

العنوان:	اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل
المصدر:	مجلة العلوم الإنسانية
الناشر:	جامعة منتوري قسنطينة
المؤلف الرئيسي:	بودليو، سليم
المجلد/العدد:	ع42
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2014
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	515 - 529
رقم MD:	785172
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري، النقل البحري للبضائع، اتفاقية بروكسل، القوانين و التشريعات، التحكم البحري
رابط:	https://search.mandumah.com/Record/785172

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل

ملخص

يتناول هذا البحث بالدراسة والتحليل والمقارنة نص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ عام 1978 (قواعد هامبورج) التي جاءت بأحكام جديدة خلافا لاتفاقية بروكسل لعام 1924.

د. سليم بودليو
كلية الحقوق
جامعة قسنطينة 1
الجزائر

هذا التحليل بين لنا الاختلاف فيما تعلق بأساس مسئولية الناقل ومسؤولية الشاحن والإعفاء منها والحق في تحديدها أو ما تعلق منها بالأحكام الخاصة بالمنازعات القضائية الخاصة بسندات الشحن وإجراءاتها والاختصاص القضائي والتحكيم.

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع عنصرا هاما في تنمية الحياة التجارية والتنمية الشاملة في البلاد، خاصة وأن الجزائر تحتل موقعا إستراتيجيا في حوض البحر الأبيض المتوسط. ويؤهلها موقعها هذا لأن تلعب دورا محوريا في هذه المنطقة، خاصة مع التحولات الدولية والتكتلات الإقليمية المصاحبة لذلك.

وبما أن الجزائر تعتبر بالدرجة الأولى دولة شاحنة، أمر يجعل متعاملها يلجئون إلى الشركات الأجنبية لنقل بضائعهم من وإلى الجزائر خاصة الأوروبية منها سواء عن طريق إبرام عقود نقل أو استئجار.

Résumé

Le présent article présente une étude analytique et comparative du texte de la convention des Nations Unies des nouvelles dispositions sur le transport de marchandises par mer 1978 (Règles de Hambourg), contrairement à celles de la convention internationale de Bruxelles de 1924.

Cette analyse porte sur différents axes : tels que le fondement de la responsabilité du transporteur, la responsabilité du chargeur, la déchéance du droit de limiter la responsabilité, ainsi que les dispositions générales relatives aux litiges juridiques relatives à l'émission du connaissance, la compétence juridique et l'arbitrage.

ولعل هذا الوضع يجعل الشاحنين الجزائريين من شركات عامة وخاصة وخواص في مركز ضعف في مواجهة شركات النقل الدولية، الأمر الذي يستوجب على الدولة أن تتدخل لتوفير قدر من الحماية لهم إن على مستوى التشريع الداخلي أو الدولي.

وبتفحص النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري للبضائع في الجزائر، نجد أن الجزائر قد صادقت ومنذ الاستقلال على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة في بروكسل في 1924/8/25 وبنصها الأصلي وهي السارية المفعول إلى غاية اليوم بالرغم من التعديلات التي أدخلت على النص الأصلي سنتا 1968 و1979 وبالرغم كذلك من أن معظم الدول قد تخلت عنها وفقا لنصها الأصلي لاسيما الدول التي ساهمت في إبرامها كإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وغيرها. هذه الأخيرة التي تأثر المشرع الجزائري إلى حد كبير بأحكام قانونها عند سنه القانون البحري الجزائري سنة 1976 أو في تعديله لهذا القانون سنة 1998.

وإذا كانت اتفاقية بروكسل قدمت خدمة كبيرة لقطاع النقل البحري لسنين طويلة عبر العالم فإن نصوصها وخاصة النص الأصلي أصبحت لا تستجيب والتحويلات التي عرفها العالم إن على المستوى المالي أو الاقتصادي أو التكنولوجي لاسيما ما عرفته صناعة النقل البحري من تطور، أضف إلى ذلك أنها لا توفر الحماية المطلوبة للشاحنين في مواجهة الناقلين. هذا الأمر دفع على الأخص الدول الشاحنة إلى السعي عبر سنوات وفي إطار الأمم المتحدة إلى وضع اتفاقية أممية تحكم النقل البحري للبضائع عبر العالم تقيم قدرا من التوازن في المصالح، وقد نجحت هذه الجهود في إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في مدينة هامبورغ بألمانيا سنة 1978⁽¹⁾.

لكن التساؤل المطروح ما مدى نجاعة الاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في توفير الحماية للشاحنين؟ وهل من مصلحة الجزائر الانضمام لهذه الاتفاقية في الوقت الراهن؟

إن الإجابة عن هاذين التساولين يقتضي من الأمر تحليل أحكام الاتفاقية ومقارنتها بما جاءت به اتفاقية بروكسل من خلال دراسة الأحكام الموضوعية في مبحث أول والأحكام الخاصة بحل المنازعات التي تنشأ بين الأطراف في مبحث ثاني.

المبحث الأول: الأحكام الموضوعية بنص الاتفاقية

لقد جاءت الاتفاقية بأحكام موضوعية متعددة، وسوف لن نتناول كل هذه الأحكام إنما نقتصر على دراسة الأحكام الجديدة التي جعلتها تختلف عن اتفاقية بروكسل بنصها الأصلي وبالتعديلات التي أدخلت عليه، إبرازا منا للفوائد التي جاءت بها هذه الاتفاقية وتمثل هذه المسائل في الآتي:

المطلب الأول: نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ

يمكننا تقسيم نطاق تطبيق الاتفاقية إلى نطاق قانوني ونطاق زمني.

أولاً: النطاق القانوني

لقد حددت المادة الثانية من الاتفاقية نطاق سريانها في ثلاثة مجالات:

1 - المجال الجغرافي: لقد نصت المادة الثانية في فقرتها الأولى على أن الاتفاقية تحكم فقط النقل البحري للبضائع، ولتطبيق أحكامها يجب أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين، وإلى جانب ذلك فقد عدت حالات معينة تنطبق فيها أحكامها، إذ أنها تنطبق عندما يقع ميناء الشحن أو ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد في دولة متعاقدة أو عندما يكون سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة أو عندما تنص وثيقة الشحن أو أية وثيقة مثبتة لعقد النقل على أن نصوص الاتفاقية هي التي تطبق على العقد⁽²⁾.

ويتجلى من خلال هذه الأحكام أن اتفاقية هامبورغ توسعت في مجال تطبيق أحكامها، وهذا خلافاً لما كان عليه الأمر في اتفاقية بروكسل التي كانت تقصر مجال تطبيقها على وجوب صدور سند الشحن في إحدى الدول المتعاقدة فقط⁽³⁾، وأن المعيار الذي جاءت به أثار الكثير من الاختلافات بين الفقهاء وفي التطبيق القضائي في مختلف الدول. لذلك نقول أن اتفاقية هامبورغ في هذا الشأن جاءت بشئ من التفصيل والوضوح يرفع كل لبس عن مجال التطبيق ويقضي على الخلافات التي كانت سائدة في ظل اتفاقية بروكسل، وفي هذا تكون اتفاقية هامبورغ قد تفوقت على اتفاقية بروكسل.

2 - من حيث السندات والوثائق التي تخضع لأحكامها: إن اتفاقية هامبورغ تنطبق على كل عقود النقل البحري سواء كانت ثابتة بسند شحن أو بأية وثيقة مثبتة لعقد النقل البحري. فهي على خلاف اتفاقية بروكسل التي تنطبق على عقود النقل البحري المثبتة بسندات الشحن لا غير، فإنها تحكم حقوق والتزامات الأطراف سواء صدر سند الشحن أو لم يصدر⁽⁴⁾. هذا الأمر يجعلها تستجيب للتطورات الحاصلة في مجال صناعة النقل والتطور التكنولوجي، إذ أصبحت معظم عمليات النقل البحري للبضائع تتم عقودها عن طريق السندات الإلكترونية عبر شبكة الإنترنت.

3 - من حيث البضائع وكيفية نقلها: بخلاف اتفاقية بروكسل التي كانت تستبعد تطبيق أحكامها على نقل الحيوانات الحية وبضائع السطح، كما أنها لا تعرف ما يسمى بالنقل عن طريق الحاويات. فإن اتفاقية هامبورغ قد جاءت بأحكام تنطبق على نقل الحيوانات وبضائع السطح والنقل عن طريق الحاويات وفق نظام وقواعد محددة ومنظمة تنظيمياً محكماً بنص المادة الخامسة الفقرة الخامسة والمادة التاسعة⁽⁵⁾.

4 - من حيث الأشخاص الذين تنطبق عليهم أحكامها: إن اتفاقية بروكسل بنصها الأصلي لا تعرف من الأشخاص إلا الناقل المتعاقد. أما اتفاقية هامبورغ فقد ميزت بين الناقل الذي يبرم عقد نقل البضائع مع الشاحن وبين الناقل الفعلي، الذي يعهد إليه من

جانب الناقل الأصلي (المتعاقد) بالتنفيذ الكامل أو الجزئي لعملية النقل وفقا لنص المادة الأولى الفقرة الأولى والثانية⁽⁶⁾، كما جاءت الاتفاقية بتعريفها للشاحن ووضعت لأول مرة أحكام خاصة به وبيبان مسؤوليته هو أيضا وكذلك المرسل إليه. ضف إلى ذلك أنها وضعت أحكام مفصلة خاصة بالنقل البحري المتتابع التي تصدر بشأنه سندات شحن مباشرة.

ثانيا: النطاق الزمني لتطبيق الاتفاقية

لقد توسعت اتفاقية هامبورغ في مجال تطبيقها من حيث الزمان خلافا لاتفاقية بروكسل التي تطبق فقط وفقا لنص المادة الأولى منها على المرحلة البحرية من العقد أي من بداية عملية الشحن إلى نهاية عملية تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، أما خارج هاتين المرحلتين فلا تنطبق أحكامها الأمر الذي يمكن الناقل وفق ذلك من فرض شروط للإعفاء أو تحديد المسؤولية، زيادة على أن هذا النص أثار الكثير من النزاعات بين أطراف العقد والمستفيدين من عملية النقل.

ومواجهة من اتفاقية هامبورغ لهذه الإشكالات وللقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية وتحديدها، فقد وسعت من نطاق تطبيقها لتشمل كل عمليات النقل منذ لحظة تسلم الناقل للبضاعة إلى غاية تسليمها تسليما كاملا للمرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ أو في أي مكان آخر يتفقا عليه طرفا العقد⁽⁷⁾، وبعبارة أخرى فإن الناقل يكون مسؤولا عن البضاعة منذ لحظة دخولها في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ وإلى غاية الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضاعة، وفقا لما تنص عليه المادة الرابعة بفقرتها الأولى والثانية⁽⁸⁾.

إن نص المادة الرابعة من الاتفاقية يؤدي إلى استبعاد الشروط التي كان يضعها الناقل بسند الشحن لإعفاء نفسه من المسؤولية عما يلحق البضاعة من خسائر وأضرار في الفترة السابقة عن الشحن واللاحقة على التفريغ، وهو ما كانت تجيزه المادة السابعة من اتفاقية بروكسل، فقواعد هامبورغ أغلقت الباب في هذا الشأن ولم يعد هناك ميرر لوجود مثل هذه الشروط.

والحقيقة أن رعاية مصالح الشاحنين كانت الباعث الرئيسي للتوسع في مجال مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة في المادة الرابعة، وهو ما تؤكد بالفعل في نص المادة 23 من الاتفاقية التي أبطلت التضييق من مجال تطبيقها وكل شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها⁽⁹⁾.

ما يمكن أن يقال في هذا النطاق، ورغم ما يقال عنه من أنه يجوز للناقل التخلص من مسؤوليته في الحالات التي لا تكون البضاعة في حراسته حتى ولو لم يتسلمها المرسل إليه فعلا، فإن ما جاءت به الاتفاقية فيه الكثير من تحقيق لمصلحة الشاحنين خلافا لما هو في اتفاقية بروكسل.

المطلب الثاني: نظام المسؤولية الذي جاءت به الاتفاقية

لقد جاءت اتفاقية هامبورغ ورغبة من واضعيها وتحت تأثير الدول النامية بأحكام تتعلق بنظام مسؤولية الناقل البحري يختلف عن ما هو منصوص عليه في اتفاقية بروكسل سواء بنصها الأصلي أو التعديلات التي أدخلت عليها.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري

تنص المادة الخامسة الفقرة الأولى على " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، كذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة. ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

من خلال هذا النص يتضح وأن اتفاقية هامبورغ كانت أكثر وضوحاً من اتفاقية بروكسل، التي كانت أحكامها تتسم بالغموض واللبس والذي أثار الكثير من الاختلافات بين الفقهاء وفي التطبيق القضائي، على الرغم من أن كلاهما يؤسسان المسؤولية على نظرية الخطأ وليس المسؤولية. إلا أن ما جاءت به اتفاقية هامبورغ هو نصها بوضوح على أن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض على الرغم من أن هذا المبدأ لم يرد من البداية في الفقرة الأولى من المادة الخامسة وإنما جاء مؤكداً عليه في التقاهم الذي ورد في الملحق رقم 3 من الاتفاقية، والذي شهد بشأنه خلافاً كبيراً بين المؤتمرين لأنه يجسد فعلاً الصراع بين مصالح الناقلين والشاحنين إلى الحد الذي كاد أن يؤدي إلى فشل المؤتمر⁽¹⁰⁾.

لقد توصل المؤتمر رغم كل الاختلافات في النهاية إلى إقرار أن أساس المسؤولية يقوم على الخطأ أو الإهمال المفترض وما على الناقل إلا إثبات عكس ذلك، بمعنى أن عبئ الإثبات وفقاً لنص الاتفاقية يقع على عاتق الناقل البحري وليس الشاحن أو من يحل محله، ما عدا في حالات استثنائية كالحريق التي تستوجب أن يكون الخطأ بحق الناقل واجب الإثبات.

على هذا الأساس يمكن لنا القول بأن نظام الإثبات في ظل الاتفاقية هو أيسر مما هو عليه في ظل اتفاقية بروكسل، إذ أن الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما يكفي فقط أن يثبت أن البضاعة الهالكة أو التالفة أو التي لم يتم إيصالها في وقتها كانت في عهدة الناقل، وهو أمر يسير يكون بتقديم وثيقة أو سند الشحن أو أية وثيقة مثبتة لعقد النقل، زيادة على إثبات ما لحق البضاعة من هلاك أو تلف أو ما لحقه هو جراء التأخير في تسليمها، وعندئذ تعمل قرينة الخطأ في جانب الناقل لينتقل عندها عبئ إثبات أن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو الناتج عن التأخير في إيصالها لا يعود إليه أي أن يثبت أنه ووكلاؤه وتابعوه قد قاموا باتخاذ التدابير اللازمة وبطريقة معقولة لمنع وقوع الحادث أو للتقليل من أثاره أو إقامة الدليل على استحالة اتخاذ مثل هذه التدابير⁽¹¹⁾.

ثانيا: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

من المعلوم أن حالات قيام مسؤولية الناقل البحري إن في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية هي ثلاث حالات تتمثل في الهلاك والتلف والتأخير في إيصال البضاعة مما يفوت على صاحبها فرصة الكسب أو وقوع له خسارة (12).

غير أننا بدراستنا لأحكام اتفاقية بروكسل ووفق ما ذهب إلى ذلك غالبية الفقه والأحكام القضائية لا تنطبق أو لا تحكم الضرر الناتج عن التأخير في إيصال البضاعة (13). وكان يفسر ذلك في بداية الأمر بضعف صناعة النقل البحري والسفن الأمر الذي يجعل الناقل لا يتحكم في الوقت اللازم لإيصال البضاعة. أما وقد تطورت صناعة السفن وأصبحت تسير بأنظمة تكنولوجية متطورة فإن الناقل لا حجة له في الاحتجاج بالتأخر في إيصال البضاعة، لذلك اتجهت اتفاقية هامبورغ إلى النص على التأخير وبشكل واضح وصريح (14). حيث نصت المادة الخامسة الفقرة الثانية على أنه " ... 2 - يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة...".

مما لا شك فيه أن النص على الحالات الثلاث لقيام مسؤولية الناقل البحري وبكل وضوح فيه مصلحة كبيرة للأطراف لاسيما الشاحنين الذين أصبح بمقدورهم وفقا لأحكام الاتفاقية المطالبة بالتعويضات اللازمة عن ما يلحقهم من خسارة وما فاتهم من كسب وهذا تماشيا مع قواعد المسؤولية في اتفاقيات دولية أخرى وقوانين وطنية لمختلف الدول.

ثالثا: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

لم تتبنى اتفاقية هامبورغ الأسلوب الذب أخذت به اتفاقية بروكسل، هذه الأخيرة نصت على حالات كثيرة للإعفاء من المسؤولية وصل عددها إلى 17 حالة، ولا كما جاءت به بعض التشريعات الوطنية (15). إنما جاءت في المادة الخامسة الفقرة الأولى بوضع مبدأ عام بحيث يكون للناقل بمقتضاه دفع المسؤولية عنه وهو إثبات أنه وتابعه أو وكلاؤه قد اتخذ جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته وهو ما يسمى بسبب الإعفاء العام (السبب الأجنبي) (16)، كما تقر بصفة صريحة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا ما كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة عن التدابير التي اتخذها الناقل لانقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، كما قدمت إعفاء ضمني للناقل من المسؤولية عن البضاعة بسبب طبيعتها وهي حالة نقل الحيوانات الحية أو بسبب طريقة نقلها ويتعلق الأمر بنقل البضائع على السطح، كما تضمنت أيضا وبشكل خاص الإعفاء من المسؤولية في حالة الحريق، زيادة على وضع أحكام خاصة بالحوادث النووية والنقل الاستثنائي (17).

رابعاً: تحديد مسؤولية الناقل البحري

إن تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي من الأحكام التي استفاد منها الناقل في هذه الاتفاقية أو في غيرها، ذلك أن التحديد القانوني للمسئولية هو مقابل لمنع الناقل من إدراج شروط الإعفاء المختلفة في عقد النقل البحري، وهذا حتى لا ينوء الناقل تحت أعباء قد يعجز عن مواصلة الاستغلال التجاري للسفينة⁽¹⁸⁾.

وخلافا لاتفاقية بروكسل فإن اتفاقية هامبورغ نصت وبكل وضوح على سريان التحديد القانوني على كل الدعاوى مهما كان مصدرها عقدية كانت أو تقصيرية وأياً كان سبب الضرر هلاكاً أو تلفاً أو تأخيراً في إيصال البضاعة. ضف إلى ذلك أن اتفاقية بروكسل لم تكن واضحة في سريان التحديد القانوني على الخطاء المرتكبة من تابعي ووكلاء الناقل بخلاف اتفاقية هامبورغ التي نصت صراحة على استفادة تابعي ووكلاء الناقل البحري من التحديد القانوني للمسئولية، كما يستفيد من هذا التحديد الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه⁽¹⁹⁾.

غير أن ما يمكن تأكيده، هو أن اتفاقية هامبورغ بمقارنتها باتفاقية بروكسل هو وضعها لحد أعلى يفوق بكثير الحد الأعلى الذي جاءت به اتفاقية بروكسل، ذلك أن هذه الأخيرة تحدده ب100 جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى، وقد عدل هذا الحد مرتان في سنة 1968 و1979. فقد استفادت اتفاقية هامبورغ من التطورات والتغيرات التي عرفها النظام النقدي العالمي، إذ جاءت بالنص على قاعدة واضحة بنص المادة السادسة وهي أن تحديد المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن الهلاك أو التلف يحدد بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر.

أما فيما يخص التأخير فنصت لأول مرة على تحديد قانوني لهذه المسؤولية، إذ قدرته بمبلغ مرتين ونصف أجره النقل، كذلك أضافت حد أعلى يتعلق بالحاويات أو أي منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة وكذلك بوضع حد أعلى للحساب في حالة هلاك أداة النقل أو تلفها (نكتب نص المادة).

كما أن الاتفاقية ورغبة من واضعيها في توحيد النظام القانوني للتحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري، فقد وضعت مفهوماً للوحدة الحسابية بنص المادة 26 التي جاء فيها أن المقصود بها هي " حق السحب الخاصة " كما يحددها صندوق النقد الدولي، على أن تحول هذه المبالغ إلى العملة الوطنية لكل دولة معنية بالأمر تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف.

ما يمكن أن يقال أن التحديد الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ وبمقارنتها بما جاء باتفاقية بروكسل لاسيما نصها الأصلي الذي لم يعد قابلاً للتطبيق بالرغم من إبقاء بعض الدول على سريانه على النقل الدولي وفقاً لقانونها الوطني كما هو الشأن بالنسبة

للجزائر طبقا لنص المادة 745 من القانون البحري قد جاءت بأحكام جديدة فيها مصلحة كبيرة للشاحنين بل وتقييم في تقديرنا توازنا بين مصالح الطرفين حتى لا يضطر الناقل إلى البحث عن وسيلة لفرض شروط مختلفة تلحق الضرر بأصحاب البضائع المنقولة.

ما نخلص إليه أن الأحكام الموضوعية التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ تخدم مصالح الشاحنين في الكثير من المواقع باعتبارهم الطرف الأضعف في عقد النقل على النحو الذي أوضحناه خلافا وتفوقا على اتفاقية بروكسل خاصة بنصها الأصلي الذي أصبح عاجزا عن مسايرة ما طرأ من جديد في العلاقات التجارية البحرية الدولية وصناعة النقل بمختلف جوانبها. وإذا كان الأمر كذلك فهل هو ذات الأمر فيما يخص الأحكام المتعلقة بالمنازعات والفصل فيها؟

المبحث الثاني: الأحكام الخاصة بالفصل في المنازعات الناشئة عن تنفيذ عملية النقل البحري

نتناول بالدراسة والتحليل في هذا المبحث الأحكام التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ في شأن بيان كيفية حل المنازعات التي تنشأ بين الأطراف بمناسبة تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع وإجراءاتها سواء قبل رفع الدعوى.

المطلب الأول: الإجراءات السابقة عن رفع دعوى المسؤولية وتقدمها

أولا: الأحكام الخاصة بالإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

لم تستغني اتفاقية هامبورغ مثل ما هو الشأن في اتفاقية بروكسل عن إجراء توجيه الإخطار الكتابي إلى الناقل أو ممثله من طرف مستلم البضاعة أو من يحل محله في ميناء التفريغ (الوصول)، غير أنها وضعت أحكام مفصلة ودقيقة بنص المادة 19 في فقراتها الثمانية.

على هذا الأساس يجب على المرسل إليه أو من يحل محله في حالة حدوث هلاك أو تلف للبضاعة أن يخطر الناقل بطبيعة هذا الهلاك أو التلف وحجمه في مدة معينة تختلف بحسب ما إذا كان الضرر ظاهرا أو غير ظاهر، فإذا كان ظاهرا فيجب أن يعمل الإخطار في يوم العمل التالي لتاريخ استلام البضاعة. وهو ما يجعلها تتميز عن اتفاقية بروكسل التي توجب عمل و توجيه الإخطار في وقت استلام البضاعة أي فور الاستلام⁽²⁰⁾ وفي اتفاقية هامبورغ قد أعطت مهلة أوسع لمستلم البضاعة للقيام به لاسيما في حالة وصول البضاعة وتسليمها في وقت متأخر من اليوم أو إذا لم يحصل التسليم مباشرة للمعني بالأمر.

أما إذا كانت الأضرار غير ظاهرة، فيتعين على المرسل إليه القيام بعمل وتوجيه الإخطار في مهلة لا تتجاوز 15 يوما التي تلي مباشرة عملية التسليم، وهذا خلافا لاتفاقية بروكسل التي تستوجب توجيهه في خلال ثلاثة أيام فقط⁽²¹⁾، وهي مدة قصيرة

جدا خصوصا مع تعقد عملية النقل وأحجام و كيفية تغليف البضاعة وغيرها من الصعوبات.

لقد تميزت اتفاقية هامبورغ عن اتفاقية بروكسل في كونها نصت على وجوب توجيه إخطار في حالة التأخير في إيصال البضاعة في الوقت المحدد أو المتفق عليه، ويكون ذلك في خلال مهلة السنتين يوما التالية للتاريخ الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة.

أما فيما يتعلق بأثر الإخطار فإن اتفاقية هامبورغ لم تختلف بشأنه عن اتفاقية بروكسل، إذ أن أعمال وتوجيه الإخطار ليس قرينة قاطعة في مواجهة الناقل بل هو قرينة بسيطة لصالح المرسل إليه أو من يحل محله على أن الضرر اللاحق بالبضاعة حصل وقت كون البضاعة في عهدة الناقل، غير أنه يمكن للناقل هدم هذه القرينة وإثبات عكسها بكافة الطرق. كما أن عدم توجيه الإخطار وفقا لأحكام الاتفاقية لا يترتب عليه سقوط الحق في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل وإنما يجعل المدعي في مركز ضعيف من حيث الإثبات فقط هذا عندما يتعلق بالهلاك أو التلف. أما عدم توجيه الإخطار وفقا للاتفاقية عن التأخير فيترتب عليه جزاء خطير وهو عدم قبول دعوى التعويض عن التأخير في إيصال البضاعة أي سقوط حق المرسل إليه أو من يحل محله في المطالبة بالتعويض⁽²²⁾.

ثانيا: الأحكام الخاصة بالتقادم

إن القاعدة المعمول بها في اتفاقية بروكسل هي التقادم السنوي، بحيث كل دعوى ترفع ضد الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا لم ترفع خلال سنة كاملة يبدأ حسابها من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن تسلم فيه، غير أنها لم تكن شاملة لكل الدعاوى لاسيما دعوى الرجوع التي لم تنص على أحكام تخصها.

وتجنباً لكل النقص الذي جاءت به اتفاقية بروكسل فقد جاءت اتفاقية هامبورغ بأحكام أكثر مرونة ومحقة لمصلحة الشاحنين ومن لهم الحق في تسلم البضاعة أو من يحل محلهم. فقد حددت هذه الأحكام في المادة 20 منها بفقرات الخمس، إذ جاءت الفقرة الأولى بالنص على التقادم المسقط أي أن كل دعوى متصلة بنقل البضائع بطريق البحر والخاضعة لأحكام الاتفاقية تسقط ما لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة عامين كاملين (24 شهرا)⁽²³⁾. ويبدأ حساب هذه المدة من اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو جزء منها، وفي حالة عدم التسليم من آخر يوم يتعين أن يتم فيه التسليم.

كما أن الفقرة الرابعة من المادة 20 أجازت إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء سريانها معلقة ذلك على شرط إعلان كتابي يصدر من المدعي عليه للمدعي، ويجوز تكرار طلب إطالة مدة التقادم. في حين جاءت الفقرة الخامسة بأحكام جديدة فيما يتعلق بدعاوى الرجوع، إذ انه لا يحول انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الاتفاقية دون مباشرة هذا دعوى الرجوع إذا كانت مدة التقادم وفقا لقانون المحكمة التي تنظر النزاع لا تزال سارية شريطة أن لا تقل المدة الباقية لاستكمال هذا التقادم عن 90 يوما يبدأ

حسابها من اليوم الذي قام فيه المدين بوفاء الدين أو من يوم مطالبته به رسميا إذا لم يكن قد وفاه.

وواضح من خلال مقارنة هذه الأحكام بمثلتها في اتفاقية بروكسل أنها أحكام جاءت موسعة وفيها فائدة كبيرة للمدعين لاسيما إعطائهم مدة طويلة تصل إلى سنتين أو تفوق إذا ما أتفق على إطالة مدة التقادم.

المطلب الثاني: الفصل في المنازعات الناشئة عن تنفيذ عملية النقل

إن تحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في النزاع الناشئ عن عملية النقل البحري للبضائع والذي جاءت أحكامه في اتفاقية هامبورغ يعد تحولا هاما وضروريا للفصل في أي نزاع ينشأ في هذا الشأن، وما يميز اتفاقية هامبورغ عن اتفاقية بروكسل أو غيرها من الاتفاقيات أنها وضحت أحكام خاصة بالقضاء وأحكام خاصة بالتحكيم.

أولا: الأحكام الخاصة بالاختصاص القضائي

لقد التزمت اتفاقية بروكسل بنصها الأصلي أو المعدل الصمت حيال مسألة تحديد المحكمة المختصة بالفصل في النزاع، تاركنا أمره للقوانين الوطنية ولما يتفق عليه الأطراف بكل حرية. الأمر الذي أدى إلى انتشار ظاهرة وضع شروط تتعلق بالاختصاص القضائي من طرف الناقلين في سندات الشحن، أو في اتفاقات الأطراف، ومن ثم عقد الاختصاص لمحاكم أجنبية عن الشاحنين تبعا لرغبة الناقل. هذا الأمر لاشك فيه إجحاف بحق الشاحنين أو المرسله إليهم البضائع أو من يحل محلهم، ولعل هذا السبب هو الذي أدى إلى قلة القضايا المعروضة على القضاء الجزائري عندما يكون المدعى عليه ناقلا أجنبيا، ذلك أن مثل هذا الشرط يسلب القضاء الوطني اختصاصه بنظر النزاع ويعقده للقضاء أجنبيا.

ومن أجل تفادي هذه النتيجة والتي لا تخص الجزائر فقط، فقد عملت الدول خاصة النامية على تدارك ومواجهة هذا الوضع بوضع أحكام تتعلق بالاختصاص القضائي بنصوص اتفاقية هامبورغ على نحو يعقد الاختصاص لمحاكم معينة وفقا لما جاء بنص المادة 21 من الاتفاقية، فقد أعطت هذه المادة بفقرتها الأولى الحق للمدعي الخيار بين عدة محاكم، فله أن يختار المحكمة التي يكون فيها المقر الرئيسي للمدعى عليه أو مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه مقر عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريقها أو في ميناء الشحن أو التفريغ أو أي مكان آخر غير ذلك يعين في عقد النقل.

واختيار المدعي لأحد هذه الأماكن يؤدي إلي عقد الاختصاص لقضاء إحدى الدول التي يقع فيها هذا المكان، وحينها يكون قانون هذه الدولة هو الذي يعين المحكمة المختصة نوعيا وإقليميا بنظر النزاع. وواضح أن نص الاتفاقية لم يسلب القضاء الوطني اختصاصه، وإنما أعطى الحق للمدعي للاختيار بين هذه الأماكن.

وتضيف الفقرة الثانية أحكاما خاصة بالحجز على السفينة وتحديد لمن ينعقد الاختصاص، كما تضيف الفقرة الرابعة حكم آخر ناص على عدم قبول أي دعوى ترفع بعد رفع الدعوى أمام المحكمة المحددة بالفقرة الأولى والثانية منعا لتعدد الدعاوى والأحكام في مواجهة الناقل. على أن الملفت للانتباه بنص هذه المادة هو أن الفقرة الثالثة كانت صريحة في إبطال أي اتفاق يخالف ما جاء بنص الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة.

إن بطلان الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الثالثة ليس مطلقا وإنما يتعلق فقط بالاتفاقات التي تعقد قبل نشوء النزاع، أما بعد نشوئه فقد أجازت للطرفين الاتفاق وبمحض إرادتهما على عرض نزاعهم على أي محكمة يريانهما مناسبة للفصل في نزاعهما، عل أساس أن في هذه المرحلة لا يمكن للناقل أن يفرض شروطه وتنتفي حينها العبرة من فرض اختصاص معين على الأطراف وفقا لحكام الاتفاقية.

ما يمكن قوله أن سريان الاتفاقية وانتشارها على نحو واسع تدريجيا سيؤدي إلى القضاء على شروط عقد الاختصاص لمحاكم غير المحاكم المحددة بنص المادة 21 منها، الأمر الذي يحقق حماية أكبر وأفضل للشاحنين والمرسلة إليهم البضاعة أزو من يحل محلهم.

ثانيا: الأحكام الخاصة بالتحكيم البحري

كما هو الشأن بالنسبة للقضاء، فإن اتفاقية بروكسل بنصها الأصلي أو التعديلات التي أدخلت عليه لم تضع أحكام تتعلق بالفصل في النزاع عن طريق التحكيم. على الرغم من أن معظم المنازعات البحرية يتم الفصل فيها عن طريق التحكيم لما يوفره من مزايا كالسرعة والمرونة والسرية، وأنه أصبح في وقتنا الحاضر أنسب وسيلة لحل المنازعات البحرية.

فهذه الميزات والتطور الذي عرفه هذا النظام، جعل المؤتمر يتفقون على وضع أحكام تتعلق بالتحكيم للفصل في المنازعات الناشئة بين الأطراف، وإن لم تكن شاملة لكل الحكام غير أنها جاءت بالأسس والأحكام اللازمة. وتعد اتفاقية هامبورغ الأولى في تاريخ الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري الناصة على جواز اللجوء إلى التحكيم بصدد المنازعات الناشئة عن تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع⁽²⁴⁾، فقد جاءت المادة 22 بقرتها الأولى بالنص على جواز الاتفاق على التحكيم سواء قبل نشوء النزاع أو بعده شريطة أن يكون الاتفاق مكتوبا. أما الفقرة الثانية فقد نصت على مكان إجراء التحكيم وأعطت الحرية للمدعى عليه (المتضرر) أن يختار بين عدة أماكن، من ذلك المركز الرئيسي للمدعى عليه وفي حالة عدم وجوده ففي مقر إقامته المعتاد أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ... الخ.

ما يميز نص الاتفاقية في مجال التحكيم عن غيرها من الاتفاقيات ولوائح التحكيم، أنها ألزمت المحكم أو هيئة التحكيم على تطبيق قواعد هذه الاتفاقية على موضوع النزاع، وأبطلت كل اتفاق يأتي مخالفا لأحكامها. على أن هذا الحكم ليس على إطلاقه، إذ أجازت للأطراف الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع حتى ولو خالف الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية، وهذا لانتفاء العلة من تقييد إرادة الأطراف في ذلك.

الخاتمة

لقد تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن اتفاقية هامبورغ وبمقارنتها بما جاءت به اتفاقية بروكسل لاسيما ما ورد بنصها الأصلي، أنها حققت تقدما كبيرا في سبيل توفير حماية أكبر للطرف الضعيف في عقد النقل وهو الشاحن ومن ورائه المرسل إليه البضاعة ومن يحل محله.

إذ أن الاتفاقية كما بينا جاءت لحكم الكثير من المسائل التي طرأت في التجارة البحرية الدولية، وصناعة النقل البحري والثورة التي أحدثتها النقل بالحاويات وتشعب العلاقات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وظهور ما يسمى بالناقل الفعلي والنقل المتتابع والنقل المتعدد الوسائط. الأمر الذي تطلب تغيير الكثير من الأحكام القانونية إن على مستوى أساس المسؤولية والقضاء على حالات الإعفاء وشروطها المختلفة أو على مستوى وضع نظام جديد لتحديد المسؤولية بما يتماشى والتطور الذي عرفه النظام المالي الدولي.

كما أن الاتفاقية ورغبة منها في القضاء على شروط عقد الاختصاص للقضاء الأجنبي على الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محله فقد وضعت لأول مرة أحكام تتعلق بالاختصاص القضائي والتحكيم، مسايرتا في ذلك التطور الحاصل على المستوى الدولي ووجود عدة اتفاقيات للتجارة الدولية والمحددة لكيفية حل المنازعات بين أطرافها.

مما لاشك فيه أن هذه الاتفاقية وإن كانت غايتها الأساسية إقامة توازن بين مصالح الأطراف، إلا أنها توفر حماية كبيرة للشاحنين والمرسل إليه البضاعة وكل من يحل محلهم، خلافا لاتفاقية بروكسل التي كانت ولا تزال تعبر عن سياسة ومصالح الدول الناقل، أما اتفاقية هامبورغ فهي تعبر عن تطلعات الدول النامية والتي في معظمها دولاً شاحنة، ولا أدل على ذلك من أن الدول المنظمة والمصادقة عليها هي من الدول النامية. أما الدول المتقدمة والتي تتبع لها شركات النقل العالمية بالأساس فمنها ما يعارضها بشدة ومنها ما يسعى بكل الوسائل إلى إيجاد قواعد بديلة لها ولاتفاقية بروكسل.

ولعل الأمر في تقديرنا بالنسبة للجزائر يجب أن يتجه إلى الانضمام إلى اتفاقية هامبورغ تماشيا مع مصالحنا الوطنية وخلق تكتل مع الدول النامية الأخرى المنظمة إليها لاسيما الدول المجاورة لنا كالمغرب وتونس هذا من جهة. ومن جهة أخرى لما

تحققه هذه الاتفاقية وفق ما يبينه من حماية أكيدة للشاحنين والمرسلة إليهم البضاعة أو من يحل محلهم الجزائريين بمقارنتها باتفاقية بروكسل، ولا يكفي أن يقتبس المشرع الجزائري نص أو اثنين منها للقول بأنه يأخذ بأحكامها على مستوى التشريع الداخلي. ذلك أن الجزائر وإلى غاية اليوم فيما يخص النقل الدولي لا تزال تأخذ بنص اتفاقية بروكسل وينصها الأصلي مع أن الثابت حاليا أن هذه الاتفاقية وبهذا النص لا يمكن تطبيقها على الإطلاق وكل الدول قد تخلت عنها نهائيا لاسيما الدول التي أوجدتها كفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا... الخ.

على هذا الأساس وأمام انتقال الجزائر وسعيها للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية، عليها أولا وقبل تقديم أوراق انضمامها نهائيا أن تحمي مصالح متعاملها في مجال النقل البحري إن كانوا شاحنين أو ناقلين من خلال الانضمام إلى هذه الاتفاقية، ومن أجل القضاء على الفراغ القانوني الذي يسود عمليات النقل الدولي للبضائع في الجزائر وعدم ترك الشاحنين الجزائريين لهيمنة شركات النقل العالمية.

من كل ما سبق فإننا من خلال هذه الدراسة ندعو السلطة المختصة في الدولة إلى بحث هذه الاتفاقية من كل الجوانب، والاستفادة من الخبرات الجزائرية والأجنبية وصولا إلى إقرار الانضمام إليها والانسحاب من اتفاقية بروكسل المعطلة واقعا. ويبقى لنا أن نقدم بصفة مستمرة دراسات في هذا الشأن من خلال الاطلاع على تجارب غيرنا فقها وقضاء.

الهوامش

1- Le Gendre (C): La convention des nation unies sur le transport de marchandises par mer, D.M.F, 1978, p390- Bokalli (V-E): La protection des chargeurs a travers les règles de Hambourg, DMF, 1997,246.

2 - علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992 ص624.

3- Rodière (R): Droit maritime, 6 édition, Dalloz, Paris, 1974, p326.

4- Rodière (R) : op.cit, 8 édition, 1979, p394.

5 - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص38.

6 - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص71.

7 - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص42.

- 8 - هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة الحقوق، السنة العاشرة، عدد 1 مارس 1986، ص 140 وما بعدها.
- 9 - محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 34.
- 10 - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة النشر ص 35.
- 11 - محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 43.
- 12 - محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية القاهرة، بدون سنة النشر، ص 67.
- 13 - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 829 - محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 56 - 10 - سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 36 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 294.
- 14 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، دون سنة نشر، ص 67.
- 15 - من ذلك القانون البحري الجزائري الصادر سنة 1976 والمعدل سنة 1998 والقانون الفرنسي الصادر سنة 1966.
- 16 - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المرجع السابق، ص 80.
- 17 - انظر في ذلك المادة 25 من الاتفاقية بفقرتها الثالثة.
- 18 - محسن شفيق، المرجع السابق، ص 98.
- 19 - أمال كيلاني، التفاوضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، سنة 2001، ص 520.
- 20 - أمال كيلاني، المرجع السابق، ص 155.
- 21 - أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 194.
- 22 - عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص 178.
- 23 - سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 74.
- 24 - سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 81.

