



جامعة بنها
كلية الحقوق

بحث مقدم للنشر تحت عنوان:

”أثر إخلال الناقل البحري للبضاعة لالتزاماته وفق قواعد روتريام والتشريع المقارن”

مقدم من الباحث

حسام الدين شبل همام محمد

المخلص

نظراً لما يحظى به النقل البحري في الآونة الأخيرة من أهمية اقتصادية كبيرة، لما يمثله من قفزة في اقتصاديات الحجم والتجارة الخارجية، وعملية تبادل السلع والخدمات بين الدول، وتأثيره على العرض والطلب، وهو الأمر الذي دعا إلى الحاجة إلى قواعد أكثر تطوراً، وهو ما سعت له لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وعقد الاتفاقيات الدولية المنظمة له، وتنظيم العلاقة القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع وهي ما عرف " بقواعد روترام " لسنة ٢٠٠٨، وقد حرصت تلك القواعد على وضع التزامات على طرفي تلك العلاقة وبخاصة الناقل البحري من أجل الحفاظ على كافة الحقوق، ورتبت المسؤولية على الناقل في حال أخل بتلك الالتزامات ونجم عن ذلك أضرار بالغير.

الكلمات الدالة: قواعد روتردام- الناقل البحري-المسؤولية المدنية-النقل البحري للبضائع.

Abstract:

In view of the great economic importance of maritime transport in recent times, because of the leap it represents in the economies of scale and foreign trade, and the process of exchanging goods and services between countries, and its impact on supply and demand, which called for the need for more sophisticated rules, which is what the United Nations Commission on International Trade Law sought, and the conclusion of international conventions regulating it, And regulating the legal relationship between the parties to the contract of maritime carriage of goods, which is known as the "Rotram Rules" of 2008, and these rules were keen to put obligations on the parties to that relationship, especially the maritime carrier in order to preserve all rights, and arranged responsibility on the carrier in the event of a breach of those obligations and resulting in damage to others.

Keywords: Rotterdam Rules - Sea Carrier - Civil Liability - Maritime Carriage of Goods.

المقدمة Introduction

تأتي أهمية النقل البحري للبضائع من خلال حركة التجارة الخارجية التي تقوم على علاقة تبادلية وثيقة، نتيجة لتنوع منتجات المجتمع الدولي، تلك التي تحتاج دائماً إلى وسيلة فعالة من وسائل النقل كقاعة تحتية تقوم عليها، فهو كوسيلة رخيصة الثمن وسهل الاستخدام تساهم في دعم حركة الصادرات والواردات في عصر التكنولوجيا الحديثة، لذا فهو يؤثر على الاقتصاد العالمي كما يؤثر على تقسيم العمل الدولي في التجارة الخارجية كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة، كما يعد أحد ركائز عملية التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، ونظراً لتلك الأهمية ظهر ما عرف بعقد النقل البحري للبضائع، الذي ينظم العلاقة بين الشاحن والناقل والمرسل إليه، ويحدد التزامات كل طرف منهم، حيث أن إخلال أي طرف منه بالتزاماته التي حددها العقد ترتب المسؤولية العقدية على المتسبب في الضرر نتيجة هذا الإخلال، وغالباً ما يسأل الناقل البحري عن هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة، ويرتب عقد النقل البحري التزامات وحقوق لكل طرف تجاه الآخر كما ورد في اتفاقية بروكسل وهامبروج، وقواعد روتردام للنقل البحري لسنة ٢٠٠٨، وسند الشحن البحري الذي يصدره الناقل إلى الشاحن تدور حوله كل أحكام النقل البحري للبضائع فيتحدد دوره في إثبات العقد، حيث قررت المادة (١٩٩) من القانون البحري المصري في الفقرة الأولى أن سند الشحن يصدره الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع^(١٤٠١)، وعلى هذا النحو، عقد النقل عقد ملزم للجانبين^(١٤٠٢) ينشئ التزامات متقابلة في ذمة عاقديه، فالمقاول يلتزم بشحن البضائع وتفريغها وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال متصلة بهما، في حين يلتزم المتعاقد معه بدفع أجرة النقل المتفق عليها، وقد قررت محكمة النقض المصرية في حكم لها أن الكتابة في عقد النقل البحري شرط لأثباته لا لصحته أو انعقاده، فهو من العقود الرضائية التي تتعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحراً وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول^(١٤٠٣)، والواقع العملي يشير إلى أن عقد النقل البحري يبرم بين الطرفين قبل صدور سند الشحن الذي يوقعه الربان أو وكيل السفينة، ومن ثم يكون سند الشحن دليلاً كتابياً على إبرام عقد النقل إلا أنه ليس الوسيلة الوحيدة لإثباته، عالجت الاتفاقيات ذات الصلة والتشريعات الوطنية المسؤولية المترتبة على إخلال كل من الشاحن والناقل أو وكلائهم أو التابعين لهم بالالتزامات المتقاة على عاتقهم في عقد النقل البحري للبضائع، فالناقل مسؤول عن نقل البضاعة

(1401) نص المادة (١٩٩) من القانون البحري المصري.

(1402) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص ١٠٦.

(1403) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٧٧، بتاريخ ٥/٦/١٩٧٨م.

وهلاكها وتلفها أو تأخر موعد تسليمها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي، والشاحن مسؤول عن سوء تنفيذ الالتزامات سواء كانت شخصية أو تجاه الناقل، وهو ما نسعى إلى توضيحه خلال الدراسة.

أولاً: موضوع البحث وأهميته:

أولت الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري للبضائع الاهتمام الكبير في التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، وعدته من الالتزامات الرئيسية التي لا يجوز للناقل البحري غض النظر عنها وشددت على مسؤوليته في حالة إخلاله بالالتزام الواجب على تقديم سفينة صالحة للملاحة. وعلى غرار الاتفاقيات السابقة، أوجبت المادة الرابعة عشر من اتفاقية روتردام على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها وأثنائها حتى نهايتها، أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل العنابر وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة وحفظها، وهناك التزامات تقع على عاتق الناقل البحري تتعلق بالسفينة، يقع على عاتق الناقل البحري الالتزام بتقديم سفينة صالحة للإبحار في المكان والزمان المعينين بموجب عقد إلى مكان التسليم، أما إذا النقل البحري ولا يلزم الناقل في سبيل تنفيذ هذا الالتزام بتقديم سفينة معينة بذاتها إذا تعلق الأمر بالنقل البحري بموجب سندات الشحن، ذلك لأن التزام الناقل في هذه الحالة ينصب على نقل البضاعة من مكان الاستلام وإيصالها تعلق الأمر بمشاركات الإبحار، فإن من الواجب على الناقل البحري تقديم السفينة المنفق عليها بذاتها ذلك بأن اتفاق الأطراف في هذه الحالة ينصب على السفينة ذاتها واستغلالها بالنظر إلى المميزات الفنية التي تتمتع بها السفينة والتي كانت محل اعتبار الأطراف^(١٤٠٤)، كما أن عليه التزامات خاصة بعقد النقل البحري كان من الطبيعي أن يكون لظهور الحاويات مردوده على النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا، أي: على التزامات ومسؤوليات أطراف هذا العقد، وبالأخص التزامات الناقل فعندما يكون النقل بالحاويات متعدد الوسائط تزداد التزامات الناقل، فبدلا من التزامه بالنقل الفعلي للبضائع من الميناء إلى الميناء مثلما هو الحال في النقل أحادي الوسائط، يلتزم الناقل بتنظيم عملية بأكملها، من مكان الاستلام إلى مكان التسليم ومن هنا فقد وسعت قواعد روتردام من التزامات الناقل وذلك لمواكبة ما يتم عملا في أرض الواقع ولسد هذا الفراغ التشريعي الذي يعاني منه النظام القانوني للنقل بطريق الحاويات.

ويتخلل تنفيذ عقد النقل عدة مراحل، تمر من خلالها البضاعة بعدة عمليات ذات طابع فني في معظمها حيث يتوجب على الناقل استلام البضاعة في الزمان والمكان المحددين لذلك، ومن ثم

(1404) د. محمد بهجت عبد الله قايد الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء ٣، ٢، ط٢، دار النهضة العربية،

القاهرة، ٢٠٠٧، ص٦.

شحن البضاعة وتستيفها في عنابر السفينة ومن ثم نقل البضاعة حتى ميناء الوصول حيث تجري العمليات السابقة بطريقة عكسية، فيتم فك البضاعة وتفريغها من السفينة، وأخيراً تسليمها إلى المرسل إليه صاحب الحق في استلامها في مكان التسليم.

وتأتي أهمية هذه الدراسة كونها تعالج موضوع في غاية الأهمية يتعلق بالنقل البحري للبضائع، وما تثيره قواعد روتردام وهامبروج وغيرها بالإضافة إلى التشريعات الوطنية من الآثار المترتبة عن إخلال الناقل البحري بالتزاماته، وموانع تلك المسؤولية.

ثانياً: إشكالية الموضوع:

وضعت قواعد روتردام للنقل البحري لعام ٢٠٠٨ التزامات على عاتق الناقل البحري للبضائع، ويمثل الإخلال بها سواء بنقل البضاعة وتسليمها في المواعيد المحددة لها في العقد، أو التسبب عن طريق الخطأ أو الإهمال بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في موعد تسليمها المسؤولية عليه، نظراً لما يمكن أن يسببه ذلك الأمر من خسائر لكل من المرسل إليه أو الشاحن أو المؤمن وغيرها من الأطراف ذات المصلحة، وهنا تطرح التساؤلات عن تلك المسؤولية هل هي عقدية أم تقصيرية قائمة على أساس الخطأ المفترض، ومن هنا تثير الدراسة عدد من التساؤلات الهامة يأتي في مقدمتها :

التساؤل الرئيسي: ما الآثار المترتبة على إخلال الناقل البحري بالتزامه وفق قواعد روتردام والتشريعات المقارنة؟

التساؤلات الفرعية:

١- ما التزامات الناقل البحري وفق قواعد روتردام والاتفاقيات ذات الصلة؟

٢- ما صور الإخلال بالتزامات الناقل البحري للبضائع ؟

٣- ما الأثر المترتبة على الإخلال بالتزامات وفق قواعد روتردام ؟

٤- ما هي موانع المسؤولية المترتبة على الناقل البحري للبضائع؟

ثالثاً: فرضية البحث:

تنطلق فرضية البحث من كون قواعد روتردام للنقل البحري لعام ٢٠٠٨ وضعت التزامات على كل من الناقل والشاحن البحري وازنت فيها بين الطرفين، دون الإخلال بينهما، وقد رتبت المسؤولية الناجمة عن إخلال أي منهما بالتزاماته، لما يمكن أن يسببه هذا الإخلال من أضرار تلحق بمصالح الآخرين كالمرسل إليه أو الشاحن أو المؤمن أو غيرهم من الأطراف ذات العلاقة، ومن الأهمية عرض الموضوع وتوضيح الموانع القانونية من ترتيب تلك المسؤولية على الناقل.

رابعاً: منهجية البحث:

تعتمد الدراسة على المنهج الاستقرائي من خلال تحليل المواد القانونية في القوانين البحرية للدول، وما تضمنته الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بالإضافة إلى المنهج المقارن لتوضيح أوجه الخلاف و الاتفاق بينها في ترتب المسؤولية على الناقل البحري للبضائع، وبيان الاختلاف في الأحكام بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

خامساً: خطة البحث:

في ضوء ما تقدم شرعنا إلى تقسم البحث إلى مبحثين، يتناول المبحث الأول: **أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني، أحكام المسؤولية المترتبة على إخلال الناقل بالتزاماته.**

المبحث الأول

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد:

ذهب المشرع الوطني وكذلك الاتفاقيات الدولية إلى حماية المصالح، والموازنة بينها، وبخاصة ما يتعلق بالنقل البحري للبضائع، لما يمكن أن يثيره ذلك من إشكاليات تتعلق بالأضرار التي يمكن أن تحلق بأي من أطراف تلك العلاقة العقدية، ونظراً لكون الناقل البحري والشاحن طرفين هامين في تلك العلاقة، فقد حرص المشرع على التأكيد على التزاماتهم وفق عقد النقل وما قررتة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ويسعى المبحث إلى مناقشة أحكام مسؤولية الناقل البحري وذلك من خلال مطلبين كالآتي:

المطلب الأول

أحكام تحديد مسؤولية الناقل والشاحن البحري

تمهيد:

يسعى المطلب هنا إلى توضيح أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني وذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول

الأساس التشريعي لمسؤولية الناقل البحري

تقوم المسؤولية القانونية، بصفة عامة، على أساس من ثلاثة أسس تتمثل في: (١٤٠٥)

١- **الخطأ واجب الإثبات:** ويكون ذلك إذا كان عبء إثبات الخطأ الذي تسبب عنه الضرر واقعاً على عاتق المدعي المضرور الذي ينبغي عليه أن يثبت خطأ المدعي عليه المطالب بالتعويض.

د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ١٩٩٣، ص ٤٥٤. (1405)

٢- الخطأ المفترض: ويكون الخطأ مفترضاً في جانب المدعي عليه الذي يقع عليه إثبات سلبى مفاده أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفي من المسؤولية عنه.

٣- المسؤولية المفترضة: وهنا يقع عليه عبء الإثبات، كالحالة السابقة، علي عاتق المدعي عليه، ولكن مضمون الإثبات إيجابياً وليس سلبياً، إذ لا يكفي أن يثبت المدعي عليه عدم ارتكابه للخطأ حتى يعفي من المسؤولية عنه، وإنما يجب عليه أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلي إحداث الضرر الذي لا بد له أو لأحد من تابعيه فيه، وذلك كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور نفسه.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ :

بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل فلا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي وهذه القواعد العامد هي بعينها التي اعتمدها المعاهدة في تنظيم مسؤولية الناقل حيث نصت المادة (٤/٢) من الاتفاقية انه لا يسأل الناقل أو مالك السفينة علي الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم. إنما يقع عبء الإثبات علي من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أي صلة بالهلاك أو التلف، وهذا النص يقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه فإن أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله وأفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه أن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي ومن ذلك أن مجرد وقوع الضرر يستوجب المسؤولية للناقل.^(١٤٠٦)

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للأساس القانوني العام، فإن الاتفاقية قد أقامت استثناء علي هذا الأساس العام يتمثل في حالة عدم صلاحية السفينة الملاحة علي أساس الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة، إذ يجب علي الناقل، حتي يعفي من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة فيأن يقيم الدليل علي انه قد بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر (م ٤/١).

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورج ١٩٧٨ :

تقيم قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ مسؤولية الناقل البحري من تلف البضاعة أو هلاكها علي أساس الخطأ المفترض حسبما جاء في المادة (٥/١) منها حيث نصت علي أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا

د. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٧٨، ص ٢٨٦. (1406)

كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل علي النحو المشار إليه في المادة الرابعة مالم يثبت الناقل عكس ذلك بإثبات أنه قد أتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

إذا بموجب نص المادة (٤) يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء وجودها في عهده دون أن يلزم المتضرر وإقامة الدليل علي خطأ الناقل، لكن للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بالبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، أي أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورج هو التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة^(١٤٠٧).. وأساس المسؤولية هو الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة.^(١٤٠٨)

ومن هنا نجد أن قواعد هامبورج ١٩٧٨ قد أوردت في آخرها ما أسمته " تفاهم عام" جاء فيه: " من المفهوم بشكل عام أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم علي أساس مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. وهو الأمر الذي يؤكد الأساس العام لمسئولية الناقل البحري في ظل هذه الاتفاقية، ويترتب علي ذلك أن الناقل يبدأ من المسؤولية حتى ولو ظل سبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها مجهولاً طالما أثبت الناقل انه قد بذل العناية المعقولة في نقل البضائع أو المحافظة عليها.^(١٤٠٩)

ولا شك أن اتفاقية بروكسل بتأسيسها مسؤولية الناقل البحري علي أساس المسؤولية المفترضة كانت تفضل قواعد هامبورج ١٩٧٨ التي أقامت هذه المسؤولية علي أساس الخطأ المفترض فبعد أن كان الناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي إحداث الضرر، أصبح يمكنه دفع مسؤوليته بالثبات أنه قد أتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر، وهو الأمر الذي يعد يسيراً علي الناقل ولا يوفر الحماية الكافية للشاحنين والمرسل إليهم كما كانت تحققها لهم اتفاقية بروكسل ١٩٢٤.^(١٤١٠)

وإذا كان الأمر كذلك بشأن الأساس القانوني العام للمسئولية الناقل البحري فيظل قواعد هامبورج ١٩٧٨، فإن الاتفاقية قد قررت استثناءين علي هذا الأساس العام هما:

(1407) د. مصطفى كمال طه القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص ٣٢٦.
(1408) R. Rodiere, la responsabilite du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978, Droit Maritime Francais, 1978, P457 J.C. Sweeney, lesregles de Hambourg, polat de vue jurist anglo-saxon, Droit MaritimeFrancais, 1978, p. 321.
(1409) Lazizi M, les regles de Hambourg et la responabilite du transporterarchandises par uer, these, Nantes, 1985, p44.

(1410) د. أحمد حسني ، النقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٩،

الاستثناء الأول: ويتمثل في حالة المسؤولية عن الحريق حيث نصت المادة (٤١٥) من المعاهدة علي أن يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ عن الحريق إذا أثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل ومستخدميه أو وكلائه، أو إذا أثبت المدعي أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميهم أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو تنفادي أثاره أو التقليل منها، وهكذا فإن الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري في حالة الحريق طبقاً لقواعد هامبورج ١٩٧٨ هو الخطأ واجب الإثبات علي عاتق المدعي الذي يجب عليه حتي يقيم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تنقلها أو التأخير في تسليمها أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميهم أو وكلائه كان هو سبب الحريق أو كان السبب فيعدم اتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق أو الحد من أثاره. (١٤١١)

الاستثناء الثاني: ويتمثل في حالة المسؤولية عن النقل علي سطح السفينة، وذلك في غير الأحوال التي وردت في المادة (١/٩) من المعاهدة والمسموح فيها بالنقل بهذه الكيفية والتي سبق ذكرها في الباب الأول، حيث نصت المادة (٩/٣) من الاتفاقية أنه استثناء من نص المادة (١/٥) من المعاهدة يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً فقط عن نقلها علي سطح السفينة، ومعني هذا أن الأساس القانوني لمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان الضرر ناشئاً عن نقلها بهذه الكيفية في غير الحالات المسموح بها، هو المسؤولية المفترضة وليس الخطأ المفترض، إذ لا يعفي الناقل من المسؤولية بإثبات أنه اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل لا بد له من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر الذي لا يدل له أو لتابعيه أو وكلائه فيه. (١٤١٢)

ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠:

نصت المادة (٢٧٧ / ١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أنه : " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلي صاحب الحق في تسلّمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة "، كما نصت المادة (٢٩٩) من القانون ذاته علي أنه: " يعفي الناقل من المسؤولية

(1411) J.F. Wilson, Carriage of Goods By sea, Pitman, London, 1988, p205.

(1412) د. عاطف الفقهي، ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠،

المنصوص عليها في (الفقرة ١) من المادة (٢٢٧) من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلي سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه"، ويتضح من نص المادتين (٢٢٧)، (٢٢٩) أن أساس التزام الناقل هو تحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه، ولا يعفي الناقل من المسؤولية حتي لو أثبت انه هو وتابعوه قد قاموا باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. (١٤١٣)

ومن هنا فإن المضرور غير ملزم بإقامة الدلي علي الخطأ المرتكب من الناقل، وإنما يكفي إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، وإذا ما ثبت المضرور الضرر ومقداره كانت علة سببية بين الخطأ والضرر مفترضة، ويتبع ذلك تحقق المسؤولية العقدية للناقل، ألا إذا تمكن الناقل من قطع الرابطة السببية بالثبات السبب الأجنبي الذي لا بد له أو نائبه أو لأحد تابعيه فيه، ولا تكون مسؤولية الناقل البحري تقصيرية إلا عن العمل غير المشروع من جانب الناقل وتابعيه. (١٤١٤)

وهكذا فإن القانون المصري قد سار في الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وأقام مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية المفترضة، مخالفاً ذلك في قواعد هامبورج ١٩٧٨ وليس من شك في أن حكم القانون المصري أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورج لأنه لا يعني الناقل من المسؤولية حتي لو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، ولا يعفيه من المسؤولية إلا السبب الأجنبي.

رابعاً: أساس مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨:

فقد أرجعت قواعدها مدة تسليم البضاعة إلى إرادة طرفي عقد النقل أي الناقل والشاحن، واستندت في قيام مسؤولية الناقل أثناء مدة الاتفاق على عدم تسليم البضاعة ويأتي هذا الحكم في صالح الشاحنين، حيث نصت المادة (١/١٧) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ على أنه: " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب بدعوي المسؤولية أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الظروف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت ذلك في الفصل الرابع".

(1413) عدلى أمير خالد ، أحكام عي مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٧٦.

الواحد يسير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، الجزائر، ٢٠١٣، ص (1414) ١٩ وما بعدها.

ويتضح من ذلك أن المادة السالفة من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أقامت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت المطالب أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد وقع أثناء مدة التزام الناقل التي حددتها إرادة الطرفين في عقد النقل أي أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية الناقل والشاحن راعت فيها قواعد العدالة، بينما جاءت الفقرة (٢) من المادة (١٧) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ لتعفي الناقل من كامل مسؤوليته التي تقتضي بها الفقرة الأولى من ذات المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (١٨).

خامساً: أساس مسؤولية الشاحن البحري:

يشمل هذا التصور الأساس المسؤولية مفهوم ما طرحه البعض، من أن مسؤولية الناقل، سواء في نقل الشيء أو نقل الشخص تقوم علي فكرة (العهد)، بمعنى أن مسؤولية الناقل تنقصر مادام الشيء أو الشخص تحت سيطرة أو رقابة أو توجيه الناقل، وهذا المفهوم لا يختلف عن فكرة تأسيس مسؤولية النقل علي أساس المسؤولية المفترضة والتزامه بتحقيق غاية أو نتيجة فكلا المفهومين يؤدي إلى نتيجة واحدة ولا خلاف بينهما إلا من حيث استعمال مصطلح العهد لا غير. (١٤١٥)

وقد اعتمدت القافية هامبورج في تحديد نطاق التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة من التلف أو الهلاك علي فكرة الحراسة (العهد) أي أن الناقل مسئول عن البضاعة ما دامت بعهدته، أي أن الاتفاقية إذا كانت قد اعتمدت معيار الحراسة (العهد) فإنها قصرت هذه الحراسة علي التسليم في ميناء الشحن حتي التسليم في ميناء التفريغ، أي أن وجود البضاعة في عهد الناقل خارج الميناء لا يسأل عنها الناقل بموجب أحكام المادة (٤) من الاتفاقية التي نصت علي أن: "أن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهد الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ" وقد اعتمد قانون التجارة البحرية المصري ١٩٩٠ في المادة (٢٢٧) الحكم نفسه. (١٤١٦)

وتري من خلال نص المادة (٤) من القافية هامبورج أن مصطلح (وأثناء النقل) تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة خارج الميناءين أيضاً، أي تشمل مسؤوليته من البضاعة في ميناء الشحن وميناء التاريخ وأثناء الطريق، فكان الجدير بالطرفين الناقل والشاحن الاتفاق مقدماً علي

د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، منشورات دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٧، ص ٢١٧. (1415)

د. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، ط١، الدار العلمية الدولية للنشر، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٤٩ (1416) وما بعدها.

الطريق الذي سيسلكه الناقل أثناء نقل البضاعة، وبالتالي يتحمل الناقل المسؤولية عن تلف البضاعة وهلاكها في حالة إن ملك طريقاً آخر.

وأساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل تجد أن المادة (١/٣٠) من قواعد روتردام ٢٠٠٨ التي نصت على أنه : يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن ضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية وهذا يعني أن الشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر، إنا أثبت النقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن، أي أن مسؤولية الشاحن تجاه الناقل واجبة الإثبات وليست مفترضة كما هي الحال في مسؤولية الناقل تجاه الشاحن، وفي هذا تيسير علي الشاحن وتصعيب علي الناقل.

أما الفقرة الثانية من المادة (٣٠) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فأنها تعفي الشاحن من المسؤولية إذا كان سبب الخسارة أو الضرر لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه حيث نصت علي أنه : " باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة (٢) من المادة (٣١) والمادة (٣٢)، يعفي الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤". (١٤١٧)

(1417) نصوص المواد (٣٠، ٣١، ٣٢، ٣٤) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨.

الفرع الثاني

حالات مسؤولية الناقل البحري

يكون الناقل البحري مسؤولاً في حالات تتمثل في : علاك البضاعة، أو تلفها، أو التأخير في تسليمها، وهو ما سوف نشير إليه في الآتي:

أولاً: هلاك البضاعة:

يقصد بهلاك البضاعة زوالها، وهي الحالة المثلي التي يتحقق فيها الضرر، حيث يصعب على الناقل المنازعة في حصولها، وبينما يكون الأمر أسهل عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالة التلف وفي حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضائع لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه عند النقل.^(١٤١٨)

ويقصد بالهلاك في مجال نقل البضائع تخلف تسليم البضائع إلي صاحب الحق في تسليمها في مكان الوصول، وقد يكون الهلاك كلياً يتخلف أي تسليم للبضائع فيمكان الوصول وذلك إما لزوال الكيان المادي أو لسرقتها أو لتسليمها لغير صاحب الحق في تسليمها سواء في مكان الوصول أو مكان آخر، أو يكون هلاكاً جزئياً إذا الحق بأجزاء فقط من البضاعة مع مراعاة في شأن نقل البضائع ما يجري عليه العرف من التسامح من عجز الطريق، فقد جاري العرف البحري علي التسامح في جزء معين لا يسأل الناقل عن الهلاك في حدوده وهو ما يسمى "عجز الطريق" كما لو كانت البضاعة من السوائل ويتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو أما إذا تجاوز العجز هذا القدر المتسامح فيه فإن المسؤولية تخفف عن كاهل الناقل بمقدار النسبة المسموح بها، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي فقط.^(١٤١٩)

وهذا يدفعنا للحديث عن معيار التفرقة بين الهلاك المادي والهلاك الحكمي، فقد يكون الهلاك مادياً أو هلاكاً حكماً، فالهلاك المادي كما في حالة احتراق البضائع حكماً كما في حالة عدم

الواحد يسير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، الجزائر، ٢٠١٣، (1418) ص ٣٣.

د. محمد محمد هلبية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة، ص (1419) ٣٤٢، وكذلك، د. أميرة صدقي، دروس في القانون البحري، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥، ص ٣٤٩.

العثور عليها كالسرقة مثل، كما تكون البضاعة فيحكم الهلك الحكمي إذا لم تسلم خلال مدة معينة من القضايا ميعاد التسليم المتفق عليه بين الناقل والشاحن.^(١٤٢٠)

كما نص قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادة (٢٢٨) علي أن : " تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال سنتين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه "، ومن هنا أقام المشرع البحري المصري قرينة مفادها هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال سنتين يوماً التالية الانقضاء ميعاد التسليم، وعلي الناقل إن أراد نقص هذه القرينة أن يثبت أن البضاعة ثم تهلك وإنما تأخر وصولها فقط ^(١٤٢١)، كما نصت المادة (٥/٣) من قواعد هامبورج ١٩٧٨ علي نفس الحكم، وزادت مقررة أنه حالة عدم وجود اتفاق علي الميعاد المحدد لتسليم البضاعة، فإن مدة السنتين يوماً تحسب من صدور الوقت المعقول الذي يمكن أن يتطلبه التسليم، وذلك من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحال.

ثانياً: تلف البضاعة:

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة، كفاكهة عطبت أو زهور ذبلت أو أجهزة تحطمت أو مزايا تهشمت، أو تلف جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي، إذ يستوي أن يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها^(١٤٢٢)، كما يعرف التلف بأنه: " كل عطب في مادة الشيء يؤثر علي قيمته بحسب الاستعمال الذي أحد له وأن العطب في مادة الشيء أو سوء حالته يعني كونه لم يعد صالحاً للاستخدام الذي أعد له أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف".^(١٤٢٣)

ويذهب البعض إلي القول بأنه في حالة تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي لإستعماله فيما أعد له هو هلاك كلي للبضاعة، في حين أن الفيصل بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي هو حصول تسليم من عدمه، إذ الفرض في الهلاك الكلي أنه ليس ثمة تسليم للبضاعة، أما إذا حصل التسليم، ولو كان التلف شاملاً لبضاعة كلها، فأنتنا نكون بصدد تلف كلي، إذا صح القول، وليس هلاك كلي.

محمد كمال حمدي، القانون البحري، ط٣، منشأة دار المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٠٢ وما بعدها. (1420)

د. جلال وفاء محمدين ، القانون المصري البحري، دار الكتاب الحديث، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ٢٦٨. (1421)

د. محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص ٤٧٥. (1422)

د. لطيف جبر كرمانى، مرجع سابق، ص ٩١. (1423)

وقد ذهب القضاء لإثبات التلف، فيما عبرت عنه محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها: "إن مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بوثبات عدم تسليم البضاعة إلي المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل".^(١٤٢٤)

ويتم إثبات التلف بالمقارنة بين ما دون في سند الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بوصف البضاعة عند التسليم، وإذا لم يذكر في سند أية إشارة لحالة البضاعة وقت شحنها فيفترض أن البضاعة كانت بحالة جيدة، وإذا وصلت تالفة يسأل الناقل من التلف الذي يقع عينه علي المرسل إليه، باعتباره دائماً بالبضائع، بحيث يكون سند الشحن نظيفاً فأن إثبات حصول التلف يسير لأن الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها المثبتة في السند، فإذا كانت البضاعة تختلف عن حالتها تلك، فعلي المستلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة في وصل التسليم، أو علي سند الشحن ذاته، ببيان ما أصابها من نقص أو تلف بشكل محدد، ويبلغ ذلك للناقل أو من يمثله.^(١٤٢٥)

ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة:

التأخير في تسليم البضاعة هو وصول البضاعة كاملة وسليمة، ولكن متأخرة عن الميعاد والمتفق على تسليمها فيها، وقد جاءت اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ خلوا من أي نص يشير إلي التأخير كسبب من أسباب التعويض أو تحقق الأضرار، وإنما اقتصر على معالجة الهلاك والتلف فقط، ويرجع السبب في ذلك إلي أن الاتفاقية كانت قد وضعت في وقت كان من المتعذر فيه التنبؤ بميعاد وصول السفن أو علي الأقل التحقق من موعد وصولها، نظراً لكثرة المخاطر البحرية لعدم تقدم تكنولوجيا صناعة السفن، فضلاً عن تخلف وسائل الاتصال.^(١٤٢٦)

وقد أضر هذا الإغفال من جانب معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بمصلحة الشاحنين والمرسل إليهم لنتيجة حرمانهم من التعويض عن الأضرار التي كانت تصيب البضائع من جراء هذا التأخير، كتلف البضاعة واستحالة استخدامها وانخفاض قيمتها، ولهذا فقد سنت قواعد هامبورج ١٩٧٨ هذه الثغرة ونصت في المادة (٥/٢) منه بصدد المسؤولية عن التأخير، بأنه يكون ثمة تأخير في التسليم يستدعي مسؤولية الناقل عندما لا تسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه بالعقد، أما في حالة عدم وجود اتفاق علي ميعاد معين، فإن معيار التعليم يتمثل في عدم تسليم البضائع في المدة التي تتطلب من جانب الناقل الحريص، ومع مراعاة ظروف الواقع، وفي قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (م ٢٢٧/١، م ٢٤٠)، ولاشك أن كلا من قواعد هامبورج والقانون المصري قد

مشار إليه في : مصطفى كمال طه ، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٣٥١. (1424)

د. أميرة صدقي دروس في القانوني البحري، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥، ص ٣٤٧. (1425)

M.R. Guillaud, Droit maritime, pedone, 1988, p343. (1426)

أضافاً بهذا التنظيم جديداً في مصلحة الشاحنين والمرسل إليهم يميزهما عن معاهدة بروكسل، وذلك بعد تقدم تقنية صناعة السفن ووسائل الاتصال بينها وبين الموانئ المختلفة، وبالتالي قلت أخطار الملاحة البحرية مما ساعد على تحديد ميعاد وصول السفن ومن ثم تحديد ميعاد تسليم البضائع الذي يجب علي الناقل مراعاته وإلا تعرض للمسئولية في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه^(١٤٢٧)، بيد أن هذا الحكم الوارد في قواعد هامبورج والقانون البحري المصري قد أثار العديد من الصعوبات عند تطبيقه، وذلك لأن عبارة الناقل الحريص غير واضحة، إذ كيف يستطيع القاضي عند التطبيق أن يضع معياراً للحرص خاصة مع وجود عبارة ضرورة مراعاة ظروف الحال فيما يتصل بتحديث فترة التسليم المتطلبة من هذا الناقل الحريص.

هذا وقد عالجت قواعد روتردام ٢٠٠٨ التأخير في تسليم البضائع، حيث عرفت المادة (٢١) من اتفاقية روتردام التأخير بأنه : " يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها، ففي حالة التأخير يفترض أن البضاعة وصلت سليمة، فالتأخير عكس التلف أو الهلاك ليس ضرراً بذاته، وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه والتي يكون ترتب علي التأخير أضرار اقتصادية يتمثل في قوات كسب أو وقوع الخسارة، بمتلقي خدمة النقل ويصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر^(١٤٢٨)، ويعتبر الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها الناقل العادي في الظروف المائلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق^(١٤٢٩).

د. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري، وفقاً لإحداثية الأمم المتحدة لقال البضائع بالبحر، منشأة المعارف ، (1427) الإسكندرية، ١٩٨٦، ص ٧.

د. هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني، والاتفاقيات الدولية ، دار النهضة العربية (1428) ، ٢٠٠٠، ص ١٦.

حلو عبدالرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في النقل البحري: دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد (1429) ، ١٣، العدد ١٨ ٢٠٠٧، ص ١٠٦.

المطلب الثاني

الخطأ الموجب لمسئولية الناقل البحري

تمهيد:

يسعى المطلب إلى مناقشة طبيعة الخطأ الموجب لمسئولية الناقل البحري وموقف المشرع والاتفاقيات ذات الصلة منه وذلك كالآتي:

الفرع الأول

مسئولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض

إذا قلنا بأن مسؤولية الناقل تقوم مجرد عدم تنفيذه لالتزاماته وفقا لأحكام قواعد روتردام، فما هي الطبيعة القانونية لمسئوليته؟ فإذا قامت مسؤولية الناقل، فعلى أي أساس تقوم؟ وهل أن مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام هي مسؤولية مفترضة، أم هي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل أو أحد مستخدميها، وتضمن الفصل الخامس من قواعد روتردام، أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع، التلف أو التأخير في تسليمها، ضمن نص المادة (١٧)، بشكل مفصل على النحو الآتي: (١٤٣٠)

١. يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل ٤.

٢. يعفى الناقل من المسؤولية التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

(1430) نص المادة (١٧) من قواعد روتردام.

٣. يعفى الناقل أيضا من المسؤولية التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير:

أ. القضاء والقدر.

ب. مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

ت. الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.

ث. تقييدات الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات، أو الهيئات العمومية، أو الحكام، أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجر الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨

ج. الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقيف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة. (١٤٣١)

ح. نشوب حريق على السفينة.

خ. وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة

د. فعل أو إغفال من جانب الشاحن، أو الشاحن المستندي، أو الطرف المسيطر، أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤.

ذ. أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه ي حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمه أو عيب في البضائع.

ر. وجود قصور أو عيب في أعمال الرزم التي يقوم بها الشاحن أو تؤد نيابة عنه.

(1431) محمد محمود خليل، مركز الناقل البحري الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام: دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج وموقف القانونين المصري والأردني، مجلة الفقه والقانون، العدد ٧٩، مايو ٢٠١٩، ص ٣٥ وما بعدها.

ز. إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

س. تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

ش. ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و ١٦".

الفرع الثاني

إثبات الخطأ

وفيما يلي نستعرض الأحكام القانونية المستخلصة من النص السابق:^(١٤٣٢)

أولاً: تقديم إثبات الخطأ أو دحضه :

قضت المادة (١٧) من اتفاقية روتردام بأن: " يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في تسليمها، إذا أثبت المطالب بأن الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو الحدث، أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسب ما حددت في الفصل الرابع". ما لم يثبت الناقل (إن سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨)، أو أن (سبب الهلاك أو التلف أو التأخير هو أحد الأسباب المنصوص عليها في الفقرة ٣ من نفس المادة).^(١٤٣٣)

فقد تناولت قواعد روتردام أساس مسؤولية الناقل بأسلوب صريح، فعقدت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا أثبت طالب التعويض أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، وعندما يثبت طالب التعويض هذا يعتبر الناقل مسئولاً وينتقل عبء الإثبات إلى الناقل.

ولدحض الإثبات المقدم من طرف طالب التعويض على الناقل تقديم أحد الإثباتين:

- أ- بأن سبب الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مسئول عنه، أو
- ب- بأن سبب الضرر يرجع إلى واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها في الفقرة ٣ من المادة ١٧. ففي هذه الجولة للناقل الخيار في إثبات أحد الإثباتين المذكورين أ، ب للتحري من المسؤولية، فإذا لم يستطع تقديم أحد الإثباتين عقدت مسؤوليته، واستناداً لما

(1432) د. محمود سمير الشرقاوي، ص ٣٥٧ وما بعدها.

(1433) نص المادة (١٧) من قواعد روتردام.

سبق يمكن لنا أن نبين الأحكام الخاصة بالأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري وفقاً لأحكام اتفاقية روتردام بما يلي:

(أ) - مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية مثبتة على افتراض الخطأ:

عقدت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، إذا أثبت المطالب إن الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو الحدث، أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء وجود البضائع في حراسة الناقل (مدة التزام الناقل). وطبقاً لهذه الفقرة، لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا أثبت المطالب بالتعويض أن الضرر الذي أصاب البضائع قد حصل في المدة ما بين تسلمها له، أو أي طرف منفذ بغرض نقلها، وما بين تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله، وإثباته للوقت الذي حصل فيه الضرر، قرينة على أن الناقل قد أحل بالتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع، ولم يبذل العناية الكافية للحفاظ عليها، وإذا حصل ذلك، تكون مسؤولية الناقل مفترضة. فلا يكفي لإثارة مسؤولية الناقل البحري إقامة الدليل على ما لحق البضائع من هلاك أو تلف أو إثبات واقعة التأخير على النحو المبين في المادة (م١٧/ف١) وإنما يلزم أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد نشأ عن إنجاز الناقل للنقل البحري.^(١٤٣٤)

ويعبر الفقه عن هذه القاعدة بعبارة: وجوب نشأة الضرر أثناء فترة النقل^(١٤٣٥) فعلى المطالب (المدعي) أن يثبت بأن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم، أو إن الحدث أو الظرف الذي سبب تلك الآثار أو يساهم في حدوثها قد حصلت على النحو المبين في الفصل الرابع من اتفاقية روتردام أي في الفترة الممتدة منذ تلقي الناقل البضائع في مكان الاستلام وحتى قيامه بتسليمها في مكان التسليم.^(١٤٣٦)

وهكذا فإن ما يصيب البضاعة من ضرر أياً كان شكله أثناء مدة مسؤولية الناقل يشكل عنصراً جوهرياً وحاسماً في إثبات المسؤولية في مواجهة الناقل البحري باعتبارها جزءاً لعدم تنفيذ الناقل لالتزامه، وبالتالي فإنه يشكل التعويض عن الإخلال بهذا التنفيذ فإذا لم يترتب على إخلال

⁽¹⁴³⁴⁾ وعلى الرغم من أنه طبقاً لنص المادة ١٧ فقرة أولى من قواعد روتردام يقع على الشاحن عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو الظرف الذي سبب أو ساهم في حدوث التأخير كان أثناء مدة مسؤولية الناقل، فإن القاعدة العامة في اتفاقية روتردام هو سريانها منذ استلام البضائع من الشاحن حتى تسليمها للمرسل إليه أي أن المادة ٢٦ من ذات القواعد تعد استثناء من هذه القاعدة العامة حيث يقع عبء إثبات توافر شروط انطباقها على الطرف الذي يطالب بتطبيقها، سواء أكان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.

⁽¹⁴³⁵⁾ د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١٨٣.
⁽¹⁴³⁶⁾ Henry Dalian / The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier / Please find below the texts of the papers, presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules 2009, held at De Doelen on 21 September 2009.P.1.

الناقل البحري بالتزامه ضرر أو عجز للبضاعة أو لم يستطيع المدعي إثبات ذلك الضرر، فلا محل للمسئولية ولا موجب للتعويض.

وبهذا الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية بعدم مساءلة الناقل عن النقص في البضاعة إذا تم تحميل البضاعة تحميلاً مباشراً وجرى تسليمها لصاحب البضاعة بموجب محضر وملحق استلام في ميناء الوصول ولم يتبين من مجمل البيانات وجود نقص في البضاعة أو تلف أثناء النقل وبهذه الحالة لا يكون هناك محل للمسئولية وفقاً لأحكام المادة ٧٢ تجاري والمادة ٢١٣ بحري.^(١٤٣٧)

ومتى أوفى المدعي بهذا الإثبات يفترض الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل البحري وتفترض علاقة السببية بين الخطأ والضرر، فتتعدد المسئولية العقدية في مواجهته وتفترض مسئوليته عن كل ما لحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير خلال مدة المسئولية.

وبالتدقيق في صياغة الفقرة الأولى من المادة (٥) من اتفاقية هامبورج نجد إن قواعد هامبورج قد أخذت بهذه القاعدة، ويبدو ذلك واضحاً من الجزء الأول من المادة المشار إليها واستهلال المادة بعبارة: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة" ويبنى على ذلك أن الشاحن غير ملزم لإثبات الخسارة أو سبب الهلاك أو التلف إثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه وعبارة "أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤ تفيد بوضع معيار القيام المسئولية وانتهائها يتلزم مع تحقيق السيطرة أو الحراسة على البضائع من قبل الناقل ابتداءً من استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وحتى تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للقانون أو العقد أو العرف المتبع في التجارة والمعين في ميناء التفريغ.

وبشأن أساس مسئولية الناقل البحري للبضائع في ظل القانون الأردني^(١٤٣٨) يعتبر الناقل في ظل هذا القانون قد ضمن ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار ما لم يثبت إن هذا الهلاك وهذا التعييب وهذه الأضرار ناتجة عن أسباب معينة.

وعلى ذلك يكون الناقل مخطئاً بمجرد حصول الهلاك أو التلف أثناء وجود البضاعة في عهده خلال مرحلة النقل، ولكن الخطأ هنا لا يكون مفترضاً، بل حقيقياً يتمثل في عدم تنفيذ الناقل

(1437) تمييز حقوق رقم ٢٢٧/٨٦ مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩.

(1438) خالد المعاينة، أساس مسئولية الناقل البحري للبضائع طبقاً لقانون التجارة البحرية الأردني وقانون التجارة البحرية المصري واتفاقية هامبورغ، رسالة ماجستير الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الإسكندرية ٢٠٠٣، ص ٥٩ ص ٦٤. د. فياض القضاة أحكام مسئولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورج، بحث منشور بمجلة دراسات الجامعة الأردنية، العدد ٢٦، المجلد ١،

لالتزامه العقدي بتسليم البضاعة سليمة وكاملة إلى المرسل إليه. فإذا لم يقدّم الناقل الدليل على وجود حالة من الحالات المستثناة المذكورة بنفس المادة، قامت مسؤولية الناقل، الأمر الذي يجعله متكلفاً بالخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة.

وبهذا الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية بأن الشارع قد افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تعيب على اعتبار أنه ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها - وأتاح له الفرصة أن يقدم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرئ من المسؤولية عن التعويض فإن أثبت ذلك تبرأ ذمته وإلا ألزم بقيمة البضاعة الناقصة فعلاً^(١٤٣٩)

وكان المشرع المصري بدوره، قد أورد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها في نص المادة (٢٢٧م)، واعتبر الناقل على غرار المشرع الأردني ضامناً لهلاك البضاعة وتلفها مادامت تضررت ما بين الفترة التي يتسلمها فيها الناقل في ميناء الشحن وإلى غاية تسليمه إياها إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ.^(١٤٤٠)

ومفاد ذلك: إن طبيعة مسؤولية الناقل البحري بموجب أحكام القانون المصري هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن ومتى هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو جزئياً أو تلفت أو وصلت متأخرة عن غير الموعد المتفق عليه، أو الميعاد المعقول الذي يتعين على الناقل العادي في الظروف المماثلة أن يقوم فيه بالتسليم يكون الناقل مخلاً بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري.^(١٤٤١)

والواقع إن افتراض الخطأ في جانب الناقل على النحو السابق بيانه هو حكم تتطلبه وتستدعيه طبيعة عقد النقل البحري والظروف التي تنشأ أثناء الرحلة البحرية حيث يتولى الناقل البحري تنفيذ عقد النقل، بمعزل عن الشاحن أو المرسل إليه الذي لا يكون بمقدوره الاطلاع والتبصر بالأسباب والظروف والملابسات التي أدت ورافقت هلاك البضاعة أو تعيبها الأمر الذي يتطلب التخفيف من عبء الإثبات الملقى على عاتقه بافتراض الخطأ في جانب الناقل البحري.

(ب) إثبات الناقل للاستثناءات:

⁽¹⁴³⁹⁾ تمييز حقوق ٦٥٧/٨٢ مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٨٣، ص ٢٤٨.

⁽¹⁴⁴⁰⁾ نص (٢٢٧م) من قانون التجارة البحرية المصري.

⁽¹⁴⁴¹⁾ د. محمد بهجت عبد الله قائد، الوسيط، طبعة ٢٠٠٧/٢٠٠٦، مرجع سابق، ص ١٢٠.

– بعد أن أكدت الفقرة ١ من المادة (١٧) من قواعد روتردام على مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها طالما إن هذا الضرر وقع أثناء مدة مسئولية الناقل، وجاءت الفقرة ٢ وقضت بأن يعفى الناقل من كامل مسئوليته أو من جزء منها إذا أثبت إن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨ ثم جاءت الفقرة ٣ ونصت على أن يعفى الناقل أيضا من كامل مسئوليته أو من جزء منها، إذا أثبت إن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف هي التي تسببت أو أسهمت في الهلاك أو التلف أو التأخير. (١٤٤٢)

فعندما ينجح المطالب في إثبات إن الهلاك أو التلف أو التأخير أو إن الحدث أو الظرف الذي سبب أو ساهم في حدوثها قد حصل أثناء فترة مسئولية الناقل، فإن الناقل يستطيع التخلص من المسئولية من خلال إثبات بأن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يمكن أن يعزى إلى خطأ الناقل أو أي شخص يسأل الناقل عن فعله كما ورد في المادة ١٧ فقرة ٢، أو إن الأحداث أو الظروف التي أوردتها المادة (١٧ فقرة ٣) قد سببت أو ساهمت في الهلاك أو التلف أو التأخير.

والإعفاء من المسئولية من خلال إثبات عدم ارتكاب الخطأ هو السمة المميزة للمسئولية القائمة على أساس الخطأ المفترض فيعفى الناقل من المسئولية إذا اثبت أنه لم يرتكب هو أو تابعوه أي خطأ أدى إلى وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، وبذلك، يستطيع الناقل أن يتخلص من المسئولية إذا نجح في نفي أو قطع علاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقيق النتيجة المقصودة من العقد، وبين الضرر الذي لحق بالشاحن من جراء هلاك البضاعة، تلفها أو التأخر في تسليمها. ودفع الناقل للمسئولية عن طريق نفيه للخطأ لم يكن واردا في اتفاقية بروكسل إلا استثناء في نص (م٤/ ثانيا، بند. ف) منها إذ على الناقل نفي علاقة السببية بين خطئه أو خطأ تابعيه، وبين الضرر الذي أصاب البضاعة، ويلاحظ هنا أن فحوى حكم الفقرة (م٤/ ثانيا، ف) من اتفاقية بروكسل هو نفس مضمون الفقرة (م١٧/ ف٢) من اتفاقية روتردام إلا أن الفارق الوحيد بينهما يظهر في موقع ورود هذا النص فهو في اتفاقية بروكسل جاء في نهاية الحالات المستثناة، بينما ورد هذا النص في اتفاقية روتردام في مقدمة الحالات المستثناة. (١٤٤٣)

وقد تبنت اتفاقية هامبورج أساسا عاما يقيم مسئولية الناقل البحري على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض من جانب الناقل البحري (١٤٤٤) وهو حكم مستفاد من دلالة العبارة الواردة في (م

(1442) محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص ٢٩٨ وما بعدها.

(1443) هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص ٣٨٧ وما بعدها.

(1444) Hasshim, R. Al-Jazairy- the Maritime Carrier's Liability Under Hague Rules- Visby rules and Hamburg rules Ph.D. thesis, Glasgow University, 1983.P.1.

٥/ف١) من الاتفاقية عند قراءتها بالاقتران مع التفاهم العام الوارد في الملحق رقم (٢) من الاتفاقية حيث يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

إلا أن الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري لم يتضح بشكل أكيد إلا من خلال التفاهم العام الوارد بالملحق رقم ٢ من الاتفاقية الذي جاء فيه: "من المفهوم عموماً بأن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. وعليه فإن قراءة نص (م ٥/ف١) من اتفاقية هامبورج بالاقتران مع الملحق رقم (٢) تقرر وبما لا يدع مجالاً للشك قيام مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ أو الإهمال.

المبحث الثاني

دعوي المسؤولية وحالات الإعفاء منها

تمهيد:

يتحدد طرفاً دعوي المسؤولية بالمدعي والمدعي عليه، والمدعي هو الشخص الذي إصابة الضرر سواء جراء إصابة البضاعة نفسها كالهلاك أو التلف أو لحقه ضرر تجاري نتيجة تأخر الناقل في تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه، بينما المدعي عليه هو الناقل سواء كان محدد بالناقل المتعاقد أو الفعلي، ويعتبر الناقل البحري للبضائع طرفاً رئيسياً في عقد النقل فهو الطرف المتعاقد ومسؤوليته تكيف على أنها مسؤولية تعاقدية تجد مصدرها في عقد النقل البحري، فهو يلتزم بإيصال البضاعة المشحونة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وإذا أخل بالالتزام يقوم دليل على خطئه التعاقدية ويرتب المسؤولية العقدية في جانبه ولا يعفيه منها سوء إثبات السبب الأجنبي فهو خطأ مفترض، ويسعى إلى توضيح أطراف الدعوي حالات الإعفاء من المسؤولية تلك من خلال الآتي:

المطلب الأول

أطراف دعوي المسؤولية

تمهيد:

يسعى المطلب إلى توضيح صفة طرفي دعوي المسؤولية في النقل البحري للبضائع، وذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول

صفة المدعي

يتحدد المدعي في دعوي المسؤولية ضد الناقل البحري بصاحب الحق في البضاعة الذي لحقه ضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها له، ومن هنا فصاحب الحق في رفع مثل تلك الدعوي قد يتحدد بالحائز الشرعي لسند الشحن^(١٤٤٥)، ويتمثل الحامل الشرعي لسند الشحن بالمرسل إليه، إلا أن أشخاص آخرين قد يخلون محله في رفع الدعوي، ويتحدد مركز المرسل إليه وفق نظريات مختلفة ومنها نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وسنده في أن تتوافر في المنتفع نية الالتزام بالعقد المبرم مع توافر شرط المصلحة، وذلك يجعل المنتفع بمثابة الطرف في العلاقة العقدية الأصلية ولا استثناء في ذلك، وقد اعتمد الفقه الاشتراط لمصلحة الغير كأساس قانوني لمركز المرسل إليه عندما قرر أنه يترتب على هذا الاشتراط أن يكسب المرسل إليه حق مباشر قبل الناقل المتعهد بتنفيذ الاشتراط.^(١٤٤٦)

كما يذهب البعض إلى الاستناد إلى نظرية النيابة الناقصة لتحديد مركز المرسل إليه، تقوم هذه النظرية على وجود وكالة ضمنية بين الغير وأحد أطراف العالقة العقدية الأصلية، بحيث أن طبيعة النظام الذي ينطبق على عالقات الغير المتعاقدين يتغير في هذه الحالة ليصبح تعاقدياً، وهي صيغة من صيغ إيجاد عالقات مباشرة بين الغير والمتعاقدين تتميز باحترام مبدأ عدم الجمع بين

⁽¹⁴⁴⁵⁾ سحولي صلاح الدين، دعوي المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠٠٧، ص ٩ وما بعدها.

⁽¹⁴⁴⁶⁾ د. عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٧٤.

المسئوليتين العقدية والتقصيرية، فليس للمتعاقد أن يخرج من علاقته التعاقدية لكي يختار نظام المسئولية التقصيرية، وهذا معناه أن الشاحن حين تعاقد مع الناقل يتصرف بصفته نائبا عن المرسل إليه، وهذه النيابة نيابة ناقصة، يبقى فيها الشاحن طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في ذات العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الطرف الأصيل. (١٤٤٧)

وهناك من يستند إلى نظرية العقد ثلاثي الأطراف، يرى رأي آخر من فقه أن عقد النقل هو عقد ثلاثي الأطراف يجمع بين الشاحن والناقل والمرسل إليه منذ البداية، وإن كان الطرفان في الأول يظهران فوراً وقت إبرام العقد، وتكون شخصياتهم معروفة ومحددة، فإن الشخصية الثالثة يمكن أن تظل مجهولة بعض الوقت بالنسبة للناقل وأن العلاقات بين الناقل والشاحن لا توجد أصلا إلا بغرض نقل البضاعة وتوصيلها بين يدي المرسل إليه. (١٤٤٨)

ولم تأخذ محكمة النقض المصرية باتجاه محدد بخصوص هذه المسألة وإنما تضاربت أحكامها وتشعبت ما بين اعتبار المرسل إليه طرفاً في عقد النقل وبين اعتباره من الغير، ففي حكم لها بتاريخ ١٧ / ٦ / ١٩٦٥، قررت أنه: "... إن قانون التجارة البحري يجعل من المرسل إليه طرفاً في سند الشحن يتكافأ مركزه حين يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط هذا الأخير به.."، بينما قررت في حكم آخر بتاريخ ٢٩ / ٦ / ١٩٦٧ أنه: "الثابت فقها وقضاء أن المرسل إليه وأن كان ليس طرفاً في عقد النقل الذي انعقد بين المرسل والناقل إلا أنه يكتسب حقوق ويتحمل التزامات من هذا العقد ومن تلك الحقوق الرجوع على الناقل بتعويض". (١٤٤٩)

ويستند القضاء الفرنسي إلى فكرة الاشتراط لمصلحة الغير إذا ما أراد تحقيق فائدة من خلال نظام المسئولية العقدية ولو كرس القضاء الفرنسي قديماً هذه النظرية من خلال حكم محكمة النقض الفرنسية في ٢٢ / ١٢ / ١٨٩١. (١٤٥٠)

وكذلك الشاحن : وهو الطرف الذي يقدم البضاعة للناقل ليتولى إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسئولية ولا شك أن الرجوع يكون على أساس المسئولية التعاقدية بأن يقرر

(1447) د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٩٩ وما بعدها.

(1448) R.Rodière et E. Pontavice, droit maritime ,12ème Ed,dalloz 1997, n 359, p 336.

(1449) مشار إليه في : عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٣٦٦.

(1450) Cass.com. 25/06/1985, DMF, 1986, p540.

التعويض عن الضرر الذي لحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الموعد المتفق عليه^(١٤٥١)، ويكون المأمّن كذلك على البضاعة ووصولها طرفاً مدي في دعوي المسؤولية للناقل البحري.

الفرع الثاني

صفة المدعي عليه

وهو هنا الناقل البحري أو وكيله أو تابعيه، ونلاحظ هنا أنه إذا أوجبت الاتفاقية أو القانون على الناقل من أجل تمتعه بالإعفاء من المسؤولية أن يثبت أن الضرر الواقع للبضاعة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، اعتبر التزام الناقل هنا التزام بتحقيق نتيجة، أما إذا أوجبت الاتفاقية أو القانون على الناقل مثلاً أن يثبت أنه هو ووكلاؤه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الضرر للبضاعة وانتفاء نتائجه، اعتبر التزام الناقل هنا التزاماً ببذل عناية.

(أ) التزام الناقل البحري، التزام بتحقيق نتيجة:

تعتبر مسؤولية الناقل البحري عما يلحق بالبضائع التي يعهد إليه بنقلها، مسؤولية عقدية مصدرها التزامه بتنفيذ عقد النقل وفق مستلزماته، والأصل أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية. ومدلول ذلك أن على الناقل تسليم البضاعة في جهة الوصول إلى المرسل إليه بنفس الحالة والكمية التي استلمها بها من الشاحن في جهة بدء عملية النقل، وضمن الفترة المتفق عليها أو الفترة المعقولة التي تستغرقها الرحلة البحرية.

ووفقاً لهذا التكييف لالتزام الناقل ليس على المرسل إليه عند رجوعه على الناقل، إلا أن يثبت أن البضاعة وصلت تالفة أو ناقصة في كميتها أو وزنها، أو أن الناقل لم يحميها بتسليمها له ضمن الفترة المتفق عليها والمنصوص عليها في العقد، وكما ذكرنا سابقاً فليس بوسع الناقل هنا لكي يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها كان ناتجاً عن قوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو عيب ذاتي في البضاعة.^(١٤٥٢)

⁽¹⁴⁵¹⁾ بوزينة محمد ياسين، دعوي مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد

٨، ٢٠٢٠، ص ٢١٥.

⁽¹⁴⁵²⁾ د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص ٣٤٥.

وقد أخذ القانون المصري بالتزام الناقل بتحقيق نتيجة، فإذا ما رجعنا إلى المادتين (٢٢٧، ٢٤٠) بحري مصري والتي تنص على أن: " الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها والتأخير في تسليمها إذا حدث هلاك أو التلف أو التأخير في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها كاملة وسليمة، وفي الميعاد المتفق عليه أو المعقول، فالتزام الناقل البحري بالتزام بتحقيق نتيجة وخطؤه خطأ عقدي يتمثل في عدم تحقيق النتيجة".^(١٤٥٣)

وتؤكد المادتان (٢٢٩، ٢٤٠) من نفس القانون صحة تفسير اصطلاح ضامن على إنه التزام بتحقيق نتيجة وذلك بتأكيدهما على عدم إعفاء الناقل من المسؤولية إلا في حالة إثباته السبب الأجنبي وإذا ما استطاع المطالب إثبات ذلك أي: إثبات الضرر كانت علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة. ويتبع ذلك تحقق مسؤولية الناقل، إلا إذا أمكن الناقل نفي رابطة السببية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له ولنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، وقد تبنى القضاء المصري نفس هذا الأساس فقضت محكمة النقض المصرية بأنه: (لما كان عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول البضاعة للمرسل إليه سليمة، وهو التزام بتحقيق غاية فيكفي لإخلال الناقل بالتزامه وترتيب آثار المسؤولية في حقه إثبات بأن البضاعة هلكت أو تلفت أثناء تنفيذ عقد النقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل إن التلف نشأ عن عيب في البضاعة ذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير).^(١٤٥٤)

وطبيعة مسؤولية الناقل في ظل القانون الأردني، لا تختلف عما رأينا بشأن أحكام القانون المصري، وهو ما تضمنته المادة (٢١٣) بحري أردني، فهو التزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة المنقولة إلى ميناء الوصول وتسليمها سليمة من الهلاك أو التعيب بالحالة التي تسلمها بموجب اتفاق الأطراف وهو ما أكد عليه القضاء الأردني في مجموعة من القرارات فالناقل مسئول عن الخسارة التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وتطبيقاً لذلك قضت

⁽¹⁴⁵³⁾ نص المادتين (٢٢٧، ٢٤٠) من القانون البحري المصري.

⁽¹⁴⁵⁴⁾ الطعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦ الطعن رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ ق جلسة

١٩٧٧/٦/٢٠ س ٢٨ ص ١٤٥٢ الطعن رقم ٥٧٧ سنة ٥٠ ق جلسة ٢٦/٤/١٩٨٤: الطعن رقم ٢٥٥ سنة

٥٢ ق جلسة ١٩/٢/١٩٨٧ س ٣٨ ص ١٤٢٢ الطعن رقم ٢٠٥٢ سنة ٥٢ ق جلسة ٣٠/١١/١٩٨٧ الطعن

رقم ٢١٤٧ سنة ٥٣ ق جلسة ٢٦/١٢/١٩٨٨ الطعن رقم ٣٨٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٧/٣/١٩٨٠ س ٣١ ص

٨٣٢ الطعن رقم ٥٠٦٧ سنة ٦٥ ق جلسة ١٠/٦/٢٠٠٢: نقض جلسة ٢٧/١١/١٩٩٥ س ٤٦ ج ٢ ص ١٢٣٥

الطعن رقم ٩٥١ سنة ٥٤ ق جلسة ٥/٧/١٩٩٣ انقلا عن: د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري طبعة

٢٠٠٧، مرجع سابق، بند ٢٤٥، ص ٢٥٨ ص ٢٦٠

محكمة التمييز في أحد أحكامها: "استقر الفقه والقضاء على أن عقد النقل البحري يرتب على الناقل التزاما بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية ومضمون هذا الالتزام هو أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة المنقولة من هلاك وتعييب وأضرار أو نقص خلال الرحلة البحرية إلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول.^(١٤٥٥)

وإن لم يستعمل القانون الأردني تعبيراً محدداً في هذا الشأن كما في القانون المصري، ولكنه بين مفردات السبب الأجنبي الذي يمنع مساءلة الناقل البحري، والتي لا تخرج عن كونها تطبيقات للقواعد العامة في باب السبب الأجنبي ويمكن رد المسائل التي نص عليها هذا القانون والتي تندرج تحت مفردات السبب الأجنبي إلى خطأ الشاحن، والعيب الخاص بالبضاعة، والقوة القاهرة.

وهكذا يسأل الناقل إذا لم تتحقق النتيجة المطلوبة، وهي وصول البضائع بالحالة التي تسلمها عليها لكان الوصول المتفق عليه، حيث أن طبيعة مسؤولية الناقل هنا تقوم على أساس المسؤولية المفترضة، فإذا أصاب البضائع هلاكاً أو تلفاً أو تأخيراً أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل لا يطلب من أصحاب الحق فيها إثبات الخطأ الذي تسبب في الضرر، وإنما يطلب منهم فقط إثبات إن الضرر حدث أثناء مدة مسؤولية الناقل.

(ب) التزام الناقل البحري: التزام ببذل عناية:

ذكرنا فيما سبق أن الأصل في طبيعة مسؤولية الناقل البحري بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، وقد أخذ كلا القانونين المصري والأردني بهذا الاتجاه، غير أن هذه القاعدة في تقرير مسؤولية الناقل لم تبق على حالها، بل حاولت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري التخفيف عن الناقل، فأجازت له، كي يتخلص من المسؤولية، أن يثبت بأنه قد اتخذ ما ينبغي من الحيطة وبذل ما يلزم من العناية في تنفيذه لعقد النقل البحري. فأرست اتفاقية بروكسل التزام الناقل ببذل العناية ضمن نصوصه من خلال المادة الثالثة منها، والتي تطرقنا إليها في إطار التزامات الناقل المتعلقة بجعل السفينة صالحة للملاحة. ومؤداه أن يكون التزام الناقل بجعل السفينة

⁽¹⁴⁵⁵⁾ تمييز حقوق رقم ٢٢٧/٨٦ مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩ تمييز حقوق رقم ٦٧٥/٨٢، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٨٣، ص ٢٤٨. تمييز حقوق رقم ١٩٤٣/٩٧ مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٨، ص ٥٨٥ تمييز حقوق رقم ١٣٢١/٩٢ مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥ تمييز حقوق رقم ٦١٠/٨٢ مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٨٤، ص ٩٩٧ تمييز حقوق رقم ١٣٢١/٩٢ مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥ تمييز حقوق رقم ١٩٧/٢٠٠٨، منشورات مركز عدالة تاريخ ١٢/١٠/٢٠٠٨.

صالحة للملاحه من قبيل الالتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، إذ يلتزم الناقل فقط ببذل همة معقولة لجعل السفينة صالحة للملاحه سواء تحققت النتيجة المطلوبة أم لا^(١٤٥٦)، ويتبين لنا الأمر بوضوح إذا ما قرأنا نص الفقرة (١) من المادة الرابعة من نفس الاتفاقية، إذ يستطيع الناقل أن يستند عليها ليتخلص من مسؤوليته عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة، والنااتجة عن عدم بذله العناية الكافية للقيام بواجباته المتعلقة بالسفينة؛ فيكفي لذلك أن يثبت بأنه قام ببذل العناية الكافية وذلك الاحتراز. (١٤٥٧)

أما التزام الناقل ببذل العناية في ظل اتفاقية هامبورج، فنستشفه من خلال عجز (م ٥ / ف ١) من الاتفاقية والتي تمكن الناقل البحري من نفي مسؤولية بإثبات اتخاذه هو أو مستخدموه أو وكلاؤه كافة الإجراءات المعقولة المتوجب اتخاذا لتجنب الحادث الذي تسبب في إحداث الضرر وتبعاته^(١٤٥٨)، ذلك لأن الالتزام ببذل عناية لا يتطلب من المدين به إلا إتباع سلوك أو تصرف معين عند تنفيذ التزاماته سواء تحقق الفرض المقصود أو لم يتحقق، فيكون الناقل البحري منفذا لالتزامه موفيا بما أوجبه عليه متى أثبت اتخاذه لكافة الإجراءات المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي تسبب في إحداث الضرر وتبعاته مما يدعونا للقول بأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري، هو التزام ببذل عناية.

ويظهر لنا الالتزام ببذل عناية من خلال المادة ١٤ من قواعد روتردام، فطبقا لهذه المادة فإن الناقل ملزم ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، بجعل السفينة صالحة للإبحار وبتنظيفها وتزويدها بالمعدات وبذل العناية للإبقاء عليها كذلك. وبخلاف ذلك هناك من يرى بأن طبيعة التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحه هو التزام بتحقيق نتيجة وذلك للأسباب التالية:

أ. إذا قبلنا بأن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية، فسوف نقبل في نقل المواد الغذائية التي تشحن صلباً، كزيت الطعام أو كالنيبيذ مثلاً، وأن يقوم الناقل بإجبار الشاحن على وضع الشحنة بخزانات ملوثة برائحة البترول ويدعي بأنه بذل كل ما في وسعه لتنظيف الخزانات،

(1456) د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة ١٩٨٠، ص ٣٢٧ د. محمود

سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة ١٩٦٨، بند ٣٥٨، ص ٤١٠.

(1457) الطعن رقم ١١٩ سنة ٢٩ ق جلسة ٣٠/١/١٩٦٤ س ١٥، ص ١٥٤. د. أحمد حسني قضاء النقض البحري طبعة ٢٠٠٧، مرجع سابق بند ٢٩٨، ص ٣٠٥ وما بعدها.

(1458) أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد الوسيط طبعة ٢٠٠٦/٢٠٠٧، مرجع سابق، ص ١٩٨ د. كمال حمدي

اتفاقية الأمم المتحدة قواعد هامبورج طبعة ١٩٩٨، مرجع سابق، بند ٧١، ص ٧٩ وما بعدها د. فؤاد العلواني، أضواء على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لسنة ١٩٧٨، بحث منشور في المجلة العربية للفقهاء والقضاء العدد التاسع عشر. أكتوبر / تشرين أول ١٩٩٧، ص ١٤٧.

إلا أنه لم يتمكن من القضاء على رائحة البترول، فيعفى الناقل من المسؤولية عن تلف هذه الشحنة، وهذا غير مقبول بطبيعة الحال.

ب. قواعد استئجار السفن التي تعد أقل شدة بالنسبة للمجهز عن النقل بسند شحن تتطلب من المجهز إعداد سفينة صالحة للملاحة والمحافظة على صلاحيتها طوال مدة العقد، فمن غير المعقول أن يكون التزام الناقل هو التزاما ببذل عناية. في حين أن القانون يفرض على المؤجر التزام بتحقيق نتيجة.

ت. القواعد الدولية التي تتعلق بسلامة الأرواح في البحار والمدونة الدولية لإدارة السلامة، ورقابة دولة الميناء أصبحت من الشدة بما يؤكد ضرورة أن تكون السفينة صالحة للملاحة من كافة الأوجه في جميع الأوقات"، ويجب ملاحظة إن العبرة في تحديد ما إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية هو معرفة من يقع عليه عبء الإثبات.... ووفقا لنص المادة ١٧ يسأل الناقل عن هلاك البضائع، أو التلف، أو التأخير، أو الحدث، أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية وعلى ذلك فالالتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة. كما إن الفقرة ٥ من المادة ١٧ تقضي بمسؤولية الناقل عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، إذا أثبت المطالب إن الضرر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للملاحة، ولم يتمكن الناقل من إثبات إن الضرر لم ينجم عن عدم الصلاحية أو إنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة. أي: إنه يقع على عاتق الناقل إثبات الوفاء بالالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة، وبذلك يمكننا القول: إن التزام الناقل تجاه صلاحية السفينة للملاحة، هو التزام بتحقيق نتيجة، يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع إذا لم يتمكن الناقل من إثبات بأن الضرر لم ينجم عن عدم صلاحية السفينة أو لم يتمكن من إثبات إنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة.^(١٤٥٩)

ونحن نرى خلاف ذلك أي: إن طبيعة هذا الالتزام هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة، وهو حكم يمكن التوصل إليه من خلال عبارة (م١٤) من اتفاقية روتردام " ببذل العناية الواجبة" بقراءتها مع (م ١٧ / ف ٥/ب)، وبدلالة (م١٧ / ف ٣/ز) التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن العيوب الخفيفة في السفينة فيسأل الناقل البحري عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة إذا أثبت عدم بذله العناية اللازمة لذلك، سواء تم تنفيذ هذا الالتزام مباشرة من قبله، أو من قبل مستخدميه ولا يعفى الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن ذلك إلا إذا أثبت أنه

(1459) د. مصطفى رجب، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي، مرجع سابق، ص ٨٢ - ص ٨٤.

وتابعوه قد بذلوا العناية الملائمة لجعل السفينة صالحة للملاحة (م ١٧ / ف ٥ / ب) وبالأخص إثبات إن عدم صلاحية السفينة كانت نتيجة لعيب خفي، لا يمكن اكتشافه ببذل العناية المعقولة أو المناسبة، ويقصد بالعناية المطلوبة من الناقل هنا أن يبذل في عمله جهود تتفق مع الأصول المستقرة في مهنة الناقلين فيسأل الناقل عن كل تقصير في عمله لا يقع من ناقل يقظ في مستواه المهني إن وجد في نفس الظروف الخارجية التي أحاطت بالناقل المسئول. (١٤٦٠)

وبالرغم من أن قواعد روتردام قد حددت في الفقرة الثالثة من المادة ١٧ منها الحالات الموجبة لإعفاء الناقل من المسؤولية، وبالرغم من أنها جعلته مسئولاً، وفق ما جاء في المادة ١٨ منها، عن خطأ موظفيه وربان السفينة وطاقمها وخطأ المنفذ البحري وموظفيه، إلا أنها سمحت له بمقتضى الفقرة الثانية من المادة ١٧ أن يتمسك بعدم المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي من تابعيه، وأنه قد بذل العناية الواجبة للمحافظة على سلامة البضاعة. (١٤٦١)

وفي الوقت نفسه وضعت بمقتضى الفقرة الرابعة من المادة ١٧ عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه في الحالات التالية:

١. أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل بسبب خطأ الناقل أو خطأ تابعيه.
٢. أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد تسبب فيه أو أسهم في تسببه عدم صلاحية السفينة للملاحة أو عدم تظيفيها وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو المطلوب أو أن عنابرها أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع فيها والحاويات التي وفرها الناقل لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

وبهذا تكون قواعد روتردام قد وسعت من القاعدة التي اعتمدها قواعد هامبورج باعتبار التزام الناقل يجمع بين كونه التزاماً بتحقيق نتيجة وكونه التزاماً ببذل عناية، فألغت صفة تحقيق النتيجة عنه وأبقت منه التزاماً ببذل عناية فقط. ١٨٧ - وهكذا يمكننا القول بأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورج لا يختلف عن طبيعة مسؤوليته في قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨، إلا أن هذه الأخيرة تتضمن تعداداً طويلاً لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية، يتعين إقامة الدليل على توافر إحداها. حيث إن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل قواعد روتردام هي حالات محددة على سبيل الحصر، أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخير فإنها تقضي بأن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت إن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وعلى نحو ما ذكرنا

(1460) د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ٣٤٩ وما بعدها.

(1461) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ١٤٥ وما بعدها.

سابقا فقد أجمع الفقه^(١٤٦٢) والقضاء على إن أساس مسئولية الناقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية هي مسئولية مفترضة وعلى تفسير اصطلاح ضامن الذي تنص عليه المادة ٢٢٧ إنه التزام بتحقيق نتيجة. وتطبيقا لذلك فقد قضت محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها (لما كان عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول البضاعة للمرسل إليه سليمة، وهو التزام بتحقيق غاية فيكفي لإخلال الناقل بالتزامه وترتيب آثار المسئولية في حقه إثبات أن البضاعة هلكت أو تلفت أثناء تنفيذ عقد النقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسئولية إلا إذا أثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في البضاعة ذاتها أو بسبب قوة قاهرة...)^(١٤٦٣)

وعليه فإننا نلاحظ أن حكم قانون التجارة البحرية المصري يحقق حماية أكبر للشاحنين بالمقارنة مع قواعد هامبورج إذ لا يعفى الناقل وفقا لأحكام القانون المصري حتى ولو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.^(١٤٦٤)

ونلاحظ أنه في القانون البحري الأردني، فإن الأمر يختلف عن قانون التجارة البحرية المصري حيث إن المادة ٢١٢ من القانون الأردني تنص على: أن يلتزم الناقل قبل السفر وعند البدء ببذله العناية اللازمة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي وتهيئة العنابر وغيرها من أقسام السفينة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها، فلا يعفى الناقل من المسئولية إلا بإثبات سبب يعفيه من المسئولية قانونا وبالتحديد إثبات بأن عدم صلاحية السفينة كانت نتيجة لعيب خفي فيها، لا يمكن اكتشافه ببذل العناية المعقولة أو المناسبة وذلك بموجب المادة (٢١٣/٢ف) من ذات القانون^(١٤٦٥) وذلك استنادا للمصدر التاريخي لهذا النص حيث أن هذا النص مأخوذ من اتفاقية بروكسل وهذه الاتفاقية قد قررت بأن يلتزم الناقل ببذل همة معقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة. كما إن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل هو ذات النطاق الزمني الذي أخذ به القانون الأردني والمقرر في ذات الالتزام. حيث ينحصر هذا الالتزام قبل بدء السفر، فإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة، فإن

(1462) د. محمد بهجت قايد، الوسيط طبعة ٢٠٠٦/٢٠٠٧، مرجع سابق، ص ١١٧: د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري طبعة ٢٠٠٥، مرجع سابق، ص ٣٤٢ وما بعدها: د. مصطفى كمال طه. القانون البحري، طبعة ٢٠٠٦، مرجع سابق، ص ٣٢٣.

(1463) قرار محكمة النقض المصرية الطعن رقم ٤٥٢ تاريخ ١٩٧٧/٦/٢٠، د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري، مرجع سابق، ص ٢٦٤.

(1464) د. محمد بهجت قايد، الوسيط طبعة ٢٠٠٦/٢٠٠٧، مرجع سابق، ص ١٢١.

(1465) وبخلاف ذلك هناك من يرى بأن الالتزام بجعل سفينة صالحة للملاحة وفقا لأحكام القانون الأردني هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية د. عبد القادر العطير، الوسيط طبعة ١٩٩٩ مرجع سابق بند ٢٥٤ ص ٣٣٦.

الناقل لا يسأل عن ذلك، ما لم يكن عدم صلاحية السفينة أثناء الرحلة راجعا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة. ثم جاءت المادة (٢١٣) من نفس القانون لتتنص على إن الناقل يضمن هلاك أو تلف البضائع ما لم يثبت إن هذا الهلاك أو التلف ناشئ عن حالات عدتها ذات المادة على سبيل الحصر. وفي هذا الخصوص نرى ضرورة التفرقة بين التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة وبين التزامه بالعناية في البضائع: فالالتزام الأول هو التزام ببذل عناية فيكفي فيه أن يثبت الناقل بأنه قد بذل كافة الجهود لمنع وقوع الضرر حتى يبرأ من المسؤولية. أما الالتزام الثاني فهو التزام بتحقيق نتيجة قائم على أساس المسؤولية المفترضة وبالتالي فإنه ينبغي على الناقل لدفع مسؤوليته أن يثبت بأن الضرر قد وقع بسبب حالة من الحالات المذكورة في المادة (٢١٣) فإذا لم يقدّم الناقل الدليل على وجود حالة من الحالات المستثناة المذكورة بنفس المادة، قامت مسؤولية الناقل الأمر الذي يمكن معه القول بأن الالتزام بتوصيل البضاعة طبقاً لأحكام القانون الأردني هو التزام بتحقيق نتيجة^(١٤٦٦)، وعلى عكس التزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة الذي يبقى وحده التزاما ببذل عناية.

المطلب الثاني

أسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية

تمهيد:

إذا كان الاتفاق بين الناقل والشاحن على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها باطلاً في ظل المعاهدات البحرية الدولية منذ معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وحتى روتردام ٢٠٠٨، وفي التشريعات البحرية الوطنية وبخاصة في مصر، فإن الناقل يعفي من المسؤولية إذا توافرت مجموعة من الأسباب التي وردت في تلك الوثائق، والتي يمكن النظر إليها على أنها أسباب عامة وأسباب خاصة، كما حددت قواعد تلك المواثيق حالات الإعفاء من المسؤولية، ويسعى المطلب إلى مناقشة أسباب الإعفاء من المسؤولية مما ترتب على الإضرار بالغير من قبل الناقل البحري وذلك من خلال الآتي:

(1466) خالد المعاينة، أساس مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٩ - ص ٦٤.

الفرع الأول

الأسباب العامة للإعفاء القانوني من المسؤولية

يأتي السبب العام لإعفاء الناقل البحري قانوناً من المسؤولية انعكاساً من الأساس القانوني لهذه المسؤولية، بمعنى أن اختلاف الأساس القانوني المختلف في المعاهدات والقوانين محل البحث يرتب اختلاف في الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية، ولما كان الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري في كل من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وقانون التجارة البحرية المصري ١٩٩٠ هو المسؤولية المفترضة، وفي معاهدة هامبورج ١٩٧٨ هو الخطأ المفترض، وفي قواعد روتردام ٢٠٠٨ هو التراوح بين الخطأ المفترض والمسئولية المفترضة فإن الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية تختلف باختلاف المعاهدات والقوانين محل البحث وذلك كما يلي: (١٤٦٧)

١- الأسباب العامة للإعفاء في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، وقانون التجارة البحرية المصري ١٩٩٠: سبق أن ذكرنا أن الأساس القانوني العام لمسئولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل والقانون البحري المصري هو المسؤولية المفترضة، إذ يعد التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ونقلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً بتحقيق نتيجة أو غايه وليس التزاماً ببذل عناية بحيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل للبضاعة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لثابته أو لأحد من تابعيه فيه (١٤٦٨)، وذلك مثل خطأ الشاحن و العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ الغير، أو القوة القاهرة)، وغيرها. (١٤٦٩)

٢- الأسباب العامة للإعفاء في قواعد هامبورج ١٩٧٨:

سبق أن ذكرنا أن الأساس القانوني للمسئولية الناقل البحري في ظل قواعد هامبورج عام ١٩٧٨ هو الخطأ المفترض إذ بعد التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ونقلها وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة بحيث يكفي الناقل حتى يعفى من المسؤولية أن يثبت ويقيم الدليل على أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة التي كان يمكن مطالبتهم باتخاذها لتفادي سبب الضرر فضلاً عن تفادي نتائجه، وتعد مسألة كفاية التدابير المتخذة

(1467) مروان منصور زايد ، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ بروكسل ١٩٢٤ وحتى روتردام ٢٠٠٨، مجلة كلية الحقوق، جامعة المنوفية، الع ٤، ٢٠٢٣، ص ١١١ وما بعدها.

د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ١٧٠. (1468)

د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص ٤٥٥. (1469)

وكونها معقولة من المسائل الواقعية التي يترك تقديرها لقاضي الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض إلا إذا استند قاضي الموضوع في استخلاصه لكفاية ومعقولة هذه التدابير إلى وقائع ثابتة وأسباب شائعه.^(١٤٧٠)

وكما كان الأساس القانوني للمسئولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وقانون التجارة البحرية المصري ١٩٩٠ يأتي في صالح الشاحن فإن الأسباب العامة للإطفاء القانوني من المسئولية في ظل هذه الاتفاقية وذلك القانون تأتي فيصالح الشاحن أيضا وذلك لأنه في ظلهما لا يكفي لإعفاء الناقل البحري من المسئولية أن يقيم الدليل على اتخاذه هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو التقليل من أثاره بل لابد من إقامة الدليل على السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع هذا الضرر، ولذلك فإن اتفاقية بروكسل والقانون البحري المصري يأتيان في صالح الشاحنين خلافاً لقواعد هامبورج.

٣- الأسباب العامة للإعفاء من المسئولية في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨:

وحسناً فعلت قواعد روتردام ٢٠٠٨ حينما وازنت بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين بالنسبة للأساس القانوني الوارد فيها لمسئولية الناقل البحري، وقررت قيام الأساس القانوني على المسئولية المفترضة بمعنى أن الناقل يجب عليه حتى ينفي مسئوليته أن يثبت عدم ارتكابه للخطأ وذلك بإقامة الدليل على أنه قد بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحادثة للبضاعة، فضلاً عن تمسكه بأسباب الإعفاء القانونية الواردة في المادة (٣ / ١٧) وذلك حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل، ولاشك أن قواعد روتردام ناحية المسئولية المفترضة بعد تفضيلاً منها للحكم الوارد في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، عن الحكم الوارد في قواعد هامبورج ١٩٧٨، ويأتي هذا التفضيل في مصلحة الشاحنين أو بالأحرى في صالح إقامة توازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقلين والشاحنين وذلك وإقامة أساس المسئولية على المسئولية المفترضة مع تعداد أسباب كثيرة يمكن للناقل التمسك بأحدها للإعفاء من المسئولية.^(١٤٧١)

د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٤٥٨. (١٤٧٠)

(١٤٧١) مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسئولية الناقل البحري منذ بروكسل ١٩٢٤ وحتى روتردام ٢٠٠٨، مجلة كلية الحقوق، جامعة المنوفية، الع ٤، ٢٠٢٣، ص ٣٩.

ثانياً: الأسباب الخاصة للإعفاء القانوني من المسؤولية:

١- الأسباب الخاصة للإعفاء في قتل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤:

نصت المادة (٤) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ على قائمة تضم (١٧) حالة يعني النقل فيها من المسؤولية إذا أثبت إحداها، وهذه هي الحالات:

- ١- عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر، ٢- خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة،
- ٣- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطته، ٤- أخطار البحر الاستثنائية، ٥- الحروب، ٦- أعمال الأعداء والقرصنة، ٧- كل عمل صادر عن سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ٨- خطأ الشاحن، ٩- العيب الذاتي في البضاعة، ١٠- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات والأرواح داخل البحر، ١١- النقص في حجم أو وزن البضاعة أو عن عيب خفي بها أو عن طبيعتها الخاصة أو عيب ملازم لها، ١٢- عدم كفاية التغليف، ١٣- نقص أو عدم كفاية العلامات، ١٤- العيوب المستترة التي لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي.

٢- الأسباب الخاصة للإعفاء في ظل قواعد هامبورج وقانون التجارة البحرية المصري:

لما كانت قائمة الأسباب السبعة عشر للإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية تضر بمصالح الشاحنين، وتعطى الناقلين مجالات أكثر رحابة تنفي مسؤوليتهم، فإن قواعد هامبورج ١٩٧٨ قد قضت على هذه القائمة، ولم تبق منها سوى على حالتين هما إنقاذ الأرواح والأموال في البحر (٦/٥) وحالة الحريق (٤/٥) فضلا عن إضافة حالة نقل الحيوانات الحية (٥/٥) التي لم تكن تعرى عليها اتفاقية بروكسل ١٩٢٤.

وكذلك الفعل قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ حينما حصر حالات الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية في أربعة حالات يشترك في اثنتين منهما مع قواعد هامبورج ١٩٧٨، وهما نقل الحيوانات الحية (٢٣٢)، وإنقاذ الأموال والأرواح في البحر (٢٤٢) (١٤٧٢)، وينفرد باثنتين هما: حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن (م ٢٣٠)، وحالة النقل على سطح السفينة (م ١٣١). (١٤٧٣)

٣- الأسباب الخاصة للإعفاء في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨:

نصوص المواد (٢٣٢، ٢٤٢، ٢٣٠) من القانون البحري المصري. (1472)
د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ١٧٤ وما بعدها. (1473)

حددت المادة (٣/١٧) من قواعد روتردام ٢٠٠٨ أسباب الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية حيث نصت على أنه: "يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا أثبت بدلاً من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيماً أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف الآتية قد تسبب أو اسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير"^(١٤٧٤)

١- القضاء والقدر.

٢- مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

٣- الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.

٤- قيود الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام من شغلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يرجع للناقل أو لأي شخص تابع له.

٥- الإضطرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة.

٦- نشوب حريق على السفينة.

٧- وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.

٨- فعل أو إهمال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أولى شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله.

٩- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستلفها أو تفريغها التي تحدث بموجب اتفاق مبرم وفقاً للمادة (١٣/٢) ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

١٠- حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع.

١١- وجود قصور أو عيب في أعمال ربط أو علامة لم يؤدها الناقل أو لم تتم نيابة عنه.

١٢- إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها. ١٣- تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها. ١٤- تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة

نص المادة (٣ / ١٧) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨. (1474)

تفاديها.١٥- ما يقوم به الناقل من المال بموجب الصلاحيات المخولة له بمقتضى المادتين (١٥، ١٦) من الاتفاقية.

وهذه الحالات التي أوردتها قواعد روتردام ٢٠٠٨ هي نفس الحالات التي وردت في المادة (٤) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، عدا حالة إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة (الخطأ الملاحي)، ولهذا فإن هذا الاسترجاع يقضي على الميزة التي أوردتها قواعد هامبورج ١٩٧٨ للشاحنين، ويمثل ردة إلى الخلف لصالح الناقلين، ولهذا ذهب البعض^(١٤٧٥) إلى أن هذه الردة هي عودة محمودة وتصب في صالح الناقلين على حساب الشاحنين، وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى تداعيات خطيرة تتمثل في ارتفاع أقساط التأمين على البضائع المنقولة بحراً ومن ثم ارتفاع أسعار السلع، بيد أنه في سبيل المفاضلة بين الاتفاقيات الثلاثة فيما يتعلق بهذا الخصوص تجد أن الحالات الواردة للإعفاء في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ لا تتطابق مع حالات الإعفاء الواردة في قواعد روتردام ٢٠٠٨، ذلك أن الاتفاقية الأخيرة قد حذفت حالة الخطأ الملاحي من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، وهي حالة الإعفاء المتعلقة بالأضرار الناتجة عن فعل أو إهمال الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، والتي كان يتمتع بها الناقل، وهذا الحذف لهذه الحالة يأتي في صالح الشاحنين ويتفق مع ما جاء في قواعد هامبورج ١٩٧٨، وإن كانت هذه الأخيرة لفضلها في حذفها لكل حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في اتفاقيتي روكت وروتدام، وكذلك فإن قواعد روتردام ٢٠٠٨ تفضل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ في حذفها للسبب الخاص بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية والمتمثل في عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية بعد بدء السفر ويمثل هذا الحذف تقدماً أيضاً لصالح الشاحنين يتفق مع قواعد هامبورج ١٩٧٨ والتي لم تبحث في التزامات الناقل ببذل الهمة الكافية تجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية أو أثناء الرحلة البحرية على حد سواء.^(١٤٧٦)

ويبقى بعد ذلك إبراز الاشتراك في هذا الخصوص بين اتفاقيتي بروكسل ١٩٢٤ وروتدام ٢٠٠٨، في الأسباب الخاصة لدفع مسؤولية الناقل فيهما إلى مجموعات أربعة هي: القوة القاهرة، وخطأ الشاحن، والعيب الذاتي للبضائع، وأفعال النقل البريئة من الخطأ، فضلاً عن حالة وحيدة

(1475) الجديد في النقل البحري، مجلة نقابة المحامين، بيروت، العدد ٣، ٢٠١٠،

ص ١٠٢٨.

(1476) ABDNOUR Boutouchent, les incidences du nouveaux droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, these 1991.

انفردت بها قواعد روتردام ٢٠٠٨، وهي حالة الضرر الناجم عن اتخاذ الناقل تدابير معقولة إذا كانت من أجل تفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة ذلك.^(١٤٧٧)

الفرع الثاني

أسباب الإعفاء المشتركة في الاتفاقيات الدولية

وهذه الحالات المشتركة هي:

١- القوة القاهرة والقوة القاهرة: هي كل أمر لا يمكن توقعه ولا يستطيع دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا، والاستحالة هنا تقدر بمقدار موضوعي بحيث إنه إذا أمكن توقع الحادث واستحال دفعه أو إذا أمكن دفعه واستحال توقعه فإنه لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، ولا تعد أخطار البحر العادية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت حداً من الجسامه يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها ولذلك فإن السرقة والحريق لا يعتبر أي منهما من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقعت في ظرف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن، وكذلك لا يعتبر الإضراب قوة قاهرة إلا لو كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا، وكان فجائياً وغير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته فيه، كذلك فإن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة تقريض توقعها من الناقل^(١٤٧٨)، ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الحادث للبضاعة إذا كان الضرر ناشئاً عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث بشكل دوري ومنتظم، كما يكون مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن المد و الجزر المعروفة، ويندرج تحت القوة القاهرة الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، وأخطار البحر الاستثنائية، وحوادث الحرب، وأعمال الأعداء والقرصنة، وكل عمل صادر عن سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، وقيود الحجر الصحي، والإضراب عن العمل أو الإغلاق والغش والاضطرابات الأهلية.^(١٤٧٩)

٢- خطأ الشاحن وعيب البضاعة: وخطأ الشاحن هو فعل المضرور سواء أكان الشاحن أو المرسل إليه، وسبب الإعفاء هذا أن الضرر إذا وقع بفعل المضرور لا يكون ثمة مسئول إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر ينشد، وإنما الحق العين الذاتي للبضاعة بخطأ الشاحن

سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام، رسالة ماجستير، جامعة وهران، (1477) ٢٠١٣، ص ٤٦.

د. محمود سمير الشرقاري، مرجع سابق، ص ٧٠. (1478)

د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ١٧٢. (1479)

باعتبار أن الشاحن هو الذي قرر شحن بضاعة لا تتحمل عملية النقل، وهذا يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي. (١٤٨٠)

٣- أفعال الناقل البريئة من الخطأ : فلا يسأل الناقل من الضرر الناشئ عن محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر، ذلك أن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تلزم الريان بتقديم المساعدة للأشخاص الذين يوجدون تحت خطر الهلاك، ويترتب عليها أحياناً تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة، فتنبهت معاهدة بروكسل والقانون البحري المصري فنص على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الخسائر التي تلحق بالبضائع، شريطة أن تكون تلك التدابير معقولة، وتقاس هذه المعقولة بما قد يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف، وأساس التفرقة بين حالتي إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال تفادي الاندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة (طمعاً في المكافأة) مع عظم الخطر الذي تتعرض له الشحنة أو ضعف الأمل الإنقاذ الفعلي. (١٤٨١)

ويعتبر الإنقاذ في ذاته سبب الإطفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يؤدي إلى إنقاذ الأرواح والأموال ومع ذلك يظل وجه الإعفاء قائم.

فبالعودة إلى الحالات المستثناة المنصوص عليها في اتفاقية روتردام ومقارنتها بتلك المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٢٤) نجد أن قواعد روتردام قد عالجت ما كان قائماً في اتفاقية بروكسل بخصوص الحالات المستثناة فأبقت على جزء منها وعدلت الجزء الآخر، في حين أن هناك أحكاماً مستحدثة عالجت الاتفاقية، وفيما يلي توضيحاً لذلك:

أ- الأحكام القائمة الحالات المشتركة ما بين اتفاقيتي بروكسل وروتterdam أبقت اتفاقية روتردام على العديد من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية التي كانت واردة في اتفاقية بروكسل، ويمكن رد هذه الأسباب إلى ثلاث مجموعات يندرج تحتها عدة تطبيقات القوة القاهرة، وخطأ الشاحن، و عيب البضائع.

ب- الأحكام المعدلة حذفت اتفاقية روتردام حالة الإعفاء المتعلقة بالأضرار الناجمة عن فعل أو إهمال الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، والتي كان يتمتع بها الناقل في ظل اتفاقية بروكسل، وكذلك يلاحظ إن الناقل في ضوء قواعد روتردام لم يعد يتمتع من إعفاء المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي سببه عدم صلاحية السفينة المستجد بعد بدء الرحلة البحرية، على خلاف اتفاقية بروكسل، كما فرقنا قواعد

د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص ٧١. (1480)

(1481) د. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٥٣٥.

روتردام بموجب (م ١٧ / ف٣ / ت م) بين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، وبين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال في البحر، ففي حالة إنقاذ الأموال في ظل اتفاقية روتردام يتعين بذل تدابير معقولة للإنقاذ، أما في حالة إنقاذ الأرواح، فلا تشترط مثل هذه التدابير المعقولة بخلاف اتفاقية بروكسل التي لم تأخذ بهذا التمييز.

ج- الأحكام المستحدثة تنفرد قواعد روتردام بموجب (م ١٧ / ف٣ / د) بين اتفاقيات النقل البحري، باعتنائها بإجراءات تفادي الإضرار بالبيئة بشكل عام وأعطتها نفس الحكم إنقاذ الأموال بمعنى: يتعين اتخاذ تدابير معقولة لتفادي تلك الأضرار، كما نصت قواعد روتردام على القرصنة صراحة كأحد الأعمال التي تعفي الناقل من المسؤولية عما قد تسببه من أضرار، بينما هي تقع في قواعد لاهاي فسبي ضمن أعمال الأعداء العموميين، فلم تذكر القرصنة صراحة، وأنت قواعد روتردام في (م ١٧ / ف٣ / ط) بحكم مستقل يعفي الناقل من المسؤولية عن أعمال تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي يؤديها الشاحن بالاتفاق مع الناقل بشرط الإشارة إلى هذا الاتفاق في عقد النقل.

وبعد إجراء الفحص الدقيق والمقارنة بين قواعد روتردام واتفاقية بروكسل فيما يخص الحالات المستثناة الواردة ضمن نطاق أساس مسؤولية الناقل البحري نستطيع القول بأن نظام المسؤولية وفقا لأحكام قواعد روتردام يشبه كثيرا تلك المذكورة في قواعد هامبورج من حيث المضمون بمعنى إن اتفاقية روتردام رغم أنها تشبه اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٢٤) وتعديلاتها من حيث الشكل إلا أنها جاءت متوافقة مع قواعد هامبورج من حيث المضمون.

وتبين لنا فيما سبق: إن مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام، تقوم على أساس افتراض الخطأ أو الإهمال من جانب الناقل البحري، فلا يكلف المدعي في سبيل إقامة مسؤولية الناقل إلا بإثبات إن الضرر الذي أصاب البضاعة قد حصل أثناء مدة مسؤولية الناقل على الوجه المبين في الفصل الرابع من قواعد روتردام. إلا أن قواعد روتردام قد خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل وهو الخطأ المفترض في حالات معينة فقلبت عبء الإثبات الملقى به على عاتق الناقل البحري إلى عاتق المطالب بالهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، بمعنى: أن مسؤولية الناقل في تلك الحالات تقوم على الخطأ واجب الإثبات.

ويتجلى لنا الخطأ واجب الإثبات، في نص الفقرتين (٤) و(٥) من (م ١٧) من قواعد روتردام^(١٤٨٢)، حيث لا يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة تلفها أو التأخير في تسليمها، إلا إذا

(1482) وهناك حالة أخرى نصت عليها المادة ٤٨/٥ من الاتفاقية بقولها " يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك

أثبت المتضرر وجود خطأ في جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، تسبب أو أسهم في وقوع الحادث أو الظرف الذي أدى إلى ذلك الهلاك، التلف أو التأخير، إذ ينتقل عبء الإثبات إلى المطالب بالتعويض الذي هو المتضرر. حيث نصت الفقرة (٤) على انه:

٢. بصرف النظر عن الفقرة (٣) من هذه المادة، يكون الناقل مسئولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير، أو عن جزء منه:

أ. إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحادث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل.

ب. إذا أثبت المطالب بأن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها ولم يتمكن الناقل من إثبات إن هذا الحادث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (١٨).

وتضيف الفقرة (٥) بأن الناقل يكون مسئولاً أيضاً، " بصرف النظر عن الفقرة (٣) من هذه المادة عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا:

أ. أثبت المطالب إن الهلاك أو التلف أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه:

١. عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو

٢. عدم تحطيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم، أو

٣. أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى لم تكن مهيأة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

ب. ولم يتمكن الناقل من إثبات

١. الهلاك أو التلف أو التأخير لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة ٥ من هذه المادة أو

٢. أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.

وكما هو ملحوظ فقد أتت الفقرتان ٤ و ٥ من المادة ١٧ بعكس ما جاءت به الفقرة الأولى منها والتي كما أوضحنا سابقاً قد أرست نظام الخطأ المفترض، فالفقرة الرابعة بند (أ) من المادة ١٧

أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه من تدابير للحفاظ على البضائع وأن الناقل كان يعلم أو يجدر به أن يكون على علم بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك أو تلف البضائع.

أرست نظاما مغايرا قائما ليس على الخطأ المفترض، بل على الخطأ الواجب الإثبات، بحيث يقع على عاتق المضرور إثبات خطأ أو إهمال الناقل الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل للإعفاء من المسؤولية، فإذا تمكن الناقل من إثبات الضرر كان نتيجة حالة من حالات الإعفاء المنصوص عليها في الفقرة ٣ من المادة ١٧ من اتفاقية روتردام ففي هذه الحالة يمكن للمطالب أن يثبت ذلك الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل كان نتيجة خطأ الناقل أو خطأ تابعة. (١٤٨٣)

فإذا توفرت حالة من الحالات المستثناة، وتمكن الناقل من أن يقيم الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن هذه الحالة، فتبرأ ذمة الناقل من أي مسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة. بيد أنه بالمقابل، يجوز للمطالب أن يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير إنما يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ تابعة، فإذا نجح في هذا الإثبات، عادت مسؤولية الناقل إلى الظهور. وبعبارة أخرى فإن الحالات المستثناة ليس من أثرها إلا قلب عبء الإثبات، ولا تقيم إلا قرينة بسيطة على عدم مسؤولية الناقل ويجوز تقويضها بإثبات عكسها. وتجدر الإشارة إلى أنه يجب على المطالب هنا تحديد سبب الخسارة أو الضرر، في حين أنه لا يطلب منه هذا الإثبات في الأحوال العادية، فطالما استطاع الناقل إثبات أحد حالات الإعفاء قد ساهم في الخسارة أو الضرر ينقلب عبء الإثبات في هذه النقطة، ويصبح على صاحب الحق في البضائع إثبات سبب الضرر. (١٤٨٤)

ويري جانب من الفقه تعليقا على هذا النص: " أن هذا النص إذا طبق فستكون كارثة بمعنى الكلمة وسيسبب إضرارا كبيرة للدول الشاحنة والتي منها مصر والدول العربية إذ يساعد هذا النص على تهرب الناقل البحري من مسؤولياته بشكل عام في حالة حصول فقد أو تلف أو عجز للبضائع المشحونة... حيث إن نقل عبء إثبات المسؤولية على عاتق الشاحن يجعل من المستحيل عليه إثبات ذلك تقريبا إذ إنه لم يكن متواجدا على ظهر السفينة وقت الحادث لمعرفة أسباب هذا العجز أو التلف أو الفقد.... الأمر الذي إذا عرضت معه إحدى القضايا أمام المحكمة المختصة بالفصل في هذا النزاع ستقوم المحكمة برفض دعوى الشاحن لعدم قدرته على إثبات هذه المسؤولية تجاه

(1483) ولتوضيح ذلك نورد المثال التالي فلنفترض أن الناقل أستمتر في الرحلة في ظل توقع مبالغ في درجة تفاؤله بالطقس ثم واجهته عاصفة شديدة ولحق الضرر بالبضائع بسبب العاصفة فعلى الرغم من أن العاصفة قد تكون مؤهلة لاعتبارها قضاء وقد فإن الناقل واجه هذا الظرف بسبب خطئه وهو توقعه المبالغ في درجة تفاؤله بالطقس وهنا تنطبق المادة (١٧) فقرة (٤) بند (١) من اتفاقية روتردام

(1484) Tomotaka Fujita, The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care published as chapter 4 in A new convention for the carriage of goods by sea-the Rotterdam Rules Lawtext, 2009, online at www.maritimegateway.com/mgw/index.php?option...rotterdamp.9- p10.

الناقل^(١٤٨٥). وبالتالي فإذا كانت اتفاقية هامبورج تؤدي إلى ضياع جزء من حقوق ومصالح الشاحنين من خلال إتاحتها الفرصة للناقل البحري من التهرب من مسؤولياته القانونية في حالة حصول الحريق على ظهر السفينة أثناء نقل البضائع المشحونة، فإن اتفاقية روتردام تهدف إلى تهرب الناقل البحري من مسؤولياته القانونية بشكل كامل. والنتيجة التي يتوصل إليها أصحاب هذا الرأي هي: إن الأساس الذي تعتمد عليه الاتفاقية الجديدة مبني على عدم مسؤولية الناقل أصلاً، وذلك بنقل عبء الإثبات على عاتق صاحب الحق في البضاعة الذي يتعين عليه إثبات وقوع الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو السبب المؤدى إلى حدوث أي منهم خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة في حيازة الناقل^(١٤٨٦). ونحن نتفق مع هذا الرأي فكيف يثبت الشاحن هذه المسؤولية والبضاعة في حوزة الناقل وتحت تصرفه ولا رقابة عليه من أحد لأن إثبات المسؤولية على عاتق الشاحن في هذه الحالة شبة مستحيل حيث إنه لم يكن متواجداً على ظهر السفينة وقت الحادث المعرفة أسبابه".^(١٤٨٧)

وكان مشروع قانون التجارة البحرية المصري يأخذ بحكم مشابه للحكم الذي أورده المادة الرابعة من اتفاقية هامبورج وكانت (م ٢٢٩ / ف٢) من المشروع تنص على أنه " ومع ذلك لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق إلا إذا أثبت طالب التعويض إن الحريق حدث بخطأ الناقل أو نائبه أو أحد من تابعيه أو أنهم أهملوا في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق بعد نشوبه أو لمنع آثاره أو الحد منها "، ومع أن مشروع القانون استثنى من قاعدة افتراض خطأ الناقل التي كان يأخذ بها حالة الهلاك أو التلف أو التأخير الناشئ عن الحريق وأخذ في صدها بفكرة الخطأ الواجب الإثبات والذي يتعين على الشاحن إبرازه، إلا أن القانون عندما ظهر في ثوبه الجديد النهائي جاء خالياً تماماً من هذا الاستثناء ومعنى ذلك: إن الناقل في ظل القانون المصري أصبح مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير للوصول في الموعد المحدد أو المعقول ولو كان سبب ذلك الحريق. إذ لا يحق للناقل التحرر من المسؤولية حتى في حالة الحريق إلا إذا نسب الناقل هذا

(1485) نبيل فرج ، مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر " قواعد روتردام " وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين، مقالة منشورة بمجلة إنترناشيونال نوفمبر - ديسمبر ٢٠١٠. متوفر ص ٢. www.inter-review.com عبر شبكة الإنترنت عبر الموقع التالي:

(1486) محمود بهي الدين ، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري مارس ٢٠٠٩، منشور عبر شبكة ، بند ١، ص ٢١. www.amtcc.com/imosite/March 2009.pdf الإنترنت عبر الموقع التالي:

(1487) نبيل فرج. مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع، مرجع سابق،

الحريق إلى سبب أجنبي وليس القيام ببذل ما يستطيع لمنع وقوع الحريق أو نتائجه، فلم يعد الشاحن مكلفاً بإثبات تخلف أو تقاعس الناقل عن اتخاذ التدابير المعقولة لاتقاء الحريق وما نشأ عنه هو وما يحسب ضمن إيجابيات هذا القانون. وبشأن قانون التجارة البحرية الأردني، فلم يرد به نص خاص في حالة الحريق يجعل الإثبات على عاتق الشاحن، فقد جاء خالياً من أية إشارة لذلك.

وعليه فإنه إذا اعتبرنا أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية فيستطيع الناقل دفع ما لحق البضاعة من ضرر، بإثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعيه أي خطأ، وذلك بإثبات مثلاً أنه وتابعوه اتخذوا كافة التدابير المنع وقوع الضرر، أما إذا اعتبرنا التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فيتعين على الناقل لدفع مسئولية عن الضرر، إثبات أن مرده يتمثل في السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لاحد من تابعية فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ من الشاحن أو العيب الذاتي للبضائع أو الخطأ من الغير^(١٤٨٨)، ومن ثم حتى يمكن الحكم على مدى التزام الناقل وتقرير ما إذا كان التزاما ببذل عناية أو التزاما بتحقيق نتيجة، لا يكفي الاعتداد فقط بمضمون هذا الالتزام، ولكن يتعين أيضاً فحص الطريقة أو الأداة القانونية التي يكفلها القانون أو الاتفاقية لكي يتمكن الناقل بواسطتها من أن يتخلص من المسئولية.

(1488) د. فاروق ملش، أساس مسئولية الناقل وفقاً لأحكام قواعد روتردام وهل هي خطوة إلى الوراء؟ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري والبحري يومي ١٨ و ١٩ أبريل ٢٠٠٩ بالإسكندرية، ص ٥ وما بعدها.

الخاتمة (Conclusion)

في نهاية البحث وجدنا أن اتفاقية روتردام قد وسعت من التزامات الناقل مقارنة باتفاقية بروكسل فتنص المادة (م ١٤) من اتفاقية روتردام على واجب الناقل في إعداد سفينة صالحة للإبحار وجعل وإبقاء عناصر السفينة والحاويات المقدمة منه مهيأة وآمنة لتلقي ونقل وحفظ البضاعة. وهذا يعني: إن التزامات الناقل الخاصة بالرحلة البحرية طبقاً لقواعد روتردام إنما هو التزام ابتداء وانتهاء، يتعين على الناقل بمقتضاه الالتزام به حتى نهاية الرحلة، هذا بخلاف التزام الناقل في ظل أحكام اتفاقية بروكسل وكذا القانون الأردني التي تلزم الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة وإعداد عناصرها في حالة صالحة قبل السفر، وعند البدء فيه فقط أي: إن هذا الالتزام هو ابتداء ليس إلا، وأيضاً وسعت قواعد روتردام من واجبات الناقل نحو التعامل مع البضاعة، فتنص على أن يقوم الناقل أثناء مدة التزامه بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتسيّفها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها، بما يلزم لذلك من عناية ودقة. وبالتالي تكون اتفاقية روتردام قد أُلقت على عاتق الناقل واجبي استلام البضاعة من الشاحن وتسليمها إلى المرسل إليه.

وأوضحت أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا أثبت بأنه ووكلائه ومستخدميه، لم يرتكبوا أي خطأ أدى إلى وقوع الضرر، أو إذا أثبت بأن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة مرجعه السبب الأجنبي، الذي يتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن، وهي التي تسمى بحالات الإعفاء الخارجة عن إرادة الناقل، وألغت قواعد روتردام حق الناقل في الإعفاء من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها، الذي ينتج بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة الذي يستجد بعد بدء السفر، وهو الحق الذي يتمتع به الناقل في ظل اتفاقية بروكسل، كما ألغت قواعد روتردام حق الناقل في الإعفاء من المسؤولية عن أعمال، أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، وهي الميزة الخطيرة التي تقدمها اتفاقية بروكسل والتشريع المقارن للناقل.