

مدى تأثير شروط سند الشحن الخاصة بعمليات المناولة والتشوين

على وحدة النقل البحري

حوباد حياة¹

مقدمة:

يعتبر مبدأ وحدة عقد النقل البحري من المبادئ المكرسة في أغلب التشريعات البحرية، والذي مفاده امتداد مسؤولية الناقل البحري من التكليف إلى التسليم، وتدعيما لهذا المبدأ فقد أكدت كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية هومبورغ لسنة 1978 وكذلك قواعد روتردام وإلى جانبها القوانين البحرية الداخلية على بطلان أي شرط يكون مفاده تحديد مسؤولية الناقل البحري أو إعفائه منها، إلا أنّ الحياة العملية قد أثبتت إدراج الناقلون البحريون شروطا في سند الشحن والتي تتعلق إما بالعمليات المادية (المناولة المينائية) أو العمليات القانونية (التشوين) والتي يكون الهدف منها إما تحديد مسؤولية الناقل البحري أو إعفائه منها، مما يترتب عنه تجزئة لعقد النقل البحري، وهذا ما يدفعنا للتساؤل عن ما مضمون هذه الشروط؟ وما مدى صحتها؟

تتعدد الشروط التي يدرجها الناقلون البحريون في سند الشحن والتي يمكن تصنيفها إلى شروط تتعلق بعمليات المناولة المينائية وشروط أخرى خاصة فقط بعمليات التشوين وهو ما سوف يتم تفصيله فيما يلي:

المبحث الأول: الشروط المتعلقة بعمليات المناولة المينائية

إن الشروط التي يدرجها الناقلون في سندات الشحن والتي تتعلق بعمليات المناولة لوحدها باعتبارها عمليات مادية كثيرة، غير أنّ أهمها والأكثر إدراجا، نجد شرط التسليم تحت الرّوافع، شرط التفريغ على الصنادل وشرط التفريغ التلقائي.

¹ - أستاذة محاضرة "ب" بكلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

المطلب الأول: شرط التسليم تحت الرّوافع وشرط التفريغ على الصّنادل

من خلال هذا المطلب سنقوم بتحديد مفهوم كل من شرط التسليم تحت الرّوافع وشرط التفريغ على الصنادل إلى جانب تحديد موقف كل من الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: شرط التسليم تحت الرّوافع

مؤدى شرط التسليم تحت الرّوافع، أنّ مسؤولية الناقل تبعا لهذا الشرط تبدأ من وقت وضع الشاحن البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء القيام، وتنتهي بوضع الناقل للبضاعة تحت روافع السفينة في ميناء الوصول تمهيدا لتفريغها¹.

إلا أنّ هناك اختلاف بشأن تفسير عبارة "تحت الرّوافع" فهناك من يقصد بها على ظهر السفينة وهناك من يقصد بها على الرّصيف.

فبحسب الرّأي الأول: الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة وأنّ المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغها، أمّا بحسب الرّأي الثاني: فإنّ معنى شرط التسليم تحت الرّوافع، هو أن يقوم الشاحن بوضع البضاعة على الرّصيف قريبا من السفينة تحت روافعها، ويلتزم الناقل بشحنها على ظهر السفينة، كما يقوم الناقل عند الوصول بفك وإنزالها إلى الرّصيف بجوار السفينة تحت تصرف المرسل إليه، ومن ثم فالناقل هو الذي يلتزم بالشحن والتفريغ².

بحسب رأينا فإنّ التفسير الأول هو الأقرب لمعنى شرط التسليم تحت الرّوافع، وفي هذه الحالة المرسل إليه هو الذي يقوم بإبرام العقد مع مقاول المناولة، ويكون هذا الأخير مستقلا عن عقد النقل ولا شأن للناقل بهذا العقد، إذ هو أجنبي عنه، ممّا يقع على المرسل إليه عبء تحمل مصاريف عملية التفريغ، ما دام أنّه التزم بالقيام بها.

وللتأكد من صحة هذا الشرط لابد من البحث في موقف كل من الاتفاقيات الدولية و القانون البحري.

أولا: موقف الاتفاقيات الدولية

نصت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 في الفقرة الثامنة من مادتها الثالثة على أن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن أخطائه الشخصية يعتبر شرطا باطلا، ولا يترتب عليه أي أثر، ولهذا فإنّه وفقا لأحكام الاتفاقية يقع شرط التسليم تحت الرّوافع باطلا، ما دام أنّه

¹ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص. 69.

² - طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010/2009، ص. 70.

يتعلق بأحد الالتزامات الأساسية للناقل وهو الالتزام بالتفريغ¹. أمّا عن موقف اتفاقية هومبورغ لسنة 1978، فقد نصت في مادتها الرابعة على أنّ: "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ"، كما تنص الاتفاقية في المادة 23 فقرة أولى على أنّ: "كل شرط يرد في عقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها"².

إنّ أهم ما يمكن استخلاصه من هاذين النصين أنّ شرط التسليم تحت الرّوافع يعد باطلاً ما دام أنّ التفريغ هو التزام جوهرى يقع على الناقل وأنّ هذا الأخير يمكنه أن يعفي نفسه من المسؤولية ما دام أنّ البضاعة لا زالت في عهده.

وإذا ما أردنا البحث في موقف اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2009 من شرط التسليم تحت الرّوافع، لآبد من الرجوع إلى كل من المواد 12، 13 فقرة ثانية، 17 وأخيرا المادة 79 من الاتفاقية ومن خلال هذه النصوص نجد أنّ قواعد روتردام وضعت لنا مبدأ عاما وإلى جانبه استثناء.

من حيث المبدأ و طبقا لنص المادة 12 فقرة أولى، أخذت الاتفاقية بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، أين يكون الناقل مسؤولا من التكليف إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، كما أنّها تؤكد في المادة 13 فقرة أولى أنّ التفريغ يعتبر من الالتزامات الأساسية للناقل، وتضيف في نص المادة 79 فقرة أولى أن أي بند في عقد النقل يعد باطلا ما دام أنّه يستبعد

مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عند الإخلال بواجب منصوص عليه في الاتفاقية وعليه فشرط التسليم تحت الرّوافع يعد باطلا وفقا للأحكام المشار إليها أعلاه.

لكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة 13 نجدها تتيح إمكانية إدراج شروط في سند الشحن تسمح للناقل بأن ينهي مسؤوليته عند عملية التفريغ دون التسليم، حيث نصت الفقرة صراحة على أنّه يجوز

¹ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010/2011، ص. 80.

² - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2012/2013، ص. 100.

لِلناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها¹.

وعليه نجد شرط التسليم تحت الرّوافع يكون صحيحا وفقا لأحكام اتفاقية روتردام متى كان المرسل إليه هو الذي يتولى عملية التفريغ، وذلك تنفيذًا للشرط الذي يجب أن يكون مذكورًا في تفاصيل العقد.

ثانيا: موقف القانون البحري

لقد نص المشرع صراحة على أنّ الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه². بمفهوم المخالفة لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، كل شرط يتفق عليه ويكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية يعد باطلاً، وهو ما أكدته المادة 811 من نفس القانون صراحة³.

إنّ أهم ما يمكن استخلاصه من نص المادة 811 أنّه لا يجوز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته، كون أنّ المواد 770، 773، 780، 802 من القانون البحري تنص على التزامات الناقل إزاء السفينة والبضاعة،

كما أنّ المادة 804 من نفس القانون جعلت من الناقل أو مندوبيه مسؤولاً ولو نسبياً إذا اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة.

بناءً على ما تقدم نجد أن شرط التسليم تحت الرّوافع يعد باطلاً وفقاً لأحكام القانون البحري الجزائري، إذ لا يمكن للناقل أن يكلف المرسل إليه للقيام بأحد التزاماته خاصة الالتزام بالتفريغ.

الفرع الثاني: شرط التفريغ على الصنادل

هناك بعض الظروف التي لا يمكن فيها للسفينة الرّسو إلى جانب الرّصيف، وإنّما تقف على مستوى فرضة الميناء ومن ثم التفريغ لا يتم مباشرة من السفينة إلى الرّصيف وإنّما عن طريق الصنادل ويعود سبب ذلك زيادة غاطس السفينة بالمقارنة مع عمق المياه أو لعدم وجود أرصفة كافية، الأمر الذي يترتب عليه بقاء السفينة بعيداً عن الرّصيف ومن ثم ضياع الوقت وكثرة المصاريف⁴.

¹ - Bakary BAMBA, La liberté contractuelle instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009, et les incoterms 2010 ? DMF, N°77, Juillet-Août 2015, p. 633.

² - تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنّه: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه".

³ - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هومبورغ لسنة 1978)، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، 2009، ص. 131.

⁴ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص. 227.

غير أنّ التساؤل الذي يطرح في هذا الصدد، هو ما إذا كان التّفريغ يتم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على الصنادل أو في الوقت الذي توضع فيه على الرّصيف؟ للإجابة على هذا التساؤل لابد من البحث في موقف الاتفاقيات الدولية والقانون البحري.

أولاً: موقف الاتفاقيات الدولية

بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1924، جعلت عقد النقل البحري يمتد من بدء الشحن إلى غاية التّفريغ، فإذا ما أردنا البحث في صحة شرط التّفريغ على الصنادل من عدمه، لابد من البحث في سند الشحن ذاته، فإذا تمت الإشارة صراحة إلى أنّ التّفريغ سوف يتم عن طريق الصنادل وأنّ مخاطر ذلك تقع على عاتق المرسل إليه، فإنّ الشرط يعتبر صحيحاً لأننا خرجنا بموجبه من المرحلة البحرية المحضة، إذ بمجرد تفريغ البضاعة ووضعها على الصنادل نكون في مرحلة ما بعد التّفريغ.

أمّا إذا تمّ الاتفاق في سند الشحن أنّ الناقل يسلم البضاعة على الرّصيف أو إذا لم يوجد اتفاق صريح بسند الشحن على استخدام الصنادل في التّفريغ، في هذه الحالة يدخل التّفريغ بالصنادل في مرحلة التّفريغ وهي من الالتزامات الأساسية للناقل، ممّا يقع معه الشرط باطلاً.

اتفاقية هومبورغ وعلى خلاف اتفاقية بروكسل، فإنّ موقفها من مدى صحة شرط التّفريغ على الصنادل يتوقف على الاتفاق الحاصل بخصوص تحديد وقت تسليم الناقل البضاعة للمرسل إليه، حيث أنّ هذا التحديد متروك لإرادة الأطراف فإذا تم الاتفاق على أن تسليم البضائع للمرسل إليه يكون عند تفريغ البضائع من السفينة إلى الصنادل، فإنّ الشرط يكون صحيحاً فيما يتضمنه من تحمل المرسل إليه تبعة الهلاك التي تلحق بالبضائع وهي في الصنادل وفي طريقها إلى الرّصيف¹.

أمّا عن اتفاقية روتردام لسنة 2009، فإنّ المادة 12 فقرة أولى تنص صراحة على أنّ الناقل مسؤول عن البضائع منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها، غير أنّها تركت وقت تحديد استلام وتسليم البضاعة لأطراف العقد دون أن يكون هذا التسلم سابقاً للشحن والتّسليم سابقاً للتّفريغ، كما أنّها تجيز في المادة 13 فقرة ثانية إمكانية قيام المرسل إليه بعملية التّفريغ بشرط أن يشار إلى هذا الاتفاق في تفاصيل العقد، وعليه فإنّ شرط التّفريغ على الصنادل يعتبر صحيحاً وفقاً لأحكام اتفاقية روتردام.

ثانياً: موقف القانون البحري

إنّ طريقة التّفريغ عن طريق الصنادل وقوارب التحميل ورد النص عليها في المادة 916 من القانون البحري، أين أكّد المشرع على أنّ مقاول المناولة يستفيد من تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء التّفريغ باستعمال قوارب التحميل مع العلم أنّ هذه الطريقة ليس معمول بها في الموانئ

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003، ص. 58.

الجزائرية، وبمفهوم المخالفة فإنّ مبدأ تحديد المسؤولية هو مقرر للناقل كأصل عام، وما دام أنّ المشرع قد أفاد به مقال المناولة، فإنّ البضائع لا زالت تواجه مخاطر البحر ممّا يقع معه شرط التفريغ على الصنادل باطلا، لأنّنا مازلنا خلال المرحلة البحرية ولم ننتقل بعد إلى المرحلة ما بعد التفريغ.

المطلب الثاني: شرط التفريغ التلقائي

يقصد بشرط التفريغ التلقائي أنّ المرسل إليه هو الذي يتولى عملية التفريغ، حيث يفوض هذا الشرط الناقل القيام بعمليات التفريغ لحساب المرسل إليه وعلى نفقته ومسؤوليته¹.

إذا كان من المقرر قانونا أنّ عقد النقل البحري يرتب التزاما على الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول وأنّ عقد النقل البحري ينتهي بحصول ذلك التسليم، فإنّ التساؤل يثور حول مدى أثر شرط التفريغ التلقائي على هذا الالتزام، وما إذا كان تسليم الناقل البضاعة للمقاول الذي اختاره بموجب هذا الشرط، يضع نهاية لعقد النقل البحري؟

للإجابة على هذا التساؤل نجد رأيين، الرأي الأول يرى أن شرط التفريغ التلقائي يضع نهاية لعقد النقل البحري، أمّا الرأي الثاني يرى خلاف ذلك.

الرأي الأول: بحسب أنصار هذا الاتجاه، المقاول يمكن له وفقا لشرط التفريغ التلقائي أن يؤدي لحساب المرسل إليه العملية القانونية للاستلام، وطالما أنّ التسليم بالمعنى القانوني قد تمّ فإنّ عقد النقل البحري ينتهي، ذلك أنّ قصد الأطراف من إدراج مثل هذا الشرط بسند الشحن هو تمكين الناقل في غياب المرسل إليه من تعيين مقاول يعمل لحساب المرسل إليه ليس فقط لمباشرة عمليات المناولة، وإنّما أيضا لمباشرة عمليات التّشوين والتي من بينها استلام البضاعة².

الرأي الثاني: يرى أصحاب هذا الرأي أن شرط التفريغ التلقائي لا يضع نهاية لعقد النقل البحري، والسبب في ذلك أنّه ليس مجرد اختيار شخص يباشر لحساب المرسل إليه عمليات التفريغ يمنحه أيضا سلطة تسلم البضائع، فالمقاول لا يعد وكيلا من المرسل إليه دون أن تكون له هذه السلطة التي تتحقق بأن يسلم له هذا الأخير سندات الشحن الممثلة للبضائع.

ولتحديد مدى صحة شرط التفريغ التلقائي لابد من البحث في موقف الاتفاقيات الدولية والقانون البحري.

الفرع الأول: موقف الاتفاقيات الدولية

طبقا لما تمّ الإشارة إليه سابقا بشأن موقف اتفاقية بروكسل لسندات الشحن، فإنّ تضمين سند الشحن شرط التفريغ التلقائي يؤدي إلى إعفاء الناقل من الالتزام الجوهري بتفريغ البضاعة والإعفاء من

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 43.

² - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص. 230.

المسؤولية أو التخفيف منها باطل في هذه الحالة، وبالتالي يعد شرط التفريغ التلقائي باطلا طبقاً لأحكام الاتفاقية.

أمّا عن اتفاقية هومبورغ لسنة 1978 ووفقاً لأحكامها فإنّ شرط التفريغ التلقائي يعد باطلاً، ذلك أنّ عملية التفريغ التزام يقع على الناقل رغم أي شرط مخالف. إذا كان شرط التفريغ التلقائي باطلاً في كل من اتفاقية بروكسل وهومبورغ، فالأمر على خلاف ذلك في قواعد روتردام، إذ وعلى الرغم من جعل الاتفاقية نطاق عقد النقل البحري يمتد من التكليف إلى التسليم، فإنّه طبقاً للفقرة الثانية من المادة 13 يعد شرط التفريغ التلقائي صحيحاً.

الفرع الثاني: موقف القانون البحري

يعتبر الالتزام بالتفريغ من الالتزامات الجوهرية التي تقع على عاتق الناقل وهذا طبقاً لنص المادة 780 من القانون البحري، وبالتالي لا يجوز للناقل أن يضع في سند الشحن شرطاً يعفيه من هذا الالتزام، وعليه يقع شرط التفريغ التلقائي باطلاً.

إذا كان هذا موقف الاتفاقيات الدولية والقانون البحري من الشروط المتعلقة بالعمليات المادية، نتساءل إذا كان هو نفس الموقف بالنسبة للعمليات القانونية.

المبحث الثاني: الشروط المتعلقة بعمليات التّشوين

إذا كانت عمليات التّشوين في القانون البحري الجزائري خصّها المشرع بأحكام خاصة، فإنّها تعتبر فقط عمليات فرعية أو ثانوية عند باقي التشريعات، وما يميزها أنّه كثيراً ما يتم الاتفاق على تولي المرسل إليه القيام بها، وذلك من خلال شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الرّوافع، وشرط تحمل البضاعة مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ والتي نظّمها المشرع بموجب المادة 812 من القانون البحري.

المطلب الأول: شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الرّوافع

هو شرط يقضي بعدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الرّوافع عند الشحن، أو بعد وضعها تحت الرّوافع في ميناء التّفريغ¹، وبمعنى آخر هو شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن المراحل السابقة واللاحقة للنقل البحري (أي السابقة على الشحن واللاحقة على التّفريغ)، وإذا ما أردنا البحث في مدى صحة هذا الشرط، نتعرض أولاً لموقف الاتفاقيات الدولية وثانياً لموقف القانون البحري.

¹ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان 2011/2012، ص. 149.

الفرع الأول: موقف الاتفاقيات الدولية

لقد سبقت الإشارة إلى أنّ اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لا تقبل أي شرط يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، إلا أنّه استثناء يعتبر شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الرّوافع صحيحا، والسبب في ذلك أنّ المعاهدة لا تحكم العمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ. ومن ثمة فليس هناك ما يمنع الناقل من أن يدرج في سند الشحن أي اشتراطات أو إعفاءات بصدد التزاماته أو مسؤوليته على الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ وهذا طبقا للمادة السابعة من الاتفاقية¹. أمّا بالنسبة لموقف اتفاقية هومبورغ من شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الرّوافع يعتبر باطلا، لأنّه يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها في فترة تكون فيها البضائع في عهده. خلافا لموقف اتفاقية هومبورغ، نجد أنّ قواعد روتردام وإن كان الأصل فيها أنّ الناقل يعد مسؤولا من التكليف إلى التسليم وأن أي حكم في عقد النقل البحري باطل عندما ينص على أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقا لبدء تحميلها، وأن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي، إلا أنّها تعتبر شرط التفريغ التلقائي صحيحا وهذا طبقا لنص المادة 13 الفقرة الثانية.

الفرع الثاني: موقف القانون البحري

إذا كان المشرع في القانون البحري قد كرس مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فلا يمكننا أن نأخذ به على إطلاقه، لأنّ المشرع جعل له استثناء بموجب نص المادة 812 فقرة أولى من القانون البحري والتي جاء فيها: "خلافا للمادة السابقة يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي: عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها".

من خلال نص المادة 812 نجد أنّ المشرع سمح للناقل البحري بتحديد مسؤوليته عن العمليات التي تتم ما بين استلام البضاعة لغاية البدء بشحنها، ثم من نهاية عملية التفريغ ولغاية تسليمها ممّا يقع معه شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الرّوافع صحيحا عن العمليات الواقعة خلال هذه الفترة والمتمثلة في إخراج البضاعة من المخازن أو من أماكن الرّص المينائي ونقلها لرصيف الشحن ونفس العمليات تم في ميناء الوصول كنقل البضاعة لأماكن الرّص والتخزين².

¹ - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، الطبعة الأولى، مصر، 2001،

ص. 106.

² - طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص. 59.

المطلب الثاني: شرط تحمل البضاعة مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ

مؤدى هذا الشرط أنّ جميع ما يلحق البضائع من هلاك أو تلف أثناء القيام بعمليات الشحن أو التفريغ يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، بالإضافة إلى جعل مصاريف العمليتين (أي الشحن والتفريغ) على عاتقهما أيضا.

الفرع الأول: موقف الاتفاقيات الدولية

طبقا لنص المادة الأولى الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 يعد شرط تحمل البضاعة المخاطر يعد باطلا، لأنّ الفقرة الخامسة تنص صراحة على أن يكون الناقل مسؤولا من الشحن إلى التفريغ، وبالتالي لا يمكننا أن نحمل المرسل إليه مخاطر هذه المرحلة وعليه أي شرط أو اتفاق يكون من أثره تخفيف أو تعديل مسؤولية الناقل في هذه المرحلة يعد باطلا، أمّا فيما يخص شرط تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ، فإنّ الشرط يعد صحيحا، ذلك أنّ الاتفاقيات على الأجرة ومقدارها ووقت سدادها يخرج عن نطاق المعاهدة.

أمّا عن موقف اتفاقية هومبورغ، فإنّ الشرط باطل في شقه الخاص بتحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر الشحن والتفريغ غير أنّ الشرط في شقه الخاص بتحمل الشاحن أو المرسل إليه مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ يكون صحيحا.

وعلى خلاف الاتفاقيتين السابقتين، فإنّ البحث في موقف اتفاقية روتردام يؤدي بنا إلى ضرورة التفريق بين فرضيتين، الأولى وهي في حالة الاتفاق في سند الشحن على أنّ المرسل إليه هو الذي يتولى عملية تفريغ البضاعة، كما هو الحال في شرط التفريغ التلقائي وشرط التسليم تحت الرّوافع، ففي هذه الحالة يعد شرط تحمل البضاعة مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ صحيحا.

أمّا في الحالة التي لا يتم الاتفاق على أنّ من يتولى عملية التفريغ هو المرسل إليه، فإنّ الناقل هو الذي يتحمل مخاطر البضاعة ما دام أنّه هو الذي يتولى عملية تفريغ البضاعة، أمّا فيما يخص تحمل المرسل إليه المصاريف فيعتبر الشرط صحيحا.

الفرع الثاني: موقف القانون البحري

إنّ موقف القانون البحري من شرط تحمل البضاعة مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ هو نفس موقف كل من اتفاقية بروكسل وهومبورغ، يقع الشرط باطلا بالنسبة لمخاطر الشحن والتفريغ.

أمّا بالنسبة لمصاريف الشحن والتفريغ، فنجد أنّ المشرع نص في المادة 791 على أنّه: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى".

إنّ عبارة: "...وكل مبلغ آخر..."، نجدها تعبر عن مصاريف المناولة التي تولى الناقل القيام بها وبالتالي يعد المرسل إليه ملتزما بدفعها ممّا يقع معه الشرط صحيحا.

الخاتمة:

إنّ أهم ما يمكن قوله بشأن دراسة شروط سند الشحن المتعلقة بالعمليات المادية والعمليات القانونية أنّ إدراجها أصبح روتينيا ومألوفاً لدى المرسل إليهم، وهو ما أثبتته الحياة العملية، إلا أنّ هذه الشروط لا تعتبر كلها صحيحة كما سبق توضيحه من خلال تحليل موقف كل من الاتفاقيات الدولية والقانون البحري، حيث أنّ هذه الشروط تكون صحيحة فقط بالنسبة للمرحلة السابقة للشحن واللاحقة على التفرغ، وهو ما أكّده المشرع في نص المادة 812 من القانون البحري.

قائمة المصادر والمراجع المعتمدة:

أولاً: المصادر

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الوارد بالجريدة الرسمية، عدد 29 سنة 1977، جريدة رسمية عدد 44، لسنة 1998، جريدة رسمية عدد 46 لسنة 2010.

ثانياً: الاتفاقيات الدولية

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

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 30 ماي 1978.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" الموقعة في 11/12/2008.

ثالثاً: المراجع

1. الكتب:

- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، الطبعة الأولى، مصر، 2001.

- كمال حمدي، عقد الشحن والتفرغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، مصر، 2002.

- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003.

- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
2. المقالات:

- Bakary BAMBA, La liberté contractuelle instrument juridique convergent des règles de rotterdam de 2009, et les incoterms 2010 ? DMF, N°77, Juillet/Août 2015.

3. الرسائل والمذكرات:

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2012/2011.
- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011/2010.
- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هومبورغ لسنة 1978، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، 2009.
- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2013/2012.
- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010/2009.