

العيب الذاتي للبضاعة و عجز الطريق - سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية .

دالغ سعيد¹

مقدمة:

مما لا شك فيه أن النقل البحري ينطوي على الكثير من المخاطر تملّحها عدة عوامل كطول الرحلة البحرية و العوامل المناخية المحيطة بها من تفاوت في درجات الحرارة و الرطوبة ، مما يدفع بالناقل البحري و الشاحن إلى بدل الجهد للمحافظة على البضاعة انطلاقا من عملية الشحن مروراً بفترة الرحلة البحرية وصولاً إلى عملية التفريغ التي تتم قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه، إلا أنه رغم المجهودات المبذولة من قبل طرفي عقد النقل البحري فقد تتعرض البضاعة للتلف سواء بسبب عيب خفي أو ذاتي فيها ، أو بسبب طبيعتها الأصلية الميالة للتلف أو ما يعبر عنه بعجز الطريق. و لما كانت هذه الأضرار لا يد للناقل البحري فيها فإن اتفاقية بروكسل² و قواعد روتردام³

¹ _ طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

² - المادة 2/4 م من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 ، و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة ، و التي تنص على أنه: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن : م - العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها .»

³ - المادة 3/17 ي من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً و التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، لم تدخل حيز النفاذ لعدم اكتمال النصاب القانوني و الذي يبلغ 20 دولة على الأقل ، و التي تنص على أنه: « يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛» .

و القانون البحري الجزائري¹ وفرت الحماية اللازمة للناقل من خلال جعل هاتان الحالتان سببان من أسباب الإعفاء من المسؤولية.

ليثور التساؤل حول النظام القانوني الذي يحكم العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق باعتبارهما سببين قانونيين للإعفاء؟

سنحاول الإجابة على التساؤل على أهم النقاط القانونية المكونة لهذا النظام، انطلاقا من التعريف مروراً بالإثبات وصول إلى إشكالية تقاطع خطأ البحري مع العيب الذاتي للبضاعة و عجز الطريق.

أولاً- العيب الذاتي للبضاعة (le vice propre de marchandise):

سننطلق في هذا العنصر إلى العيب الذاتي للبضاعة ، من خلال إبراز أهم تعريفاته الفقهية و القضائية ، لنرجع بعد ذلك إلى وسائل الإثبات المستعملة سواء من طرف الناقل البحري الذي يرغب في الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية، لنسلط الضوء في الأخير على أهم الحلول القانونية التي جاء بها كل من الفقه و القضاء في مسألة اشتراك العيب الذاتي للبضاعة مع خطأ الناقل البحري.

1_ تعريف العيب الذاتي للبضاعة :

تعرف القواعد العامة اللاتينية و الأنجلوساكسونية العيب الذاتي للبضاعة على أنه ليس فقط ذلك التطور الطبيعي للضرر الذي كان موجود في البضاعة أثناء شحنها ، و إنما ذلك العامل الغير العادي و الغير الظاهر في البضاعة العادية و السليمة أثناء عملية الشحن مقارنة بنفس البضاعة و نفس الاستعمال التجاري الموجهة إليه².

التعريفات الفقهية على ضوء اتفاقية بروكسل جاءت بدورها مطابقة تقريبا للتعريفات الواردة في القواعد العامة، حيث يعرف الفقيه Philippe Delebecque العيب الذاتي للبضاعة على أنه ذلك العيب الذي يتجسد في الميل الطبيعي للبضاعة إلى التلف³.

¹ -المادة 803 من الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ، و التي نصت على أنه: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر، ».

² _ Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris, 1965, para 663, p80.

³ -Phillipe Delebecque, Droit maritime, 13 ème édition, DALLOZ, 2014, para 751, p531.

كما يعرفه الدكتور كمال حمدي على أنه ذلك العيب الذي يعتري البضاعة نتيجة طبيعتها الداخلية مما يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دونما تدخل من المفاوض، و مثال ذلك حصول اشتعال تلقائي للبضاعة أو تخمرها¹.

و العيب الذاتي في نظر القضاء الفرنسي هو ذلك الضرر الذي يرجع إلى طبيعة البضاعة ذاتها أو حالتها قبل الشحن و الذي يجعلها غير قادرة على احتمال مجهود أو مخاطر الرحلة التي أعدت لها دون أن يكون هناك أي تدخل من الناقل أو أي تأثير للرحلة البحرية أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها².

و من الأمثلة عن العيب الذاتي، هو تعرض شحنة من فاكهة الموز للتلف نتيجة لدرجة النضوج المتقدمة التي كانت تعرفها هذه البضاعة، و كذا الضرر الذي تتعرض له الحبوب بسبب احتوائها لدرجة رطوبة عالية.

و لا يعتبر مجرد نقل الأشياء قابلة للكسر عيبا ذاتيا بالبضاعة ، ذلك أن السبب الحقيقي وراء تكسر أو تهشم هذه البضاعة قد يكون تداولها من طرف الناقل البحري بطريقة معيبة رغم سلامة تغليفها، كما قد يكون نتيجة لغياب أو سوء في التغليف من طرف الشاحن الذي يتحمل مسؤولية الضرر الذي قد يحصل لبضاعته و بضاعة غيره، و في المقابل إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر الحاصل للبضاعة في حال عدم علمه بالخلل في التغليف³.

و يرى الفقيه René Rodière أنه لا يوجد اختلاف بين مصطلح العيب الذاتي للبضاعة و العيب الخفي الوارد في الاتفاقية فكلاهما يدلان على مفهوم واحد⁴.

¹ _ كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص193.

² _ cour de cassation Rouen, DMF 1953-1966، حكم مشار إليه في المرجع: أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 128.

³ _ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 193 و 194.

⁴ - René Rodière, Droit maritime, 7ème édition , Dalloz, 1977, para372, p321

أما الطبيعة الخاصة للبضاعة فتتجسد في تلك الصفة المتأصلة في البضاعة بعيدا عن أي عيب ذاتي أو خفي فيها، وإن المجال الخصب لتطبيق نظرية الطبيعة الخاصة للبضاعة هي حالة عجز الطريق الذي سنتطرق لها بنوع من التفصيل في عنصر منفرد .

2_ إثبات العيب الذاتي للبضاعة:

سنتطرق في هذا العنصر إلى تأثير التحفظات (les réserves) على نظام إثبات العيب الذاتي للبضاعة من طرف الناقل البحري.

أ_ دور التحفظات في إثبات العيب الذاتي للبضاعة :

التحفظات هي تلك الملاحظات التي يدونها الناقل البحري في سند الشحن بعد التوفر لديه الأسباب الكافية و الجدية التي تدفعه للشك في عدم مطابقة البضائع المسلمة له مع تلك البيانات المصرح بها من طرف الشاحن، أو افتقاره للوسائل الكافية للتحقق من هذه البضاعة ، سواء كانت هذه الملاحظات تتعلق بعلامات البضاعة أو عددها أو وزنها، و هذا طبقا لنص المادة 3 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل ، و المادة 16 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ .

أما قواعد روتردام فقد أتاحت للناقل إبداء التحفظات¹ على البيانات الواردة في مستند النقل² ، و إن كانت هذه القواعد جاءت أكثر شمولاً مقارنة بسابقتها اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورغ، و ذلك بعد تنظيمها لمسألة التحفظات في حال النقل بالحاويات.

بدوره القانون البحري الجزائري نص في المادة 755 على إمكانية إدراج الناقل البحري التحفظات اللازمة في حال وجود أسباب جدية للشك في صحة المعلومات المتعلقة بالبضاعة، أو افتقارها للوسائل المناسبة للتحقق منها، أو المعلومات المتعلقة بتعريف البضاعة عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة .

و لما كان توفر شرطي وجود الأسباب الجدية للشك في صحة المعلومات المتعلقة بالبضاعة، و عدم توفر الوسائل المعقولة للتحقق من البضاعة، مصوغين للجوء الناقل البحري لإدراج التحفظات

¹ _ المادة 40 من بقواعد روتردام لعام 2008.

² _ المادة 36 الفقرة 1 من قواعد روتردام و التي تنص على: « تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 3 المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن(أ) (وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛ (ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛ (ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛ (د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن » .

في السند الشحن، فإن هذه التحفظات في حد ذاتها يجب أن تكون فعالة و مؤثرة ، بعيدة عن النمذجية و عدم الدقة .

فالتحفظات المؤثرة أو الفعالة هي تلك التي تأخذ شكلا محددا بدقة و ليست مجرد ملاحظات عامة تقتقر للدعامة¹، دون إهدار لقيمة التسبيب و التعليل الذي يجب أن يكون بدوره مناسبا لهذه التحفظات، و إن كانت اتفاقية بروكسل في المادة 4 فقرة 3 أغفلت مسألة التسبيب مقارنة باتفاقية هامبورج التي نصت عليه صراحة في نص المادة 16 الفقرة 2¹.

التحفظات الفعالة أو المؤثرة يترتب عنها أثر قانوني بالغ الأهمية يكمن في قلب عبئ الإثبات و جعله على عاتق الشاحن، إذ بإمكان الناقل البحري بكل بساطة إثبات العيب الذاتي للبضاعة للاستفادة من الإعفاء من المسؤولية بعد تمسكه بالتحفظ الوارد في شأن الحالة المعيبة للبضاعة قبل القيام بعملية الشحن ، ليتحمل الشاحن عبئ دحض هذا التحفظ بإثبات أن البضاعة سلمت للناقل البحري سليمة و مطابقة للأوصاف المبينة في سند الشحن ، و أن الأضرار التي حصلت للبضاعة لا تعود إلى العيب ذاتي أو الخفي المتحفظ عليه و إنما لإخلال الناقل البحري بأحد التزاماته المتعلقة بالمحافظة على هاته البضاعة³.

أما النوع الثاني من التحفظات فهي تلك التحفظات النمذجية أو الغير الفعالة التي تظهر في شكل ملاحظات عامة تقتقر للدقة و التحديد و غالبا ما تكون مطبوعة أو في شكل طابع، و من الأمثلة البارزة عن هذه التحفظات "عدد من الحزمات انفكت" أو "جميع الأكياس مستعملة"، بالإضافة لبعض التحفظات على غرار تحفظ "الوزن مجهول" التي استعملت بكثرة في القرن التاسع عشر و بداية القرن العشرين و التي كان الهدف منها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية⁴.

¹ _ Pascal Polère, précision sur les conséquences de l'absence de réserves en droit maritime, p 3, site internet : www.fortune-de-mer.com .

² _ المادة 16 الفقرة 1 من معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر 1978 " أو معاهدة هامبورج، لم تصادق عليها الجزائر، و التي تنص على أنه : «1_ إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك.. »

³ _ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام-القانون البحري، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012، ص256.

⁴ _ Pierre Bonassies- Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006 , para974 , p 623 .

أما عن الأثر القانوني لهذه التحفظات، فإنها لا تنفي قرينة استلام الناقل البحري للبضاعة سليمة و مطابقة لما جاء في وثيقة الشحن البحري¹.

و إن كان التساؤل الذي يثار حول التحفظات النموذجية، يكون في حال النقل بالحاويات، بمعنى هل يجوز الاعتداد بالتحفظ النموذجي في حال النقل بالحاويات على اعتبار أن الناقل البحري لأسباب عملية لا يمكنه التحقق من البضاعة المرصوفة داخل الحاوية؟.

لا يثور مشكل التحقق من البضاعة في النقل بالحاويات من نوع LCL²، على اعتبار أن هذا النوع يتم ملأه من طرف الناقل البحري ببضاعة أكثر من شاحن، و بالتالي فإن كل تحفظ يتعلق بجهل محتوى الحاوية "said to contain" غير منطقي لا يعتد به أمام القضاء ، على عكس استعمال الحاويات من نوع FCL³ في النقل البحري التي تثير إشكالية التحقق من محتواها ، على اعتبار أن هذا النوع يتم تعبئته من طرف شاحن واحد في ظل غياب تام للناقل البحري ، هذا الأخير الذي يلجأ إلى إدراج تحفظات حول محتوى البضاعة يحميه من الرجوع عليه بالمسؤولية من طرف المرسل أو المرسل إليه، متذرعاً باستحالة أو صعوبة مراقبته لمحتوى هذه الحاويات نظراً لافتقاره للوسائل المعقولة للتحقق من البضاعة بداخلها تارة⁴ ، و تارة أخرى بعامل الوقت الذي تستغرقه العملية و الذي يؤثر على عملية النقل البحري ككل.

القضاء الفرنسي لا يرى في هذه المبررات سببا حقيقيا للأخذ بالتحفظات العامة و النموذجية ، و يؤكد بأن الناقل البحري بإمكانه دوما التحقق من البضاعة حتى و لو كانت مرصوفة داخل حاويات FCL، و ذلك بعد فتحها و مراقبة محتواها، و يضيف أن عامل الوقت لا يشكل حاجزا بين الناقل و تحققه من البضاعة باعتبار أن الحاويات قبل شحنها على السفينة للشروع في تنفيذ عملية النقل تمكث في محطات تجميع الحاويات مدة كافية تمكن الناقل من التحقق من محتواها و إبداء ما شاء من التحفظات الدقيقة و الجدية إن وجدت ، بالإضافة لبعض الحجج الأخرى كالخسائر

¹ _ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، السنة الجامعية 2012-2013، ص 63.

² _ LCL : Less Than a Container Load ou groupage dans un même conteneur.

³ _ FCL: Full Container Load ou conteneur chargé au complet.

⁴ _ المادة 3 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل ، و المادة 16 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ ، المادة 40 من قواعد روتردام، المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

التي يمكن أن يتكبدتها الناقل البحري جراء هذا التحقق خاصة فيما تعلق بمخاطر أعمال المناولة من شحن وتفريغ والتزام بالحراسة، التي رأى فيها الاجتهاد القضائي الفرنسي أنها حجج اقتصادية لا تلقى ما يبررها على الصعيد القانوني¹.

ليبقى أمام الناقل البحري سوى الرجوع لنصوص الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقود النقل البحري ورفض البيانات التي لم يتحقق منها والتي تتعلق بوصف الطرود المشحونة في الحاوية، وإن كان هذا الحل هو حل قانوني غالبا ما يقابل بالرفض من طرف الشاحنين لأسباب تجارية تتعلق بتداول سند الشحن².

و في الأخير فإن عدم دخول قواعد روتردام حيز النفاذ و استمرار العمل بكل من اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورج على المستوى الدولي و القانون البحري الجزائري على المستوى الداخلي و الذي بدوره أخذ نصيبه من اتفاقية بروكسل ، يطرح إشكالية تكيف النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري مع مستجدات النقل بالحاويات في مختلف المسائل بما فيها مسألة التحفظات ، هذا الإشكال الذي يجب ألا يعالج بأي حال من الأحوال بالرجوع إلى نظام اللامسؤولية المنظم للنقل البحري، لكون هذا التقهر يتعارض مباشرة مع التطور الحالي للقانون البحري³.

ب_ غياب التحفظات و أثرها على إثبات العيب الذاتي للبضاعة:

يرى الفقيه René Rodière أن إصدار الناقل البحري لسند شحن نظيف خال من أي تحفظات يصعب المهمة على الناقل البحري في إثبات العيب الذاتي للبضاعة، و لكن لا يجعلها مستحيلة لكون العيب الذاتي واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الوسائل⁴.

لم يختلف رأي القضاء الفرنسي عن رأي الفقه، ففي قضية تعود وقائعها إلى قيام شركة WEISROCK بالتعاقد مع متعهد النقل شركة Comti للقيام بنقل عربتين نصف مقطورتين محملتين بشحنة من الخشب من فرنسا إلى المغرب ، حيث أثناء تنفيذ عملية النقل من طرف شركة IMTC لحساب شركة Comti تعرضت بضاعة إحدى العربتين للتلف نتيجة تبعثرها ، لتحرك شركة WEISROCK باعتبارها صاحبة البضاعة دعوى قضائية ضد كل من متعهد النقل و الشركة الناقلة بالتضامن مطالبة إياهما بالتعويض عن الخسارة التي لحقت بالبضاعة، لتقر

¹ _ Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cite, para975, p 624 et 625 .

² _ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 66.

³ _ Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cite, para975, p 625

⁴ _ René Rodière, op cite, para373, p322

المحكمة التجارية — Marseille بتاريخ 03 نوفمبر 2000، و من بعدها محكمة الاستئناف — Aix-en-Provence بتاريخ 23 سبتمبر 2004، بتحليل متعهد النقل و الشركة الناقلة مسؤولية هلاك البضاعة، متحججة بأن الناقل البحري أصدر سند شحن نظيف دون إبدائه لأي تحفظات تخص حالة الرص المعيبة للبضاعة داخل المقطورة، و بالتالي ليس بإمكانه التمسك بأي حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية .

لتطعن محكمة النقض الفرنسية الغرفة التجارية في حكم لها بتاريخ 03 ماي 2006 في حكم محكمة الاستئناف لمخالفتها للمادة 2/4 ط من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول فيسبي، المتعلقة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطاء الشاحن، و تقر في نفس الوقت أنه لا يوجد في اتفاقية بروكسل و تعديلها ما يمنع الناقل البحري من إثارة أي سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية (بما فيها العيب الذاتي للبضاعة) حتى في حال غياب التحفظات في سند الشحن حول حالة البضاعة¹.

لقد جاء رأي القانون البحري الفرنسي لسنة 1966 مخالفا للاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري، حيث بدا متشددا في مسألة غياب التحفظات في سند الشحن، إذ نصت المادة 20 الفقرة 2 على أنه إذا ثبت أن الناقل البحري أهمل إدراج التحفظات أثناء توقيعه لسند الشحن عن اختيار و علم مسبق بوجود عيب ذاتي في البضاعة، فإنه لا يستفيد من الإعفاء أو تحديد المسؤولية²، و يرجع الفقهاء سبب هذا التشدد إلى الرغبة في حماية مصلحة المرسل إليه حسن النية الحامل لسند الشحن من أي تواطؤ حقيقي بين الشاحن و الناقل الهدف منه مغالطة المرسل إليه، مقابل تسليم الشاحن خطاب ضمان للناقل البحري يضمن له فيه التعويض في حال رجوع المرسل إليه عليه³.

¹ _ Impact de l'abstention volontaire de réserves, soulevée par le chargeur, sur la possibilité pour le transporteur de s'exonérer de sa responsabilité, cour de cassation (Ch. com.), 3 MAI 2006, Par Sandrine SANA-CHAILLE DE NÉRÉ, DMF 2006.677.

² _ Article 20 alinéa 2 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes: « si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et, ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 28 ci-dessous » .

³ _ مجذوب سلامة محمود، القانون التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار غيداء للنشر و التوزيع، الأردن، 2017، ص 307 .

3 _ العيب الذاتي للبضاعة و خطأ الناقل البحري :

إن إثارة الناقل البحري للعيب الذاتي للبضاعة بهدف الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية ، يقابله كردة فعل قيام أصحاب الحق في البضاعة إثبات أن الضرر الحاصل للبضاعة لا يرجع لعيب ذاتي فيها و إنما لخطأ الناقل البحري .

و يتقاطع العيب الذاتي للبضاعة مع خطأ الناقل البحري في إخلال هذا الأخير بالتزاماته المتعلقة بالمحافظة على البضاعة خاصة إذا كانت هذه الأخيرة تتطلب عناية خاصة لكونها سريعة التلف أو قابلة للكسر بسهولة.

ففي قضية معروضة أمام غرفة التحكيم البحري بباريس، و التي تعود وقائعها إلى إقدام شركة على نقل شحنة من الأرز من شمال الصين إلى مينائين في غرب أفريقيا، حيث و أثناء وصول السفينة الناقلة إلى الميناء الثاني ، اكتشف تلف للبضاعة أرجعه الخبراء إلى تكاثف الهواء داخل عنبر السفينة نتيجة للاختلاف في درجة الحرارة بين ميناء الشحن و ميناء التفريغ ، و أمام هذا الوضع قامت شركات التأمين مقام أصحاب البضاعة بمطالبة الناقل البحري بالتعويض عن الأضرار الحاصلة .

لترى المحكمة في الأخير أن ربان السفينة لم يراع خصوصية هذا النقل (شحن البضاعة في موانئ باردة و التفريغ في موانئ استوائية)، و لم يبذل العناية الخاصة للحفاظ على هذا النوع من البضاعة، و لم يرجع لمجهز السفينة لطلب النصيحة فيما تعلق بهذا النوع من النقل ، مضيفة في الأخير أن مجهز السفينة و ربانها ارتكبوا خطأ جسيما بعدم وضعكم لخطة مسبقة لنقل شحنة الأرز مبنية على رأي الخبراء لإنجاح هذا النوع من الرحلات البحرية ، و بالتالي فإن الناقل البحري لا يمكنه الاستناد إلى العيب الذاتي للبضاعة للاستفادة من الإعفاء من المسؤولية¹.

إلا أن الحالة الأكثر شيوعا و التي يمكن أن يلتقي فيها العيب الذاتي للبضاعة بخطأ الناقل البحري هي حالة تشكل قطرات الماء على جدران عنابر السفينة أو ما يسمى بتعرق العنابر (Buée de cale) ، هذه الظاهرة الطبيعية التي يرجع الفقيه Fraikin أسبابها إلى الاختلاف بين درجات حرارة عنابر السفينة و مياه البحر التي ترتطم بجدران هذه العنابر².

¹ _ Chambre arbitrale maritime de Paris, Sentence 1137 du 1er mars 2007, DMF 2008.693.

² _Guy FRAIKIN, cite par Guy Lefebvre, L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance ; Les Cahiers de droit, vol. 31, n° 1, 1990, p98. Site internet : <https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1/043002ar.pdf>

ليثور التساؤل حول مدى استفادة الناقل البحري من الإعفاء من المسؤولية عن العيب الذاتي للبضاعة الناتج عن تعرق عابرات السفينة ؟ .

في حكم لمحكمة الاستئناف الفرنسية Rennes بتاريخ 23 مارس 1986، في قضية السفينة Rixta Oldendorff و التي تعود وقائعها إلى قيام الناقل البحري بنقل شحنة من بقايا منتج الصودا ، من ميناء Buenos Aires - الأرجنتيني إلى ميناء Saint- Nazaire الفرنسي، حيث بعد وصول السفينة أكتشف تلف جزء من البضاعة كانت مخزنة في 4 عابرات من أصل 9 ، نتيجة للتعرق الطبيعي للعابرات بعد مرور السفينة بمناطق ساخنة و أخرى باردة ، بالإضافة للعوامل الجوية و حالة السفينة، لتقر المحكمة في الأخير أن تعرق العابرات لا يعد سببا لاستفادة الناقل البحري من الإعفاء من المسؤولية عن العيب الذاتي للبضاعة، مبررة ذلك بإمكانية الناقل مكافحة هذه الظاهرة و المحافظة على البضاعة بتوفيره نظام تهوية فعال و الاعتماد على تقنية تبطين جدران العابرات (vaigrage) منعا لتشكيل قطرات الماء على سطوحها¹.

و في حكم آخر حكمت محكمة Aix بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن العيب الذاتي للبضاعة الناتج عن تعرق العابرات الذي يرجع سببه الوحيد إلى الرطوبة العالية للبضاعة².

ليؤكد الفقيه William Tetley بدوره على أن الناقل البحري لا يمكنه التمسك بالعيب الذاتي للبضاعة الناتج عن تعرق العابرات الذي يمكن تجنبه بطرد الهواء الرطب منها باستعمال نظام تهوية فعال³ . هذا بالإضافة لارتكاب الناقل البحري لأخطاء أثناء قيامه بعملية رص البضاعة و تستيفها.

¹ _Transport sous connaissance/ Transporteur / Responsabilité / Cas exonératoire / Buée de cale / Vice propre de marchandise /Affrètement à temps / Armateur / Responsabilité / Buée de cale /Vice apparent du navire,1986-3. pp. 337-345, site internet : http://www.persee.fr/doc/juro_0243-069_1986_num_10_3_4314.

² _ Aix.1 mars 1974 DMF 1974.610 .

³ _ William tetley, buée de cale, DMF 1964.

غير أنه، إذا اشترك العيب الذاتي و خطأ الناقل البحري في إحداث الضرر الذي لحق بالبضاعة ، فإن الناقل لا يعد مسؤولاً إلا بنسبة مساهمة خطئه في إحداث هذا الضرر¹.

ثانياً_ عجز الطريق (Déchet ou freinte de la route) :

سنتناول في هذا العنصر إلى أهم النقاط القانونية التي يثيرها عجز الطريق كسبب إعفاء مرتبط بالبضاعة.

1_ تعريف عجز الطريق:

يعرف كل من الفقيه René Rodière و الفقيه Emmanuel du Pontavice عجز الطريق على أنه ذلك النقص في وزن البضاعة أو حجمها، الناشئ فقط عن الرحلة البحرية²، و يظهر هذا العجز في جفاف بعض البضائع كاللحوم و الحبوب، و تبخر بعض السوائل، و لا يستثنى من هذه القاعدة إلا تلك البضائع ذات الطبيعة الصلبة التي لا تتأثر بالعوامل الطبيعية و الخارجية كالسبائك و القضبان المصنوعة من الحديد و الصلب³. و إن كانت محكمة النقض الفرنسية في حكم صادر لها سنة 1937 قد أخلطت بين طبيعة البضاعة و عيبها الخاص أو الذاتي، و جعلت كلاهما سببا في عجز الطريق⁴.

ولما كان العجز مقتصرًا على الوزن و الحجم، فإنه لا يمكن اعتبار الكسر الذي يحدث لبعض البضائع الهشة القابلة للكسر من قبيل عجز الطريق⁵، إذ يمكن رد هذه الأضرار إلى إخلال الناقل البحري بالتزاماته المتعلقة بالمحافظة على البضاعة ، أو خطأ الشاحن في التغليف .

¹ _ أحمد محمود حسني، القانون الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 243.

² _ René Rodière –Emmanuel du Pontavice, 12 édition, 1997, Dalloz Delta, para373, p352.

³ _ عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية، 1956 ، ص368- نفس التعريف جاء به ممثل الوفد البلجيكي و الفرنسي في المؤتمر الدبلوماسي المنعقد بتاريخ 19 أكتوبر 1923، بمناسبة التحضير لاتفاقية بروكسل لسنة 1924، أنظر- The travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague Visby rules, CMI

⁴ _ حكم مشار إليه في: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 243.

⁵ _ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص103 و ص 104.

و ترجع الكلمة الأخيرة في تحديد نسبة العجز المتسامح فيه لأعراف ميناء الوصول ، هذا الأخير الذي يعد المكان الأنسب لقيام الخبراء بالإطلاع على حجم العجز و ربطه بطبيعة البضاعة و الظروف الجوية التي واجهت الرحلة البحرية¹.

2_ كيفية حساب عجز الطريق و التعويض عليه في حال تجاوزه الحد المسموح به:

سنتطرق في هذا العنصر إلى كيفية حساب عجز الطريق و التعويض عليه في حال تجاوزه الحد المسموح به في ظل غياب أي تفسير من الناقل البحري.

أ_ كيفية حساب عجز الطريق:

بعد تحديد نسبة عجز الطريق في ميناء الوصول ، يقوم الناقل البحري بإثبات أن النقص في البضاعة أقل أو يساوي نسبة العجز المتسامح فيه، إلا أن النقطة التي أثارت الكثير من النقاش كانت حول كيفية تطبيق نسبة العجز على البضاعة باختلاف طبيعتها².

لا تثير بضاعة الصب (En vrac) أي إشكال في كيفية حساب العجز، إذ تطبق النسبة مباشرة على مجموع البضاعة المثبتة في سند الشحن².

على خلاف البضاعة المغلفة في شكل طرود، التي تحيل إلى فرضيتين ، الفرضية الأولى يكون الحساب على أساس البضاعة جملة، أو الفرضية الثانية حساب العجز على أساس الطرد.

يرى الدكتور Claude Chaiban أن تطبيق نسبة العجز على البضاعة المثبتة في سند الشحن جملة سيفرغ عجز الطريق من مضمونه و يحوله إلى مفهوم آخر يتعلق بالتأمين المعبر عنه بنسبة الضرر التي تعترى البضاعة و التي يتمتع المؤمن عن تغطيتها بعقد التأمين إلا باتفاق مسبق بينه و بين المؤمن له (Franchise) ، مضيفا في الأخير أن حساب العجز لا يكون إلا بتطبيق النسبة المئوية على كل طرد على حدا³، و هذا ما أقرته محكمة الاستئناف الفرنسية Aix بقولها أن طموح الناقل البحري من وراء توزيع الهلاك على البضاعة جملة هو إثبات أن نسبة النقص التي أصابت البضاعة أقل أو أصغر من نسبة العجز المتسامح فيه، و بالتالي لا يمكن تبرير هذا التصرف بحجة أن حساب العجز على أساس كامل البضاعة سيؤدي حتما إلى المفهوم المتعلق بالتأمين (Franchise)⁴.

¹ _ Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cite, para1087, p 692 et p 693.

² _ Claude Chaiban, op cité, para 725, p299.

³ _ Ibid, para 726, p300.

⁴ _ Appel Aix, 13 octobre 1959, DMF 1960.

تساؤل آخر على قدر كبير من الأهمية يدور حول كيفية حساب عجز الطريق في حال اجتماع بضاعة صب مع بضاعة معبأة في طرود في رحلة بحرية واحدة؟.

يجب التفريق بين حالتين، الأولى تكون في حال إدراج ربان السفينة في سند الشحن الوزن الكلي أو الحجم الكلي للبضاعة دون تمييز بين ما هو صب و ما هو طرد، هنا يتم تطبيق نسبة العجز على كامل البضاعة دون تمييز بين طبيعتها، أما الحالة الثانية فتكون في حال تحديد ربان السفينة في سند الشحن حجم أو وزن البضاعة المغلفة في شكل طرود و في المقابل حجم أو وزن البضاعة الصب ، في هذه الحالة تطبق نسبة العجز طردا بطرد على البضاعة المغلفة في شكل طرود ، و على كامل الوزن أو الحجم بالنسبة للبضاعة الصب، كما لا يمكن للناقل البحري التعويض بنسبة عجز الطريق في البضاعة الصب النقص في الوزن الذي اعتري البضاعة المغلفة في شكل طرود¹.

ب_ كيفية التعويض على عجز الطريق في حال تجاوزه الحد المسموح به:

انقسمت الآراء إلى قسمين ، القسم الأول هو رأي الفقه الذي يتزعمه الفقيه René Rodière ، الذي يرى أن ارتفاع نسبة العجز تنفي عن الناقل البحري قرينة عدم ارتكابه لأي خطأ، وبالتالي عدم إمكانيته الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية عن عجز الطريق و تعويضه الكامل للضرر الحاصل للبضاعة، فمثلا شحنة من الذرة تقدر بـ100 وحدة و نسبة عجز الطريق المتسامح فيها تقدر بـ1% ، إذ من المفترض وصول 99 وحدة إلى ميناء التفريغ بعد احتساب نسبة العجز ، و لكن في حال وصول 95 وحدة أي بعجز 5 وحدات (5%)، فإن الناقل البحري وفقا لهذا الرأي يعد مسؤولا عن كامل العجز المسجل أي 5 وحدات و ليس 4 وحدات فقط².

أما القسم الثاني فهو رأي القضاء ، الذي بدا مترددا في تحديد كيفية التعويض عن عجز الطريق الذي تجاوز الحد المتسامح فيه، فبعض الأحكام رأت أن الناقل البحري لا يتحمل إلا نسبة الهلاك الناتج عن خطئه دون احتساب قيمة عجز الطريق (المثال السابق لا يتحمل إلا 4 وحدات)، و هذا ما أيده غرفة التحكيم البحرية بباريس بتاريخ 28 سبتمبر 1981، حيث رأت أن ظروف الشحن و التفريغ، خصائص البضاعة ، مدة الرحلة البحرية، و الظروف المناخية ، كلها عوامل تفسر أنه لكل ميناء طريقة محددة في تقدير عجز الطريق، هذا العجز المعبر عنه بنسبة هلاك

¹ _ Claude Chaiban, op cité, para 727, p301 et p302.

² _ René Rodière, op cite, para373, p322 et p323.

محددة تجعله عاديا، و عليه إذا تجاوزت نسبة الهلاك نسبة عجز الطريق، فإن الناقل البحري ملزم فقط بجبر الضرر الناتج عن الفرق بين الهلاك الكلي و عجز الطريق¹.

في حين أقرت المحكمة التونسية في حكم لها بتاريخ 27 نوفمبر 1999 أن الناقل البحري لا يمكنه إثارة عجز الطريق كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية أمام جسارة الضياع الذي أصاب البضاعة المنقولة².

3_عجز الطريق و تحفظات الناقل البحري :

لا تكتسي التحفظات أهمية بالغة بالنسبة للطبيعة الأصلية للبضاعة التي ينتج عنها عجز الطريق، لكون هذا العجز غالبا ما ترجع أسبابه للرحلة البحرية³، بالإضافة للعلم المسبق للشاحن بحساسة بضاعته لظروف النقل البحري، و كذا المرسل إليه الذي يتنبأ بالعجز الذي قد يعتري البضاعة المسلمة إليه من طرف الناقل البحري ، و مع ذلك فإن الناقل ملزم حتى في حال غياب التحفظات بإثبات أن العجز أو الضرر الذي حصل للبضاعة يعود لطبيعتها الخاصة و ذلك في مواجهة الشاحن و المرسل إليه على حد سواء، و إن كانت النقطة الأساسية التي تثار أكثر في مسألة الإثبات ليست طبيعة البضاعة في حد ذاتها و إنما عدم تكيف هذه البضاعة مع ظروف النقل البحري ، و إخلال الناقل البحري بالتزام تقديم النصيحة للشاحن لتجنبه الأخطار الناتجة عن عدم التكيف، بشرط عدم احترافية الشاحن و جهله بمقتضيات النقل البحري⁴.

الخاتمة :

العيب الذاتي للبضاعة و عجز الطريق سببين عامين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، يتقاسمهما القانون البحري مع أنظمة قانونية تنظم أنواع نقل أخرى على غرار النقل البري و النقل الجوي على الخصوص و القواعد العامة على العموم، و كانت اتفاقية بروكسل السباقة في النص على هاتان الحالتان من حالات الإعفاء من المسؤولية تبعها في ذلك القانون البحري الجزائري و

¹ _ Sentence CAMP n°421, 28 septembre 1981, DMF 1982.440, cité par Philippe Delebecque, para752, p533.

² _ Abdelkrim KOUKA , le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théories et Pratiques, 2011, Université Panthéon-Assas, p281.

³ _ Claude Chaiban, op cité, para 728, p301 .

⁴ _ Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cite, para 1088, p694 et p695.

القانون البحري الفرنسي ، لتعاود الظهور في أحدث اتفاقية دولية للنقل البحري ألا و هي قواعد روتردام ، بعد إلغائها من طرف اتفاقية هامبورغ إلى جانب حالات أخرى من الإعفاء .

إلا أن هذه التشريعات البحرية سواء الدولية أو الداخلية لم تتطرق إلى كل الجوانب القانونية للعيب الذاتي للبضاعة و عجز الطريق كسببين لإعفاء النقل البحري من المسؤولية ، فاسحة المجال أما الفقه و القضاء المقارن للخوض في مختلف النقاط القانونية التي تثيرهما هاتين الحالتين، انطلاقا من التعريف مروراً بنظام الإثبات وصولاً إلى الحلول المقترحة في حال اقتران هاتين الحالتين بخطأ الناقل البحري.

نتظّل هذه الأسباب المتعلقة بالبضاعة أحد أكثر الحالات إثارة من طرف الناقل البحري في سبيل استناده من الإعفاء من المسؤولية .

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

أولا المؤلفات:

1. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1989.
2. أحمد محمود حسني، القانون الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989 .
3. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2012- 2013.
4. عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية، 1956 .
5. كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
6. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
7. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام-القانون البحري، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.
8. مجدوب سلامة محمود، القانون التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار غيداء للنشر و التوزيع، الأردن، 2017.

ثانيا الاتفاقيات الدولية و القوانين:

1. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 ، صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.
2. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1978 " أو معاهدة هامبورج ، دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992، لم تصادق عليها الجزائر .
3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2008، لم تدخل حيز النفاذ.
4. الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية العدد 29.

II المراجع باللغة الفرنسية :

A-Les Ouvrage :

1. Abdelkrim KOUKA , le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théories et Pratiques, , Université Panthéon-Assas, 2011.
2. Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris,1965.
3. Phillipe Delebecque, Droit maritime, 13 ème édition, DALLOZ, 2014.
4. Pierre Bonassies- Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006.
5. René Rodière, Droit maritime, 7ème édition , Dalloz, 1977.
6. René Rodière –Emmanuel du Pontavice, 12 édition, , Dalloz Delta, 1997.
7. The travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules, CMI.

B-Les articles :

1. Guy Lefebvre, L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance ; Les Cahiers de droit, vol. 31, n° 1, 1990, p98. Site internet : <https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1/043002ar.pdf>
2. Pascal Polère, précision sur les conséquences de l'absence de réserves en droit maritime, ,p 3, site internet : www.fortune-de-mer.com .
3. Sandrine SANA-CHAILLE DE NÉRÉ, Impact de l'abstention volontaire de réserves, soulevée par le chargeur, sur la possibilité pour le transporteur de s'exonérer de sa responsabilité , cour de cassation (Ch. com.), 3 MAI 2006, DMF 2006.677.
4. William tetley, buée de cale, DMF 1964.

C-Législations et recueils de jurisprudences française :

1. la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.
2. Appel Aix, 13 octobre 1959, DMF 1960.
3. cour de cassation Rouen, DMF 1953-1966,
4. Aix.1 mars 1974 DMF 1974.610 .
5. Sentence CAMP n°421, 28 septembre 1981, DMF 1982.440.
6. Transport sous connaissance/ Transporteur / Responsabilité / Cas exonératoire / Buée de cale / Vice propre de marchandise /Affrètement à temps / Armateur / Responsabilité / Buée de cale /Vice apparent du navire,1986-3. pp. 337-345, site internet : http://www.persee.fr/doc/juro_0243-069_1986_num_10_3_4314
7. Chambre arbitrale maritime de Paris, Sentence 1137 du 1er mars 2007, DMF 2008.693.