانياً: في القانون البحري الجزائري

لقد شدد المشرع الجزائري من مسؤولية الناقل البحري على العموم ، حيث جعلها مبنية على قرينة المسؤولية وهي أشد وطأة من المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، فاعتبر مسؤولية الناقل مفترضة تقوم بمجرد إصابة البضاعة بتلف أو هلاك وهو ما يفهم من حالات الاعفاء بحيث لا يعفى من افتراض المسؤولية إلا بإثبات إحدى هذه الحالات المنصوص عليها في المادة 803 ق ب ج باستثناء حالة واحدة ، فان المشرع جعل مسؤولية الناقل فيها قائمة على أساس الخطأ المفترض ، تكون عند إخلال هذا الأخير بالتزامه في تقديم سفينة صالحة للملاحة حيث يعفى من المسؤولية هنا ببذل عناية في تنفيذ هذا الالتزام.

المطلب الثاني: مظاهر التشديد المتصلة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع يقتضي التوازن العقدي بين مصالح الشاحنين والناقلين إدراج بعض الأحكام، التي تبطل شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها بشكل مباشر أو غير مباشر وذلك لما فيه من حماية الشاحن، باعتبار عقد النقل البحري من عقود الاذعان حيث تكون شروط الناقل مطبوعة فيه على شكل نماذج مسبقة، مما دفع بالاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية إلى التدخل لحماية الطرف الضعيف وعلى هذا سنتناول بطلان شروط الاعفاء أو تخفيفها في الاتفاقيات الدولية (فرع أول)، بطلان الشروط في القانون البحري الجزائري (فرع ثاني).

الفرع الأول: بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية أو تخفيفها في الاتفاقيات الدولية

أولاً: بطلان الشروط في معاهدة بروكسل لسنة 1924

أبطلت معاهدة بروكسل بطلانا مطلقا أي شرط يدرجه الناقل في عقد النقل يعفي من المسؤولية أو يخفف منها مما يعني أن مسؤولية الناقل تعتبر من النظام العام حيث تنص المادة 3/ثامنا من هذه المعاهدة على ان " كل شرط او تعاقداً أو اتفاق في عقد نقل يتضمن اعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها أو يتضمن تخفيف المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلاً بطلانا مطلقاً ولا يترتب عليه أي أثر ما ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل بمثابة اعفاء الناقل من المسؤولية " .

ولا يقتصر نطاق البطلان على شروط الاعفاء من المسؤولية بل يمتد إلى أية شروط أخرى يكون من شأنها تعديل التزامات الناقل، أو الاتفاق مع الشاحن

على أن تكون بعض التزاماته على عاتق هذا الأخير، نضرب أمثلة عن بعض الشروط الباطلة وهي كمايلي:

- 1- الشرط الذي يستبعد مسؤولية الناقل عن التلف الذي يلحق بالبضائع نتيجة العفن وهو ما أكده القضاء الكندي في إحدى القضايا، عندما نقلت حمولة من البطيخ في أقفاص من إسبانيا إلى موريلال وعند الوصول وجد البطيخ تالفا، نفى الناقلون مسؤوليتهم عن التعويض المطالب به وقالو بان بإمكانهم في جميع الأحوال أن يستندوا إلى الشرط الذي أدرجوه في سند الشحن، الذي يقضي باستبعاد مسؤوليتهم عن التلف الناتج عن التعفن، قد كان الثابت أن الأقفاص كانت مكدسة فوق بعضها بارتفاع 17 قفص وأنه لم تكن هناك فتحات لدورات الهواء، فقضت المحكمة الكندية أن البطيخ لم يشحن بعناية وأن شرط الاعفاء من المسؤولية عن تلف التعفن المدرج بسند الشحن باطل طبقا لنص م 8/3 من معاهدة بروكسل¹⁶.
- 2- شرط تحديد المسؤولية الناقل البحري باعتبار الحاوية طردا رغم أن سند الشحن قد بين عدد الطرود التي تحتويها الحاوية¹⁷.
- 3- الشرط الذي ينقل عبء الاثبات من الناقل الى الشاحن فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، لأنه سيخفف مسؤولية هذا الأخير¹⁸.

ثانيا: بطلان الشروط في معاهدة هامبورغ لسنة 1978

معاهدة هامبورغ هي الأخرى على غرار سابقتها أبطلت الشروط المعدلة لأحكام مسؤولية الناقل البحري على النحو السابق، ذلك لأن قواعد هامبورغ لا تبطل

تلك الشروط فحسب وإنما تبطل بوجه عام جميع الاتفاقات المخالفة لأحكامها، مما يضيء عليها طابع القواعد الآمرة وهو ما قضت به المادة 23 من هذه المعاهدة¹⁹، ضف إلى ذلك أنها تبطل كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر، لأنه يعاصر إبرام عقد النقل البحري وبالتالي ليس هناك ما يمنع في أحكام هذه الاتفاقية، من أن يتفق على تعديل أحكام الاتفاقية إذا تم ذلك بعد وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر²⁰.

الفرع الثاني: الشروط الباطلة في القانون البحري الجزائري

لقد سلك المشرع الجزائري نفس المسلك الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية السابقة الذكر، حيث أبطل كل الشروط التعسفية التي يضعها الناقل، فتدخل بقواعد أمرة فلا يجوز الاتفاق على خلافها، هو ما ورد في المادة 811 ق ب ج حيث أبطلت كل شرط اتفاقي يكون هدفه وأثره المباشر أو غير مباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجئة عن المواد من 770, 780, 802, 803, 804 ق ب ج.

وهذه المواد منها ما يتعلق بالتزام الناقل عن صلاحية السفينة (770 ق ب ج) ومنها ما يتعلق بالتزامات الناقل عن شحن وحرص البضاعة، صيانتها، حراستها ونقلها (773 ق ب ج)، أما المادة 780 فتشمل التزام الناقل بالتفريغ وعلى هذا الأخير أن يقوم بإنزال البضائع باذلا في ذلك نفس العناية التي تم تحميلها بها مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ.

وتتضمن المادة 802 حكما خاصا بالنطاق الزماني لمسؤولية الناقل، حيث حددته هذه الأخيرة ابتداء من استلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها، أو ممثله القانوني كما يضاف إلى ذلك أنه لا يجوز الاتفاق على خلاف المادة 803 ق ب ج وجلّ مضمونها يصب في حالات الإعفاء الخاصة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أما المادة 804 ق ب ج فهي تخص حالة اشتراك أخطاء الناقل أو تابعيه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة، في هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن خطئه أو خطأ تابعيه نسبياً ويجب عليه نفي مسؤوليته عن بقية الأضرار أو الخسائر.

كما أن الاتفاق على تحديد المسؤولية الناقل البحري بأقل مما هو منصوص عليه من التعويض المقرر في المادة 805 من القانون البحري الجزائري إذ يعتبر وفق هذه المادة شرطاً باطلاً ويستثنى من ذلك المنع الشاحن الأجنبي الذي وضعت له دولته تعويضاً أقل من التعويض المحدد، الذي ورد في المادة الأخيرة والذي يحصل عليه من الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها. وآخر شرط تبطله المادة 811 ق ب ج مفاده أن يستفيد الناقل من تأمين الشاحن على البضائع والذي يعتبر بمثابة إعفاء له من المسؤولية، هو ما كانت الحكمة التشريعية تهدف للقضاء عليه حماية للشاحن في علاقته التعاقدية مع الناقل.

المبحث الثاني: السبل القانونية لتشجيع على الاستثمار في النقل البحري

يقوم التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري على أساسين، هما بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية من جهة والتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، مع السماح لطرفي العقد بإدراج بعض الشروط المحددة حصراً في القانون من جهة أخرى، نظراً لما تتعرض له الرحلة البحرية من مخاطر كبيرة يترتب عنها آثار كارثية أحياناً قد تفضي إلى هلاك الأرواح والأموال²¹ وبالتالي فإن الزام الناقل بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار سيؤدي إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحري، حتى وإن لم يؤدي إلى إشهار إفلاس الناقل البحري إلا أن مركزه المالي يتأثر من جراء دفع هذه تعويضات كاملة، خاصة إذا

أضيف إلى ذلك فقدته للسفينة ذاتها²² وتمثل هذه المخاطر في الأخطار الطبيعية التي يتعرض لها الناقل أثناء عملية النقل كالعواصف والحوادث البحرية ومخاطر أخرى تتعلق بالموانئ وبعملية النقل ذاتها ، فمن بين المخاطر التي يتعرض لها الناقل البحري في بعض الموانئ وبالأخص موانئ الدول النامية إذ تعاني أغلبها من مشاكل التكديس وبسبب ذلك يضطر الناقل لانتظار خارج الميناء عدة أيام مما قد يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها ، أما المخاطر التي تتولد عن عملية النقل فهي كثيرة منها احتكاك جسم السفينة في بعض الأحوال بالبضاعة مما قد يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها ، عدم ملائمة أدوات التغليف بالبضاعة التي بداخلها وعدم تناسب وزن البضاعة مع حجم الحاوية أو الطرد فتتعرض لارتجاج عند سير السفينة في البحر²³ .

وإذا كان بإمكان الناقل تجاوز هذه المخاطر عن طريق التأمينات الخاصة ضد المخاطر البحرية لا سيما تأمين المسؤولية المدنية ، إلا أنه يصعب على شركات التأمين القبول بتحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا ما تركزت المبالغ مفتوحة ، مما ينجم عنه ارتفاع في أسعار بوالص التأمين عن المسؤولية وما يترتب عليه من زيادة في أجور النقل وارتفاع أسعار السلع²⁴ و بناءا عليه فإن تحديد مسؤولية الناقل بحدود مبلغ معين عن الأضرار اللاحقة بأصحاب البضائع هو أمر يدفع شركات التأمين إلى إبرام عقود تأمين ضد المخاطر البحرية نظرا لجعل الضمان محدودا وعليه سنتعرض لبيان نظام الحد الأقصى للتعويض (مطلب أول) ، حالات استفادة الناقل البحري من التحديد القانوني للتعويض والشروط الصحيحة في عقد النقل (مطلب ثاني) .

المطلب الأول: نظام الحد الأقصى للتعويض

إذا كان التعويض على قدر الضرر وفقا للقواعد العامة في القانون المدني فإن المشرع الجزائري في القانون البحري قد خرج عن هذه القاعدة متبعا في ذلك الطريق الذي سلكته الاتفاقيات الدولية، فلا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو الضرر الحاصل عن التأخير في تسليمها إلا في حدود المقدار المحدد قانونا في أوضاع معينة سيأتي بيانها. لذلك فقد اقتضت دراسة هذا المطلب من خلال ثلاثة فروع: الحد الأقصى للتعويض في معاهدة بروكسل (فرع أول)، الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية هامبورغ (فرع ثاني)، الحد الأقصى للتعويض في القانون البحري الجزائري (فرع ثالث).

الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في معاهدة بروكسل

تنص المادة 4 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل فإنه لا يلزم الناقل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق للبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن وطبقا للمادة التاسعة من نفس المعاهدة يقصد بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، يكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي²⁵ ثم تلا ذلك تعديل هذه الاتفاقية ببرتوكول لاهاي سنة 1968 ليغير من الحد الأقصى للتعويض ويجعله يقدر به عشرة آلاف فرنك بوانكاري عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنكا عن كل كيلوغرام من البضاعة المفقودة أو المعطوبة، على أن يؤخذ بأعلى الحدين والمقصود هنا من الفرنك هو الفرنك الذهب الذي يحتوي على 65,5 ملي غرام من الذهب عيار 900 في الألف، الهدف الذي تحاول هذه المعاهدة

الوصول عليه هوسد الباب أمام تحايل الناقلون على منع شروط الإعفاء من المسؤولية بوضع تحديد تافه لمسؤوليتهم²⁶.

كما عُديل برتوكول 1968 هو الآخر ببرتوكول 1979 حيث استبدل هذا الأخير الفرنك الفرنسي بحق السحب الخاص*، فأصبح الحد الأقصى للتعويض يقدر ب 666,67 حق سحب خاص عن كل طرد أو وحدة شحن أو 2 حق سحب خاص عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي أيهما أكبر²⁷.

الفرع الثاني: الحد الأقصى في اتفاقية هامبورغ

حدد البند "أ" من الفقرة الأولى للمادة 6 من اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن الخسارة الناتجة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ، لقد أشارت الفقرة الثالثة من نفس المادة إلى أن الوحدة الحسابية المقصودة هي المنصوص عليها في المادة 26 من هذه الاتفاقية وهي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي ، على أن تحويل المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف²⁸.

كما أن الفقرة الأولى من نفس المادة تفرق بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي والدول الغير أعضاء، فالنسبة للدول الأعضاء تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق وتكون سارية في اليوم الذي يتم فيه التحويل، أما الدول المتعاقدة الغير أعضاء في الصندوق والتي تجيز أنظمتها النقدية حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، فتحسب قيمة عملتها بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها هذه الدول²⁹.

الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير

الجدير بالذكر أن اتفاقية بروكسل لم تتعرض لقيمة الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير لما فتح الباب أمام الاجتهاد سواء في الفقه أو القضاء حول إمكانية تطبيق الحد الأقصى المقرر لحالة الهلاك أو التلف على حالة التأخير. وعلى العكس من ذلك فإن اتفاقية هامبورغ تفادت الوقوع في هذا النقص التشريعي وحسمت الأمر بأن أفردت حكما خاص للحد الأقصى للتعويض في حالة وقوع تأخير يحدد بمرتين ونصف من أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة حسب المادة 6 منها، أما في حالة اجتماع ضررين يتمثلان في الهلاك أو التلف الحاصل للبضائع والخسارة الاقتصادية عن التأخير في تسليمها في هذه الحالة قضت اتفاقية هامبورغ أنه يقدر بمبلغ لا يزيد على الحد الأقصى الإجمالي للتعويض عن جميع الأضرار المستوجب دفعه في حالة الهلاك الكلي للبضائع³⁰، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في القانون البحري حسب ما ورد في المادة 1/805.

الفرع الثالث: الحد الأقصى للتعويض في القانون البحري الجزائري

تنص المادة 805 ق ب ج على حد قانوني للتعويض عن مسؤولية الناقل على غرار الاتفاقيات الدولية السالفة الذكر ويقدر هذا التحديد القانوني ب 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن الكيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة.

وقد تأثر المشرع الجزائري بمعاهدة هامبورغ حيث استقى وحدة السحب منها إلا أنه عند كيفية تحويل هذه الأخيرة فقد عاد إلى بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل فنص في نفس المادة في الفقرة الرابعة على أنه يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب مشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس 900 من الألف في النهاية، هذا النص هو من النظام

العام إذا لا يجوز أن يتفق على أقل من الحد الأقصى للتعويض بينما يجوز الاتفاق على أن يكون أكبر من ذلك.

المطلب الثاني: حالات الاستفادة من التحديد القانوني للتعويض والشروط الصحيحة في عقد النقل

لقد وضع المشرع الدولي وحتى الجزائري شروطا اذا توافرات مجتمعة كان للناقل أن يستفيد من الحق المقرر له في التمسك من الحد الأقصى للتعويض ومن جهة أخرى وتماشيا مع مبدأ حسن النية في المعاملات فقد قضا هاذين الأخيرين على حالات لا يمكن للناقل فيها أن يتمسك بالحق في التعويض وفق نطاق محدود في سبيل تشجيع الناقل قدما نحو الاستثمار في النقل البحري للبضائع فقد سمح المشرع الجزائري في القانون البحري بجواز بعض الشروط صراحة وان كانت الاتفاقيتين المذكورتين بروكسل وهامبورغ قد أجازتا بها بمفهوم المخالفة للشروط الباطلة التي أعلنتا عنها في نصوصهما وعلى هذا يتطلب الأمر تقسيم هذا المطلب إلى ثلاث فروع: حالات الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض (فرع أول) ، سقوط الحق في الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض (فرع ثاني)، الشروط الصحيحة في عقد النقل البحري (فرع ثالث).

الفرع الأول: حالات الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض

نصت المادة 805 على بعض الشروط في حال توافرها يمكن للناقل أن يستفيد من ميزة الحد الأقصى للتعويض وقد نقل المشرع الجزائري هذه المادة حرفيا من المادة الثانية/1 من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل عند تعديله³¹ للقانون البحري سنة 1998، وتتمثل هذه الشروط في ثلاث:

1- عدم بيان الشاحن لجنس البضاعة وقيمتها:

يحق للناقل أن يسأل وفق حدّ أقصى للتعويض عندما لا يصرح الشاحن عن قيمة البضاعة وجنسها وبالتالي فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن تعويض كل

الضرر الذي أصاب الشاحن إذا زاد عن الحد القانوني الوارد في المادتين الأخيرتين والعلّة في ذلك ترجع إلى أن الناقل لم يكن باستطاعته معرفة القيمة الحقيقية للبضاعة المشحونة ونوعها حتى يتسنى له اتخاذ الاحتياطات اللازمة لوعها في المكان اللائق في السفينة أو لتشديد الحراسة عليها³².

2- ألا يصح الشاحن بجنس البضاعة وقيمتها قبل شحن

البضائع على السفينة:

يجب أن يقدم الشاحن البيان عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن والغرض من هذا الشرط هو ترك الفرصة الكافية للناقل ليتمكن من اختيار العنابر الصالحة لرص البضاعة فيها حسب طبيعتها وتهيئة الأماكن المناسبة لها وتوزيع الحراسة على هذه الأماكن والعناية بها حسب قيمة هذه البضائع التي ستوضع فيها³³.

ونضرب مثالا عن أحسن القوانين التي نظمت وقت التصريح بالبيان الأخير ألا وهو القانون الهولندي لسنة 1952، الذي يقضي بأن يقدم الشاحن البيان عن جنس البضاعة وقيمتها إلى الناقل قبل انعقاد العقد أو وقت انعقاده، فإذا قدم هذا البيان بعد هذا التاريخ فإنه لا ينج أثره ولا يحول دون تطبيق القواعد الخاصة التي نص عليها القانون، وبهذا القانون الأخير يمكن للناقل منذ انعقاد العقد أن يتعرف على مدى مسؤوليته فيتخذ الإجراءات الضرورية بهذا الشأن دون أن يخشى مما يمكن أن يتعرض له من مفاجئات غير لائقة عند الشحن³⁴.

3- ألا يدون البيان أو التصريح السابق في سند الشحن أو أية

وثيقة نقل أخرى مماثلة لها

والحكمة من هذا الشرط حتى يستطيع القاضي من تقدير التعويض في حدود القيمة المصرح بها، بإضافة إلى أن ذلك يسهل من الإثبات في حالة ما كان

البيان مكتوبا ، لذلك كثيرا ما يحرص الشاحن على أن يقدم البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها إلى الناقل كتابة حتى يكون عليه من السهل إثبات ذلك إذا ما لم يتم الناقل بتدوين البيان الأخير سهوا أو عمدا³⁵ .

وتجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضل معاهدة هامبورغ هي مسؤولية محدودة وسواء أدرج هذا البيان في سند الشحن أم لم يدرج وهذا طبقا لأحكام المادة السادسة منها .

الفرع الثاني: سقوط الحق في الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض

تتطابق اتفاقية هامبورغ ومعاهدة بروكسل في الأحكام التي تحرم الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض فتضمنت المادة الثامنة من معاهدة هامبورغ أن الناقل يفقد حقه في الاستفادة تحديد المسؤولية عند ارتكابه فعلا أو تقصيرا سواء بقصد إحداث ضرر للبضاعة أو عن عدم اكتراث مع علمه باحتمال وقوع الضرر، يفهم من هذه المادة أنها تضمنت مفهوم الغش والخطأ الجسيم إذ اعتبرتهما هذه الاتفاقية من مسقطات حق الناقل في الاستفادة من تحديد مسؤوليته ويقصد بالغش ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار هذه بالغير ، ويعرف الخطأ الجسيم على أنه إهمال كبير صادر عن مهني في النقل³⁶ ، أما المشرع الجزائري في القانون البحري فهو الآخر لم يبتعد عن خطأ الاتفاقيات الدولية وهو ما جاء به من أحكام في المادة 809 ق

ب ج³⁷ .

كما أن الفقه والقضاء المصري قد استقرا على أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة الغش الذي يقع منه أو من أحد تابعيه وذلك تطبيقا للمبدأ العام الذي يقضي بأن الغش يفسد كل شيء، كما أن الاستفادة الناقل من غشه أمر ينطوي على تفتيت القواعد القانونية المقررة لحماية الناقل حسن النية الذي يلتزم بتنفيذ التزامه بصدق³⁸ .

أما بخصوص درجة الخطأ التي تفقد الناقل أو أحد تابعيه التمسك بميزة التحديد القانوني للتعويض فإن بعض أحكام القضاء الفرنسي تذهب إلى أن الناقل يفقد تلك الميزة عندما يصدر منه أو من أحد تابعيه خطأ جسيم بحسبان أن الخطأ الجسيم يعادل الغش ويأخذ حكمه³⁹.

\الفرع الثالث: الشروط الصحيحة في عقد النقل البحري

الثابت أن اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ لم تنص صراحة على الشروط الجائزة أو الصحيحة ضمن أحكامها، لكن بمفهوم المخالفة للشروط الباطلة والتي سبق ذكرها تقع صحيحة كل الاتفاقات التي تكون خارج ذلك ونضرب مثالين عن ذلك شرط F.I.O الذي يقضي بوضع مصاريف عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إذ لا شأن لهذا الشرط بمسؤولية الناقل عن تسليم البضاعة بالحالة التي وصفت بها في سند الشحن، وشرط استحقاق أجرة النقل في كل الأحوال وأيا كان مصير البضاعة⁴⁰.

أما في القانون البحري الجزائري فإن المشرع إضافة إلى خاصية تحديد المسؤولية التي يتمتع بها الناقل بغية في استمرارية حركة النقل البحري وتشجيعا على الاستثمار فيه أجاز كل الشروط التي تتعلق بتحديد المسؤولية أو التعويض حسب ما ورد في المادة 812 ق ب ج في حالتين:

أ- في المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل إلى غاية شحنها على السفينة ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد أجاز هذه الشروط على سبيل الحصر، فإنه لا يمكن السماح بهذه الشروط خلال الرحلة البحرية التي تبدأ من الشحن إلى التفريغ وهو ما كانت اتفاقية بروكسل تسعى إليه من

خلال نطاق تطبيقها تاركة خارج تلك الفترة لإرادة طرفي العقد أو القانون الواجب التطبيق.

خاتمة.

ختاماً وبعد دراسة أحكام مسؤولية الناقل البحري العقدية في ظل الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري ورأينا كيف كانت هذه التشريعات تحاول حماية الطرف الضعيف (الشاحن) في عقد النقل البحري، غير متناسية في ذلك ضرورة دفع عجلة الاستثمار في النقل البحري نحو الأمام، فإنه يتعين علينا أن نرصد بعض ما كشفت عنه هذه الدراسة، من خلال عدة نتائج:

1- معاهدة هامبورغ تحكم المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ، يعني هذا أن قواعد تطبيقها منذ تسلم الناقل البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه على عكس اتفاقية بروكسل التي يضيق نطاق تطبيقها، إذ يقتصر على الفترة الزمنية التي تبدأ من شحن البضائع إلى غاية تفريغها، فتكون بهذا قد فتحت الباب على مصراعيه لتنازع القوانين في الفترة التي تخرج عن نطاقها، مما يؤدي إلى قصور في الحماية القانونية للشاحن هذا من جهة ومن جهة أخرى ومن جهة أخرى يؤدي إلى الخروج عن توحيد القانون الذي تسعى إليه جل الاتفاقيات الدولية.

2- ومن النقاط التفوق كذلك أن قواعد هامبورغ أنها نظمت حالتي الشحن على سطح السفينة ونقل الحيوانات الحية عكس اتفاقية بروكسل والتي لم تكن موفقة في إيجاد حكم مناسب لها.

3- نصت اتفاقية هامبورغ على أكبر حد قانوني لمسؤولية الناقل يفوق الحد الذي نصت عليه معاهدة بروكسل وتعديلاتها، كما حسمت اتفاقية هامبورغ الأمر في تقدير التعويض في حالة التأخير، هو ما غاب عن أحكام معاهدة بروكسل والذي أدى إلى إشكال في تطبيق الحد الأقصى المقرر في

حالي الهلاك والتلف ومدى امكانية تطبيقه على حالة التأخير في تسليم البضائع.

وبهذا لم يبقى شك في أن قواعد هامبورغ تعتبر انتصارا للدول الشاحنة وتحقيقا لطموحاتها، في إعادة التوازن العقدي المنشود وبما أن الجزائر دولة شاحنة فإن الإبقاء على اتفاقية بروكسل يعتبر خطأً فاضحا واهمالا لحقوق الطرف الضعيف، في عقد النقل البحري للبضائع ولعل أفضل حل يكمن في انسحاب الجزائر من معاهدة بروكسل والانضمام إلى معاهدة هامبورغ، التي كرست قواعد صراحة لإعادة التوازن العقدي المفقود، في مجال النقل البحري للبضائع وحماية للشاحنين باعتبارهم الطرف المدعن في عقود النقل الدولية .

الهوامش:

- 1- محمد السيد الفقي، المعتصم بالله الغرياني، أساسيات القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2009، ص 225.
- * تعتبر الجزائر من الدول الشاحنة حيث أن السفن الجزائرية لا تنقل سوى حوالي 20% من التجارة الخارجية بينما ما يزيد عن 80 % منها تنقله السفن الأجنبية: ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر سنة 2006/2007، ص 7.
- 2- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2006، ص 14.
- 3- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي بالإسكندرية، سنة 2008، ص 275 وما يليها.
- * انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن بموجب المرسوم 64-70 المؤرخ في 07/04/1964، لكنهما تصادق على بروتوكول بتعديلها
- 4- جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 1995، ص 15.
- 5- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الأول، مجلة الحقوق، العدد الثاني، السنة الثامنة، سنة 1984، ص 137
- 6- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 1969، ص 699.
- 7- 7- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية سنة 2002، ص 312 وما يليها.
- 8- مشار إليه لدى جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 701.
- 9- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 312-9.

- 10- طيب ويس إبراهيم، تأثير قواعد روتردام 2008 والمادة 812 من القانون البحري الجزائري على مبدأ وحدة عقد النقل البحري، مجلة صوت القانون، العدد الثاني، أكتوبر 2014، ص 95.
- 11- المادة 773 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998 والمعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15/0/2010، جر رقم 46 الصادرة في 02/06/210.
- 12- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 1969، ص 668.
- 13- محمد السيد الفقي، المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 250.
- 14- يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية، السنة السادسة عشر، العدد الأول والثاني، مارس، جوان 1992، ص 33.
- 15- www.pdfactory.com - عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، ص 46،:51
- 16- تقرير اللويدز القانوني 1973-2-535 مشاراليه لدى أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة 1989، ص 210 وما يليها.
- 17- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 158.
- 18- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، الطبعة الاولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2007، ص 164.
- 19- تنص المادة 23 من اتفاقية هامبورغ على أن " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا و لاغيا في حدود مخالفته لها، لكن البطلان لا يؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يتضمنها
- 20- هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، سنة 1999، ص 269 وما يليها.

- 21- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية، ص 296.
- 22- وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، سنة 2011، ص 198.
- 23- محمد عبد الحميد ، التعويض عن حالات الهلاك والتلف والتأخير في ضل قواعد هامبورغ 1978، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس بمصر ، سنة 1984 ، ص 66.
- 24- وجدي حاطوم ، المرجع السابق، ص 200 .
- 25- علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، بدون تاريخ نشر، ص 290 .
- 26- بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 178 .
- * حق السحب الخاص هو قيمة دولية عامة ابتكرها صندوق النقد الدولي، تعلن غالباً يوماً بيوم ومن ثم فإنه ليس له رد فعل بالنسبة للتضخم، فلا يتأثر بهذا العامل الذي هو في الحقيقة الدافع لمحاولة إيجاد طريقة لتحديد التعويض، تتماشى مع قيمة العملة وما يدخل عليها من تدهور نتيجة التضخم.
- 27- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 206.
- 28- قماز ليلي إلبياز، أحكام النقل متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، سنة 2013/2014، ص 382.
- 29- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 41.
- 30- ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 14.
- 31- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي بمصر، بدون تاريخ نشر، ص 320.
- 32- ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 221.
- 33- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي ، مصر، بدون تاريخ نشر، ص 320.
- 34- عبد الرحمن سليم، شروط الاعفاء من المسؤولية، رسالة دكتوراه في القانون ، جامعة الإسكندرية، سنة 1955، ص 303.

35- نفس المرجع ، الموضوع نفسه.

36- Mohammed ben Amar, les auxiliaires du transport maritime étude comparée, thèse doctorat d'état, université d'Aix Marseille, année de soutenance 1994, p374.

37- تنص المادة 809 ق ب ج على أنه لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع تيقن من حدوث الضرر على الأرجح».

38- مصطفى كمال طه، علي يونس، أحمد محمود حسني، علي جمال الدين عوض، علي البارودي مشار إليهم لدى يعقوب حسن صرخوه، المرجع السابق، ص 203.

39- استئناف باريس 1951/2/12، استئناف روان 1955/6//7 مشار إليهما لدى المرجع السابق، الموضوع نفسه

40- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 625.