

ضرورة تحديث قانون النقل البحري*

La nécessaire modernisation du droit des transports maritimes

بوخاتمي فاطمة

أستاذة التعليم العالي

مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة محمد بن أحمد وهران 2 - الجزائر

Afane_fatima@yahoo.fr

تاريخ الإرسال : 2023/04/06 تاريخ القبول : 26/05/2024 تاريخ النشر : 2024/12/31

الملخص :

يهدف المقال للفت الانتباه إلى بعض الثغرات في القانون الوضعي في مجال النقل البحري. يشير إلى بعض الطرق بهدف عصنة التشريعات الحالية. الكلمات المفتاحية: القانون البحري، النقل البحري، تحديث.

Résumé :

Cet article attire l'attention sur certaines lacunes du droit positif en matière de transports maritimes. Il développe quelques pistes dans la perspective de moderniser la législation actuelle.

Mots clés : Droit maritime ; Transports maritimes ; Modernisation.

*هذا المقال هو ترجمة لمقال الأستاذ Philippe DELEBECQUE المعنون بـ " La nécessaire modernisation du droit des transports maritime » الصادر بالعدد الخاص من المجلد 10 من مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية لسنة 2023. ص ص 87-97. المقال متوفر عبر الرابط ادناه :

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/218464>

مقدمة :

(1) لقد تم بناء قانون النقل في زمن كانت الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع هي الوحيدة التي كان المتعاملون حساسين لها.

من المؤكد أنّ هذه الأضرار لا زالت معتبرة، لكنّها لم يعد لها نفس الأهمية، فقد نتج عنها انخفاضاً حساس ما عدا تلك التي تجري أثناء مناوله البضاعة.

في يومنا هذا تتدخل اعتبارات أخرى في تقييم الأضرار: جودة الخدمات، السرعة عند تنفيذها ومن ثم نشأت أضرار جديدة يصعب معالجتها ولم يدركها قانون النقل الوضعي الذي قد صمم في حقبة ماضية.

أصبحت التعويضات عن التأخير عند تسليم الحاويات أو عند التسليم غير الملائم أو تأخرها، حقائق يواجهها المتعاملون ولا يمكن للأحكام القانونية الحالية أن تعالجها بنجاحة.

وعليه حان الأوان لتحديث قانون النقل البحري خاصة وأنّ الجزاءات لا تزال تركز لحد الآن بشكل معتبر فقط على المسؤولية.

(2) تظهر معظم النصوص المتعلقة بالنقل البحري إلا مجرد نقلا حرفيا للاتفاقيات الدولية أي اتفاقية بروكسل 1924 (قواعد لاهاي) وبروتوكولها 1968 (قواعد لاهاي-فيسبي).

وهكذا هو الحال بالنسبة لقانون النقل الفرنسي (المادة 1-5422 L وما بعدها) والقانون البحري الجزائري (المادة 738 وما بعدها) بدرجة أقل، وكلاهما يحتويان على أحكام أكثر اكتمالاً عن النصوص الدولية.

يتبيّن أنّ النصوص الدولية والوطنية لا تشمل جميع المسائل المطروحة دورياً على المتعاملين ولا تشير ولو باستثناء إلى الحاوية، بحيث يسمح بذلك التساؤل إن كان ما يستوجب تحديث تلك الأحكام.

(3) لقد رافعنا في عدّة مناسبات لصالح المصادقة على قواعد روتردام التي تتوخى العقد الدولي لنقل البضائع عن طريق البحر، والتي تحتوي على الكثير من التطورات في مجال المستندات الإلكترونية، في مجال التزامات الشاحن في حق

التصرف في البضاعة، عن الحرية التعاقدية في العقد الكمي، عن شروط ومدى حدود مسؤولية الناقل وعن اختصاص المحاكم الوطنية والتحكيم.

ومع ذلك نعلم أنّ هذه القواعد بالرغم من تبنيها في 2008، ليست من القانون الوضعي وليست مستعدة لذلك ما دام لم تصادق الولايات المتحدة عليها وإن كانت على أصل تصميمها.

4) ومن جانبها لم تهمل الشركات الملاحية أن تنظم شروطها العامة للنقل البحري وجعلها تتطور حسب مصالحها الخاصة بما أنّ ذلك مشروعاً.

هذه الشروط مهما كانت مثيرة الاهتمام ليست دائماً متوازنة للغاية، لذلك يكاد من الضروري تأطيرها وعلى الأقل بالنسبة للبعض منها.

نعني بشكل خاص البنود المتعلقة بأحكام الاحتجاز أو غرامات عن تأخير استرداد الحاوية¹، هل تحل كمكاملة لأجرة النقل كما تدعي به الشركات الملاحية؟ هل ينبغي اعتبارها من التعويض التعاقدي خاضعا للاعتدال القضائي؟

إنّ المناقشة جارية وما زلنا ننتظر رد المحاكم.

5) قد يفقدنا ما سبق إلى اقتراح بعض الإصلاحات من شأنها تحديث عقد النقل البحري للبضائع، من المستحيل في إطار هذا المقال البسيط النظر في جميع الإشكالات، إنّها كثيرة ومعقدة بالنسبة للبعض مثل السند الإلكتروني².

وعليه سنقتصر على دراسة الإشكالات الآتية:

- مسؤولية أطراف عقد النقل في حالة الإخلال عن التزاماتهم.

- نطاق تلك المسؤولية.

¹ أصبح البند الموسوم "Merchant clause" بندا عاديا في سند الشحن البحري للخطوط المنتظمة، يرد محله على مختلف مديني الناقل (الشاحن، وكيل البضاعة، المرسل إليه، حامل سند الشحن، الوسيط)، إن كان ممكن اعتبار الغير من الدائنين يستوجب قبولهم كضامنين أكثر من دائنين.

² في هذا المجال يؤيد مبدأ تكافؤ الوثيقة الورقية والوثيقة الرقمية، لقد صاوبت الشركات الملاحية نظامها الداخلي لهذا الشأن. يبقى الأمر في توسيع الأنظمة وذلك ليس من السهل خاصة بالنظر لمتطلبات السلطات الجمركية. مشاريع الإصلاحات قد تم إنشائها في اليابان وألمانيا، كما ذكر في آخر مؤتمر للجنة الدولية البحرية CMI المنعقد في أنبرس في 20-29 أكتوبر الفارط.

- الجزاءات التي يحتمل تنفيذها.

- الجوانب الإجرائية.

I نطاق مسؤولية الأطراف لعقد النقل:

(6) في قانون النقل تركز مسائل المسؤولية على مسؤولية الناقل. تشير النصوص إلى مسؤولية الشاحن إزاء المجهز أو الشاحنين الآخرين ولكن بصفة موجزة. تقضي المادة L5422-10 "يكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق السفينة أو البضائع الأخرى بسبب خطئه أو العيب الخفي لبضاعته". كما تقضي المادة 779 من قانون 98-05 : "يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبه"³.

نظراً لتعدد حالات هذه المسؤولية تطرح مسألة تحديد سقف التعويض ولو من الصعب تحديد معايير تلك السقف.

كما يكون من الحكمة التنبؤ، كما هو الحال بالنسبة للناقل (المادة L5421-3 والمادة 813) لنفس القواعد بغض النظر فيما يخص الناقل.

(7) وحسب النصوص المعمول بها ولا تغطي مسؤوليته نفس الحقائق.

تهتم قواعد لاهي-فيسيبي (المادة 4 و5) بالخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أو المتعلقة بها.

يتوخى القانون الفرنسي والقانون الجزائري (المادة L5422-12، المادة 802): "الأضرار والخسائر التي تلحق البضاعة" فيما يخص مسؤولية الناقل يبدو أنها لا تغطي نفس الحقائق ويظهر أنه لا يمكن رفع مسؤولية الناقل في حالة الضرر التجاري أو خسارة السوق ولا يمكن تعويض تلك الأضرار إلا على أساس دعوى تعاقدية.

³- تعالج نصوص أخرى مسؤولية الشاحن عند تقييده لبيانات خاطئة في تصريحاته الخاصة بالبضاعة (المادة 2-4- L5422 والمادة 573) أو في حالات تصريحات كاذبة عمداً (المادة L5422-17 والمادة 810).

توجه الملاحظة السابقة للأضرار التي لا تؤثر عن البضاعة مثل الغياب الخاطئ لتحفظات الناقل أو بما يسمى بسوء التسليم (Misdellirery).

8) يطرح نفس الإشكال في حالة التأخير لم يذكره أي من الاتفاقية الدولية أو القانون الفرنسي، حيث لا يمكن تسوية إشكاله إلا من خلال العقد نفسه (والقانون الواجب التطبيق للعقد).

تجدر الإشارة مع ذلك إلى أن يمكن رفع مسؤولية الناقل على أساس الأداء الجدي لالتزاماته بموجب النصوص التشريعية.

لكن هذه المسؤولية ليست مفترضة. هذه الأخيرة تعني سوى الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضاعة.

تبنى التشريع الجزائري نفس الحل على الرغم أن تنص المادة 775 من القانون البحري الجزائري أنه: "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة..." لأنه كما سبق وأن قلناه تخص المسؤولية المفترضة إلا هلاك البضائع أو خسارتها⁴.

9) فيما يتعلق بتحديد المسؤولية لم تظهر صعوبتها في تحديد نطاقها بل في تحديد عناصر احتسابها.

تشير النصوص إلى الكيلوغرام، الطرد أو وحدة الشحنة. عند نقل البضائع في الحاوية وهذه الحالة أكثر استعمال. يؤخذ بعين الاعتبار عدد الطرود المقيد في سند الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى (مادة 805 وأحكام قضائية فرنسية).

يؤخذ عادة بهذا الحل الأخير لكن لم تنته جميع الإشكالات، لقد ثار مؤخرا سؤال حول كيفية احتساب حدود المسؤولية حينما تنقل البضاعة سائلة في الحاوية وكان رد محكمة النقض الفرنسية غير مرضي⁵، ونود مرة أخرى تحديث الأحكام القانونية الخاصة بهذه الحالة.

⁴ - مع ذلك تنص المادة 98-05 على سقف خاص للتعويض (ضعفين ونصف من قيمة أجرة النقل).

⁵ - محكمة النقض في 2022/03/22، رقم 19-19، مجلة 2022DMF، 432 في تحديد لتعويض لصالح الشركة الملاحية يقضي القرار أن الذرة محملة سائلة في الحاوية بدون ترتيبها في علب من الورق المقوى أو صناديق أو أكياس ولا يمكن تفريدها أو مناولتها بشكل منفصل، وعليه اعتبارها طردا واحدا أو وحدة واحدة. ينقض قرار المجلس كونه لم يؤسس قانونا.

هنا كذلك يستحق أن تقدم نفس الملاحظة فيما يتعلق بالجزاءات المترتبة عن عدم تنفيذ التزامات الأطراف في عقد النقل.

(II) الجزاءات المترتبة على عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية:

(10) تنظر أولى الجزاءات للإخلال بالتزاماتها لأطراف العقد هي المسؤولية ويترتب عنها دفع التعويض. مبدئياً في أحكام النقل البحري تعد مسؤولية بحكم القانون، مادام أنه تتم ملاحظة وجود الخسائر والأضرار.

إذا تعذر التعرف عن سبب الضرر يظل الناقل مسؤولاً.

مع ذلك نعلم أنه أنشأ القانون البحري نظاماً أصلياً مرتكزاً على حالات استثنائية يدفع بها الناقل مسؤوليته (إضراب، حريق، عدم صلاحية السفينة للملاحة).

تبدو هذه الحالات مستفهمة غير أنه يجوز التساؤل عما إذا كان بعضها مبررة مثل الخطأ الملاحي: عوض حذفه كحالة استثنائية ألا يستوجب الاحتفاظ به عند ارتدائه طابع غير قابل للعذر.⁶

(11) من جانب آخر نعلم أن تحرر الناقل من المسؤولية يمكن أن يكون باطل المفعول بإثبات خطأ الناقل، غير أنه لا نعلم بدقة إن كان هذا الإبطال له دور في كل الحالات الاستثنائية وإن كان ذلك يجعل مسؤولية الناقل قابلة للرفع مرة ثانية بصفة كاملة أو جزئية.

في هذا الصدد يمكن اعتبار المادة 804 بمثابة مرجع مفيد، تنص هذه الأخيرة: "في حالة تلاقي أخطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار. ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار".

اعتبر مجلس الاستئناف أن عقد البيع يرد على 56000 غرانس الذرة بوزن 19040 كيلوغرام دون الإشارة إلى بيانات الأطراف في سند الشحن إن كانت تشير إلى وحدة الحمولة واعتقاد المجلس إيجابياً لم يعطي قاعدة قانونية بقرارها.
6- مجلس الاستئناف لروان 2022/06/16 رقم 21/00899، مجلة DMF مع التعليقات 828، 850.

تثير هذه المادة نوعا من الاهتمام كونها ترجع إلى منهجية السببية.

(12) ليست المسؤولية الجزاء الوحيد التي يجب مراعاته.

عندما لا يتولى الناقل مسؤولية جميع الحاويات التي تشكل محل العقد يمكن للشاحن إذا رغب في ذلك، أن يجبره عن ذلك. يعد التنفيذ الجبري حلا يمكن اللجوء إليه بدون شك⁷.

يتعين جزاء آخر على الناقل الممتنع والمنصوص عليه في القانون الفرنسي للعقود. يتمثل في تخفيض الثمن (القانون المدني، المادة 1223: "في حالة الأداء الناقص للخدمة، يجوز للدائن بعد إخطاره للمدين وإذا لم يدفع بعد كل أو جزء من دين أن يبلغ في أقرب وقت ممكن المدين بقراره بتخفيض الثمن محررا كتابيا).

يجب أن يكون قبول المدين عن تخفيض الثمن للدائن محررا كتابيا وفي حالة عدم اتفاق الطرفين جاز له أن يطلب من القاضي تخفيض الثمن.

من الناحية العملية ليس من النادر أن يرفض الزبون كليا أو جزئيا ما يدين به بحجة سوء أداء العقد: لا تقبل هذه المقاصة بما أن الديون المتبادلة غير مستحقة ممكن القيام بذلك في يومنا هذا في ظل شروط المادة الجديدة 1223، إذا افترضنا أن الشروط العامة للناقل لم تستبعده وبافتراض أن القانون الفرنسي هو القانون الواجب التطبيق.

(13) يمكن التمس جزاء ثالث ويتمثل في الفسخ بالإرادة المنفردة ويتحمل الأخطار الطرف الذي يبادر فيها حسب المادة 1223: "يجوز للدائن فسخ العقد بعد تبليغ المدين ويتحمل مسؤولية ذلك الفسخ.

باستثناء ظرف طارئ يجب عليه إعدار المدين الممتنع عن الوفاء بالتزامه في غضون فترة زمنية معقولة (الفقرة 2)، يذكر الإعدار صراحة أنه إذا امتنع المدين عن أداء التزامه يحق للدائن فسخ العقد (الفقرة 3)، إذا استمر عدم التنفيذ يبلغ الدائن المدين ويفسخ العقد وأسباب ذلك الفسخ (الفقرة 4).

يجوز للمدين وفي أي وقت أن يلتمس القاضي بغية الطعن للفسخ ويجب على الدائن إثبات خطورة عدم التنفيذ".

⁷- محكمة النقض القسم التجاري 2003/05/27، رقم 01-13743، مجلة DMF 854، 2003.

تقترب هذه الأحكام من نظرية "الخرق الاستباقي" للقانون الإنجليزي التي تسمح للشاحن أن يفسخ بالتزامه في حالة ما له من دواعي أن الناقل لا يكون قادرا ولو جزئيا على أداء التزاماته. في حالة التعارض لرأيه يجوز له تقديم أدلة وبها يثبت أن الناقل غير قادر على تنفيذ التزاماته.

يعد تخفيض الثمن والفسخ بالإرادة المنفردة قابلة للمساهمة في تحديث وتليين نظام عقد النقل. علاوة على ذلك لا يوجد أي مانع أن تدرج تلك البنود في الشروط العامة للشاحن.

(III) الأحكام الإجرائية:

14) كما تستحق التحديث، بعض القواعد الإجرائية المتعلقة بالدعاوى المرفوعة ضد الناقلين البحريين، أولها تخص اختصاص المحاكم، إذ لم تنص الاتفاقية الدولية على أي شيء من هذا الصدد، فإنّ تمنح عادة النصوص الوطنية الاختصاص للمحاكم المختصة وأيضا لمحاكم ميناء الشحن أو ميناء التفريغ التي يمكن وصفها بالمحاكم الطبيعية (المادة R-5422-21-C والمادة 745) ومع ذلك نعلم أنه من الناحية العملية، تتضمن معظم سندات الشحن للخطوط المنتظمة بنود الاختصاص.

تعتبر هذه البنود صحيحة على الأقل في القانون الفرنسي وقابلة للاحتجاج أمام مصالح ذوي الشحن.⁸

تبدو تلك السوابق القضائية غير سليمة⁹ كونها في غير صالح الشاحنين (مفهوم على نطاق واسع). مرة أخرى يرحب بتدخل المشرع في هذه النقطة.

15) على العكس من ذلك ألن يكن من غير المجدي تعميم هذه السوابق التي أتت بها محكمة النقض الفرنسية.¹⁰

وأكدت محكمة النقض عن عدم تردها عند تصريحها أن الشاحن -طرف في عقد النقل- مسموح له برفع دعوى ضد الناقل البحري عن طريق التذرع بالضرر

⁸- تظهر الحلول المتعلقة بالاختصاص لمحكمة النقض أكثر تعقيدا ولكن تطبق بشكل عام، أنظر:

BONASSIES et SCAPEL, Traite de droit maritime, LGDJ, 3^{ème} édition, n° 1154.

⁹- V. - BONASSIES et SCAPEL, Op. cit.

¹⁰- Voir, BONASSIES et SCAPEL, Droit Maritime, édition 2020.

الناتج عن خسارة أثناء النقل ويعد إثبات وجود هذه الخسارة شرطاً لنجاح دعوى التعويض.

نتيجة لذلك، من أجل الشروع في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل، يكفي من الآن فصاعداً أن:

- تبليغ الضرر؛

- التذرع بخرق التزامات الناقل ومنها تسليم البضاعة في نفس الحالة التي كانت عند تحميلها وذلك دون أن يجبر المدعي على إثبات حقيقة خسارته.

16) في نفس الاجتهاد القضائي يتبين أن يستند الشاحن حقه لرفع دعوى المسؤولية التعاقدية من عقد النقل وليس من المستند المثبت له، لا داعي لتقدير هذا الحق للتمييز حسب ما إذا كان النقل قد صدر عنه سند شحن أو خطاب نقل بحري (LTM) أو ما إذا كان الشاحن معيناً في هذه المستندات، بعبارة أخرى الحل المتخذ في قرار "MERCANDIA" قد أصبح شاملاً¹¹.

يظهر هذا الحل صحيحاً في حالة ما لا يعين المدعي في سند الشحن وفي خطاب النقل البحري. علاوة على ذلك لا نرى كيف كان من الممكن الدفع بالعكس والتمييز بين مستندات النقل، لأن ما ينطبق على سند الشحن البحري ينطبق في هذه الحالة من باب أولى على خطاب النقل البحري.

17) بالإضافة فيما يتعلق بتحديد هوية الناقل طالما أن هناك "ترددات بشأن هذه المسألة فإن الحل أكثر عقلانية يبقى أن نفترض مالك السفينة هو الناقل ويظل الافتراض بسيطاً.

¹¹- محكمة النقض بتاريخ 89/12/22 رقم 88-10-979 المجلة DMF 1990-29.

المراجع :

الاجتهاد القضائي :

- Cass. com. 23 mars 2022, n° 19-19.103,
- CA Rouen 16 juin 2022, n° 21/00899,
- Cass. com. 27 mai 2003, n° 01-13.743,
- Cass. ass. plén. 22 déc. 1989, n° 88-10.979.

الكتب :

- Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ 3^{ème} éd., n° 1154 s.
- *Droit maritime*, Précis Dalloz, éd. 2020.

المقالات :

- DMF 2022, n°432 ;
- DMF 2022, n° 850, 828, et les obs ;
- DMF 2003, 854 ;
- rapport S. Kass-Dano, obs. G. Piette ;
- DMF 1990, 29, obs.