

الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقا لقواعد روتردام

Convention cases to exempt the shipping carrier from liability in accordance with the Rotterdam Rules



حوباد حياة،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد (الجزائر)،

havet_07@live.com

تاريخ الإرسال: 2022/03/08 تاريخ القبول: 2022/04/30 تاريخ النشر: 2022/06/01

ملخص:

تعدّ اتفاقية روتردام آخر اتفاقية منظمة لنقل البضائع عبر البحر، والتي تضمنت العديد من المستجدات في هذا المجال إلى جانب احتفاظها بما هو إيجابي في الاتفاقيات السابقة، حيث نظمت مسألة الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية أو تحد منها والتي اعتبرتها كأصل عام شروطا باطلة، إلا أنه على خلاف الاتفاقيات التي سبقتها وضعت لمبدأ بطلان الشروط الاتفاقية استثناء وهو يعتبر من أهم مستجداتها.

الكلمات المفتاحية:

قواعد روتردام ؛ شروط الإعفاء ؛ نقل بحري ؛ مسؤولية ؛ اتفاق خاص.

Abstract:

The Rotterdam Convention is the last convention of the international organization for the Carriage of goods by sea, which contains many updates relating to Carriage of goods by sea, as well as all positive points of the previous conventions. The convention had regulated the matter of the agreement clauses that exempt (exonerate) or limit the liability of the maritime carrier, and considered that in general as void and null clauses. However, contrary to the previous conventions, its main update comes into putting an exception to the principle of nullity of the agreement clauses.

Key words:

Rotterdam rules ; terms (clauses) of exemption (exoneration) ; maritime transport ; liability ; special agreement .

مقدمة:

يقوم الناقل البحري للبضائع بدور هام في النهوض بالمجال الاقتصادي لمختلف الدول، والذي يتمثل أساسا في نقل البضاعة من ميناء إلى آخر وذلك بناء على عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن.

حوياد حياة

إنّ عقد النقل البحري شأن باقي العقود يرتب التزامات في نمة كل من الشاحن والناقل، وعليه إذا لم يتمكن هذا الأخير من تنفيذ التزاماته أو قصر في تنفيذها، فإنّ ذلك يؤدي إلى قيام مسؤوليته.

لكن ما يمكن قوله في هذا الصدد أنّ الناقلون البحريون وحتى لا يتحملون كامل مسؤوليتهم أو لكي يعفوا أنفسهم منها، كانوا يضمنون سندات الشحن شروطا توافق مصالحهم، حيث انتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها، ممّا ترتب عنه ضررا كبيرا للشاحنين.

نتيجة لما سبق حاولت الدول وضع معاهدة توفق نوعا ما بين مصلحة كل من الشاحنين والناقلين، فكانت أولها الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 والمعروفة باتفاقية بروكسل¹، غير أنّه وعلى الرّغم من وضع هذه الأخير، تبين بعد ذلك أنّها تخدم مصلحة الناقلين أكثر من الشاحنين ممّا أدى إلى وضع اتفاقية أخرى وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978 والمعروفة باتفاقية هومبورغ.

نظرا لأهمية النقل البحري، بقيت الدول تبحث دائما لوضع قواعد توازن بين مصلحة كل من الناقلين والشاحنين، وهو ما نتج عنه اتفاقية جديدة وهي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والمعروفة باسم قواعد روتردام سنة 2008²، والتي لم تدخل حيز النّفاذ بعد لعدم بلوغ النّصاب القانوني.

إنّ أهم ما يمكن قوله بالنسبة لهذه الاتفاقية أنّها أبقت على بعض المبادئ التي جاءت بها الاتفاقيات السابقة، كما أنّها أتت بمسائل جديدة أهمها المتعلقة بشروط الاتفاقية المحددة لمسؤولية الناقل البحري أو التي تعفيه منها، حيث تضمنت الاتفاقية أحكاما تتميز بنوع من الخصوصية، وهو ما يؤدي بنا لطرح الإشكال التالي: ما هو موقف اتفاقية روتردام من الحالات التي لا يجوز فيها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟، وما مدى صحة الشروط الاتفاقية التي تضمنتها و التي تؤدي إما إلى الإعفاء أو الحد من مسؤولية الناقل؟.

دهتف هذه الدراسة إلى إبراز أهم مستجدات اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و ذلك في مجال الشروط التعاقدية المتعلقة بمسألة تحديد مسؤولية الناقل أو الإعفاء منها و البحث في مدى صحة هذه الشروط، إلى جانب البحث في الاستثناءات الواردة على هذه المسألة.

1 الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 1964/28.

2 أبرمت يوم 2008/12/11، وفتح باب التوقيع لجميع الدول على الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية، حيث وقعت عليها 21 دولة، وصادقت عليها فقط 3 دول وهي اسبانيا، الطوغو والكونغو إلى يومنا هذا، أما الجزائر فلم توقع و لم تصادق عليها: أنظر موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي .

وقد اعتمدنا في إعداد هذا المقال المنهج التحليلي، وذلك بتحليل الأحكام التي جاءت بها اتفاقية روتردام، إلى جانب الاعتماد في بعض الأحيان على المنهج المقارن وذلك في سبيل المقارنة بين ما جاءت به هذه الأخيرة والاتفاقيات التي سبقتها.

وبناء على ما تقدم سنقسم خطة البحث إلى قسمين، يتضمن القسم الأول الحالات التي لا يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، أما القسم الثاني فخصص لدراسة الحالات التي يعتبر فيها الشرط الاتفاقي للإعفاء أو التحديد صحيحاً.

المبحث الأول

حالات عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تدخل في خانة الشروط الباطلة طبقاً لقواعد روتردام ما يتفق عليه الناقل من استبعاد لواجباته أو مسؤولياته المنصوص عليها في المادتين 13 و 14 من الفصل الرابع للاتفاقية كنقل التزام جعل السفينة صالحة للملاحة على عاتق الشاحن¹.

إنّ سبب بطلان هذه الشروط الاتفاقية هو إلقاء قواعد روتردام عبء الإثبات على المطالب بالتعويض

في بعض الحالات، ممّا يجعل الناقل في غنى عن إثبات عدم خطئه أو خطأ من هو مسؤول عن إحداث هذا الضرر².

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري، نجد أنّ المشرع قد نص صراحة على بطلان مثل هذه الشروط الاتفاقية وذلك في نص المادة 381³.

من خلال هذا المبحث سنعرض لبطلان شرط استبعاد واجبات الناقل البحري ومسؤوليته، أمّا المطلب الثاني سيخصص لبطلان شرط مخالفة الناقل لحدود مسؤوليته.

المطلب الأول: بطلان شرط استبعاد واجبات الناقل البحري ومسؤوليته

لقد حذت قواعد روتردام حذو كل من معاهدة بروكسل وهومبورغ بإقرارها بطلان أي شرط في سند الشحن يكون الغرض منه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المترتبة عن أي ضرر أو

¹ وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، طبعة 2011، ص. 397.

² بنات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لقواعد روتردام، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2011-2012، ص. 100.

³ تنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية رقم 47 المؤرخة في 27 جوان 1998 على أنّه: "يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناقلة عن المواد 770، 773، 780، 802، 803 و 804 من هذا الكتاب.

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808".

خسارة تعرضت لها البضاعة نتيجة لخطأ أو إهمال الناقل أو إخلاله بالواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية، وهو ما ورد النص عليه في المادة 79 من الفصل 16 تحت عنوان "صحة الأحكام التعاقدية" والتي تنص في فقرتها الأولى على بطلان كل الشروط التي تأتي مخالفة لأحكامها.

الفرع الأول: بطلان شرط استبعاد الناقل لواجباته

نصت الفقرة الأولى من المادة 79 من قواعد روتردام على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية المتعلقة باستبعاده لواجباته المنصوص عليها في المادة 14 من نفس اتفاقية، والتي ألزمت الناقل بأن يجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها قبل وعند بداية الرحلة البحرية وأثناءها، وأن يجهزها ويمدّها بالمعدات والإمدادات والرجال والمؤن الموافقة لطبيعة الرحلة ومدتها، وكذلك تحسين حالة العنابر وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع، والملاحظ هنا أنّ هذه الالتزامات المتعددة الواردة في هذا النص هي التزام واحد يتمثل في جعل السفينة صالحة للملاحة¹.

إنّ الجدير بالذكر هنا أنّ العناية التي ينبغي على الناقل بذلها من أجل إعداد سفينة صالحة للملاحة، هو التزام لا يمكن تفويضه للغير، فهو التزام يقع على عاتق الناقل شخصياً، فلا يجوز له وضع شروط في سند الشحن من شأنها استبعاد هذا الالتزام.

بعد جعل السفينة صالحة للملاحة، فإنّ الناقل وبموجب المادة 13 فقرة أولى من الاتفاقية يكون ملزماً بتسلم البضاعة، حيث يتعين عليه استلام البضاعة من الشاحن، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الرّمزي للنقل البحري، حيث تبدأ التزامات الناقل ومسؤوليته بمجرد استلامه للبضاعة².

إنّ التزامات الناقل البحري تمتد أيضاً إلى شحن البضاعة على السفينة وذلك بوسائل مختلفة وفي أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة وهو ما يعرف بالرّص والتّستيف³، وعليه حدوث أي ضرر مرتبط بسوء تنفيذ الالتزام بالشحن والرّص والتّستيف بالطريقة اللازمة يترتب عنه قيام مسؤولية الناقل البحري⁴.

بوصول السفينة إلى ميناء التّفريغ يلتزم الناقل وبمجرد رسو السفينة بتفريغ وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو صاحب الحق فيها، والذي يعتبر آخر التزامات الناقل البحري.

وعليه فإنّ أي شرط يدرجه الناقل البحري في سند الشحن ويكون مضمونه إعفاءه من أحد الالتزامات المشار إليها أعلاه يقع باطلاً وهذا بناء على نص المادة 79 فقرة أولى.

¹ موسى طالب حسن، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتّوزيع، مصر، طبعة 2012، ص. 116.

² هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2008، ص. 227.

³ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، 2013-2014، ص. 46.

⁴ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص. 125.

بعد الانتهاء من تحديد التزامات الناقل البحري والتي لا يجوز الاتفاق على استبعادها، نبحت الآن في بطلان شرط استبعاد مسؤولية الناقل أو الحد منها.

الفرع الثاني: بطلان شرط استبعاد مسؤولية الناقل أو الحد منها

إن مسؤولية الناقل البحري تمتد من التّكليف إلى التّسليم، ونظراً لكثرة القضايا الخاصة بهذه المسؤولية جعلها من أهم مواضع القانون البحري، خاصة وأنها كانت قديماً تخضع للقواعد العامة للمسؤولية، ممّا كان يسهل على الناقلين إدراج شروط في سند الشحن، تعفيهم من المسؤولية أو تحد منها بمبالغ زهيدة تنزل إلى مرتبة الإعفاء من المسؤولية، هو ما اعتبرته قواعد روتردام باطلاً بحسب الفقرة الأولى "ب" من المادة 79، والتي تنص على أنّه: "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان: ب. يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

ويقصد بالشرط الباطل هنا، الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية في غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً¹.

المطلب الثاني: بطلان شرط مخالفة الناقل لحدود مسؤوليته

تتميز مسؤولية الناقل البحري من المسؤولية في القواعد العامة بنوع من الخصوصية والتي تتمثل

في استفادة الناقل البحري من مبدأ تحديد المسؤولية.

الفرع الأول: مدلول مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري

يقصد بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية، وضع المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا ما تحققت مسؤوليته².

يعتبر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من المبادئ المكرسة في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري وكذلك في القوانين البحرية الداخلية، ويعود ذلك إلى الظروف الخاصة المحيطة بعملية النقل البحري³.

وعليه إذا ما لحقت بالبضاعة أضرار، لا يلتزم الناقل البحري بدفع التعويض كاملاً، والمساوي لقيمة الضرر الحقيقي، وإنما يدفع تعويضاً وسطاً يحسب طبقاً للتحديد القانوني المنصوص عليه قانوناً.

وبالتالي إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من طبيعة مزدوجة، فهو من النظام العام

¹ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، طبعة 2008، ص. 348.

² عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص. 07.

³ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة 2007، ص. 355.

في حدوده الدنيا، بحيث لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أقل منه و لا يعتبر من النظام العام في حدوده القصوى، بحيث يجوز لطرفي العقد اشتراط أكثر من ذلك الحد.

الفرع الثاني: الأثر المترتب على مخالفة حدود مسؤولية الناقل

نصت المادة 59 فقرة أولى والمادة 60 من الفصل 12 من قواعد روتردام على حدود مسؤولية الناقل البحري، حيث فرقنا بين قيمة تحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة، وبين قيمة تحديد المسؤولية عن التأخر في التسليم من جهة أخرى.

فيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت الاتفاقية ضابطا مزدوجا هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد ب 875 وحدة حسابية على كل طرد هلك أو تلف والتحديد على أساس الوزن ب3 وحدات حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت، على أن يأخذ بأعلى الحدين¹، أما المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر فهي محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع².

وبذلك فإنّ التعويض في حالة الهلاك أو التلف يحسب بالوحدة كأساس للحساب، أمّا في حالة التأخر في التسليم فيحسب بمقابل الأجرة.

إنّ ما يمكن استنتاجه ممّا سبق أنّ الناقل لا يمكنه أن يضع شرطا يخالف الحدود المشار إليها أعلاه، أي أنّ يحدد مبلغ تعويض أقل من الحدود الدنيا المحددة في المادة 59 والمادة 60 من الاتفاقية، إلا أنّه وبالرجوع للفقرة الأولى من المادة 59 نجد أنّها تنص على جواز الاتفاق على مبلغ التعويض أكبر ممّا يستحقه الشاحن وذلك عندما يكون هذا الأخير قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، وكذلك عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 59.

بعد الانتهاء من دراسة الحالات التي لا يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

في المبحث الأول، ندرس الآن في المبحث الثاني الحالات التي يجوز فيها للناقل البحري إدراج شرط اتفاقي في سند الشحن والذي يكون مفاده استبعاد مسؤوليته أو الحد منها.

المبحث الثاني

حالات جواز استبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري

اعتبرت قواعد روتردام وبموجب نص المادة 79 فقرة "ب" أن أي بند في عقد النقل البحري يعتبر باطلا إذا كان يستبعد مسؤولية وواجبات الناقل.

¹ بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مكتبة الرّشاد للطباعة والنشر، العدد الأول، 2014، ص. 37.

² بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، نفس المرجع، ص. 37.

إلا أنه وبالرجوع لنص المادة 81 نجدها قد خففت من حدة حرمان الناقل البحري من تحديد أو استبعاد مسؤوليته وذلك في حالات خاصة والمتمثلة في نقل الحيوانات الحية، كذلك إذا كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص.

أضف إلى الحالتين السابقتين، هناك حالة خاصة جاءت بها قواعد روتردام والمنصوص عليها في المادة 12 الفقرة الثالثة والمادة 13 والتي تعتبر من مستجدات الاتفاقية والمتعلقة بإمكانية اتفاق طرفي عقد النقل البحري على تحديد بداية ونهاية عملية استلام البضاعة وتسليمها، وبالتالي إمكانية استبعاد مسؤولية الناقل عن المرحلة التي لا تعتبر فيها البضاعة تحت مسؤوليته وهو ما سيوضح أدناه.

المطلب الأول: حالة نقل الحيوانات الحية ونقل بضاعة تتطلب اتفاق خاص

حاولت قواعد روتردام إلى حد ما التوفيق بين مصلحة كل من الشاحنين والناقلين، حيث أقرت بطلان الشروط الاتفاقية المؤدية لتحديد مسؤولية الناقل أو إعفاءه منها إذا تعلق الأمر بأحد التزاماته الأساسية، وهذا في حد ذاته حماية للشاحنين، غير أنه وبالمقابل حاولت توفير نوع من الحماية للناقلين وذلك بإجازتها إدراج شروط في سند الشحن تسمح باستبعاد الناقل لمسؤوليته إذا تعلق الأمر بنقل الحيوانات الحية وكذلك في حالة نقل بضائع تتطلب إبرام اتفاق خاص.

الفرع الأول: صحة شرط الإعفاء إذا كانت البضائع حيوانات حية

أجازت اتفاقية روتردام للناقل أن يدرج شرطاً في عقد النقل يستبعد بموجبها مسؤوليته أو يحد منها، لكن هذا الحد أو الاستبعاد للمسؤولية لا يكون نافذاً إذا أثبت المتضرر أنّ الناقل لم يراعِ التعليمات الخاصة التي أصدرها الشاحن فيما يتعلق بهذه الحيوانات أو أنّ الهلاك أو التلف اللاحق بالحيوانات أو التأخر في تسليمها ناتج عن فعل أو باغفال من الناقل.

ما يمكن قوله هنا أنّ اتفاقية روتردام لم تعتبر نقل الحيوانات كحالة من حالات الإعفاء بل جعلت في ذلك الحرية للطرفين بالاتفاق على إدراج شروط متعلقة بهذا النوع من البضائع، وعلى سبيل المقارنة مع اتفاقية هونبورغ والتي نصت في مادتها الأولى الفقرة الخامسة أنّ الحيوانات تدخل في نطاق البضائع، أين اعتبرت في مادتها الخامسة نقل الحيوانات الحية حالة من حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إذا أثبت هذا الأخير أنّه راعى كل التعليمات والواجبات الخاصة التي كان من المفروض قيامه بها¹.

ما تجدر الإشارة إليه هنا أنّ البعض يرى أنّ هذا الشرط الاتفاقي لا يمكن إعماله إلا على الحيوانات التي يترك لها قسط من الحرية أثناء نقلها، أو التي يرافقها تابع الشاحن ليتولى رعايتها،

¹ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة مع اتفاقية هومبورغ)، منشأة المعارف، مصر، طبعة 2003، ص. 137.

أما الحيوانات المقيدة الحركة والتي تنقل في صناديق، فيسأل الناقل بشأنها وبالتالي الحيوانات الجائز اشتراط الإعفاء أو تحديد المسؤولية عنها هي من قبيل المواشي والطيور¹.

الفرع الثاني: حالة نقل البضائع التي تتطلب إبرام اتفاق خاص

نصت المادة 81 فقرة "ب" من قواعد روتردام على أنّ للناقل والشاحن الحرية في إدراج بند اتفاقي في سند الشحن يمكن الناقل من الحد أو استبعاد مسؤوليته أو واجباته إذا كانت طبيعة هذه البضائع أو حالتها تتطلب بشكل معقول إبرام اتفاق خاص.

من خلال ما تقدم يتضح لنا أنّ هذه الأخيرة جاءت لحماية مصالح الناقل، لأنّ البضائع نظراً لطبيعتها أو حالتها يمكن أن تتلف كلياً أو جزئياً خلال الرحلة البحرية كقرب انتهاء صلاحية البضاعة المرجو نقلها، ممّا يؤدي إلى هلاكها خلال الرحلة البحرية.

وعليه إذا تعلق الأمر بنقل بضاعة ذات طبيعة خاصة فإنّه يجوز للناقل البحري أن يعفي نفسه من المسؤولية أو يحد منها..

إلا أنّ ما يجب الإشارة إليه أنّ الاتفاقية لم تعطي للناقل الحرية الكاملة في إدراج مثل هذه الشروط وإنّما قيدته بشرط أن لا يكون عقد النقل متعلقاً بشحنات تنقل في السياق المعتاد للمهنة.

المطلب الثاني: حالة الاتفاق على مكان ووقت تسلم البضائع وتسليمها

يعتبر تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري من المسائل الجوهرية المكرسة في كل من اتفاقية بروكسل، هونبورغ وروتterdam، والتي تختلف من اتفاقية لأخرى، إلا أنّ هذه الأخيرة تميزت بنوع من الخصوصية في ذلك وهو ما سيوضح إتباعاً.

الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

من خلال نص المادة 12 فقرة أولى من قواعد روتردام يتضح أنّ مجال مسؤولية الناقل البحري بشأن البضاعة يمتد من تسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما يتم تسليم هذه البضائع، إذ يعتبر تكفل الناقل بالبضاعة هو لحظة انطلاق مسؤوليته وذلك لغاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها².

أما بالنسبة لاتفاقية هومبورغ فقد قررت في مادتها الرابعة فقرة أولى، أنّ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضائع تمتد من أثناء وجودها في حراسته سواء في ميناء الشحن أو أثناء نقلها أو في ميناء التفريغ³، وإذا ما قارناها بأحكام اتفاقية بروكسل، نجد أنّ الناقل مسؤول عن البضاعة من وقت شحنها على السفينة إلى غاية تفريغها في ميناء الوصول، وعليه هو مسؤول عن البضاعة خلال المرحلة البحرية فقط وهو ما نصت عليه في الفقرة "ه" من مادتها

1 عبد الرحمان سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية للنشر، مصر، طبعة 1956، ص. 11.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 55.

3 الواحد رشيد، المرجع السابق، ص. 118.

الأولى¹، لكن هذا النص قد أثار إشكالا فيما يتعلق بعملية الشحن والتفريغ وإذا ما كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية أو تعتبر خارجة عن نطاقها، وهذا ما جعل اتفاقية روتردام تضع مبدأ عاماً وهو ما تم الإشارة إليه أعلاه وإلى جانبه استثناء.

الفرع الثاني: الاستثناء الوارد بقواعد روتردام

خلافاً لكل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ اللتان اكتفتا بتحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري فقط، فإن قواعد روتردام وضعت لنا مبدأ عاماً وهو أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تمتد من

إلى التسليم، إلا أنها وضعت لنا استثناء من خلال الفقرة الثالثة من المادة 12 تكريماً للحرية التعاقدية، حيث وسعت من مجال مسؤولية الناقل البحري، وذلك بإجازتها لطرفي عقدا النقل الاتفاق على شرط يقضي بتحديد وقت ومكان استلام البضاعة وتسليمها وبالتالي فإن النص ينسجم مع متطلبات النقل من الباب إلى الباب أو من المخازن إلى المخازن².

من جهة أخرى فإن امتداد النطاق الزمني وتركه لإرادة الأطراف هو في صالح شركات التأمين حيث يسهل عليها تحديد مدة عقد التأمين بدقة أكثر، كما أن الاتفاقية قد نصت في المادة 13 فقرة ثانية على أنه: "يجوز للناقل أو الشاحن أن يتفق على أن يتولى الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناوئتها أو تستيفها أو تفريغها على أن يشار إلى ذلك في تفاصيل العقد وهذا عكس ما جاء في الاتفاقيات الدولية الأخرى، والتي قامت بحصر النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في إطار مرحلة معينة³.

إن اتفاقية روتردام وعلى الرغم من أنها أجازت الاتفاق على تحديد مدة مسؤولية الناقل البحري إلا أنها وضعت شرطين لذلك تم النص عليهما في الفقرتين "أ" و"ب" من المادة 12 وهما ألا يكون وقت تسلم البضاعة لاحقاً لبدأ تحميلها الأولي في السفينة، أما الشرط الثاني أن لا يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

خاتمة:

إن أهم ما يمكن استنتاجه من دراسة موضوع الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام، أن هذه الأخيرة وخلافاً لكل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ اللتان اكتفتا بوضع قاعدة عامة مفادها بطلان جميع الشروط الاتفاقية المؤدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو تحديدها، قامت اتفاقية روتردام بتبني المبدأ ذاته إلى جانب وضعها لاستثناء والمتمثل في جواز إدراج شرط في حالات معينة يؤدي إما إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري أو إعفاء منها، حيث تتمثل هذه الأخيرة في حالة وجود بضائع تتطلب إبرام اتفاق خاص أو حالة نقل

¹ لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية للنشر والتوزيع، مصر، طبعة 2011، ص. 51.

² محمد محمود عبابنة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر، مصر، طبعة 2015، ص. 182.

³ بسعيد مراد، الإطار القانوني للنقل البحري الدولي للبضائع، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، 2014، العدد 17، ص. 105.

حوياد حياة

حيوانات حية، وكذلك الحالة التي يمكن فيها للناقل أن يتفق مع الشاحن على مكان ووقت تسلّم البضاعة أو تسليمها وهذا ما يعتبر من مستجدات اتفاقية روتردام في هذا المجال.

بناء على ما تقدم نقدم التوصيات التالية:

أولاً: ضرورة مصادقة الجزائر على اتفاقية روتردام، مع إبداء تحفظاتها على الأحكام التي تتناسب مع مصالحها كدولة شاحنة.

ثانياً: ضرورة إعادة النظر في الأحكام المنظمة لشروط سند الشحن في القانون البحري الجزائري.

ثالثاً: تبني المشرع الجزائري لأحكام المادة 12 من اتفاقية روتردام لما تكرسه من حرية تعاقدية.

رابعاً: ضبط و تحديد قواعد نقل الحيوانات الحية وفقاً للمستجدات على المستوى الدولي خاصة بالنظر إلى ما تم التوصل إليه من تطور في مجال بناء السفن و التي أصبحت جد متطورة خاصة من الناحية التقنية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

1. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، طبعة 2008.
2. عبد الرحمان سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية للنشر، مصر، طبعة 1956.
3. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة مع اتفاقية هومبورغ)، منشأة المعارف، مصر، طبعة 2003.
4. لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية للنشر والتوزيع، مصر، طبعة 2011.
5. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة 2007.
6. محمد محمود عيابنة، أحام عقد النقل، دار الثقافة للنشر، مصر، طبعة 2015.
7. موسى طالب حسن، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، طبعة 2012.
8. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، طبعة 2008.
9. وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، طبعة 2011.

ثانياً: المقالات العلمية

الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقا لقواعد روتردام

1. بسعيد مراد، الإطار القانوني للنقل البحري الدولي للبضائع، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، 2014، العدد 17.
2. بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مكتبة الرّشاد للطباعة والنشر، العدد الأول، 2014.

ثالثا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011-201.
2. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، 2013-2014.
3. بنات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2011-2012.
4. عبد الغني عقون، التّحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008-2009.

رابعا: النّصوص القانونية

أ)- الاتفاقيات الدولية:

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرّسمية رقم 1964-28.
2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 30 ماي 1978 (لم تصادق عليها الجزائر).
3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" المبرمة في 11/12/2008، (لم تصادق عليها الجزائر).

ب)- التشريعات الوطنية:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرّسمية رقم 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.