



كلية الحقوق
الدراسات العليا والبحوث

تطور طرق دفع مسؤولية

الناقل البحري

(منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008)

مقدم من الباحث

مروان منصور زايد

مقدمة

تأتى أهمية النقل البحرى للبضائع من خلال حركة التجارة الخارجية التى تقوم على علاقة تبادلية وثيقة، نتيجة لتنوع منتجات المجتمع الدولى، تلك التى تحتاج دائماً إلى وسيلة فاعلة من وسائل النقل كقاعدة تحتية تقوم عليها، لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم. من هنا عرف النقل البحرى منذ العصور القديمة انتشاراً واسعاً فيما يخص نقل البضائع وأصبح من أقدم وسائل النقل التى استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحرى. ويعود النقل البحرى لبداية تاريخ الحضارة، إذ أضحت النقل البحرى فى عصرنا الحديث أداة لا يمكن الاستغناء عنها، للأهمية البالغة التى يتسم بها وذلك يرجع إلى عدة أسباب منها:

1) تعتمد الصادرات والواردات فى جميع أنحاء العالم تمام الاعتماد على النقل البحرى ويحتل النقل البحرى مركز الصدارة ويتربع على عرش وسائل النقل الحديثة (البرية والجوية)، فى نقل التجارة العالمية، حيث إنه يمثل ما يقارب من 85% أو أكثر من حجمها الإجمالى، وسيبقى النقل البحرى على وضعه المميز هذا نظراً لقدرة وسيلته (السفينة) على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ما تتميز به من سعة استيعابية تمكنها من استقبال البضائع المختلفة⁽¹⁾.

2) يعد النقل البحرى من أرخص وسائل النقل تكلفة فى أجور الشحن فمع زيادة الإهتمام بهذا النشاط الاقتصادى الكبير، أصبحت الموانئ العالمية والأسطول التجارى البحرى، يلعبان دوراً رئيسياً فى تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفى دفع حركة التطور الاقتصادى والنظام العالمى اللوجستى. وتحمل

(1) عدلى أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحرى فى ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص82.

مسئولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية فهو بحق شريان الاقتصاد العالمي. ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. سواء أكانت تتعلق بمواد أولية أم غذائية أم منتجات مصنعة. وهو ما يعنى أن نصف العالم سوف يموت جوعاً فيما سيتجمد النصف الآخر. وتعتبر السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يربو على 150 مليون دولار. بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي⁽²⁾.

وهكذا فقد أصبحت عملية التبادل التجارى الدولى تقوم على ركيزة أساسية هى النقل البحرى وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهدى لها المزيد من الإنتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة⁽³⁾.

(3) يدعم النقل البحرى التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمى ككل ولا يمكن أن تكون هناك تجارة بلا نقل كما لا يمكن أن يكون هناك نقل بدون تجارة. فالصلة بين عملية التجارة وعملية النقل وثيقة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية وقد أسقط النقل البحرى كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادى المثمر للبشرية، نظراً لما يحققه النقل البحرى من سعة الحجم بنقل أكبر كمية من البضائع، وانخفاض تشغيل السفينة، وانخفاض أجور نقل البضائع فى السفن، والمحافظة على أمان وسلامة البضاعة من التلف والسرقة عند النقل لمسافات طويلة، كما أن طرق الملاحة البحرية لا تستلزم رؤوس أموال عالية لإنشائها وصيانتها.

(2) ABDNOUR Boutouchent, les incidences du nouveaux droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, these 1991, pp2,3.

(3) ريان مهدي دروسين جبار، أهمية النقل البحرى والتجارة الخارجية، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.azzaman.com>.

4) يؤثر النقل البحري على تقسيم العمل الدولي في التجارة الخارجية كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة، فمن هذه الدول ما تتفوق في إنتاج سلع معينة ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى ومعنى ذلك أن كل دولة ليست إلا سوقاً لمنتجات الدول الأخرى. وقد ساعد النقل على قيام التخصص الإقليمي والدولي بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات المناطق والدول الأخرى ومعنى ذلك أن التقدم الذي حدث في وسائل النقل أدى إلى إنتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة. ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول المختلفة إلى تخفيض تكاليف السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية⁽⁴⁾.

5) يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الإقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدى العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها.

ونتيجة لأهمية النقل البحري في عالم التجارة الدولية، ظهر ما يسمى بعقد النقل البحري، فغالباً ما يتم النقل في ضوء عقد يبرم بين مالك البضاعة والناقل يجسد هذا العقد ورقة تعد من أهم الأوراق التي تنظم هذه العملية وهي سند الشحن ويلقى هذا السند بمجموعة من الالتزامات على عاتق مالك البضاعة كما يلقي بمجموعة من الالتزامات على عاتق الناقل⁽⁵⁾.

⁽⁴⁾ ربان مهدي دروسين جبار، المقال السابق، على الموقع الإلكتروني:

<http://www.azzaman.com>

⁽⁵⁾ اتجهت التشريعات الوطنية إلى إطلاق تعريف عام لعقد النقل وعلى سبيل المثال، عرف المشرع العراقي بالقانون رقم 80 لسنة 1983 عقد النقل بصفة عامة بالمادة رقم (5) التي نصت على أن: عقد النقل اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شئ من مكان إلى آخر لقاء أجر معين كما يراد به طبقاً للفقرة السادسة من المادة الأولى من قواعد هامبورج 1978 (أى عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجره بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر).

ومع أهمية النقل البحري وظهور ما يسمى بعقد النقل البحري ، رسخ الاعتقاد في ضمير المجتمع الدولي بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا غنى عنها فتم توقيع مشروع اتفاقية دولية في 25 أغسطس 1924 ببروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي جرت تسميتها بقواعد (لاهاي). وقد لقيت هذه الاتفاقية ترحيباً واسعاً وظلت تخدم المجتمع البحري لمدة تزيد عن الخمسين عاماً. إلا أن التطبيق العملي لهذه الاتفاقية قد كشف عن عيوب كثيرة لاسيما بعدما شعرت دول كثيرة أن مصالحها كبالدان شاحنة للبضائع لا تحظى برعاية عادلة في ظل معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924⁽⁶⁾ التي وجدت حتى بعد تعديلها عامي 1968، 1979 غير صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة التي هي غالباً من الدول النامية والتي دأبت على إنفاق مبالغ طائلة للناقلين الأجانب لنقل ما تصدره من منتجاتها وما تستورده من سلع لازمة للتنمية.

فسارع المجتمع الدولي إلى إيجاد حل لعدم التوازن الموجود في اتفاقية بروكسل لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل 1924) وذلك نتيجة لطغيان مصالح الناقلين على الشاحنين فظهرت الحاجة إلى إبرام اتفاقية جديدة لتحقيق هذا التوازن بين الشاحنين والناقلين وكان النداء أن تأتي الاتفاقية المأمولة من خلال الأمم المتحدة وليس عن طريق اللجنة البحرية الدولية "C.M.I"، وبالفعل تلقف هذا الخيط مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "UNCTAD" وقام في 25 مارس 1968 بإصدار توصية رغم معارضة الكثير من الدول الصناعية بتكوين فريق عمل لإعداد

⁽⁶⁾Brussels convention for the unification of certain rules of law relating to bills of loading.

ودخلت حيز التنفيذ في 2 يونيو 1931 ، وتم التصديق عليها من معظم الدول، وهي تمثل القانون العام للنقل البحري الدولي.

مشروع اتفاقية دولية تحت رعاية الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول 1968 المعدل لأحكامها. (7)

وقد تمكن فريق العمل الذى انتخب لرئاسته الأستاذ والعالم الجليل الدكتور محسن شفيق وبعد جهود مضمينة من وضع مشروع اتفاقية جديدة لنقل البضائع بحراً ذلك المشروع الذى أقرته لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية (اليونسترال) فى مايو 1976 ومن ثم دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسى للأمم المتحدة فى مدينة هامبورج فى الفترة من 6 إلى 31 مارس سنة 1978 وحضر المؤتمر سبع وسبعون دولة من بينها مصر .

وفى 31 مارس 1978 أقر المؤتمر الوثيقة الختامية للاتفاقية وقرر المؤتمر أن يطلق على الاتفاقية اسم (اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978) وأوصى أن تعرف أحكامها باسم (قواعد هامبورج)⁽⁸⁾ وقد كانت مصر من أولى الدول المصدقة على الاتفاقية حيث صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 104 لسنة 1979 فى 10 مارس 1979 بالموافقة عليها وأصبحت نافذة فى مصر ابتداء من 3 نوفمبر 1990. (9)

وقد استوحى قانون التجارة البحرية المصرى رقم 8 لسنة 1990 أحكامه الخاصة بمسئولية الناقل البحرى من قواعد هامبورج، ولكنه لم ينقلها حرفياً وإنما خالفها فى كثير من المواضع وبخاصة فى أساس بمسئولية الناقل البحرى. ولما كانت قواعد هامبورج 1978 تقضى فى المادة (1/30) بأن يبدأ نفاذها من اليوم الأول من الشهر التالى لمرور سنة واحدة من تاريخ إيداع وثائق تصديق الدولة العشرين عليها، أو قبولها لها أو

(7) د. محسن شفيق، الجديد فى القواعد الدولية الهامة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ 31 من مارس 1978، دار النهضة العربية، بدون تاريخ نشر، ص 11.

(8) United Nations convention of the carriage of goods by sea 1978 (The Hamburg Rules 1978).

(9) دخلت قواعد هامبورج 1978 حيز التنفيذ فى الأول من نوفمبر 1992، أي بعد (14) عاماً من إعلانها، ومع ذلك لم يتم التصديق عليها من قبل الدول البحرية الكبرى وتقدر التجارة البحرية الدولية الخاضعة لها بنحو 5% فقط.

موافقتها أو انضمامها إليها. فإن المعاهدة قد دخلت حيز التنفيذ من أول نوفمبر 1992، وهو أول الشهر التالي لانقضاء عام على تصديق الدولة العشرين عليها وهي زامبيا في 7 أكتوبر 1991 لتحل محل اتفاقية بروكسل 1924، ولتحكم النقل البحري الدولي للبضائع على نحو يحقق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين والشاحنين⁽¹⁰⁾.

ولما أحجمت معظم دول العالم عن الانضمام لقواعد هامبورج 1978⁽¹¹⁾، فقد صدرت في 11 ديسمبر 2008 اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً في نيويورك (قواعد روتردام 2008)⁽¹²⁾ واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجبها، نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية.

وتستد الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل 1924) والبروتوكولات الملحقة بها واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورج 1978)، وتقدم بديلاً لهذه الاتفاقيات. بيد أنها لم تدخل بعد حيز التنفيذ حيث أنها تشترط تصديق عشرين دولة عليها، ولم تصدق عليها الآن سوى خمس دول فقط، ولم توقع عليها مصر حتى الآن.

ويلاحظ أن قواعد روتردام 2008 توفر إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الإتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في

⁽¹⁰⁾د. عاطف الفقى النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 2020، ص 17
⁽¹¹⁾راجع في معارضة الدول الناقلة لاتفاقية هامبورج 1978، والحجج التي أثيرت في هذا الشأن: د. جلال وفاء محدين، مدى فاعلية قواعد مسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصرى. دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، والمراجع المشار إليها في هوامش الصفحات 17-19.

⁽¹²⁾ رغم إقرار قواعد روتردام في الأمم المتحدة نيويورك 2008، إلا أنها قد أطلق عليها قواعد روتردام نظراً لأنه تم التوقيع عليها في مدينة روتردام بهولندا في 23 سبتمبر 2009

خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.⁽¹³⁾

وهكذا فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع قد احتلت مكان الصدارة لدى التشريع الدولي والوطني، وقد سايرت بعض التشريعات الوطنية تلك الإتفاقيات الدولية سابقة الذكر في بعض مواضعها، وكان منها على سبيل المثال قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983، وقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 وبات من الضروري الوقوف على أحكام وعناصر مسؤولية الناقل البحري الموضوعية والإجرائية في نقل البضائع ودراستها، ومن هنا استمد موضوع البحث أهميته حيث احتلت مسؤولية الناقل البحري مكان الصدارة في الأمور التي ينطوي عليها عقد النقل البحري، فأحكام مسؤولية الناقل البحري على قدر كبير من الأهمية، فحيث يخل الناقل بالالتزامات التي يفرضها القانون أو العقد تتحقق مسؤولية.

ومن هنا تبرز إشكالية البحث، حيث يترتب على تلف البضاعة أو هلاكها أو تأخير وصولها ضرر للمرسل إليه نتيجة هذا التلف أو الهلاك أو التأخير، ومن ثم تبرز مشكلة تعد الأبرز في عمليات النقل البحري، وهي ما يتعلق بطبيعة مسؤولية الناقل البحري عن تسليم البضاعة المنقولة، ومتى تتحقق هذه المسؤولية، ومدى إمكانية دفعها أو التخلص منها، هذا ما دفعنا إلى البحث في هذا الموضوع في ظل الإتفاقيات الدولية منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008 مروراً بقواعد هامبورج 1978، مع التعرّيج على القانون البحري في مصر والعراق.

وقد اتبعنا في هذا البحث المنهج التحليلي المقارن، حيث تضافرت جهود دولية في حل ما يواجه النقل البحري للبضائع من مصاعب وأثمرت عن عقد الاتفاقيات

⁽¹³⁾ د. فاروق ملش، هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، 2012، ص 730.

الدولية المشار إليها منذ بروكسل 1924 وقواعد هامبورج 1978، واتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً (روتدام 2008)، فضلاً عن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983، وقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

خطة البحث: وعلى هذافان بحثنا في طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008 تنقسم إلى ثلاثة مطالب، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول/ الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري.

المطلب الثاني/ حالات مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثالث / أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري

المطلب الأول

الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري

• تمهيد وتقسيم :

تختلف التشريعات البحرية الدولية والوطنية حول الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، وذلك لاختلاف النظم القانونية للمسئولية من المسئولية العقدية إلى المسئولية التصيرية وانعكاساتها علي مجال الإثبات وتحديد التفويض وعلي أطراف دعوي المسئولية⁽¹⁴⁾.

- فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل البحري مسئولية تعاقدية تقوم علي افتراض المسئولية أي الإخلال بالتزام تحقيق نتيجة أو غاية، في حين تفرق التشريعات الأنجلوسكونية بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص، وتقيم مسئولية

(14) د. أحمد السعيد الزقرد، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد الأول، 1996، ص 23.

الناقل العام والناقل الخاص، وتقييم مسؤولية الناقل العام علي أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فتقيمها علي أساس الخطأ التقصيري واجب الإثبات⁽¹⁵⁾.

- ولهذا فإننا سنتناول في هذا المطلب الأساسي القانوني لمسئولية الناقل البحري في التشريعات البحرية منذ بروكسل 1924 وحتى روتردام 2008، ثم نبحت في فكرة العهدة ومسئولية الشاحن، وذلك في فرعين علي النحو الآتي:

الفرع الأول/ الأساس التشريعي لمسئولية الناقل البحري.

الفرع الثاني / فكرة العهدة ومسئولية الشاحن .

الفرع الأول

الأساس التشريعي لمسئولية الناقل البحري

➤ تقوم المسؤولية القانونية، بصفة عامة، علي أساس من ثلاثة أسس هي ⁽¹⁶⁾:

- 1- **الخطأ واجب الإثبات:** ويكون ذلك إذا كان عبء إثبات الخطأ الذي تسبب عنه الضرر واقعاً علي عاتق المدعي المضرور الذي ينبغي عليه أن يثبت خطأ المدعي عليه المطالب بالتعويض.
- 2- **الخطأ المفترض:** ويكون الخطأ مفترضاً في جانب المدعي عليه الذي يقع عليه إثبات سلبى مفاده أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتي يعفي من المسؤولية عنه.
- 3- **المسئولية 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 حتي يعفي من المسؤولية عنه، وإنما يجب عليه

(15) الناقل العام / هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها. أما الناقل الخاص فهو من يتولي النقل بناء علي اتفاق خاص في كل حالة علي حدة دون وجود أدني الالتزام عليه بقبول النقل. راجع : د. هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002، ص 266 .

(16) د . محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية ، 1993، ص 454، د/ عاطف الفقي/ السابق/ ص146.

أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى إحداث الضرر الذي لا بد له أو لأحد من تابعيه فيه، وذلك كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور نفسه.

- ونتناول فيما يلي الأساس التشريعي لمسئولية الناقل البحري في الوثائق محل البحث:

(أولاً) أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل 1924:

بالنسبة لمسئولية 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 فنصت المادة (2/4) 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 او فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم. إنما يقع عبء الإثبات علي من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليسلخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو اخطائهم أي صلة بالهلاك أو التلف.

فهذا النص يقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه فإن اراد دفع. المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله وأفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه إن يرد هذا الضرر إلي سببه الحقيقي ومن ذلك إن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل⁽¹⁷⁾.

وهكذا فإن الاساس القانوني العام لمسئولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل 1924، هو المسؤولية المفترضة إذ يعد التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية، بحيث لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل علي توافر السبب الأجنبي الذي أدى إلي إحداث الضرر⁽¹⁸⁾.

(17) د. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، 1978، ص286.

(18) د. محمود سمير الشرقاوي، السابق، ص454، د. أحمد حسني، النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 1989، ص256، د/ عاطف الفقي، السابق، ص47.

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للأساس القانوني العام، فإن الاتفاقية قد أقامت استثناء علي هذا الأساس العام يثمثل في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة 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 في أن يقيم الدليل علي انه قد بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر (م 1/4) .

(ثانياً) أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورج 1978 :

تقيم قواعد هامبورج لسنة 1978 مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة أو هلاكها علي أساس الخطأ المفترض حسبما جاء في المادة (1/5) منها حيث نصت علي أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا 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 وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر .

إذا بموجب نص المادة الرابعة يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء وجودها في عهده دون ان يلزم المتضرر بإقامة الدليل علي خطأ الناقل، لكن للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، أي ان التزام الناقل في ظل قواعد هامبورج هو التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة⁽¹⁹⁾ . وأساس المسؤولية هو الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة⁽²⁰⁾ .

(19) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، 1995، ص326.د.عدي أمير خالد، السابق، ص 75.

(20) R. Rodiere, la responsabilite du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978, Droit Maritime Francais, 1978, P457 J.C. Sweeney, les regles de Hambourg, point de vue jurist anglo – saxon, Droit Maritime Francais, 1978, p327.

ونلاحظ أن قواعد هامبورج 1978 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 يبرأ من المسؤولية حتي ولو ظل سبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها مجهولاً طالما أثبت الناقل انه قد بذل العناية المعقولة في نقل البضائع أو المحافظة عليها⁽²¹⁾.

ولا شك ان اتفاقية بروكسل بتأسيسها مسؤولية الناقل البحري علي أساس المسؤولية المفترضة كانت تفضل قواعد هامبورج 1978 التي أقامت هذه المسؤولية علي أساس الخطأ المفترض، فبعد أن كان الناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي ادي إلي إحداث الضرر، أصبح يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ 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 1924⁽²²⁾.

وإذا كان الأمر كذلك بشأن الأساس القانوني العام لمسئولية الناقل البحري في ظل قواعد هامبورج 1978، فإن الاتفاقية قد قررت استثناءين علي هذا الأساس العام وهما:

الاستثناء الأول: ويتمثل في حالة المسؤولية عن الحريق حيث نصت المادة (415) 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 أو مستخدميه أو وكلائه، أو إذا أثبت المدعي أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير

⁽²¹⁾ La zizi.M, les regles de Hambourg et la responsabilite du transporter uarchandises par uer, these, Nantes, 1986, p44.

⁽²²⁾ د. أحمد حسني، السابق، ص 256 .

في تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادي أثاره أو التقليل منها.

وهكذا فإن الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري في حالة الحريق طبقاً لقواعد هامبورج 1978 هو الخطأ واجب الإثبات علي عاتق المدعي الذي يجب عليه حتي يقيم مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه كان هو سبب الحريق أو كان السبب في عدم إتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق أو الحد من أثاره⁽²³⁾.

الاستثناء الثاني: ويتمثل في حالة المسئولية عن النقل علي سطح السفينة، وذلك في غير الأحوال التي وردت في المادة (1 / 9) من المعاهدة والمسموح فيها بالنقل بهذه الكيفية والتي سبق ذكرها في الباب الأول، حيث نصت المادة (3 / 9) من الاتفاقية أنه استثناء من نص المادة (1/5) 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 المسئولية المفترضة وليس الخطأ المفترض. إذ لا يعني الناقل من المسئولية 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 بد له او لتابعيه أو وكلائه فيه⁽²⁴⁾.

(ثالثاً) أساس مسئولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

⁽²³⁾J.F. Wilson, Carriage of Goods By sea, Pitman, London, 1988, p205.

⁽²⁴⁾ د. عاطف الفقي، السابق، ص154.

نصت المادة (1/ 227) من قانون التجارة البحرية المصري علي ان رقم (8) لسنة 1990 ((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 تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة))، كما نصت المادة 229 من القانون ذاته ((يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة 1) من المادة (227) من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلي سبب أجنبي لا بد له او لنائبه أو لأحد تابعيه فيه.

ويتضح من نص المادتين (227 ، 229) أن أساس التزام الناقل هو تحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلي المرسل إليه، ولا يعفي الناقل من المسؤولية حتي لو أثبت انه هو وتابعوه قد قاموا اتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر⁽²⁵⁾. وبالتالي 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 علاقة سببية بين الخطأ والضرر مفترضة، ويتبع ذلك تحقق المسؤولية العقدية للناقل، ألا إذا تمكن الناقل من قطع الرابطة السببية بإثبات 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⁽²⁶⁾.

وهكذا فإن القانون المصري قد سار في الاتجاه الذي سارت فيه اتفاقية بروكسل 1924 وأقام مسؤولية الناقل البحري علي أساس المسؤولية المفترضة، مخالفاً في ذلك قواعد هامبورج 1978 وليس من شك في ان حكم القانون المصري أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورج لأنه لا يعفي الناقل من المسؤولية حتي لو

(25) عدلي أمير خالد، السابق، ص76.

(26) الواحد يسير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي أوزو، الجزائر، 2013 ص19-20 .

أثبت أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، ولا يعفيه من المسؤولية إلا السبب الأجنبي⁽²⁷⁾.

(رابعاً) أساس مسؤولية الناقل البحري ظل قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983:

نصت المادة (27 / 1) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 علي أنه ((تبدأ مسؤولية الناقل عند تسلمه الشئ وتنتهي بتسليمه إلي المرسل إليه وفق احكام القانون))، أما المادة (46) من القانون ذاته فقد نصت علي ان ((يضمن الناقل سلامة الشئ أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسئول عن الاضرار التي تصيبه، ولا يجوز أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشئ أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشئ أو خطأ المرسل إليه.

ويتضح من النصين المشار إليهما أن مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 تبدأ عند استلامه البضائع وتنتهي عند تسليمه لها للمرسل عليه وأن الناقل ضامن لسلامة البضاعة خلال هذه المدة، ولا يستطيع ان يدفع مسؤوليته عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدبي إلي إحداث الضرر.

ولا شك أن المشرع العراقي في ابتعاده عن منهج قواعد هامبورج 1978 واقتراجه ومسايرته للمنهج المتبع في اتفاقية بروكسل 1924 وقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 كان موفقاً وذلك لحماية مصالح الشاحنين بحسبان أن العراق ومصر من الدول الشاحنة.

(خامساً) أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام 2008 :

أرجعت قواعد روتردام مدة تسليم البضاعة إلي إرادة طرفي عقد النقل أي الناقل والشاحن، واستندت في قيام مسؤولية الناقل أثناء مدة الاتفقاك علي عدم تسليم

(27) د. عاطف الفقي ، السابق، ص156 .

البضاعة، ويأتي هذا الحكم في صالح الشاحنين، حيث نصت المادة (1/17) من قواعد روتردام علي أن: ((يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخر في التسليم، إذا اثبت المطالب بدعوي المسئولية أن الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث أو الحدث أو الظروف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسئولية الناقل حسبما حددت ذلك في الفصل الرابع.

ويتضح لنا من المادة (1/17) أن اتفاقية روتردام أقامت مسئولية 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 إلي حد بعيد لأساس مسئولية الناقل والشاحن راعت فيها قواعد العدالة.

أما المادة (2/17) فقد نصت علي أن يعفي الناقل من كامل مسئوليته التي تقتضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (18).

ويتضح من نص المادة (2/17) أن اتفاقية روتردام تعفي الناقل من المسئولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه، وهذا قد يعني أنه اقترب من قواعد هامبورج 1978 واختلف عن اتفاقية بروكسل 1924 القانون المصري 1990 التي لا تعفي الناقل من المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدي إلي إحداث الضرر.

وكما هو واضح في البداية فإن المسئولية في كنف هذه الاتفاقية الجديدة ليست موضوعية تقوم علي مجرد الضرر، وإنما هي مسئولية شخصية تقوم علي فكرة الخطأ

المفترض، أي أن الناقل مقبل بقرينة الخطأ، فلا يحتاج المطالب إلا إلي إثبات حدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل، فيفترض وقوع خطأ من الناقل⁽²⁸⁾.

وبذلك فإن مسؤولية الناقل بمقتضي هذه الاتفاقية تبدو قائمة علي أساس قرينة الخطأ أو الخطأ المفترض وكما أشرنا إليه سلفاً هو افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه وهو الناقل والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ أي ان هذه المادة وضعت علي عاتق الناقل قرينة الخطأ بالمسئولية عن الأضرار الحاصلة للبضائع نتيجة الهلاك أو التلف أو الخسائر الناجمة عن تأخير تسليمها شريطة أن يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذه الأضرار قد حصلت أثناء مدة مسئولية الناقل كما حددتها الاتفاقية.

ولكن الفرق أن هذه القرينة قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس فخولت المادة (17/2) من الاتفاقية للناقل إمكانية إبراء نفسه من المسئولية إذا أثبت أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخير لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو وأحمد تابعيه ومن في حكمهم بموجب المادة (2/18) من الاتفاقية.

وإلي هنا تتفق قواعد روتردام 2008 مع قواعد هامبورج 1978 تماماً، ولكن مع الفرق أن هذه الاتفاقية الأخيرة أعطت الناقل إمكانية دفع المسئولية بإثبات أنه قد اتخذ هو ومستخدمه ووكلائه التدابير المعقولة لتقادي وقوع الحادث المسبب للضرر باستثناء حالة الضرر اللاحق بالبضاعة من جراء الحريق، والضرر اللاحق بالبضاعة من جراء الإهمال في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو تجنب تبعاته أو التخفيف منها. ففي هاتين الحالتين ينقلب عبء الففي هاتين الحالتين ينقلب عبء الإثبات ويصبح

(28) - فاروق ملش، قواعد روتردام، اساس مسئولية الناقل وهل هي خطوة إلي الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري والبحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية.مصر. ص11.

علي الشاحن إثبات خطأ الناقل في حدوث الحريق، أو في عد اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته والتخفيف منها⁽²⁹⁾.

غير أن اتفاقية روتردام قد حولت للناقل في المادة (2/17) التخلص من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ المفترض، إذا أقام الدليل علي أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير، لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو أو أحد الأحداث أو الظروف المستثناة الواردة بالاتفاقية علي وجه التحديد المادة (3 /18) من الاتفاقية.

ونظراً لأن الغالب عملاً أن يضطر الناقل عند نفي ارتكاب أي خطأ سواء منه جانبه أو جانب أحد تابعيه يكون قد أدي إلي حدوث الضرر للبضاعة، أن يضطر إلي إثبات مصدر هذا الضرر، أي السبب الأجنبي القوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل الشاحن. وهذا هو نفس الطريق للتخلص من السئولية في حالة أن يكون الالتزام بتحقيق نتيجة إذا ما تخلفت تلك النتيجة.

وهكذا يمكن القول أن اتفاقية روتردام تتخذ في شأن مدي التزام الناقل منهجاً يقترب من جعله التزاماً بتحقيق نتيجة أو غاية أكثر منه التزاماً ببذل عناية والنتيجة أو الغاية المستهدف تحقيقها هي نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلي المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول.

فلا نزاع في أن نظام المسؤولية الأكثر دقة هو النظام الذي يضع علي عاتق المتعاقد التزام بنتيجة اي تحقيق غاية، في حين ان كل نظام يقوم علي الخطأ أو قرينة الخطأ هو نظام أقل دقة وصرامة، حيث يلتزم الناقل بمجرد بذل عناية دون الالتزام بتحقيق نتيجة، وبهذا تقرب قواعد روتردام في هذا الخصوص من اتفاقية بروكسل 1924 وتقيم المسؤولية علي أساس المسؤولية المفترضة وليس الخطأ المفترض، ولا شك أن اتفاقية روتردام بهذا النص تقترب من اتفاقية بروكسل 1924 وتفضلها بتقليص

⁽²⁹⁾F. Berlingieri, a comparative analysis of the Hague –Visby rules, the Haambourg rules and the Rotterdam rules, U.N.C.I.T.R.A.L, P8 at: www.uncitral.Org.

الأسباب الاجنبية التي يمكن للناقل إرجاع الخطأ إليها. وفي تاسيس المسؤولية علي أساس المسؤولية المفترضة حماية لمصالح الشاحنين، وإن كنا نود لو كانت قد أقامت المسؤولية موضوعية وليست شخصية علي أساس المخاطر وتحمل التبعية لا علي أساس الخطأ.

❖ وخلاصة القول فإن قواعد روتردام 2008 قد جاءت في هذا الخصوص لتوازن بين اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورج 1978 حتي توازن بين مصالح الناقلين والشاحنين وتشجع كافة الدول علي الانضمام إليها.

الفرع الثاني

فكرة العهدة ومسئولية الشاحن

يشمل هذا التصور لأساس المسؤولية مفهوم ما طرحه البعض⁽³⁰⁾ من ان مسؤولية الناقل، سواء في نقل الشئ أو نقل الشخص تقوم علي فكرة (العهدة)، بمعنى أن مسؤولية الناقل تتقرر مادام الشئ أو الشخص تحت سيطرة أو رقابة أو توجيه الناقل، وهذا المفهوم لا يختلف عن فكرة تأسيس مسؤولية الناقل علي أساس المسؤولية المفترضة والتزامه بتحقيق غاية أو نتيجة فكلا المفهومين يؤدي إلي نتيجة واحدة ولا خلاف بينهما إلا من حيث استعمال مصطلح العهدة لا غير .

وقد رأينا كيف اعتمدت اتفاقية هامبورج في تحديد نطاق التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة من التلف او الهلاك علي فكرة الحراسة (العهدة) أي ان الناقل مسئول عن البضاعة ما دامت بعهدته، أي أن الاتفاقية إذا كانت قد اعتمدت معيار الحراسة (العهدة) فإنها قصرت هذه الحراسة علي التسليم في ميناء الشحن حتي التسليم في ميناء التفريغ، أي ان وجود البضاعة في عهدة الناقل خارج المينائيين لا يسأل عنها الناقل بموجب احكام المادة (4) | من الاتفاقية التي نصت علي ان : (أن

⁽³⁰⁾ د/ باسم محمد صالح، القانون التجاري ، القسم الأول ، منشورات دار الحكمة، بغداد، 1987، ص217.

مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عقدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ) وقد اعتمد قانون التجارة البحرية المصري 1990 في المادة (227) الحكم نفسه⁽³¹⁾.

ونري من خلال نص المادة (4) من اتفاقية هامبورج أن مصطلح (وأثناء النقل) تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة خارج المينائيين أيضاً، أي تشمل مسؤوليته عن البضاعة في ميناء الشحن وميناء التفريغ وأثناء الطريق، فكان الجدير بالطرفين الناقل والشاحن الاتفاق مقدماً علي الطريق الذي سيسلكه الناقل أثناء نقل البضاعة، وبالتالي يتحمل الناقل المسؤولية عن تلف البضاعة وهلاكها في حالة إن سلك طريقاً آخر.

وإذا نظرنا إلي أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل نجد أن المادة (1/30) من قواعد روتردام 2008 تنص علي أن : يتحمل الشاحن مسؤولية مايتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن ضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضي هذه الاتفاقية وهذا يعني أن الشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر، إذا أثبت الناقل 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 (30) من اتفاقية روتردام 2008 فأنها تعفي الشاحن من المسؤولية إذا كان سبب الخسارة أو الضرر لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه حيث نصت علي أنه : باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضي الفقرة (2) من المادة (31) والمادة (32)، يعفي الشاحن من

⁽³¹⁾ د / لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى ، الدار العلمية الدولية للنشر، 2001، ص 49 .

كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلي خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (34).

أما في ظل أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 فإن الشاحن يجوز له أن يعفي نفسه من المسؤولية العقدية تجاه الناقل البحري أو يخففها، لأن الشاحن لا يشملها حكم المادة (1/10) من قانون النقل العراقي لأنها لا تخاطب الشاحن وإنما تتعلق بالناقل فقط إذ نصت علي أن: " يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية".

المطلب الثاني

حالات مسؤولية الناقل البحري

تمهيد وتقسيم:

يعتبر الناقل هو الضامن لسلامة البضائع ووصولها إلي المرسل إليه حسب الاتفاق المبرم في عقد النقل، بيد انه في كثير من الأحيان قد تهلك البضاعة أو تتلف كلياً أو جزئياً قبل الوصول، كما يمكن أن تصل متأخرة عن الميعاد المتفق عليه في العقد أو حسب ماجري به العرف البحري.

وهكذا فإن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتسع ليشمل صوراً ثلاثة للأضرار التي يسأل عنها الناقل وتصيب الشاحن أو المرسل إليه، وهي الهلاك و التلف والتأخير. و نتناول كل صورة منها في فرع مستقل، وذلك كما يلي:

➤ الفرع الأول / هلاك البضاعة.

➤ الفرع الثاني / تلف البضاعة .

➤ الفرع الثالث / التأخير .

الفرع الأول

هلاك البضاعة

(أولاً) المقصود بهلاك البضاعة:

يقصد بهلاك البضاعة زوالها، وهي الحالة المثلي التي يتحقق فيها الضرر، حيث يصعب علي الناقل المنازعة في حصولها، وبينما يكون الأمر أسهل عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالة التلف، وفي حالة الهلاك يتعذر علي الناقل تسليم البضائع لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل⁽³²⁾.

ويقصد بالهلاك في مجال نقل البضائع تخلف تسليم البضائع إلي صاحب الحق في تسلمها في مكان الوصول، وقد يكون الهلاك كلياً بتخلف أي تسليم للبضائع في مكان الوصول وذلك إما لزوال الكيان المادي أو لسرقتها أو لتسليمها لغير صاحب الحق في تسلمها سواء في مكان الوصول أو مكان آخر، أو يكون هلاكاً جزئياً إذا لحق بأجزاء فقط من البضاعة مع مراعاة في شأن نقل البضائع ما يجري عليه العف من التسامح عن عجز الطريق⁽³³⁾.

فقد جري 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 المسئولية تخفف عن كاهل الناقل بمقدار النسبة المسموح بها، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي فقط⁽³⁴⁾.

(ثانياً) معيار التفرقة بين الهلاك المادي والهلاك الحكمي:

(32) الواحد يسير، مسئولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2013، ص33.

(33) د. محمد كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة دار المعارف بالإسكندرية، 2003، ص102.

(34) د. محمد هللية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، ص342، د. أميرة صدقي، دروس في القانون البحري، الطبقة الثانية، دار النهضة العربية، 1975، ص349.

قد يكون الهلاك مادياً أو هلاكاً حكماً، فالهلاك المادي كما في حالة احتراق البضائع حكماً كما في حالة عدم العثور عليها كالسرقة مثل، كما تكون البضاعة في حكم الهلك الحكمي إذا لم تسلم خلال مدة معينة من انقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه بين الناقل والشاحن⁽³⁵⁾.

كما نص قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 في المادة (228) علي أن : " تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لفقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه " وهكذا فقد أقام المشرع البحري المصري قرينة مفادها هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لفقضاء ميعاد التسليم، وعلي الناقل إن اراد نقص هذه القرينة أن يثبت أن البضاعة لم تهلك وإنما تأخر وصولها فقط⁽³⁶⁾.

كما نصت المادة (3/5) من قواعد هامبورج 1978 علي نفس الحكم، وزادت مقررته أنه في حالة عدم وجود اتفاق علي الميعاد المحدد لتسليم البضاعة، فإن مدة الستين يوماً تحسب من صدور الوقت المعقول الذي يمكن ان يتطلبه التسليم، وذلك من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحال.

ويثبت فقدان البضائع بإثبات واقعة تسليم البضائع للناقل وواقعة عدم تسليمها للشاحن أو المرسل إليه، وعلي طالب التعويض أن يقدم مستند النقل لإثبات واقعة الإستلام فضلاً عن إرساله إخطاراً للناقل أو ممثله القانوني لإثبات واقعة عدم التسليم أو الهلاك.

الفرع الثاني

تلف البضاعة

⁽³⁵⁾ تنص المادة (3) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 علي أن يعتبر الشئ في حكم الهالك إذا لم يتم الناقل بتسليمه للمرسل إليه أو إخطاره بالحضور لتسلمه خلال خمسة وأربعين يوماً من انقضاء موعد التسليم.

⁽³⁶⁾ د . جلال وفاء محمد، القانون المصري البحري، دار الكتاب الحديث، 1994، ص 268 .

(أولاً) المقصود بتلف البضاعة:

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة، كفاكهة عطبت أو زهور ذبلت أو أجهزة تحطمت أو مرايا تهشمت، أو عطب جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي، إذ يستوي أن يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها⁽³⁷⁾. كما يعرف التلف بأنه "كل عطب في مادة الشيء يؤثر على قيمته بحسب الاستعمال الذي أعد 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))⁽³⁸⁾.

ويذهب البعض إلى القول بأنه في حالة تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي لإستعماله فيما أعد له هو هلاك كلي للبضاعة، في حين أن الفیصل بین 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 شامل البضاعة كلها، فأنا نكون بصدد تلف كلي، إذا صح القول، وليس هلاك كلي.

(ثانياً) معيار التفرقة بين التلف والهلاك الكلي:

إن معيار التفرقة بين التلف والهلاك الكلي هو وصول البضاعة ففي حالة الهلاك الكلي لا يصل شيء من البضاعة بينما في التلف تصل البضاعة كاملة من حيث المقدار ولكنها تالفة، كما نستنتج ان التلف قد يكون جزئياً إذا كان العيب يشمل جزءاً أو قسماً من البضاعة التي وصلت كاملة من حيث المقدار⁽³⁹⁾. لكننا نري أن كل من التلف الكلي والهلك الكلي يؤديان إلى نفس النتيجة من حيث عدم صلاحية البضاعة للاستخدام أو لما أعدت إليه فوصول البضاعة كاملة ولكنها تالفة تماماً يستوي مع عدم وصولها نهائياً في حالة الهلاك الكلي حيث تصبح البضاعة غير

(37) د/ محمد كمال حمدي، السابق، ص 475.

(38) د / لطيف جبر كومانى، السابق، ص 91، د/ باسم محمد صالح، السابق، ص 216.

(39) الواحد يسير، السابق، ص 33.

صالحة للاستخدام فتلف البضاعة اذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل.

(ثالثاً) التقييم القضائي لإثبات التلف:

عبرت محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها ((إن مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلي المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلي إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل)) . ولم يتطرق قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 إلي تعريف التلف ولكنه تطرقه فقط لمسئولية الناقل عن سلامة البضاعة من التلف. وكذلك قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، لمنه اشار في المادة (239) منه إلي التلف الظاهر والتلف غير الظاهر، فيكون التلف ظاهراً كما او كانت الأكياس ممزقة وقد يكون التلف غير ظاهر (40).

(رابعاً) إثبات التلف:

يقنضي إثبات التلف المقارنة بين ما دون في سند الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بوصف البضاعة وحالتها عند التسليم، وإذا لم يذكر في سند الشحن أية إشارة لحالة البضاعة وقت شحنها فيفترض أن البضاعة كانت بحالة جيدة، وإذا وصلت تالفة يسأل الناقل عن التلف الذي يقع عبئه علي المرسل إليه، بإعتباره دائماً بالبضائع، فحيث يكون سند الشحن نظيفاً فأن إثبات حصول التلف يسير لان 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(41).

(40) د / مصطفى كمال طه، السابق، ص 351 .

(41) د/ محمد محمد هلبية، الوجيز في القانون الخاص البحري، السابق، ص 342 .

د/ أميرة صدقي دروس في القانوني البحري، السابق، ص 347 .

أما عن حق الناقل في إثبات ما يخالف ما ورد في سند الشحن، فله أن يثبت ما يخالف بيانات سند الشحن بكل الطرق إذا كان المستلم هو الشاحن، أما إذا كان المستلم غير الشاحن فيحق للناقل إثبات ما يخالف البيانات الواردة في سند الشحن⁽⁴²⁾.

وقد نصت قواعد روتردام 2008 في المادة (2،1/22) علي طريقة حساب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلي قيمتها في مكان ووقت التسليم وذلك بقولها: " مع مراعاة أحكام المادة 59 "

1- يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلي قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقاً للمادة 43 .

2- تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلي القيمة المعتادة للبضائع التي هي من نفس النوع وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.

الفرع الثالث

التأخير في تسليم البضاعة

التأخير في تسليم البضاعة هو وصول البضاعة كاملة وسليمة، ولكن متأخرة عن الميعاد والمتفق علي تسليمها فيها، وقد جاءت اتفاقية بروكسل 1924 خلواً من أي نص يشير إلي التأخير كسبب من اسباب التعويض او تحقق الأضرار، وإنما اقتصر علي معالجة الهلاك والتلف فقط، ويرجع السبب في ذلك إلي أن الاتفاقية كانت قد وضعت في وقت كان من المتغدر 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 الإتصال⁽⁴³⁾.

(42) د / لطيف كومانبي، السابق، ص 92 .

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

وقد أضر هذا الإغفال من جانب معاهدة بروكسل 1924 بمصلحة الشاحنين والمرسل إليهم نتيجة حرمانهم من التعويض عن الأضرار التي كانت تصيب البضائع من جراء هذا التأخير، كتلف البضاعة واستحالة استخدامها وانخفاض قيمتها⁽⁴⁴⁾.

ولهذا فقد سدت قواعد هامبورج 1978 هذه الثغرة ونصت في المادة (2/5) 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 التسليم يتمثل في عدم تسليم البضائع في المدة التي تتطلب من جانب الناقل الحريص، ومع مراعاة ظروف الواقع. وشايعها في ذلك قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 (م 1/227، م 240).

ولاشك ان كلاً من قواعد هامبورج والقانون المصري قد أضافا 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 علي تحديد ميعاد وصول السفن ومن ثم تحديد ميعاد تسليم البضائع الذي يجب علي الناقل مراعاته وإلا تعرض للمسئولية في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه⁽⁴⁵⁾.

بيد أن هذا الحكم الوارد في قواعد هامبورج والقانون البحري المصري قد أثار العديد من الصعوبات في تفسيره 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 بتحديد فترة التسليم المتطلبة من هذا الناقل الحريص⁽⁴⁶⁾.

(44) J. f. Wilson, op.cit, p207.

(45) د . عاطف الفقي، السابق، ص160 .

(46) د . سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج) منشأة المعارف 1986، ص7 .

هذا وقد عالجت قواعد روترام 2008 التأخير في تسليم البضائع، حيث عرفت المادة(21)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 فوات كسب أو وقوع الخسارة، بمتلقي خدمة النقل ويصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر⁽⁴⁷⁾.

ويعتبر الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق⁽⁴⁸⁾.

وقد ينتج عن التأخير تلف إذا وقع الضرر علي البضاعة كما إذا كانت فاكهة وفسدت، فيسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلفاً، وقد يقع الضرر علي الشاحن أو علي منشأته، كما إذا فوت الأخير علي الشاحن صفة رابحة والحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل بالمنشأة بسبب تأخير الآلات المطلوبة⁽⁴⁹⁾، فالتأخير بذاته يعتبر ضرراً بالنسبة للشاحن حتي وإن وصلت البضاعة سالمة لأنه قد تتعرض للكساد مما يؤدي إلي الهبوطفي أسعارها⁽⁵⁰⁾.

ويسأل الناقل البحري للبضائع عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في تسليم البضائع، بغض النظر عما إذا كان هناك تلف أو هلاك يلحق بالبضائع، ويسأل الناقل

(47) د . هاني محمد دويدار القانون البحري في ضوء القانون اللبناني، والاتفاقيات الدولية دار النهضة العربية 2000 ص160.

(48) يقصد بالناقل المتوسط الحرص هو معيار موضوعي نقيس فيه تصرف أو سلوك الناقل العادي المؤلف، وتقدير ذلك خاضع لسلطة القاضي التقديرية.

(49) د . محمد كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري القاهرة، مطبعة الاطلس 189 / مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورج منشأة المعارف بالاسكندرية ط 2 ، 2000، ص 48.

(50) د. حلو عبدالرحمن ابوحلو، التأخير في تسليم البضائع في النقل البحري. دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد13، العدد 8، 2007، ص106 .

عن التأخير بشرط أن يثبت الشاحن أن قد أصابه ضرر ترتب عن التأخير، وبمعنى آخر بشرط إقامة الدليل عن الضرر الذي ترتب عن التأخير في الوصول، فحلاً للهلاك أو التلف الذي يتضمن في طيه الضرر الذي يلحق بالمرسل أو الشاحن والمتمثل في فوات قيمة الأشياء أو الانقاص منها، لا يضمن التأخير في حد ذاته وجه للضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل.

وبعبارة أخرى قد لا ينتج عن التأخير ضرر فلا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما إذا ترتب علي التأخير ضرر بمتلقى خدمة النقل يصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر⁽⁵¹⁾.

ونري أن الشاحن بخصوص طلبه المتعلق بموضوع التعويض عن التأخير في تسليم البضائع من قبل الناقل علي هذا النحو قد أصبح محملاً بإثبات ثلاثة أمور لا غني عنها، وهي إثبات التأخير فضلاً عن تحقق الضرر. بالإضافة إلي إثبات علاقة السببية بين التأخير كسبب لتحقيق الضرر والضرر المتحقق.

المطلب الثالث

أسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية

تمهيد و تقسيم:

إذا كان الإتفاق بين الناقل والشاحن على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها باطلاً في ظل المعاهدات البحرية الدولية منذ بروكسل 1924 وحتى روتردام 2008 و كذا في القوانين البحرية الداخلية في مصر والعراق، فإن الناقل يعفى قانوناً من المسؤولية إذا توافرت أسباب وردت هذه في الوثائق.

وهذه الأسباب تنقسم إلى أسباب عامة وأسباب خاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. ولذا فإننا سنتناول هذه الأسباب في فرعين على النحو الآتي:

(51) د. هاني دويدار، السابق، ص 159 .

الفرع الأول: الأسباب العامة للإعفاء القانوني من المسؤولية.

الفرع الثاني: الأسباب الخاصة للإعفاء القانوني من المسؤولية.

الفرع الأول

الأسباب العامة للإعفاء القانوني من المسؤولية

يأتى السبب العام لإعفاء الناقل البحرى قانوناً من المسؤولية انعكاساً من الأساس القانوني لهذه المسؤولية، بمعنى أن إختلاف الأساس القانوني المختلف فى المعاهدات والقوانين محل البحث يرتب إختلافاً فى الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية.

ولما كان الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحرى فى كل من معاهدة بروكسل 1924 وقانون التجارة البحرية المصرى 1990 هو المسؤولية المفترضة، وفى قواعد مبورج 1978 هو الخطأ المفترض، وفى قواعد روتردام 2008 هو التراوح بين الخطأ المفترض والمسئولية المفترضة، فإن الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحرى من المسؤولية تختلف بإختلاف المعاهدات والقوانين محل البحث وذلك كما يلى:

(أولاً): الاسباب العامة للإعفاء فى إتفاقية بروكسل 1924، وقانون التجارة البحرية المصرى 1990:

سبق أن ذكرنا أن الأساس القانوني العام لمسئولية الناقل البحرى فى ظل إتفاقية بروكسل والقانون البحرى المصرى هو المسؤولية المفترضة، إذ يعد إلتزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ونقلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها لصاحب الحق فيها إلتزاماً بتحقيق نتيجة أو غايه وليس إلتزاماً ببذل عناية، بحيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل للبضاعة يرجع إلى سبب

أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه. وذلك مثل خطأ الشاحن⁽⁵²⁾ أو العيب الذاتي للبضاعة⁽⁵³⁾ أو خطأ الغير⁽⁵⁴⁾ أو القوة القاهرة⁽⁵⁵⁾، وغيرها.

(ثانياً): الأسباب العامة للإعفاء فى قواعد هامبورج 1978:

سبق أن ذكرنا أن الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى فى ظل قواعد هامبورج عام 1978 هو الخطأ المفترض، إذ يعد التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ونقلها وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة، بحيث يكفى الناقل حتى يعفى من المسئولية أن يثبت ويقيم الدليل على أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة التى كان يمكن مطالبتهم باتخاذها لتفادى سبب الضرر فضلاً عن تفادى نتائجه.

وتعد مسألة كفاية التدابير المتخذة وكونها معقولة من المسائل الواقعية التى يترك تقديرها لقاضى الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض إلا إذا استند قاضى

(52) يعد من قبيل خطأ الشاحن العيب فى تغليف البضاعة أو فى تعبئتها، أو عدم الكشف بغير تعمد عن حقيقتها مما يترتب عليه رصها أو نقلها بطريقه لا تتناسب مع طبيعتها. راجع: د. أحمد حسنى، السابق، ص 257.

(53) يرجع العيب الذاتى للبضاعة إلى طبيعتها ذاتها وعدم تحملها الرحلة البحرية، وذلك كأن تكون البضاعة مما يتلف بالحرارة أو بالبرودة أو بالرطوبة.

(54) يقصد بالغير هنا كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، وذلك مثل ريان سفينة أخرى صدم السفينة التى تحمل البضاعة بخطأ منه مما أدى إلى هلاك البضاعة، أو صاحب بضاعة أخرى معيبة لا يعلم الناقل بعيوبها مما أدى إلى إفساد البضاعة المشحونة بجوارها. وبالتالي لا يعد من الغير هنا تابعوا الناقل مثل ريان السفينة وأفراد الطاقم وغيرهم ممن يسأل الناقل عن أخطائهم. راجع: د. عاطف الفقى، السابق ص 170.

(55) يعد من قبيل القوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه ولا يستطاع دفعه ويجعل تنفيذ الإلتزام مستحيلًا، وذلك مثل هبوب عاصفة شديدة غير عادية، أو هياج البحر هياجاً غير عادى، وأعمال السلطة العامة كفض حصار بحرئ على ميناء معين لسبب حربئ أو صحئ، أو صدور قانون أو قرار يمنع الإلتجار مع دولة معينة. راجع: د. محمود سمير الشرفاوى، السابق، ص 455.

الموضوع فى إستخلاهه لكفاية ومعقولة هذه التدابير إلى وقائع ثابتة وأسباب شائعة⁽⁵⁶⁾.

وكما كان الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى فى ظل إتفاقية بروكسل 1924 وقانون التجارة البحرية المصرى 1990 يأتى فى صالح الشاحن، فإن الأسباب العامة للإعفاء القانونى من المسؤولية فى ظل هذه الإتفاقية وذلك القانون تأتى فى صالح الشاحن أيضا . وذلك لأنه فى ظلها لا يكتفى لإعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أن يقيم الدليل على اتخاذه هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو التقليل من اثاره، بل لابد من إقامة الدليل على السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع هذا الضرر، ولذلك فإن إتفاقية بروكسل والقانون البحرى المصرى يأتیان فى صالح الشاحنين خلافاً لقواعد هامبورج.

(ثالثاً): الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية فى ظل قواعد روتردام 2008:

وحسناً فعلت قواعد روتردام 2008 حينما وازنت بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين بالنسبة للأساس القانونى الوارد فيها لمسئولية الناقل البحرى، وقررت قيام الأساس القانونى على المسؤولية المفترضة بمعنى أن الناقل يجب عليه حتى ينفى مسؤوليته أن يثبت عدم ارتكابه للخطأ وذلك بإقامة الدليل على أنه قد بذل العناية اللازمة لتفادى الأضرار الحادثة للبضاعة، فضلاً عن تمسكه بأسباب الإعفاء القانونية الواردة فى المادة (3/17) وذلك حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل.

ولاشك أن ميل قواعد روتردام ناحية المسؤولية المفترضة يعد تفضيلاً منها للحكم الوارد فى إتفاقية بروكسل 1924، عن الحكم الوارد فى قواعد هامبورج 1978، ويأتى هذا التفضيل فى مصلحة الشاحنين أو بالأحرى فى صالح إقامة توازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقلين والشاحنين، وذلك بإقامة أساس

⁽⁵⁶⁾د.محمود سمير الشرقاوى، السابق، ص458

المسؤولية على المسؤولية المفترضة مع تعداد أسباب كثيرة يمكن للناقل التمسك بأحدها للإعفاء من المسؤولية.

الفرع الثاني

الأسباب الخاصة للإعفاء القانوني من المسؤولية

(أولاً): الأسباب الخاصة للإعفاء في ظل إتفاقية بروكسل 1924:

- نصت المادة (4) من إتفاقية بروكسل 1924 على قائمة تضم (17) حالة يعفى الناقل فيها من المسؤولية إذا أثبت إحداها، وهذه هي الحالات:

- 1- عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر.
- 2- خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة.
- 3- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.
- 4- أخطار البحر الإستثنائية.
- 5- الحروب.
- 6- أعمال الأعداء والقرصنة.
- 7- كل عمل صادر عن سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد.
- 8- قيود الحجر الصحى.
- 9- الإضراب عن العمل أو الإغلاق.
- 10- الإضطرابات الأهلية.
- 11- خطأ الشاحن.
- 12- العيب الذاتى فى البضاعة.
- 13- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات والأرواح داخل البحر.
- 14- النقص فى حجم أو وزن البضاعة أو عن عيب حفى بها أوعن طبيعتها الخاصة أو عيب ملازم لها.
- 15- عدم كفاية التغليف.

16- نقص أو عدم كفاية العلامات.

17- العيوب المستترة التي لا يمكن إكتشافها بمجرد الإحتراز العادى.

(ثانياً) الأسباب الخاصة للإعفاء فى ظل قواعد هامبورج وقانون التجارة البحرية
المصرى:

لما كانت قائمة الأسباب السبعة عشر للإعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية تضر بمصالح الشاحنين، وتعطى الناقلين مجالات أكثر رحابة لدفع مسؤوليتهم، فإن قواعد هامبورج 1978 قد قضت على هذه القائمة، ولم تبق منها سوى على حالتين هما: إنقاذ الارواح والأموال فى البحر (م6/5)، وحالة الحريق (م4/5)، فضلاً عن إضافة حالة نقل الحيوانات الحية (م5/5) التى لم تكن تسرى عليها إتفاقية بروكسل 1924.

وكذلك فعل قانون التجارة البحرية المصرى رقم 8 لسنة 1990 حينما حصر حالات الإعفاء القانونى للناقل من المسئولية فى أربعة حالات يشترك فى إثنين منهما مع قواعد هامبورج 1978، وهما نقل الحيوانات الحية (م232)، وإنقاذ الأموال و الأرواح فى البحر (م242)، وينفرد بإثنين هما: حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن (م230)، وحالة النقل على سطح السفينة (م131).⁽⁵⁷⁾

(ثالثاً) الأسباب الخاصة للإعفاء فى ظل قواعد روتردام 2008:

عددت المادة (3/17) من قواعد روتردام 2008 أسباب الإعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية حيث نصت على أن:

"يعفى الناقل من كامل مسئوليته أو من جزء منها إذا أثبت بدلاً من إثبات عدم إرتكابه خطأً جسيماً، أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف الآتية قد تسبب أو أسهم فى الهلاك أو التلف أو التأخير":

- 1- القضاء والقدر.
- 2- مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

(57) د. عاطف الفقى ، السابق ، ص 174 وما بعدها.

- 3- الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب و الإضطرابات الأهلية.
- 4- قيود الحجر الصحى، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الإحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذى لا يرجع للناقل أو لأى شخص تابع له.
- 5- الإضطرابات أو إغلاق المنشآت فى وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدى العاملة.
- 6- نشوب حريق على السفينة.
- 7- وجود عيوب خفية يتعذر إكتشافها ببذل العناية الواجبة.
- 8- فعل أو إهمال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندى أو الطرف المسيطر أو أى شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندى مسئولاً عن أفعاله.
- 9- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفرغها التى تحدث بموجب اتفاق مبرم وفقاً للمادة (2/13) ما لم يقر الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابةً عن الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه.
- 10- حدوث فقد فى الحجم أو الوزن أو أى شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل فى البضائع.
- 11- وجود قصور أو عيب فى أعمال ربط أو علامة لم يؤدها الناقل أو لم تتم نيابة عنه.
- 12- إنقاذ أرواح فى عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- 13- تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات فى عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- 14- تدابير معقولة لتقادم الإضرار بالبيئة أو محاولة تقاديبها.
- 15- ما يقوم به الناقل من أفعال بموجب الصلاحيات المخولة له بمقتضى المادتين (15،16) من الاتفاقية.

وهذه الحالات التي أوردتها قواعد روتردام 2008 هي نفس الحالات التي وردت في المادة (4) من إتفاقية بروكسل 1924، عدا حالة إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة (الخطأ الملاحي). ولهذا فإن هذا الاسترجاع يقضى على الميزة التي أوردتها قواعدها مبورج 1978 للشاحنين، ويمثل ردة إلى الخلف لصالح الناقلين.

ولهذا ذهب البعض⁽⁵⁸⁾ 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 بجرماً ومن ثم ارتفاع أسعار السلع.

بيد أنه في سبيل المفاضلة بين الاتفاقيات الثلاثة فيما يتعلق بهذا الخصوص نجد أن الحالات الواردة للإعفاء في إتفاقية بروكسل 1924 لا تتطابق مع حالات الإعفاء الواردة في قواعد روتردام 2008، ذلك أن الإتفاقية الأخيرة قد حذفت حالة الخطأ الملاحي من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، وهي حالة الإعفاء المتعلقة بالأضرار الناتجة عن فعل أو إهمال الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى 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 1978، وإن كانت هذه الأخيرة تفضلها في حذفها لكل حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في إتفاقيتي بروكسل و روتردام تقريباً.

كذلك فإن قواعد روتردام 2008 تفضل إتفاقية بروكسل 1924 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

(1) الجديد في النقل البحري في ضوء إتفاقية روتردام ، مجلة نقابة المحامين ، بيروت، العدد 3، 2010 ، ص 1028.

هامبورج 1978 والتي لم تبحث في إلتزامات الناقل ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية أو أثناء الرحلة البحرية على حد سواء⁽⁵⁹⁾.

فكما ذكرنا سابقاً فإن قواعد هامبورج 1978 منحت الناقل دفع مسؤوليته عن طريق سبب الإعفاء العام المتمثل في إقامة الدليل على أنه هو ومستخدميه ووكلائه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر سواء أكان هذا الضرر قد وجد سببه في عدم صلاحية السفينة للملاحة أو في غيره من الأسباب، وذلك بإستثناء حالتين محددين سهلت فيهما الاتفاقية على الناقل عملية الإثبات، وهما حالة نقل الحيوانات الحية، وحالة الأضرار الناشئة عن تدابير إتخاذها الناقل لإنقاذ الأرواح والممتلكات في البحر، فضلاً عن حالة الأضرار الناجمة عن الحريق حيث إن عبء الإثبات ينتقل ليستقر على الشاحن الذى عليه أن يقيم الدليل على أن الحريق قد نتج عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

ويبقى بعد ذلك إبراز الإشتراك في هذا الخصوص بين إتفاقتي بروكسل 1924 و روتردام 2008، ويمكن رد الأسباب الخاصة لدفع مسئولية الناقل فيهما إلى مجموعات أربعة هي: القوة القاهرة، وخطأ الشاحن، والعيب الذاتى للبضائع، وأفعال الناقل البريئة من الخطأ. فضلاً عن حالة وحيدة انفردت بها قواعد روتردام 2008، وهى حالة الضرر الناجم عن إتخاذ الناقل تدابير معقولة إذا كانت من أجل تقادى الأضرار بالبيئة أو محاولة ذلك.⁽⁶⁰⁾ وهذه الحالات المشتركة بين الإتفاقيتين ما هى إلا تطبيق للقواعد العامة فى المسئولية الواردة فى القوانين الوطنية لكل دولة، حيث يعفى الناقل من المسئولية بناءً عليها إذا ثبت أن الضرر ناتج عن إحداها، ذلك أن الناقل عندما يقيم الدليل على إحدى هذه الحالات، فإنه يكون قد قطع رابطة السببية بين فعله والضرر الذى لحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى الوصول⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁹⁾ د. وحدى حاطوم، السابق، ص1027

⁽⁶⁰⁾ أ. سعدية بن دومية، مسئولية الناقل البحرى على ضوء قواعد روتردام، رسالة ماجستير، جامعة

وهران، 2013، ص46

⁽⁶¹⁾ د. وحدى حاطوم، السابق، ص1036

وهذه الحالات المشتركة هي:

1- **القوة القاهرة:** والقوة القاهرة هي كل أمر لا يمكن توقعه ولا يستطيع دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، 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⁽⁶²⁾. ولا تعد أخطار البحر العادية "perils de mer" من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت حداً من الجسامة يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها ولذلك فإن السرقة والحريق لا يعتبر أى منهما من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقعت في ظرف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن. كذلك لا يعتبر الإضراب قوة قاهرة إلا لو كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وكان فجائياً وغير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته فيه. كذلك فإن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لفرض توقعها من الناقل. ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الحادث للبضاعة إذا كان الضرر ناشئاً عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث بشكل دوري ومنظم، كما يكون مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن المد و الجزر المعروفة مواعيده⁽⁶³⁾.

ويندرج تحت القوة القاهرة الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، وأخطار البحر الإستثنائية، 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.

2- **خطأ الشاحن وعيب البضاعة:** وخطأ الشاحن هو فعل المضرور سواء أكان الشاحن أو المرسل إليه، وسبب الإعفاء هنا أن الضرر إذا وقع بفعل المضرور لا يكون ثمة مسئول إذ المضرور هو الذى ألحق الضرر بنفسه، وإنما ألحق العيب الذاتى للبضاعة بخطأ الشاحن بإعتبار أن الشاحن هو الذى قرر شحن بضاعة لا

⁽⁶²⁾د.محمود سمير الشرقاوى ، السابق ،ص70.

⁽⁶³⁾د.عاطف الفقى، السابق، ص172 ، هامش (2).

تتحمل عملية النقل، ولذا يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتى للبضاعة ولو كان سند الشحن خالياً من أى تحفظ يتعلق به⁽⁶⁴⁾. فيجب أن يقدم الشاحن البضائع وعليها بياناتها التى تكون مطبوعة أو موضوعة عليها بطريقة ظاهرة، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية الرحلة، وذلك ليسهل على الناقل التعرف على طبيعتها و معاملتها المعاملة المناسبة لها، وعدم كفاية أو إهمال العلامات يعد إهمالاً من جانب الشاحن، الأمر الذى يعفى الناقل من المسؤولية⁽⁶⁵⁾.

3- **أفعال الناقل البريئة من الخطأ:** فلا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن محاولة إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر، ذلك أن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تلزم الربان بتقديم المساعدة للأموال وللأشخاص الذين يوجدون تحت خطر الهلاك، ويترتب عليها أحياناً تلف أو هلاك الشحنة التى توجد على ظهر السفينة التى تقدم المساعدة، فتنبهت معاهدة بروكسل و القانون البحرى المصرى فنصا على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الخسائر التى تلحق بالبضائع⁽⁶⁶⁾ شريطة أن تكون تلك التدابير معقولة.

وتقاس هذه المعقولة بما قد يفعله الناقل متوسط الحرص فى نفس الظروف، وأساس التفرقة بين حالتى إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال تقادى الإندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة (طمعاً فى المكافأة) مع عظم الخطر الذى تتعرض له الشحنة أو ضعف الأمل فى الإنقاذ الفعلى⁽⁶⁷⁾. ويعتبر الإنقاذ فى ذاته سبب الإعفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يؤدى إلى إنقاذ الأرواح والأموال ومع ذلك يظل وجه الإعفاء قائماً⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁴⁾د. على جمال الدين عوض، النقل البحرى للبضائع، دار النهضة العربية، 1992، ص 535، د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحرى، مكتبة الجلاء الجديدة، 1991، ص 273. فى حين يرى البعض عدم لزوم هذا الإلحاق لدفع مسؤولية الناقل، وذلك نظراً لأن المعول عليه فى دفع المسؤولية هو أن يكون سبب الضرر أجنبياً عن الناقل وتابعيه. ومتى توافر ذلك الشرط فى العيب الذاتى للبضاعة فلا حاجة للبحث فيها إذا كان الشاحن قد ارتكب خطأ بشحنه بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل. راجع: د. محمود سمير الشرفاوى، السابق، ص 376.

⁽⁶⁵⁾د. محمد كمال حمدى، السابق، ص 142.

⁽⁶⁶⁾د. على حسن يونس، السابق، ص 396.

⁽⁶⁷⁾د. محمد كمال حمدى، السابق، ص 140. 141.

⁽⁶⁸⁾أ. سعدية بن دومية، السابق، ص 50.

وقد أعفت المادة (3/17) من قواعد روتردام الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الحاصل للبضائع من تلف أو هلاك أو الخسارة الناجمة عن التأخير سببه اتخاذ تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفادي ذلك. وهو سبب جديد من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية لم تذكره الإتفاقيات الأخرى.

وقد اعتبر البعض⁽⁶⁹⁾ أن هذا الحكم الذي أتت به معاهدة روتردام 2008 بإرجاع حالات الإعفاء من المسؤولية المعطاه للناقلين تراجعاً إلى الوراء بالنسبة للشاحنين عما كان عليه الوضع في إتفاقية هامبورج 1978، و اعتبروا أن هذا التراجع فرضه إلزام الجماعة الدولية بالتوازن المنشود بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين المنشود من هذا الإتفاقية الجديدة، فقد تنبه واضعوا إتفاقية روتردام إلى أن إلغاء أسباب الإعفاء من المسؤولية التي قامت به إتفاقية هامبورج وما أدى إليه من تشديد مسؤولية الناقلين، هو السبب الذي حال دون انضمام العديد من الدول، لاسيما الدول ذات الأسطول البحري الكبير، إلى إتفاقية هامبورج ، لذا تفادياً لذلك ارتأى واضعوا الإتفاقية إرجاع معظم حالات إعفاء الناقل من المسؤولية التي كانت واردة في إتفاقية بروكسل بل وأضافوا عليها حالات أخرى وعدلوا بعض الحالات الموجودة⁽⁷⁰⁾.

وفى الواقع فإن هذا التحليل قد يكون صحيحاً إذا كانت قواعد هامبورج قد حققت فعلاً الأهداف المنشودة من ورائها ألا وهى تشديد مسؤولية الناقل كما كان يرغب واضعوها، وإذا كان رأى الأغلبية من الفقه أن إلغاء أسباب الإعفاء من المسؤولية في إتفاقية هامبورج يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقلين، إلا أننا لا نميل إلى ذلك، على اعتبار أن نية واضعوا هذه الإتفاقية شئ والمادة الخامسة منها التي إستبدلت حالات الإعفاء الخاصة من المسؤولية بسبب الإعفاء العام من المسؤولية الوارد فيها شئ آخر،

⁽⁶⁹⁾ أثناء إنعقاد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى (الأونسترال) فى دورتها الحادية والأربعين فى نيويورك من 16 إلى 3 يولية 2008 ، واجهت الفقرة 3 من المادة 17 من الإتفاقية نقداً شديداً ومطالبات قوية بحذف هذه الفقرة بما تحتويه من قائمة الحالات أو الظروف المستثناة، التى يعفى بموجبها الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها. وهذا عن تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى، الدورة 41، A/63/17، ص17 وما بعدها .
⁽⁷⁰⁾ أ. سعدية بن دومية ، السابق ، ص51 .

ذلك أنهم إذا أصابوا جزءاً من الحقيقة في قولهم بتشديد مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورج لكن هذا لا يصح إلا بالنسبة لإلغاء السبب الأول من حالات الإعفاء الذى كان واردًا في إتفاقية بروكسل ألا وهو إثبات الناقل بأن الضرر نجم عن فعل أو إهمال الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة⁽⁷¹⁾.

إلا أن ما أوردته الإتفاقية فى المادة الخامسة منها بإعطاء الناقل دفع مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى وصول البضائع، بأن يقدم الدليل على أنه هو وتابعيه أو وكلائه قد إتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذى سبب الضرر وإتقاء نتائجه، إنما هو أسلوب لنفى قرينة الخطأ الواقع على الناقل ليس من الصعوبة بمكان، أو على الأقل ليس فى هذا شئ من حماية الشاحنين أو العكس تشديد من مسؤولية الناقلين، ولعل الحماية الأقوى للشاحنين كانت بالإكتفاء بجعل الناقل مسئولاً ما لم يثبت أن الضرر الذى لحق بالبضائع قد نتج عن فعل أو إهمال لا يرجع إليه أو الى أحد تابعيه⁽⁷²⁾.

هذا فضلاً عن أن إتفاقية هامبورج نقلت عبء الإثبات من الناقل إلى عاتق الشاحن فى حالتين ، هما حالة حصول الهلاك أو التلف أو التأخير فى وصول البضائع الناجم عن الحريق، وحالة عدم اتخاذا الناقل كافة التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها⁽⁷³⁾.

فى هاتين الحالتين نجد أن قاعدة الإثبات معكوسة، حيث يقع على الشاحن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه الذى أدى إلى الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه فى عدم إتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق و تجنب تبعاته أو

⁽⁷¹⁾د.فاروق محمد ملش، قواعد روتردام و هل هى خطوة إلى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، أشغال المؤتمر العربى الثالث للقانون التجارى والبحرى يومى 18 و 19 إبريل 2009 بالأسكندرية. مصر ص5.

⁽⁷²⁾د.فاروق ملش ، المرجع السابق ص7 .

⁽⁷³⁾د.وجدى خاطر، المرجع السابق، ص1025

التخفيف منها. فليس في هذه الحالة خطأ مفترض على الناقل إنما خطأ واجب الإثبات، ولاشك في أن نقل عبء الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه أمر فيه صعوبة بالغة عليه، على اعتبار أنه لا يكون على متن السفينة لحظة الحريق، الأمر الذى لا يمكنه من تحديد وقت نشوئه والأسباب التى أدت إليه، وما اتخذته الناقل من تدابير للحيلولة دون اندلاعه أو إخماده و تجنب تبعاته، وهذا ما يعتبر فعلاً تشديداً على الشاحنين وتسهيلاً للناقلين.

فواضعى إتفاقية هامبورج لو كانوا قد اقتصروا فى المادة الخامسة منها على هذين البندين من الإعفاء-الحريق، حالة عدم إتخاذ الناقل كافة التدابير المعقولة لإخماد الحريق لكان من الممكن القول أنهم شددوا مسئولية الناقل فعلاً، إلا أن مثل هذه النتيجة لم تتحقق لأنه فى غير هاتين الحالتين يمكن للناقل أن يعفى نفسه من المسئولية بإثبات يسير " أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا التدابير المعقولة المتطلبة لتقضى الحادث وتبعاته " فلم يلق على عاتقه إتخاذ كافة التدابير اللازمة و الضرورية لذلك⁽⁷⁴⁾.

ونرى أن الناقل فى إتفاقية هامبورج يمكنه أن يتحلل من مسئوليته تجاه الشاحن أو المرسل إليه بأسلوب أقل قسوة مما هو فى إتفاقيتى بروكسل و روتردام بذلك الإثبات المشار إليه أعلاه، حيث إنه فى هاتين الإتفاقيتين لكى يدفع الناقل مسئوليته عليه إثبات أن سبب الضرر هو أحد الحوادث الواردة فى متن نصوصهما، وهو إثبات ليس أسهل من إثبات إتخاذ التدابير المعقولة المتطلبة لتقضى وقوع الحادث أو على الأقل إن صعوبة عبء الإثبات على الناقل فى الحالتين متقاربة إلى حد بعيد⁽⁷⁵⁾.

وخلص القول عن إتفاقية هامبورج، فى هذا الصدد أن الشاحنين لم يكتسبوا منها على مستوى المسئولية إلا إلغاء حالة الإعفاء من المسئولية الخاصة بالخطأ الملاحي أو فى إدارة السفينة من تابعى الناقل، وأيضاً إلغاء مسئولية الناقل فى حالة بقاء سبب

⁽⁷⁴⁾د.فاروق ملش ، المرجع السابق ص7 .

⁽⁷⁵⁾أ. سعدية بن دومية ، السابق ص53 .

الحادث مجهولاً، وذلك لأن المادة (1/5) من الاتفاقية صريحة في أن نفي المسؤولية يتطلب من الناقل إثبات أنه قد اتخذ التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، فإذا تعذر عليه معرفة سبب الضرر بصفة مؤكدة، فإنه لا يكون قادراً على تحديد الحادث الذي سبب هذه الأضرار، وبالتالي لا يمكنه أن يثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة المتطلبية لتفادي الحادث وذلك حتى يتمكن من الإعفاء من المسؤولية.

خاتمة

رأينا من خلال البحث أن النقل البحري للبضائع قد تجاذبته المصالح المتعارضة لطائفة الناقلين من جهة وطائفة الشاحنين من جهة أخرى الناشئة عن تغير الظروف الإقتصادية والسياسية والفنية ، الأمر الذي أدى بالمجتمع الدولي إلي محاولة تحقيق التوازن بين هذه المصالح المتعارضة، من خلال اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكولها المعدلين 1968، 1979، ثم من خلال قواعد هامبورج 1978، وأخيراً من خلال قواعد روتردام 2008.

ومن خلال الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري وجدنا كيف ان معاهدة بروكسل 1924 وتبعتها قواعد روتردام 2008 تفضل قواعد هامبورج 1978 في تأسيسها لمسئولية الناقل البحري علي أساس المسئولية المفترضة وليس علي أساس الخطأ المفترض كما أقامتها قواعد هامبورج 1978 في حين تفضلها هذه المعاهدة الأخيرة في عدم تكرار النص علي قائمة الإعفاءات من المسئولية الواردة في معاهدة بروكسل 1924 وقواعد روتردام 2008.

وفيما يتعلق بحالات مسئولية الناقل البحري كانت معاهدة بروكسل 1924 لا تعالج سوي مسئولية الناقل عن حالتي هلاك البضاعة أو تلفها ولم تنظم مسئولية الناقل في حالة تأخير تسليم البضاعة نظراً لكثرة المخاطر البحرية وقتها لبدائية صناعة السفن وتخلف وسائل الإتصال، الأمر الذي أضر بمصالح الشاحنين، مما دعا قواعد هامبورج 1978، وقواعد روتردام 2008 إلي سد هذا النقص وتقرير مسئولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع.

ولما كانت أسباب الإعفاء من المسئولية تأتي انعكاساً من الأساس القانوني لها، فقد تمثل الأساس العام للمسئولية في اتفاقية بروكسل 1924، وروتدام 2008 في المسئولية المفترضة ومن ثم لا يعفي الناقل من من المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر في حين تمثل الأساس القانوني لمسئولية الناقل

البحري في ظل قواعد هامبورج 1978 في الخطأ المفترض بحيث يعفي الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت انه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو تلافي نتائجه.

بيد أن أسباب الإعفاء الخاصة الواردة في معاهدة بروكسل 1924 كانت تحوي أسباباً كثيرة تسهل كثيراً من مهمة الناقل وتضر بمصالح الشاحن، وهذه القائمة كانت قواعد هامبورج 1978 قد قضت عليها، ثم عادت قواعد روتردام 2008 لتتنص علي هذه القائمة مرة أخرى، فيما يشكل ردة في مسألة تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

ونوصي بإقامة مسؤولية الناقل البحري علي أساس المسؤولية المفترضة حيث لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر، ولكن مع القضاء علي قائمة الأسباب الطويلة الواردة في قواعد روتردام 2008 ومن قبلها اتفاقية بروكسل 1924، وذلك تمهيداً للمرحلة القادمة وهي المسؤولية الموضوعية القائمة علي أساس المخاطر وتحمل التبعة.

كما نوصي بضرورة التريث في التوقيع علي قواعد روتردام 2008 كبيرة حتي تتم دراستها دراسة كافية نظراً لصعوبتها وتعقيدها، فضلاً عن تعاملها مع أوساط بحرية كثيرة وذات أمكانيات ضخمة، كما أنها قد جاءت بعد قواعد هامبورج 1978 التي رفضت الكثير من الدول الناقلة التوقيع عليها، الأمر الذي يجعل شبهاة محاياة الناقلين تحوم حول قواعد روتردام 2008، وبعد الدراسة والتمحيص وملاءمة هذه المعاهدة الأخيرة لمصالح الدول الشاحنة الفقيرة يمكن بعد ذلك التوقيع عليها والعمل بها.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

1. أحمد السعيد الزقرد، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد الأول، 1996.
2. أحمد حسني، النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 1989.
3. أميرة صدقي، دروس في القانون البحري، الطبقة الثانية، دار النهضة العربية، 1975.
4. باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، منشورات دار الحكمة، بغداد، 1987.
5. الجديد في النقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام، مجلة نقابة المحامين، بيروت، العدد 3، 2010.
6. جلال وفاء محدين، القانون المصري البحري، دار الكتاب الحديث، 1994.
7. -----، مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
8. حلو عبدالرحمن ابوحلو، التأخير في تسليم البضائع في النقل البحري. دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، 2007.
9. سعديّة بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2013.
10. عاطف الفقى النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 2020.
11. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، 1991.
12. عدلى أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
13. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 1992.
14. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، 1978.
15. فاروق محمد ملى، قواعد روتردام و هل هي خطوة إلى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربى الثالث للقانون التجارى والبحرى يومى بالاسكندرية، 18 و 19 إبريل 2009. مصر ص5.
16. -----، هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، 2012.
17. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر، 2001.
18. محسن شفيق، الجديد فى القواعد الدولية الهامة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج) بتاريخ 31 من مارس 1978.
19. محمد كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري القاهرة، مطبعة الاطلس 189 / مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورج منشأة المعارف بالاسكندرية ط 2 ، 2000.
20. -----، القانون البحري، ط3، منشأة دار المعارف بالإسكندرية، 2003.
21. محمد هليلية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، 1975.
22. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993.
23. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، 1995.
24. -----، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002.
25. هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني، والاتفاقيات الدولية دار النهضة العربية 2000.
26. الواحد يسير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزى أوزو، الجزائر، 2013.

ثانياً: المراجع الأجنبية

1. ABDNOUR Boutouchent, les incidences du nouveaux droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, these 1991.
2. Brussels convention for the unification of certain rules of law relating to bills of loading.
3. F. Berlingieri, a comparative analysis of The Hague –Visby rules, the Haambourg rules and the Rotterdam rules, U.N.C.I.T.R.A.L.

4. J.C. Sweeney, les regles de Hambourg, point de vue jurist anglo – saxon, Droit Maritime Francais, 1978.
5. J.F. Wilson, Carriage of Goods By Sea, Pitman, London, 1988, p205.
6. La zizi.M, les regles de Hambourg et la responsabilite du transporter uarchandises par uer, these, Nantes, 1986.
7. M.R. Gouilloud, Droit maritime, pedone, 1988.
8. R. Rodiere, la responsabilite du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978, Droit Maritime Francais, 1978.
9. United Nations convention of the carriage of goods by sea 1978 (The Hamburg Rules 1978).

الفهرس

الموضوع
مقدمة
المطلب الأول : الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري.
الفرع الأول : الأساس التشريعي لمسئولية الناقل البحري.
الفرع الثاني : فكرة العهد ومسئولية الشاحن.
المطلب الثاني : حالات مسئولية الناقل البحري.
الفرع الأول : هلاك البضاعة.
الفرع الثاني : تلف البضاعة.
الفرع الثالث : التأخير.
المطلب الثالث : أسباب الإعفاء القانوني من المسئولية
الفرع الأول : الأسباب العامة للإعفاء القانوني من المسئولية.
الفرع الثاني : الأسباب الخاصة للإعفاء القانوني من المسئولية.
الخاتمة.
قائمة المراجع.
الفهرس.

