



كلية الحقوق

قسم القانون الجنائي

بحث مستخلص من رسالة الدكتوراه بعنوان

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية المدنية

إعداد الباحث

بدر محمد محمود أزيبيط

إشراف

أ. د/ محسن عبد الحميد البيه

أستاذ القانون المدني

كلية الحقوق – جامعة المنصورة

2022م

مقدمة

يعد النقل البحري للبضائع أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، كما يُعد في الوقت الراهن معياراً من المعايير التي يتحدد على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها لدرجة أنه صار مقياساً لتقدم الأمم، وذلك نظراً للامتيازات التي يتمتع بها كوسيلة من وسائل التبادل التجاري من حيث التكلفة والسعة، بالإضافة إلى الأمان الذي أصبح ميزة تطبع من النقل بعد الطفرة التكنولوجية التي عرفتتها صناعة السفن البحرية.

إلا أن هذا التطور ورغم ما حمله من مزايا، فإنه لم ينهي ذلك الصراع الذي كان ولا يزال محتدماً بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع على الصعيد القانوني، وذلك بسبب محاولة تغليب كل طرف لمصلحته الاقتصادية على حساب الطرف الآخر، لذا سعت التشريعات البحرية منذ القدم إلى محاولة التوفيق بين المصالح المتضاربة لأطراف عقد النقل البحري من خلال تنظيم هذه المسؤولية بحيث تضمن مصلحة الشاحن باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية من جهة، وتوفير الحماية اللازمة للناقل ضماناً لاستمرارية مشاريع النقل البحري التجاري في مواجهة ما يعرفه من مخاطر من جهة أخرى.

ولما كانت أسباب الإعفاء الوسيلة الأمثل لحماية الناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن إخلاله بالتزاماته المتعلقة بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، فإن مصادرها تنوعت، حيث يعود أصل بعضها إلى أسباب إعفاء كانت مقرر في القواعد العامة، وانتقلت فيما بعد إلى القوانين البحرية، بينما هناك بعض الأسباب تضمنتها كل من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية كل منها على حدّ.

وبناءً على ما تقدم فإن دراستنا في هذا البحث ستقتصر على الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية - محل البحث - وكذلك القانونين الليبي والمصري.

ولما كانت العلاقات البحرية علاقات دولية بطبيعتها، فقد ظهرت الحاجة إلى وضع قوانين موحدة لكي تحكم مشاكل الملاحة البحرية، وتمثلت هذه القوانين في الاتفاقيات الدولية التي ستكون محوراً أساسياً في دراستنا لهذا البحث.

والاتفاقيات التي سنتناولها في دراستنا في هذا البحث هي:

1- اتفاقية بروكسل 1924 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقد خضعت

هذه الاتفاقية للتعديل مرتين وذلك على النحو الآتي:

الأولى: بموجب البروتوكول الصادر في 1968/2/23، والمعروف بقواعد "فيسبي".

الثانية: بموجب البروتوكول الصادر في 1979/12/12.

وسنكتفي باستخدام مصطلح اتفاقية بروكسل 1924، اختصارًا لاسم هذه الاتفاقية.

2- الأمم المتحدة للنقل البحري والموقعة في 1978/5/31، والمعروفة باتفاقية هامبورج

1978.

3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا

والمعروفة باتفاقية روتردام 2008، وهذه الاتفاقية تُعد أحد الاتفاقيات على الصعيد

التشريعي الدولي لتنظيم النقل الدولي البحري، غلا أنها من الناحية العملية لم تدخل هذه

الاتفاقية حيز التنفيذ على الأقل حتى كتابة هذا البحث.

أولاً- أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة بتناولها موضوعًا من أهم مواضيع عقد النقل البحري وهذه الأهمية

تتمثل في المقارنة بين الحالات الواردة في الاتفاقيات الدولية- محل البحث- كل منها على حدا

وكذلك مقارنتها بالقانونين الليبي والمصري للوصول إلى بعض أوجه التشابه والاختلاف فيما بينها.

بالإضافة إلى ذلك هناك أهمية خاصة بالنسبة لليبيا من ناحية دراسة النقل البحري بصفة

عامة ومسؤولية الناقل والإعفاء منها بصفة خاصة وهذه الأهمية تتمثل في الآتي:

1- إضافة إلى الموقع الاستراتيجي لليبيا والمساحة الشاسعة لسواحلها التي تبلغ 2000 كيلو متر،

فهي تُعد حلقة الوصل بين أوروبا وأفريقيا.

2- الدور الذي يلعبه النقل البحري للبضائع في اقتصاد العديد من الدول ومنها ليبيا، إذ يشكل

رافدًا مهمًا ووسيلة رئيسة في حركة المبادلات التجارية، وخاصة أن ليبيا من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط.

3- الخصوصية التي يتمتع بها عقد النقل البحري وبالأخص مسؤولية الناقل وأسباب الإعفاء منها والحد الأقصى للتعويض، مما يؤدي إلى كثرة الإشكاليات والنزاعات بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

ثانيًا - أهداف الدراسة:

ومن أهم الأهداف التي يسعى الباحث إلى الوصول إليها من خلال هذا البحث في:

1- فهم النصوص القانونية الدولية والوطنية، والمقارنة بينها، للوصول إلى عناصر الاتفاق والخلاف، ومعالجة بعض القصور إن وجدت.

2- استكمال متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في القانون المدني من كلية الحقوق جامعة المنصورة.

3- إثراء المكتبات الليبية والمصرية في موضوع هذا البحث.

ثالثًا - صعوبات البحث:

1- قلة المراجع الكفيلة بإلقاء الضوء على اتفاقية روتردام 2008، ومناقشة المشاكل القانونية التي تثيرها هذه الاتفاقية نظرًا لحداتها، رغم أنه مضى على انعقادها أكثر من 13 سنة، لأنها مازالت إلى وقتنا هذا لم تدخل حيز النفاذ.

2- تناولت الرسالة روتردام 2008 وهي تعتبر ذات نصوص طويلة وإحالات كثيرة إلى مواد وفقرات في مواقع متفرقة، وهو ما زاد من صعوبة المقارنة والتحليل على الباحث.

3- قلة المراجع الليبية موضوع البحث والتي كادت أن تكون منعدمة مما اضطرنا في كثير من الحالات إلى الرجوع إلى المراجع المصرية محل البحث.

رابعاً: منهجية البحث:

اعتمدت في دراستي على منهجين متتاليين:

1- المنهج التحليلي: فقد اعتمدت عليه في بعض النصوص والأحكام محل البحث مثال (شرح نصوص لاتفاقيات الدولية وكذلك في بعض أحكام القانون الليبي).

2- المنهج المقارن: واعتمدت عليه بشكل مباشر في المقارنة بين نصوص وأحكام الاتفاقيات الدولية وكذلك القانونين الليبي والمصري، لمعرفة أوجه الاتفاق والاختلاف فيما بينها.

سادساً - خطة البحث:

تم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين متتاليين ويسبقهما مقدمة وينتهي بخاتمة وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقيتي بروكسل وهامبورج.

المبحث الثاني: الأسباب الخاصة فعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام والقانونين الليبي والمصري.

الخاتمة:

- النتائج

- التوصيات

المبحث الأول

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً لاتفاقيتي بروكسل وهامبورج

تمهيد وتقسيم:

توسعت اتفاقية بروكسل 1924 في بيان هذه الاسباب والاستثناءات حتى كادت تهدر الأصل العام، أما اتفاقية هامبورج 1978 فقد قررت كأصل عام بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية ولكنها راعت الموازنة بين المصالح، فأوردت بعض الاستثناءات على هذا الأصل العام.

وبناء على ما سبق، سنقوم بدراسة هذا المبحث من خلال مطلبين متتاليين، حيث نخصص في (مطلب أول) بيان الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924، ثم نبين الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في (مطلب ثان)، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924

لم تكتف اتفاقية بروكسل 1924 بتنظيم مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقواعد العامة فقط، بل نصت في المادة (4) منها على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالات أخرى إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب الشاحن كان بسبب إحدى هذه الحالات حتى يعفى من المسؤولية مراعية في ذلك طبيعة النقل البحري آنذاك والظروف الخاصة التي تباشر فيها وبذلك لم يعد الناقل بحاجة إلى وضع شرط خاص بالإعفاء في سند الشحن، بل أصبح هذا الإعفاء قانونياً، والذي يُعد المقابل

الذي تقرر لمصلحة الناقلين نظير تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية⁽¹⁾.

وعلى ذلك سنبين في هذا المبحث حالات الإعفاء القانونية الخاصة في اتفاقية بروكسل 1924، غير تلك التي درسناها ضمن القواعد العامة، وذلك على النحو الآتي:

أولاً- عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل الهمة الكافية:

نصت المادة (1/4) من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه "لا يُسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرضي ولإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع، بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها، وذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة، وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف أو عدم صلاحية يقع عبء الإثبات فيما يتعلق بنذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة".

وعبء إثبات بذل الهمة الكافية يقع على الناقل ليتخلص من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة، وثبت أنه بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل على بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر⁽²⁾.

والخطأ الملاحي هو الاصطلاح السائد للتعبير عن المنصوص عليه في اتفاقية بروكسل والذي يعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إهمال أو امتناع صدر من الربان أو من أحد تابعيه من البحارة أو من المرشد أو من أحد التابعين في الملاحة أو في إدارة

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، ص129؛ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1955، ص389.

(2) طعن مصري رقم 119 سنة 29 ق جلسة 1964/1/30، س15، ص154؛ انظر كذلك: أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، بدون سنة نشر، ص247.

السفينة وقد ورثت الاتفاقية هذا الإعفاء عن قانون هارتر الذي ورثه بدوره عن القضاء السابق عليه في الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة وبعض الدول الأخرى، وقد يكون غريباً أن يُعفى الناقل من أخطار كان ينبغي أن يكون أول من يسأل عليها لأنها صادرة من تابعيه⁽¹⁾.

فقد نصت المادة (4/2/ع) من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: (ع) - العيوب الخفية التي لا تكتشفها اليقظة المعقولة".

معنى ذلك أن كل شرط أو اتفاق في عقد النقل البحري يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعد باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يترتب عليه أي أثر ما⁽²⁾. أما إذا كان العيب خفياً وهو الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة، فإنه يجب على الناقل إذا أراد دفع مسؤوليته إثبات أنه قام بذلك عند ابتداء السفر، ويقع باطلاً كل شرط يقضي بنقل عبء إثبات بذل المهمة الكافية من الناقل إلى الشاحن⁽³⁾.

واستناداً إلى نص المادة (3/8) من اتفاقية بروكسل 1924، فإن تقدير ما إذا الناقل قد بذل المهمة الكافية عند السفر أو أن عيب السفينة خفياً أو ظاهراً يرجع إلى قاضي الموضوع.

ثانياً - الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة:

نصت اتفاقية بروكسل 1924 في فقرتها (4/2/أ) على أنه: "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: (أ) - أعمال أو إهمال أو خطأ الربان البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة".

(1) محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، ص594، ص75 وما بعدها؛ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1992، ص594.

(2) وفقاً لنص المادة (3/8) من اتفاقية بروكسل 1924.

(3) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص595.

وهذا يعني أن شرط الإهمال خرج عن الدائرة التعاقدية وأصبح سبباً قانونياً لإعفاء الناقل من المسؤولية دون حاجة إلى أي نص صريح في سند الشحن كما كان الحال عليه قبل الاتفاقيات⁽¹⁾.

وفقاً للنص (4/2/1) من اتفاقية بروكسل 1924، خرج شرط الإهمال الذي جرت العادة بتدوينه في سندات الشحن من النطاق التعاقدية وأصبح سبباً قانونياً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية علماً أن شرط الإهمال بعد أن خرج من الدائرة التعاقدية وأصبح قانونياً للإعفاء وفقاً للمعاهدة فقد بعضاً من أثره، فقد رأينا أن شرط الإهمال يُغطي كل الأخطاء التي تقع من الرّيان والتابعين البحريين، سواء أكانت أخطاء بحرية أو أخطاء تجارية، أما المعاهدة فلا تعفي الناقل من المسؤولية إلاّ على الأخطاء التي تقع من هؤلاء في الملاحة أو في إدارة السفينة أما الأخطاء التجارية فيظل الناقل مسؤولاً عنها ولا يجوز اشتراط إعفاءه من المسؤولية بالنسبة إليها⁽²⁾.

وبناءً على ذلك سنقوم ببيان هذه الأخطاء كل منها على حدّ وهي الخطأ الملاحي والخطأ في إدارة السفينة وكذلك الخطأ التجاري، وذلك على النحو الآتي:

1- الخطأ الملاحي:

الخطأ الملاحي كما رأينا سابقاً⁽³⁾ يقصد به كل خطأ فني يتعلق بقيادة السفينة وتسييرها، وهذا النوع من الخطأ قليل الوقوع في العمل، نظراً لارتفاع المستوى العلمي والفني للريابنة وما تستلزمه القواعد الدولية من شروط لضمان حسن اختيارهم، وتكييف الخطأ إن كان ملاحيّاً أم لا متروك لتقدير القضاء، وقاضي الموضوع خاضع في تقديره لرقابة محكمة النقض⁽⁴⁾.

(1) فقد جرت العادة على تدوين شرط الإهمال في سندات الشحن من قبل الناقل قبل وضع اتفاقية بروكسل 1924، وكان يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الريان وتابعوه البحريون، للمزيد أنظر: عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، الصادرة في بروكسل 25 أغسطس سنة 1924، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1955، ص 227.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 201.

(3) انظر: ص 6 سابقاً.

(4) عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، المرجع السابق، ص 230؛ محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص 77.

والخطأ في الملاحة هو الذي يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالأخطاء في عمل المناورات أو في استعمال الأنوار أو في قراءة الخرائط أو النشرات الجوية، أو في كيفية اختيار الطريق الأفضل والأيسر، وهذا النوع من الخطأ قليل الوقوع في العمل نظراً لارتفاع المستوى التعليمي والفني للربانة وما تستلزمه القواعد الدولية من شروط لضمان حسن اختيارهم⁽¹⁾.

ولعله لم يعد هناك حاجة إلى الإسهاب في تبرير هذا الإعفاء القانوني للناقل عن نتائج الأخطاء الملاحية للتابعين البحريين، فقد رأينا كيف يتضرر الناقل من المسؤولية عن الأعمال الفنية للربان والطاقم والمرشدين بوصفهم تابعين له، بالرغم من عجزه عن الرقابة الفعلية على أدائهم لوظائفهم الفنية في قيادة السفينة وتسييرها وإدارتها أثناء الرحلة البحرية⁽²⁾.

ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة، أن ينفرد هذا الخطأ في إحداث الضرر، فإذا اشترك معه في ذلك خطأ تجارياً لا يُعفى الناقل من المسؤولية ولا يتمتع الناقل بهذا الإعفاء أيضاً إذا عاد عليه نفع شخصي من وراء هذا الخطأ، ولا يُعفى الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان أو رجال الطاقم إذا كانت أخطاء جسيمة ترقى إلى مرتبة الغش أو كانت من قبيل الغش، فهو لا يُعفى من المسؤولية إلا عن أخطائهم اليسيرة في الملاحة، ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد نشأ عن خطأ ارتكبه أحد تابعيه في الملاحة، مما يُعفى من المسؤولية عنه طبقاً للمعاهدة⁽³⁾.

2- الخطأ في إدارة السفينة:

إن الخطأ في إدارة السفينة يقصد به الأخطاء التي تتصل بسلامة السفينة والمحافظة عليها وصيانتها وعدم تعرضها للخطر دون أن تدخل قيادة السفينة أو تسييرها؛ أي أنه الخطأ أو الإهمال الذي لا يقع في قيادة السفينة ولا في العناية بالبضاعة مباشرة، ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة

(1) آمال أحمد كيلاني، النقاضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، الطبعة الثانية، 2012، ص 382.

(2) علي البارودي، القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 257.

(3) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 313.

للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة في البضاعة المشحونة بالسفينة فتصيبها بالهلاك أو التلف⁽¹⁾.

وكذلك يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في إدارة السفينة أن ينفرد هذا الخطأ في إحداث الضرر فإذا اشترك معه في ذلك خطأً تجاريًا لا يُعفي الناقل من المسؤولية ولا يتمتع الناقل بهذا الإعفاء إذا عاد عليه من وراء هذا الخطأ نفع شخصي⁽²⁾.

ويمكن أيضًا تحديد معنى الخطأ في إدارة السفينة بناءً على معرفة الغرض من العمل، فإذا كان الغرض الأساسي من القيام بالعمل هو المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها واستقرارها، اعتبر الخطأ أو الإهمال في هذا العمل خطأً في إدارة السفينة يعفي الناقل من المسؤولية عنه قانونًا وفقًا للمادة (4/2أ) من اتفاقية بروكسل 1924، مما يترتب على هذا العمل من ضرر للبضاعة وأعمال إدارة السفينة يجب على الريان القيام بها حتى ولو لم تكن هناك بضائع على ظهر السفينة، لأن الغرض الأساسي من القيام بها هو المحافظة على البضاعة والعناية بها، فإن الخطأ والإهمال في هذا العمل يعتبر خطأً في إدارة البضاعة لا ينطبق عليه الإعفاء المذكور ويسأل عنه الناقل ولا يمكن اشتراط الإعفاء من المسؤولية منه، وفقًا للمادة (3/8) من المعاهدة، فالخطأ أو الإهمال في ملء خزان المياه بالسفينة بقصد تحقيق توازنها واستقرارها أثناء التفريغ يعتبر خطأً في إدارة السفينة حتى ولو ترتب عليه ضرر للبضاعة، لأن الغرض الأساسي من العمل هو المحافظة على توازن السفينة وسلامتها، أيضًا من قبيل الخطأ في إدارة السفينة عدم التحقق من غلق الصابورة بعد شحن البضاعة حتى لو ترتب على ذلك تلف البضاعة نتيجة دخول مياه البحر⁽³⁾.

(1) محمد أبو سريع، رعاية الناقل البحري بإعفائه من المسؤولية، الجزء الأول، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثالث، السنة 25- يوليو- سبتمبر، 1981، ص35؛ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص594.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص213- 214.

(3) أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص221 وما بعدها.

3- الخطأ التجاري:

إن الخطأ التجاري هو الخطأ الذي يظل الناقل مسؤولاً عنه لأنه يتعلق بالمحافظة بالبضائع وصيانتها أثناء عمليات الشحن والرص والنقل والتفريغ والتسليم، وعلى ذلك يُعتبر خطأً تجاريًا يسأل عنه الناقل إذا تلفت البضاعة بسبب استعمال آلات التكيف في العنابر للمحافظة على البضائع وصيانتها، وكذلك في عدم تهوية البضاعة برفع الأسطح الخشبية للعنابر، وفتح عنبر البضاعة أثناء هطول الأمطار، ففي مثل هذه الأحوال يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يصيب الشاحن ولا يجوز له الاتفاق على إعفائه من المسؤولية عنها؛ لأنها تُعد من قبل الأخطاء التجارية التي تتعلق بالمحافظة على البضاعة⁽¹⁾.

خلاصة القول: أن المعاهدة لا تعفي الناقل من المسؤولية إلاّ عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، أما الأخطاء التجارية فيظل الناقل مسؤولاً عنها، ولا يجوز اشتراط إعفائه من المسؤولية بالنسبة إليها، ويعتبر تقرير مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية هو المكسب الذي أحرزه الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية⁽²⁾.

ونحن نرى أنه لم يعد هناك حاجة لتبرير الإعفاء من الأخطاء الملاحية للبحريين، فقد تبين لنا كيف يتضرر الناقل من المسؤولية عن الأعمال الفنية للربانة والمرشدين بوصفهم تابعين له، بالرغم من عجزه عن الرقابة الفعلية عند أدائهم لوظيفتهم تابعين له، بالرغم من عجزه عن الرقابة الفعلية عند أدائهم لوظيفتهم في إدارة السفينة وقيادتها خلال الرحلة البحرية.

ثالثاً - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر:

المساعدة البحرية تعتبر فيما مضى مجرد واجب أدبي لا ينظمه أي قانون أو قواعد، ثم

(1) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2011، ص174.

(2) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق، ص113؛ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص391.

جاءت اتفاقية بروكسيل الدولية المبرمة في 23 سبتمبر 1910 ونظمت هذا الجانب⁽¹⁾. وبهذا أصبح إنقاذ الأرواح والأموال التزامًا قانونيًا يجب على ريان السفينة القيام به وإلا تعرض للمسائلة القانونية والعقاب.

وبناءً على ذلك فقد نصت اتفاقية بروكسل 1924 في مادتها (4/2/4) صراحة على أنه "لا يُسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: (ل) - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر"، وكذلك صنت الاتفاقية في المادة (4/4) على أنه: "لا يُعتبر مخالفًا لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ولا يُسأل الناقل عن أية هلاك أو تلف ينتج عن ذلك".

والواضح من نصوص الاتفاقية أنها قد سَوّت بين محاولة إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال وجعلت واجب الإنقاذ إلزامي على الناقل في الحالتين، ورغم صراحتها يرى البعض⁽²⁾، أن الناقل لا يُعفى من المسؤولية إلا عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فقط بحجة أن المساعدة في هذه الحالة إجبارية طبقًا لنص المادة (11)⁽³⁾، من معاهدة بروكسل الصادرة في 23/9/1910، أما المساعدة في إنقاذ الأموال في البحر فهي اختيارية، لأن الهدف منها الحصول على مكافأة وليس لاعتبارات إنسانية كما هو الحال في إنقاذ الأرواح.

وذهب البعض الآخر⁽⁴⁾ وهو الغالب على أن هذا الرأي يتعارض مع التفسير الحرفي لنص

(1) نصت المادة (8/أ) من معاهدة بروكسل 1910 على أنه: "بعد حدوث التصادم يجب على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة ويقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها...الخ".

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص416.

(3) حيث نصت على أنه (11) - "يلتزم ريان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص - حتى ولو كان من الأعداء - يوجد في البحر تحت خطر الهلاك".

(4) كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ص91؛ يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق - كلية الحقوق - جامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد الثاني، يونيو 1984، ص189؛ عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من

الاتفاقية التي لا تفرق بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية، وليس للشاحن التي هلكت بضاعته أو تلفت ما يخوله- وفقاً لأحكام اتفاقية بروكسل 1924- الحق في الحصول على نظير الضرر الذي أصابه على جزء من مكافأة الإنقاذ التي حصل عليها الناقل⁽¹⁾.

ويرى الباحث صواب ما ذهب إليه الرأي الثاني لأن النص صريح ولا يفرق بين إنقاذ الأرواح والأموال في البحر فيما يتعلق بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ومع ذلك فالنص لم ينصف الشاحن؛ إذ يفرض عليه أن يتحمل الأضرار الناشئة عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال في البحر، وهي عمليات يقوم بها الناقل بقصد الحصول على مكافأة مالية لا بقصد إنساني.

ولذا كان الأحرى بوضعي اتفاقية بروكسل 1924 عدم مساواة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح بإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال، وذلك لأن تقرير إعفاء الناقل من المسؤولية في الحالة التي تدعو لها اعتبارات إنسانية لا يمكن مساواته بحالة إنقاذ الأموال، فإنقاذ حياة الإنسان تهون أمامه الأموال، وعلى ذلك لا يمكننا القول أنه بجواز التضحية بمال لإنقاذ مال آخر، إضافة إلى أن الناقل يحصل على مكافأة، ومع ذلك الشاحن هو من يتحمل الضرر.

رابعاً- الانحراف في السير:

إن من أهم الالتزامات التي تفرضها التشريعات البحرية ومن ضمنها اتفاقية بروكسل 1924 على الناقل هو البضاعة إلى ميناء الوصول بما يلزم ذلك من عناية ودقة⁽²⁾، هذا الالتزام يقضي بأن يقوم الناقل بتنفيذ الرحلة المقررة دون أن ينحرف عنها وإلاّ تعرض للمسؤولية عما يترتب على

المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، المرجع السابق، ص378.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 2007، ص500؛ عبد الرحمن

سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، المرجع السابق، ص379.

(2) وفقاً لنص المادة (2/3) من اتفاقية بروكسل 1924.

هذا الانحراف من ضرر، وفقاً لما نصت عليه الاتفاقية⁽¹⁾، على أنه "لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المادة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يُسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك".

يتضح من هذا النص السابق أن الناقل بعفى من المسؤولية إذا أصاب البضاعة ضرر من جراء انحرافه في السير، في حالتين:

الأولى: إذا كان الانحراف بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال المعرضة للهلاك في البحر، وهذا الانحراف قد بيّنه سابقاً وليس هناك حاجة لتكرار توضيحه⁽²⁾.

الثانية: حالة الانحراف المعقول: فماذا يقصد بالانحراف المعقول وما هي المعايير التي يمكن اتخاذها لتقرير ما إذا كان معقولاً أم لا؟⁽³⁾.

اختلفت آراء الفقه والقضاء على تحديد معيار لمعقولية الانحراف⁽⁴⁾، ولكن الغالبية⁽⁵⁾ ذهبوا إلى أن معقولية الانحراف هنا لا يمكن تقييمها ضمن معيار معين ومحدد؛ فمعقولية الإحراق تقدر حسب ظرف كل حالة، فما يعتبر معقولاً في حالة ما، قد لا يكون كذلك في حالة أخرى، وتقدير معقولية هذه الانحرافات من عدمه مسألة موضوعية يختص بها قاضي الموضوع، ويقع على

(1) المادة (4/4) من اتفاقية بروكسل 1924.

(2) لأن هذه الحالة تدخل ضمن حالة إعفاء الناقل من المسؤولية التي ورد ذكرها ضمن نص المادة (2/4) من اتفاقية بروكسل 1924.

(3) محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1991، ص 130.

(4) عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية "دراسة مقارنة" في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2000، ص 555؛ عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، المرجع السابق، ص 381.

(5) يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع (القسم الأول)، المرجع السابق، ص 190؛ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 598؛ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 65؛ محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص 89.

الناقل بيان ما هو مبرر الانحراف وأن يثبت أنه انحراف معقول. ويستترشد القاضي في معرفة نوع الانحراف المعقول بمثالين، الأول إذا كان الانحراف بسبب إضراب أو حرب أو حصار بحري في ميناء الوصول، كان انحرافاً معقولاً، وفي حال كان هذا الانحراف القصد منه التوجه إلى ميناء آخر للتزود بالوقود لإكمال الرحلة، فإنه لا يكون معقولاً؛ لأن ذلك راجع إلى خطأ الناقل لعدم تزويده السفينة بالوقود الكافي عند القيام⁽¹⁾.

وعلى ذلك فإن بعض الدول تجد أنه من الأمور الضرورية وضع قيود تشريعية عند تطبيق هذه الاتفاقية⁽²⁾، مثال على ذلك أن القانون الأمريكي لسنة 1936 لنقل البضائع بطريق البحر، قد تبني المادة (4/4) من هذه الاتفاقية، على الإضافة الآتية، "بشرط أنه عندما يكون الانحراف من أجل شحن أو تفريغ شحنة أو ركاب، فإنه يفترض أنه انحراف غير معقول"⁽³⁾.

ويجب بناءً على ذلك التمييز بين حالتين، الأولى: إذا كان الانحراف منصوباً عليه في سند الشحن فإنه جائز، ولكن هذا الاتفاق لا يحول دون حق الشاحن في أن يثبت أمام القضاء أنه انحراف غير معقول، ويقع عبء الإثبات على الشاحن⁽⁴⁾، والثانية: التي لم يتم النص فيها على الانحراف في سند الشحن فإنه يكون متوقفاً على إثبات الناقل على معقولية الانحراف وتقدير ذلك الأمر متروك للقاضي الموضوع.

ونستخلص من كل ذلك أن الناقل قد يعفى من المسؤولية عن الانحراف غير المعقول إذا ثبت أن هذا الانحراف نتيجة خطأ من الربان في الملاحة أو في إدارة السفينة⁽⁵⁾، كما رأينا

(1) محمد أبو سريع، رعاية الناقل البحري بإعفائه من المسؤولية، الجزء الثاني، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الرابع، السنة 25 أكتوبر 1981، ص54.

(2) الاتفاقية التي نقصدها هنا هي، اتفاقية بروكسل 1924.

(3) أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، المرجع السابق، ص65.

(4) آمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل، المرجع السابق، ص584؛ عبد الرحمن سليم عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، المرجع السابق، ص382.

(5) وفقاً لما نصت عليه المادة (4/2) من اتفاقية بروكسل 1924.

سابقاً⁽¹⁾، وفي الحقيقة أن هذا الإعفاء لا يكون إلا في حالات نادرة جداً؛ لأن الانحراف دائماً لا يكون إلا بناءً على أمر من الناقل وبناءً على موافقته، وبذلك يكون الناقل مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة الانحراف غير المعقول⁽²⁾.

خامساً: الأضرار الناشئة عن أسباب أخرى غير خطأ الشاحن أو أحد تابعيه:

نصت المادة (2/4/ف) على أنه: "لا يُسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن (ف) - أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء، ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي، ولا فعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".

لاحظ البعض⁽³⁾ أن هذه الفقرة ثقيلة الصياغة وتعطي فرصة أخيرة للناقل في الإفلات من المسؤولية إذا لم يكن سبيل آخر في الاستفادة من الإعفاء الأخرى التي ذكرتها الاتفاقية، كما أنها قد جاءت عامة، ومن ثم فلا داعي لسرد الحالات المستثناة التي سبق ذكرها وكان من الممكن الاستغناء عنها طالما أن الناقل بعفي من هذه المسؤولية في جميع الأحوال إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ليس راجعاً إلى خطئه أو خطأ أحد تابعيه، بل إلى سبب آخر غير محدد.

بينما من جهة أخرى ووفقاً لنص المادة (2/4/ف) من اتفاقية بروكسيل 1924 فإن الناقل لا يمكنه أن يستفيد منها إلا إذا أثبت أن الضرر غير ناشئ عن خطئه أو خطأ تابعيه، وعلى ذلك فلا يمكن للناقل أن يستغني بحالة الإعفاء العامة المذكورة عن الحالات الأخرى التي عددها النص، وتظهر أهمية حالة الإعفاء العام للناقل إذا لم تتوافر لديه إحدى حالات الإعفاء الأخرى المنصوص عليها، وهنا يمكن التساؤل عن نوع الإثبات الذي يقع على كاهل الناقل في حالة

(1) انظر: ما سبق، ص 6

(2) عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، المرجع السابق، ص 384.

(3) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 522؛ يعقوب يوسف صرخوة. النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع، القسم الأول، المرجع السابق، ص 191؛ محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص 89.

الإعفاء العام فهل يكفي أن يثبت عدم وقوع خطأ من جانبه أو من جانب أحد تباعيه أم يلزمه أن يثبت السبب الأجنبي الذي تسبب في هذا الضرر⁽¹⁾.

ذهب جانب من فقهاء القانون أنه لا يلزم أن يقدم الناقل في سبيل الإعفاء من المسؤولية إثبات السبب الرئيسي للخسارة، إذ لا يكفي إيضاح سبب الخسارة وإنما يجب عليه أن يثبت أن الخسارة لم تكن راجعة لخطئه أو إهماله، لأن عبء الإثبات يقع على عاتقه⁽²⁾. وعلى العكس من هذا الجانب ذهب البعض الآخر إلى أن الناقل يجب عليه إذا أراد الإعفاء من هذه المسؤولية أن يثبت أن الهلاك أو التلف الناشئ عن السبب الأجنبي لا يد له فيه وفقاً للقواعد العامة وإلا بقي مسؤولاً، وأنه إذا لم يعرف سبب الضرر بقيت مسؤولية الناقل قائمة⁽³⁾.

والملاحظ أن الخلاف بين الرأيين غير جسيم من الناحية العملية إذ إن مجرد جهل الناقل للسبب الحقيقي للخسارة يترك مجال احتمال وقوع خطأ من جانبه وهو ما يقع عليه نفيه حتى يستفيد من الإعفاء الوارد في الاتفاقية⁽⁴⁾.

ويؤيد الباحث ما ذهب إليه الاتجاه الثاني لأنه يعتبر أكثر منطقية من الاتجاه الأول، فما فائدة إثبات الناقل للسبب الأجنبي مع عدم إثباته أنه لا يد له في هذا الضرر لكي يُعفى من المسؤولية⁽⁵⁾.

المطلب الثاني

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً لاتفاقية هامبورج 1978

على غرار اتفاقية بروكسل 1924، فقد تبنت اتفاقية هامبورج 1978 إلى جانب الأسباب

(1) آمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 559.

(2) أحمد محمود حسني النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 249.

(3) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 321.

(4) أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 249.

(5) وهذا هو المستفاد من القواعد العامة.

العامّة لنفي مسؤولية الناقل البحري- كما رأينا سابقاً⁽¹⁾ أسباباً استثنائية خاصة في بعض الحالات نظراً لطبيعة البضاعة الخاصة وإلى واجب الإنقاذ.

وبناءً على ذلك سنبين الحالات الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية وفقاً لاتفاقية هامبورج 1978، وذلك على النحو الآتي:

أولاً- شحن البضائع على سطح السفينة:

وضعت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية تنظيم خاص لنقل البضائع على سطح السفينة واشترطت لصحة هذا النقل الحصول على موافقة من قبل الشاحن وظلت هذه التشريعات ملائمة لنقل البضائع على سطح السفينة، إلى حين ظهور السفن المجهزة لنقل الحاويات على سطح السفينة، وبظهورها قلت المخاطر بشكل ملحوظ، فأصبحت البضائع في الغالب تشحن في حاويات بدلاً من نقلها في مغلفات عادية تعجز عن حمايتها من مخاطر البحر، أيضاً يُضاف إلى ذلك التطور المذهل في صناعة السفن التي أصبحت مجهزة خصيصاً لاستيعاب البضائع الموضوعة على سطح السفينة وليس في العنابر، وهو أمر يقلل بشكل كبيرة من المخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة على السطح⁽²⁾.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هو: ما المقصود بالسطح في مفهوم الرص أو الشحن على السطح أو تحت السطح؟، وقد اختلفت المحاكم في تحديد المقصود بالسطح، ولم يستقر القضاء على معنى محدد له، ويُمكننا القول: بأن العبرة في تقدير ما إذا كان الشحن على السطح أو تحته هو بناءً على الحماية التي يجب توفيرها للبضاعة، بحيث تقيها مخاطر البحر من عواصف وأمواج وغيرها، وهو أمر يصعب وضع قاعدة محددة له، ولذلك يترك الأمر للسلطة التقديرية

(1) في ظل اتفاقية هامبورج تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل البحري، فالالتزام بإنجاز عملية النقل هو التزام ببذل عناية، وليس بتحقيق نتيجة؛ بمعنى أنه يستطيع نفي قرينة الخطأ بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كل التدابير المعقولة لتفادي سبب الضرر ونتائجه، وفقاً لنص المادة (1/5) منها.

(2) سوزان علي حسن، الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة "دراسة مقارنة"، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا، الإمارات، السنة الأولى، العدد الثاني، ربيع الآخر 1435هـ/ يوليو 2013، ص105.

لقاضي الموضوع في كل حالة على حدة تبعاً للظروف المعروضة⁽¹⁾.

تعكس اتفاقية بروكسل التي استبعدتها من نطاق تطبيق أحكامها⁽²⁾، فقد نصت اتفاقية هامبورج 1978 في المادة التاسعة والموسومة بـ "البضائع المشحونة على سطح السفينة" على أنه "1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد ولوائح قانونية.

2 - إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى لعقد النقل بياناً بهذا المعنى، فإذا لم يدرج هذا البيان تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة، على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق اتجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

3 - إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة (2) من هذه المادة، بوجود اتفاق على الشحن على سطح السفينة، يظل الناقل مسؤولاً، خلافاً لأحكام الفقرة (1) من المادة (5)، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة (6) أو المادة (8) من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.

4 - يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة (8)".

ووفقاً للفقرة الثانية من المادة (9) من اتفاقية هامبورج 1978 فإنه إذا كان هناك ثمة اتفاق بين الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو جواز شحنها على هذا الوجه فإنه

(1) حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة "دراسة مقارنة"، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد الثالث والعشرون، يونيو 2000، ص201؛ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، المرجع السابق، ص94.

(2) محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص34.

يتعين إدراج هذا الاتفاق في سند الشحن⁽¹⁾.

وذكر الاتفاق واجب في جميع الأحوال، فإذا ذكره جاز للناقل الاحتجاج به على الشاحن وعلى الغير، أما إذا لم يذكر فهناك قرينة على عدم وجود الاتفاق، وهي بالنظر إلى الشاحن قرينة بسيطة يجوز للناقل تفويضها بإثبات عكسها، وهي بالنظر إلى الغير الذي حصل على سند شحن بحسن نية؛ أي أنه بدون علم وجود الاتفاق فإنه قرينة قطعية لا يجوز إثبات عكسها، ويُعد المرسل إليه في هذا الخصوص من الغير⁽²⁾.

ووفقاً للفقرة الثالثة من المادة (9) فإنه إذا قام الناقل بالشحن على السطح في غير الأحوال المسموح بها والتي توردها الفقرة الأولى أو في حالة ما إذا لم يستطيع الناقل أن يحتج بوجود اتفاق بينه وبين الشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة وحصل الضرر في البضاعة بسبب يرجع إلى واقعة الشحن على السطح دون غيرها من الوقائع فإن مسؤولية الناقل عن ذلك الضرر تكون حتمية ولا يمكن نفيها⁽³⁾، بخلاف الأصل العام الذي أوردته الاتفاقية وجيب على المضرور إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة كان سببه الوحيد هو الشحن على سطح السفينة⁽⁴⁾.

أما إذا كان الناقل غير مصرح له بالنقل على سطح السفينة، وخالف ذلك فتسبب في إحداث الضرر الناتج عن النقل على السطح دون غيرها، كان الناقل مسؤولاً عن هذا الضرر وتكون مسؤوليته قاطعة لا تقبل إثبات العكس⁽⁵⁾.

ووفقاً للفقرة الرابعة من نفس المادة، فإنه إذا كان هناك اتفاق صريح على نقل البضائع في

(1) محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص78.

(2) محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص128.

(3) أي أنها مسؤولية موضوعية لا تقبل إثبات العكس.

(4) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص98.

(5) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص241.

عناصر السفينة ولكن تم شحنها على سطح السفينة بعكس الاتفاق فإن الناقل لا يستطيع التمسك بتحديد المسؤولية الذي أورده المادة (6) من الاتفاقية، لأن النص يفترض اتجاه قصد الناقل في هذا الفرض إلى إحداث الضرر بما يعد معه أن هذا الضرر قد نتج عن خطأ من جانب الناقل في مدلول المادة (8) من الاتفاقية⁽¹⁾. في هذه الحالة يجب على القاضي إلزام الناقل بالتعويض عن هذا الضرر.

ثانياً - الإعفاء في حالة نقل الحيوانات الحية:

أدخلت اتفاقية هامبورج الحيوانات الحية في مدلول لفظ (البضائع) فقرة (5) من المادة الأولى، ومن ثم تسري على نقلها أحكام الاتفاقية، غير أنه نظراً للطبيعة الخاصة لهذا النوع من البضائع، عادت الاتفاقية ووضعت في شأن المسؤولية عن نقلها أحكاماً خاصة راعت فيها تخفيف العبء على كاهل الناقل والأصل أنه لا يُسأل الناقل في ظل هذه الاتفاقية عن هلاك الحيوانات أو حدوث جروح لها أو تأخير تسليمها، إذا أمكن نسبة ذلك الضرر إلى المخاطر الخاصة التي تلازم ذلك النوع من النقل وفقاً للمادة (5/5)⁽²⁾.

وقد نصت المادة (5/5) من اتفاقية هامبورج 1978 على أنه: "فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، ومتى اثبت الناقل أنه راعى اية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزr في هذه الحالة إلى هذه المخاطر، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه". والأصل وفقاً لأحكام هذا النص هو عدم

(1) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص99؛ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص63.

(2) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص245.

مسؤولية الناقل عند قيامه بنقل الحيوانات الحية عن الأضرار التي تنشأ عن المخاطر الخاصة التي تصاحب هذا النوع من النقل أي التي تكون سببها طبيعة البضاعة المنقولة، كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه الفزع في السفينة مما اضطر الريان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه⁽¹⁾.

وقد رت الاتفاقية أن هذا الإثبات لا يتوافر للناقل أو أنه من الصعوبة توافره، فهوننت عليه الاتفاقية الأمر بقاعدة تكميلية تقرر قرينة في صالحه تفترض نسبة الضرر إلى المخاطر الخاصة إذا أثبت أحد هذين الأمرين:

- 1- أن ما أصدره الشاحن من تعليمات خاصة بشأن رعاية الحيوان قد تم تنفيذها أثناء النقل.
- 2- وجود احتمال أن يكون الضرر راجعاً إلى المخاطر التي تلازم نقل الحيوان، فالأمر المطلوب إثباته في هذا الفرض ليس هو تأكيد نسبة الضرر إلى أحد المخاطر الخاصة، وإنما مجرد احتمال هذه النسبة، وإذا توافرت هذه القرينة لم يكن الناقل مسؤولاً، ما لم يستطع المضرور بدوره أن يقيم الدليل على خطأ الناقل أو تابعيه⁽²⁾.

ثالثاً - إنقاذ الأرواح والأموال في البحر:

لقد سارت اتفاقية هامبورج 1978 إلى ما سارت عليه اتفاقية بروكسل 1924 فيما يخص إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال، ولذا كان من المنطقي أن تقرر اتفاقية هامبورج 1978 إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في وصولها إذا وقع ذلك بسبب التدابير التي تتخذ لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال⁽³⁾.

-
- (1) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 93.
 - (2) محسن شفيق، الجديد في القواعد الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص 126؛ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 245-246؛ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 93؛ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 45.
 - (3) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 90؛ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 46-47.

وسبب ذلك هو عدة اعتبارات نذكر منها:

1- الاعتبار الإنساني: فيجب على الإنسان أن يساعد أخاه الإنسان في حالة الشدة، فرح الإنسان أغلى من كل الأموال.

2- الاعتبار القانوني: إذ يجب أن يبادر الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية إلى إنقاذ الأرواح والأموال المعرضة للخطر، وهو التزام فرضه القانون على الناقل، فكيف يمكن محاسبته عليه بعد ذلك؟!

3- الاعتبار التضامني: إن مبدأ التضامن والتعاون يقتضي على الناقلين مساعدة بعضهم، فمن يقوم بإنقاذ شخص اليوم يجد من ينقذه غداً⁽¹⁾.

فقد نصت المادة (6/5) من اتفاقية هامبورج 1978 على أنه "فيما عدا العوارية العامة، لا يُسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر".

وفي الواقع أن هذا الإعفاء لا يعتبر جديداً، فهو قد ورد في اتفاقية بروكسل 1924- كما رأينا سابقاً- في المادة (214) والتي تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال في البحر.

ومع مقارنة النصين السابقين نجد أن اتفاقية هامبورج 1978 تميزت عن اتفاقية بروكسل 1924 في حالتين هما:

الأولى: أن اتفاقية هامبورج تمد إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم بعكس اتفاقية بروكسل 1924 التي تعفي الناقل من المسؤولية في حالتي التلف والتأخير فقط⁽²⁾.

(1) محمد ابو سريع، رعاية الناقل البحري بإعفائه من المسؤولية، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص73.

(2) محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، المرجع السابق، ص82.

الثانية: أن اتفاقية هامبورج تفرق خلافاً لاتفاقية بروكسل 1924 بين التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح، وتلك المتخذة لإنقاذ الأموال والممتلكات في البحر، فهي تكتفي بالنسبة لإنقاذ الأرواح بأية تدابير تستهدف الإنقاذ ولو كانت مبالغاً فيها، أما بالنسبة لإنقاذ الأموال أو الممتلكات، فاتفاقية هامبورج خلافاً لاتفاقية بروكسل تستلزم التدابير اللازمة لإنقاذ الأموال أن تكون تدابيراً معقولة، والفقهاء من جهته يلاحظ أن حالة إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب هذه التدابير لا تثير عادة مشاكل في العمل وقل أن يصدر بخصوصها أحكاماً من القضاء⁽¹⁾.

ويلاحظ أيضاً أن المادة (6/5) تستثني من إعفاء الناقل من المسؤولية تطبيق أحكام الخسارات البحرية المشتركة؛ بمعنى أن إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الإنقاذ لا يعني إعفائه من المسؤولية بإسهامه في المسارات العامة وفقاً للقواعد الخاصة بذلك، وبمناسبة العوارية العامة نجد أن نص المادة (24) من الاتفاقية يشير إلى أنه ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة⁽²⁾.

وأيضاً خلت اتفاقية هامبورج 1978 من أي حكم لانحراف السفينة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال، فلم تنص المادة الخامسة من هذه الاتفاقية ما يقابل حكم اتفاقية بروكسل 1924 في هذا المجال، ومع ذلك لا يمكننا عملاً وبحكم المنطق القانوني أن نمنع حصول الانحراف في السير إذا كان الهدف منه إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، ويمكن اعتبار الانحراف في السير من بين التدابير المتخذة في هذا الصدد، والتي تعفي الناقل من المسؤولية عن نتائجها، وكذلك يمكن إجازة الانحراف في السير بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال في البحر بشرط أن يكون الانحراف معقولاً؛ لأن قواعد هامبورج اشترطت إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال أو الممتلكات في البحث - كما بيئنا سابقاً - أن تكون التدابير المتخذة

(1) آمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 568.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 367.

معقولة⁽¹⁾.

رابعاً - الحوادث النووية:

نظمت اتفاقية هامبورج 1978 حالة خاصة انفردت بها عن غيرها من الاتفاقيات وهذه الحالة هي: الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية، وذلك وفقاً لنص المادة (3/25) من هذه الاتفاقية والتي تنص على أنه: "3- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان متعهد تشغيل الإنشاءات النووية هو المسؤول عن هذا التلف، وذلك إماً:

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/ يوليو 1962 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/ يناير 1964، وبموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار/ مايو 1963، والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أو

(ب) استناداً إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذي يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح".

ويترتب على ذلك عدم جواز إثارة مسؤولية الناقل البحري طبقاً لأحكام قواعد هامبورج، سواء أكان مستغل المنشأة الذرية أو لم يكن مستغلاً لها، ويتعين على المضرور إذا الرجوع بهذه المسؤولية على مستقبل المنشأة النووية ولكن بشرط خضوع هذه المسؤولية لأحكام معاهدة باريس وكذلك أحكام معاهدة فيينا أو أي حكم من أحكام أي قانون وطني يوفر للمضرور حماية لا تقل عن تلك التي توفرها أي من المعاهدتين المذكورتين ومتى تغلف شرط الرجوع على مستغل المنشأة الذرية يكون للمضرور الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية طبقاً لأحكام قواعد هامبورج 1978، والحكمة من تقرير ذلك هو أن الأحكام المشار إليها فيما يخص المسؤولية المدنية الناشئة عن

(1) محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج 1978، المرجع السابق، ص83؛ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص49.

الحوادث النووية تمنح المضرور حماية أكثر مقارنة للمسؤولية الموضوعية التي يتحملها مشغل المنشأة الذرية⁽¹⁾.

وتطبق أحكام هذه الاتفاقية (هامبورج 1978) في حالة النقل الاستثنائي على كل نقل دولي بحري تتوافر فيه الشروط التي تتطلبها، وليس من بينها شرط أن يكون النقل ذا طابع استثنائي، لأن نصوص المعاهدة التي تحدد نطاق تطبيقها وتنظم مسؤولية الناقل لا تتضمن - خلافاً لاتفاقية بروكسل 1924 - أي نص يجيز للناقل الاتفاق مع الشاحن على استبعاد النقل الاستثنائي من نطاق تطبيق المعاهدة⁽²⁾.

المبحث الثاني

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام والقانونين الليبي والمصري

تمهيد وتقسيم:

سيقوم الباحث بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين متتاليين، حيث نخصص (المطلب الأول) لبيان الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام 2008، ثم نبين في (المطلب الثاني) الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً للقانونين الليبي والمصري وذلك على النحو الآتي:

-
- (1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج2، بدون دار نشر، 2001، ص233-234؛ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص368.
- (2) آمال أحمد كيلاي، التقاضي في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص581.

المطلب الأول

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً لاتفاقية روتردام 2008

نصت المادة (2/17) من اتفاقية روتردام 2008 على أنه "2- يُعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة (1) من هذه 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 (18)".

يشير هذا النص إلى أن مسؤولية الناقل القائمة على الخطأ المفترض لحدوث الضرر في الفقرة الأولى من المادة ذاتها، تنتفي إذا ما أثبت الناقل أن تلك الأضرار اللاحقة بالبضاعة لا ترجع إلى خطئه أو خطأ أحد تابعيه أو من يقوم مقامه⁽¹⁾.

وفي غالب الأحيان ليس من السهولة إقامة الدليل من الناقل على عدم صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه أدى إلى وقوع الضرر، ولكنه غالباً ما يقوم بإقامة الدليل بإثبات مصدر الضرر أي السبب الأجنبي وهو غير ملزم بذلك⁽²⁾.

ومن البديهي أن الناقل لا يلجأ إلى هذا الأسلوب لدفع المسؤولية عنه إلا إذا لم يستطع الرجوع إلى أحد الأسباب بالأخرى لإعفائه من المسؤولية الواردة في نص المادة (3/17) من هذه الاتفاقية، عندها فقط أتاح له المشرع تقويض قرينة الخطأ التي تقوم عليها مسؤوليته، بإثبات وقوع حادث لا يندرج تحت أحد أسباب دفع المسؤولية تلك⁽³⁾.

(1) يقصد بهم هم الأشخاص المذكورين في المادة (18) من هذه الاتفاقية وهم، الطرف المنفذ، وموظفو الطرف المنفذ، وريان السفينة أو طاقمها، وكذلك موظفو الناقل، أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد أن يؤدي أيًا من واجبات الناقل.

(2) لأنه مكبل بقرينة خطأ وليس بقرينة مسؤولية.

(3) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص376.

وتبنت اتفاقية روتردام 2008 إلى جانب الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية أسباباً أخرى خاصة سنتطرق لها في دراستنا مع عدم تكرار بعض الحالات التي تكلمنا عنها في القواعد العامة في الباب الأول من هذا القسم، وهذه الحالات هي:

أولاً- إعفاء الناقل بسبب وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة:

وهي نفس الحالة التي نصت عليها اتفاقية بروكسل 1924، مع الفرق أن اتفاقية بروكسل وضعت معيار هو "اليقظة المعقولة في اكتشاف العيب" ولكن اتفاقية روتردام وضعت معيار "العناية الواجبة" والأمر في كلا الحالتين يرجع للقاضي في تقدير نوع العناية المبذولة.

ونصت المادة (3/17/ز) على أنه: "3- يُعفى الناقل أيضاً من كامل المسؤولية التي تقضي بها الفقرة (1) من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاص من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة (2) من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير: (ز) - وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة".

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا، ما هي العيوب الخفية التي يقصدها نص الاتفاقية، وهل هي في السفينة أو في وسائل نقل أخرى، أم في المعدات التي تساعد على إتمام عملية النقل؟

يذهب البعض إلى أن العيوب التي يقصدها النص الوارد آنفاً هي العيوب التي لم يكتشفها الناقل ببذل العناية الواجبة والموجودة في السفينة. ولا يمكن إعفاء الناقل إلا إذا كانت العيوب خفية، وظابط الخفاء هو السبب الذي لا تكشفه "العناية الواجبة" وهي في المقام الأول "الفحص العادي"، الذي يجري عليه العرف، ويقع عن الناقل عبء أنه قام بهذا الفحص، ويعتمد الناقلون عادة في إقامة الأدلة على الشهادة التي تمنحها الشركات الخاصة بالإشراف، ويطرح القضاء حجية على هذه الشهادات بوصفها قرائن كأدلة كاملة وقاطعة⁽¹⁾، ويؤيد الباحث هذا الرأي.

(1) محسن شفيق، الجديد في القواعد الخاصة بنقل البضائع بالبحر، المرجع السابق، ص 87.

ثانيًا - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في عرض البحر أو اتخاذ تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ ممتلكات في عرض البحر:

هذا الإعفاء نصت عليه أيضًا اتفاقية هامبورج 1978 - كما رأينا سابقًا أيضًا - في المادة (6/5)، التي اقتبست منها اتفاقية روتردام 2008.

فقد نصت اتفاقية روتردام 2008 في المادة (3/17، م) على أنه: "يُعفى الناقل البحري أيضًا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة (1) من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة (2) من هذه المادة، أن واحدًا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير:

(ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها".

ويلاحظ أن اتفاقية روتردام قد فرقت بين حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح، وبين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال، وذلك عندما تعرضت لكل حالة على حدّ الأولى في نص الفقرة (ل) والثانية في نص الفقرة (م) من المادة (3/17) من اتفاقية روتردام 2008.

ففي حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فإن أي إجراء أو تدبير اتخذته الناقل أو من يقوم مقامه وتسبب بضرر في البضاعة، فإنه يكون سببًا لإعفاء الناقل من المسؤولية، سواء كان الإجراء أو التدبير معقولاً أو غير معقول⁽¹⁾.

أما في حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات أو الأموال فإن اتفاقية روتردام 2008 خالفت اتفاقية بروكسل 1924، وجعلت التدابير اللازمة لإنقاذ الممتلكات والأموال أو محاولة إنقاذها أن تكون معقولة⁽²⁾.

ودرجة "المعقولة" يتم قياسها بمعايير موضوعية تتمثل في الناقل المعتاد متوسط العناية

(1) وفقًا لنص المادة (24) وتأكيدًا للمادة (3/17) من اتفاقية روتردام 2008.

(2) كما بيّن سابقًا في اتفاقية بروكسل 1924 في الفصل الأول من هذا الباب.

والحرص مع ضرورة مراعاة نفس الظروف، ويختص القاضي بتقدير ذلك، والإنقاذ في الحد ذاته يكون سبباً للإعفاء بغض النظر عن نتائجه، فقد لا ينجح فتهلك الأموال والأرواح ومع ذلك يبقى احتمال الإعفاء قائماً⁽¹⁾.

ثالثاً - اتخاذ تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها:

جعلت اتفاقية روتردام 2008 التدابير التي يتخذها الناقل أو من يقوم مقامه لتجنب الأضرار أو محاولة تجنبها يُعتبر سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية⁽²⁾.

وفي هذا الصدد نصّت اتفاقية روتردام 2008 في المادة (17/3 ن) على أنه "3- يُعفى الناقل أيضاً من كل كامل مسؤوليته ... إذا أثبت...، أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: (ن) - تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها" وصنفت المادة (32) من اتفاقية روتردام البضائع الخطرة ووصفتها بتلك البضائع التي بحكم طبيعتها تكون خطيرة على البيئة أو على الممتلكات والأشخاص بالإضافة إلى ذلك فقد وضعت الاتفاقية قواعد خاصة تفرض على الشاحن إخطار الناقل بها، وإلا يكون مسؤولاً تجاه الناقل عن أي ضرر أو خسارة، والأضرار التي تصيب البيئة كثيرة، وهي على سبيل المائل لا الحصر: الأضرار الناجمة عن تلوث المياه البحرية بالمحروقات، مثل تلوث البحر بزيوت النفط، والأضرار الناشئة عن الحوادث النووية؛ أو الأضرار الذرية⁽³⁾.

رابعاً - البضائع المشحونة على سطح السفينة:

ذهبت اتفاقية روتردام 2008 إلى ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورج 1978 التي نصت في المادة

(1) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 606.

(2) تميزت اتفاقية روتردام 2008 عن غيرها من الاتفاقيات الأخرى - محل البحث - بهذه الحالة، وهي تعتبر سبباً جديداً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

(3) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 384؛ ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "دراسة تحليلية"، بدون دار نشر، 2014، ص 127.

(9) منها- كما رأينا سابقاً- على أحكام نقل البضائع على سطح السفينة، بينما استبعدت اتفاقية بروكسل 1924 هذه الأحكام من نطاق تطبيقها- كما رأينا سابقاً أيضاً-، ونجد أن اتفاقية روتردام 2008 قد سارت على غرار اتفاقية هامبورج، وقد نظمت هذه الاتفاقية (روتterdam) هذه الحالة وأخذت بعين الاعتبار ظهور السفن المتخصصة في الشحن على سطح السفينة، حيث نصت في المادة (1/25/ب) على أنه "1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: (ب)- إذ نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات".

وقضت المادة (2/25) من هذه الاتفاقية على أنه: "ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة (1) من المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها، ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة بالمقرنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقاً للفقرة الفرعية 1 (أ) أو (ج) من هذه المادة".

ونظراً لاختلاف طريقة شحن البضائع على السطح وتستيفها عن البضائع المشحونة في العنابر، كان من الضروري وضع قواعد خاصة تتعلق بمجالات جواز شحن البضائع على سطح السفينة وبالمسؤولية عنها، وهذا ما فعلته اتفاقية روتردام، ومنه فقد وضعت استثناءات وحالات يجوز فيها الشحن على السطح حسب نص المادة (2/25) منها وهي:

1- إذا اقتضى القانون ذلك النقل.

2- إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على السطح ومهيأة خصيصاً لذلك.

3- إذا كان النقل على السطح متوافقاً مع عقد النقل أو العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة المعنية⁽¹⁾.

(1) مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الإصدار الثاني لسنة 2018، العدد الرابع عشر، ربيع الثاني 1440، ديسمبر 2018، ص 360.

وتؤكد هذه الفقرة أن أحكام مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها تطبق على الشحن على السطح في الحالات التي يجوز فيها النقل على السطح، وبناءً على ذلك، يجوز للناقل أن يتمسك بأسباب الإعفاء الواردة في المادة (3/17) وكذلك التمسك بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع والوارد في المادة (59-60) من هذه الاتفاقية⁽¹⁾.

ويجب لكي يستفيد الناقل من الإعفاء الوارد في نص هذه المادة يجب عليه إثبات أمرين هما:

1- إثبات أن الشحن على سطح السفينة يجيزه القانون أو اتفاق أو تجهيزه والأعراق الجارية في هذه المهنة.

2 - إثبات أن الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة؛ مثال لك تأثر البضاعة بحرارة الشمس أو المطر أو الرطوبة.

ونصت المادة (2/25) على أنه: "إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفع المنصوص عليها في المادة (17).

وفقاً لهذه الفقرة، تكون مسؤولية الناقل البحري مشددة في حال تم نقل البضاعة على سطح السفينة في غير الحالات المسموح بها، على ذلك أن الناقل لا يستطيع، أن يتمسك بالإعفاء من المسؤولية الوارد في المادة (17)، كما أوجبت على المضرور إقامة الدليل على أن الضرر اللاحق بالبضاعة مرتبط بالمخاطر الناجمة عن هذا النوع من النقل حصرياً⁽²⁾.

ونصت اتفاقية روتردام 2008 أيضاً في المادة (5/25) على أنه "إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على السطح".

(1) وجدى حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص390.

(2) وجدى حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص392.

وأخيراً فقد نصت الفقرة (4) من المادة (25) على أنه: "لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية 1 (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتاز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكترونيًا قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح".

خامساً: البضائع الخطرة:

نصت المادة (15) من اتفاقية روتردام 2008 على أنه "بصرف النظر عن أحكام المادتين (11) و(13)، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يُحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل".

هذه المادة أجازت للناقل رفض استلام البضائع أو تحميلها إذا كانت تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص والممتلكات وليس افتراض أو احتمال وجود ذلك الخطر.

ويجب على الناقل لكي يستفيد من هذا الإعفاء أن يثبت أن التدابير التي اتخذها والتي أدت إلى حدوث الضرر كانت بسبب خطورة تلك البضائع، وعليه إثبات هذه الخطورة المتوقعة بحسب الأحوال⁽¹⁾.

ونصت المادة (16) من هذه الاتفاقية على أنه: "بصرف النظر عن أحكام المواد (11) و(13) و(14)، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدر الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك".

وقد أجاز هذا النص للناقل إلقاء البضائع في البحر والتضحية بها إذا توافر عنده أحد الشرطين الآتيين:

(1) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص387.

1- أن تكون التضحية معقولة وبقدر الحاجة إليها.

2- أن تهدف إلى الحفاظ على السلامة العامة.

ونستخلص من ذلك أنه في كافة الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية وفقاً للمادة (17) قد يكون الإعفاء كلياً أو جزئياً، وذلك بحسب اشتراكه في الظرف الذي سبب الضرر، وهذا هو المستفاد من القواعد العامة، وهو ما أكدته الاتفاقية في المادة (6/17) أن الناقل لا يسأل إلا على الجزء الذي ساهم فيه بحدوث الضرر.

المطلب الثاني

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً للقانونين الليبي والمصري

إن التزام الناقل في كل من القانونين الليبي والمصري هو التزام بتحقيق نتيجة⁽¹⁾، وهي توصيل البضاعة كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه أو المعقول، وفي حال تخلف النتيجة التي التزم بها الناقل يتضمن بذاته خطأ هذا الأخير، فالخطأ مفترض، وانعقاد مسؤولية الناقل عند هذا الحد لا يكون نهائياً؛ ذلك لأن القانونين يجيزان للناقل التمسك بأسباب الإعفاء من المسؤولية⁽²⁾.

وقد اختلفت القواعد والأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون البحري الليبي، عن الأسباب الخاصة بالإعفاء في قانون التجارة البحرية المصري، وعلى ذلك سنقوم ببيان الحالات الخاصة لكل قانون على حداً، وذلك على النحو الآتي:

-
- (1) وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية، في جلسة الخميس الموافق 2015/4/23، والتي قضت بأن: "الالتزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة (غاية) هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى لمرسل إليه في ميناء الوصول..."، طعن مصري رقم 164 لسنة 70 قضائية "تجاري"؛ وهو ما قضت به أيضاً محكمة النقض المصرية، جلسة 2004/5/25، الطعن رقم 4951 لسنة 65ق، لم ينشر بعد.
- (2) محمود الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص374.

أولاً- الحالات الخاصة بالإعفاء من المسؤولية وفقاً للقانون البحري الليبي:

انطلاقاً من تأثر القانون البحري الليبي باتفاقية بروكسل 1924 تبنيّ المشرع الليبي شروط الإعفاء بحالات معينة⁽¹⁾، فلم يعد مقبولاً إيراد شروط إعفاء إضافية اتفاقية، وسوف نتناول هذه الحالات الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وذلك على النحو الآتي:

1- الأخطاء الملاحية:

نصت المادة (1/213) من القانون البحري الليبي على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن أحد الأسباب الآتية: (1) عن أخطاء الريان في الملاحة أو الملاحين أو الواسقين أو غيرهم من العمال".

والمقصود من هذه الفقرة أن الناقل لا يُسأل عن الأخطاء الملاحية الصادرة من الريان أو البحارة أو المرشدين أو أي مستخدم آخر للناقل، وهنا يكون القصد بالأخطاء التي يعفى منها الناقل هي الأخطاء الفنية المتعلقة بقيادة السفينة دون الأخطاء التجارية، والناقل لا يستطيع أن ينص في عقد النقل على إعفائه من المسؤولية عن هذه الأخطاء⁽²⁾، وما يؤكد هذا الفهم هو الفقرة الأخيرة في المادة (213) والتي تنص على أنه "إلا أن للشاحن في هذه الأحوال أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن فعل الناقل أو عماله إذا لم يستفد هؤلاء من البند الأول من هذه المادة".

وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية التي من قبيل الغش، ويقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة

(1) أورد المشرع الليبي في القانون البحري حزمة من النصوص في المواد (213/216/217) بشكل مفصل لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

(2) أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، بدون دار نشر، 1977، ص 96.

السفينة⁽¹⁾.

2- العيوب الخفية في السفينة:

على الرغم من أن أحد التزامات الناقل هو توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية ومهيأة لنقل جميع أنواع البضائع المشحونة⁽²⁾، إلا أن القانون أعفى الناقل من المسؤولية إذا كان عدم صلاحية السفينة ناشئاً عن عيب خفي لم يعلم به الناقل.

وهو ما نصت عليه المادة (2/213) من القانون البحري الليبي على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن أحد الأسباب الآتية: ... (2) عن عيوب خفية في السفينة". ويقصد بالعيوب الخفية للسفينة، ذلك العيب الذي لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد، وقضى بأن العيب القائم في آلات التبريد لا يعد عيباً خفياً، والذي نجم عنه تلف البضاعة (الفاكهة) المشحونة على هذه السفينة، لا يعد عيباً خفياً، ذلك أنه يفترض في العيب الخفي أنه لا يمكن الكشف عنه بالرقابة أو التجربة الفنية العادية⁽³⁾.

3- الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف:

يُعد إضراب العمال أو ما يترتب عليه من إحصاء أبواب العمل وكل ما يعترض مواصلة العمل كلياً أو جزئياً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لما نصت عليه الفقرة (3) من المادة (213)، فإذا حدث الضرر للبضاعة بسبب إضراب عمال الموانئ وامتناعهم عن تفريغ البضاعة فإن الناقل لا يُسأل عن هذا الضرر⁽⁴⁾.

وتأكيداً لذلك هو نص المادة (3/213) من القانون البحري الليبي التي تقضي بأنه: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن (3)- عن إضراب أو ما يقابل به من إحصاء أبواب العمل أو ما يعترض مواصلة العمل كلياً أو جزئياً وعن

(1) أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 97.

(2) وفقاً لنص المادة (3-2-1/212) من القانون البحري الليبي.

(3) عبد الحميد أحمد عشوش، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 98.

(4) أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 99.

أي سبب يوقف العمل أو يعيقه".

إن مجرد وقوع الإضراب أو إحصاء الأبواب لا يكفي بالاحتجاج بالإعفاء، بل لابد أن يكون الإضراب هو السبب المباشر الذي أدى إلى تلف أو هلاك البضاعة، ويقع على عاتق الناقل إثبات ذلك.

4- القوة القاهرة:

نصت المادة (4/213) من القانون البحري الليبي على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن(4)- عن حادث طارئ أو قوة القاهرة".

هذه الحالة (القوة القاهرة) تطرقنا لدراستها بشكل مفصل في الباب الأول من هذا القسم في القواعد العامة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

5- الإعفاء بسبب العيب الذاتي للبضاعة:

نص القانون البحري الليبي في المادة (5/213) على أنه: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج(5)- عن عيب خاص في البضاعة أو عيب في حزمها أو تعليمها أو عن نقصان أثناء السفر في الحجم أو الوزن بقدر ما تجيزه العادة في المرافئ المقصودة".

مفاد ذلك أن الناقل لا يسأل عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها الخاصة وعدم تحملها للرحلة البحرية، مثال تلف البضاعة نتيجة الحرارة أو البرودة أو الرطوبة⁽¹⁾.

6- الإعفاء بسبب أعمال المساعدة أو الإنقاذ:

نصت المادة (6/213) من القانون البحري الليبي على أنه: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج... (6)- عن القيام بمساعدة أو إسعاف

(1) أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص104.

بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث أن تاهت السفينة وهي تقوم بهذا العمل".

7- شحن البضائع الخطرة:

نصت المادة (217) من القانون البحري الليبي على أنه: "إذا شحنت على السفينة بضائع ملتهبة أو متفجرة أو خطرة على السفينة أو محمولاتها أو الأشخاص وتبين أن الناقل أو وكيله ما كانا ليرضيا بشحنها لو علما بخطورتها، فللناقل أن يفرغها من السفينة أو يتلفها أو يزيل خطرها في أي وقت دون أن يترتب على ذلك أي تعويض، ويجب أن يوضع محضر مسبب بذلك يحرر بحضور شاهدين. وفيما عدا ذلك يُسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف التي قد تنتج عن نقل هذه البضائع.

أما إذا كان الناقل قد علم بنوع هذه البضائع عندما قبل نقلها في السفينة فليس له أن ينزلها منها ولا أن يتلفها أو يزيل خطرها ما لم تكن سبباً لتعريض السفينة أو الأشخاص أو المحمولات للخطر، ولا يلزم أي تعويض إلا عن الخسائر البحرية المشتركة إذا وقعت".

وهذه الحالة برأينا تعد سبباً كافياً للإعفاء، بالرغم من عدم النص عليها في أسباب الإعفاء الواردة في المادة (213) من القانون البحري الليبي.

وكذلك الحال بالنسبة للتصريحات الكاذبة التي نصت عليها المادة (216) من القانون البحري الليبي التي تقضي بأنه: "إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأية مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضائع".

ثانيًا - الأسباب الخاصة بالإعفاء من المسؤولية وفقًا لقانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990:

1- إعفاء الناقل بسبب البيانات غير الصحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها التي ذكرها الشاحن:

نصت المادة (230) من قانون التجارة البحرية المصري⁽¹⁾، على أنه: "إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات.

ومقتضى ذلك أن الشاحن إذا قدّم بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها، يجوز على ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية مهما كان سبب الهلاك أو التلف وينطبق هذا الجواز ولو لم يكن لهذه البيانات غير الصحيحة أثر في تحقق الضرر، حتى وإن أدرج في سند شحن ولم يقصد غش الناقل، وإنما لأسباب أخرى جمركية أو مالية⁽²⁾.

ويشترط لتطبيق هذا الجزاء ثلاثة شروط لكي يكون الإعفاء صحيحًا وهي:

أ - ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضاعة أو قيمتها.

ب- تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة، بمعنى أن يكون على علم وبينه بعدم صحة البيانات المقدمة منه للناقل في سند الشحن.

ج- إثبات الناقل عدم صحة البيانات المدونة في سند الشحن⁽³⁾.

2- البضائع المشحونة على سطح السفينة:

نصت المادة (231) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو

(1) وهو ما نص عليه القانون البحري الليبي - كما رأينا سابقًا - في المادة 216.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2006، المرجع السابق، ص 331.

(3) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 487؛ محمود سمير الشرفاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 378.

التلف الناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل".

وحتى يستفيد الناقل من الإعفاء المقرر بهذه المادة يجب عليه إثبات أمور ثلاثة، وهي⁽¹⁾:

أ - أن تكون البضائع المضرورة مشحونة على السطح وفقاً لأحكام المادة (216) بحري مصري، أي أنه قد توافرت حالة من الحالات المذكورة في المادة وذكر في سند الشحن أنها مشحونة على السطح.

ب- إثبات الناقل أنه قام بما يلزم للحفاظ على البضائع المشحونة على سطح السفينة وحمايتها من الأخطار وفقاً للمادة (2/215) من قانون التجارة البحرية المصري.

ج- إثبات الناقل أن هناك علاقة سببية بين الشحن على السطح وبين الضرر؛ مثال ذلك إثبات أن تلف البضاعة يرجع إلى تأثيرها بحرارة الشمس أو الأمطار أو الرطوبة أو ارتفاع الأمواج أو الرياح القوية...الخ.

3- نقل الحيوانات الحية:

تأثر واضعو قانون التجارة البحرية المصري بقواعد هامبورج 1978، فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية، ويتضح ذلك من نص المادة (232) من قانون التجارة البحرية المصري والتي تقضي بأنه: "لا يُسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن إهلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه".

وهذا النص يشمل حالتي هلاك الحيوانات الحية أو إصابتها بضرر فقط ولا يشمل حالة التأخير، مخالفة في ذلك قواعد هامبورج التي شملت حتى التأخير في التسليم، وبناءً على ذلك

(1) عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر عام 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص146؛ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص495؛ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص157.

فإن الناقل في ظل القانون البحري المصري، لا يمكنه دفع مسؤوليته إلا في حالتي الهلاك أو الإصابة، أما التأخير في التسليم فلا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته غلا إذا أثبت السبب الأجنبي، في حين أن للناقل وفقاً لاتفاقية هامبورج 1928، أن يدفع مسؤوليته عن التأخير عن طريق إثبات أنه ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية⁽¹⁾.

فما المقصود بالحيوانات الحية، هل هي كل الحيوانات، أم هي تلك الحيوانات التي تتمتع بقدر من الحرية في الحركة.

أجاب البعض⁽²⁾، عن هذا التساؤل، أنها تلك الحيوانات التي تتمتع بقسط من الحرية في الحركة دون غيرها، معنى ذلك أن الحيوانات المعبأة في صناديق لا تحتاج إلى رعاية خاصة فإنها تعامل معاملة البضائع العادية، ومن ثم لا يخضع نقلها للأحكام الخاصة بنقل الحيوانات ولا تعتبر سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

وهناك رأي آخر يرى عكس ذلك⁽³⁾، أن اصطلاح الحيوانات يشمل جميع الحيوانات الحية وليس تلك فقط التي يجب أن تتمتع بقدر من الحرية، لأن النص أتى عاماً ولم يشترط أكثر من أن تكون تلك الحيوانات حية دون شرط أو قيد.

ويؤيد الباحث الاتجاه الثاني لصراحة النص ولأن هذا هو المفهوم من المادة (232) من قانون التجارة البحرية المصري سالف الذكر.

4- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر:

من المنطقي أن يلزم المشرع المصري كل ريان بأن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في

(1) عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص141؛ مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2006، المرجع السابق، ص333.

(2) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص496.

(3) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص125؛ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص159.

البحر معرضاً للهلاك ولو كان من الأعداء⁽¹⁾، وذلك بالقدر الذي لا يعرض السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدّي، ويكون الريان مسؤولاً إذا أهمل هذا الالتزام⁽²⁾. وهو ما أقرته المادة (242) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "لا يُسأل الناقل هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر".

والقانون البحري المصري سار إلى ما سارت إليه اتفاقية هامبورج 1978 وكذلك اتفاقية روتردام 2008، في التفرقة بين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والتدابير المعقولة المتخذة لإنقاذ الأموال في البحر، بعكس القانون البحري الليبي وكذلك اتفاقية بروكسل 1924، اللتان لم تنظما تفريقاً صريحاً بين إنقاذ الأرواح والأموال.

وأخيراً إن إعفاء الناقل من المسؤولية لا يشترط فيه أن تكون هذه الأرواح قد أنقذت بالفعل، وإنما يكفي أن يحصل الضرر من محاولة إنقاذ الأرواح لتقرير هذا الإعفاء ويقع على الناقل عبء إثبات أن مرد هذا الضرر هو تلك التدابير التي اتخذها لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح، وكذلك إثبات معقوليتها، وإثبات المعقولة يتوقف على ظرف كل حالة على حدة، وهي مسألة يستقل بتقديرها قاضي الموضوع⁽³⁾.

(1) باعتباره التزاماً أخلاقياً وقانونياً.

(2) وفقاً لنص المادة (1/304) من قانون التجارة البحرية المصري، وكذلك المادة (6/213) من القانون البحري الليبي.

(3) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص498؛ سوزان علي حسن، نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص160.

الخاتمة

يتضح من خلال هذه الدراسة أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي من طابع خاص، وأن أطراف عقد النقل هم الناقل البحري والشاحن والمرسل إليه وأن هذا العقد ملزم للجانبين، إلا أنه قد يمر الناقل البحري ببعض الصعوبات في تنفيذ التزامه المتفق عليه في عقد النقل البحري مع الشاحن، وبالتالي عملت هذه الدراسة على بيان طبيعة مسؤولية الناقل البحري، وأهم الحالات الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وذلك من خلال بيان أهم الفروقات بين القانون البحري الليبي وقانون التجارة البحرية المصري، وكذلك الاتفاقيات الدولية- محل البحث- ومما لاشك فيه أن اتفاقيتي هامبورج 1978، واتفاقية روتردام 2008 التي لم تدخل حيز التنفيذ بعد، قد أحرزا تقدماً كبيراً في تحقيق نوع من التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

وقد توصل الباحث لمجموعة من النتائج والمقترحات التي سيتم ذكرها وفقاً لما يأتي:

أولاً- النتائج:

نستعرض وفقاً للآتي النتائج التي توصل إليها الباحث:

- 1- حصر المشرع الليبي مسؤولية الناقل البحري بخصوص صلاحية السفينة للملاحة فقط قبل بدء السفر وعدم مسؤوليته أثناء الرحلة البحرية.
- 2- أغفل القانون البحري الليبي تنظيم مسؤولية الناقل البحري في حالة الحريق ونقل الحيوانات الحية بشكل واضح وصريح، بعكس القانون البحري المصري فقد نظمهما ضمن نصوصه.
- 3- استحداث اتفاقية روتردام 2008 لمصطلحات جديدة لم تستخدم من قبل في الاتفاقيات السابقة، منها ما يتعلق بأشخاص لهم علاقة بعقد النقل أو بتنفيذه، مثل: "الطرف المنفذ البحري، والشاحن المستندي، الحائز، الطرف المسيطر"، ومنها ما يتعلق بمفاهيم جديدة مثل: "حق السيطرة، العقد الكمي"، ومنها ما يتعلق بحالات تعفي الناقل: "النزاع المسلح، القرصنة، الإرهاب"، ومنها ما يتعلق بنوعية النقل مثل: "النقل بالحاويات".

ثانيًا - المقترحات:

من خلال هذا البحث توصل الباحث إلى بعض المقترحات التي ربما يستفيد منها المشرع البحري الليبي أو غيره من التشريعات الأخرى، ونحصر هذه المقترحات على النحو الآتي:

1- نقترح على المشرعين الليبي والمصري تنظيم شحن البضائع في الحاويات لأنه يُعد هو السائد في الواقع العملي مع وجود السفن المجهزة لذلك، وحتى لا نكون أمام فراغ تشريعي يصعب بسببه على القضاء إصدار أحكامه.

2- نقترح كذلك على المشرع البحري الليبي بدراسة إمكانية التصديق على اتفاقية هامبورج 1987، أو روتردام 2008.

3- نقترح على المشرع الليبي تنظيم مسؤولية الناقل في حالة الحريق ونقل الحيوانات الحية.

قائمة المراجع

- 1- أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، بدون دار نشر، 1977.
- 2- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر
- 3- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، بدون سنة نشر.
- 4- آمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، الطبعة الثانية، 2012.
- 5- حماد مصطفى عزب، مسؤولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة "دراسة مقارنة"، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد الثالث والعشرون، يونيو 2000.
- 6- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
- 7- سوزان علي حسن، الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة "دراسة مقارنة"، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا، الإمارات، السنة الأولى، العدد الثاني، ربيع الآخر 1435/هـ يوليو 2013.
- 8- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 9- عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر عام 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- 10- عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، الصادرة في

- بروكسل 25 أغسطس سنة 1924، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1955.
- 11- علي البارودي، القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
- 12- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1992.
- 13- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1955..
- 14- عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية "دراسة مقارنة" في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2000
- 15- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
- 16- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.
- 17- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 2007.
- 18- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي.
- 19- محمد أبو سريع، رعاية الناقل البحري بإعفائه من المسؤولية، الجزء الأول، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثالث، السنة 25- يوليو - سبتمبر، 1981.
- 20- محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 21- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- 22- محمود الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008

- 23- محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1991.
- 24- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 25- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.
- 26- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج2، بدون دار نشر، 2001.
- 27- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2011.
- 28- ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "دراسة تحليلية"، بدون دار نشر، 2014.
- 29- يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق - كلية الحقوق - جامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد الثاني، يونيو 1984، ص189؛

قائمة المحتويات

1	مقدمة
	المبحث الأول: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقيتي بروكسل
5	وهامبورج
	المطلب الأول: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924 ...
17	المطلب الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية هامبورج 1978 .
	المبحث الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام
26	والقانونين الليبي والمصري
	المطلب الأول: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام 2008 ..
	المطلب الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً للقانونين الليبي
34	والمصري
43	الخاتمة
45	قائمة المراجع
48	قائمة المحتويات