

مجلة الحقوق

فصلية علمية محكمة - تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

الصراع بين الناقلين والشاحنين وانعكاساته على الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع

الدكتور/ فاروق إبراهيم جاسم

جامعة
الكويت

مجلس
النشر العلمي



جامعة الكويت
KUWAIT UNIVERSITY

ISSN: 1029 - 6069

العدد ٤ - ج ٢ - السنة ٤٦

جمادى الأولى ١٤٤٤ هـ - ديسمبر ٢٠٢٢ م

الصراع بين الناقلين والشاحنين وانعكاساته على الاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل البشري للبضائع

الدكتور/ فاروق إبراهيم جاسم (*)

ملخص:

إن إقامة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين في عقد نقل البضائع عن طريق البحر مثل على الدوام هدفاً سعت الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا النوع من النقل إلى تحقيقه، إلا أنه وبسبب حرص الدول التي أسهمت في إعداد هذه الاتفاقيات على اختيار الأحكام التي تعمل على تأمين مصالحها، فقد ظل تحقيق هذا التوازن أمراً متعزراً، وهذا ما نجده في معاهدة توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ١٩٢٤/٨/٢٥، وكذلك في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر الموقعة في هامبورغ في ١٩٧٨/٣/٣١ اللتين كانت بعض أحكامهما تميل إلى ترجيح مصلحة أحد طرفي العقد المذكور على حساب مصلحة الطرف الآخر. وإزاء ذلك فقد سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى وضع اتفاقية جديدة لنقل البضائع عن طريق البحر بهدف توحيد القواعد التي تحكم هذا النوع من النقل، وتسهم في الوقت ذاته في إقامة نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، وتم بالفعل إقرار هذه الاتفاقية، التي أطلق عليها اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام ٢٠٠٨، والتي عرفت اختصاراً بقواعد روتردام.

ويهدف هذا البحث إلى بيان بعض أوجه انعكاسات الصراع بين الناقلين والشاحنين في الاتفاقيات الدولية لمنظمة نقل البضائع بحراً، وذلك من خلال البحث في الأحكام المتعلقة بأساس مسؤولية الناقل البحري ووسائل دفع مسؤوليته، لكي يمكن الإجابة عن التساؤل المتعلق بمدى نجاح اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ في إقامة التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

(*) أستاذ القانون التجاري المساعد - كلية القانون - الجامعة المستنصرية - الجمهورية العراقية.

المقدمة

يمثل صدور اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً لعام ٢٠٠٨^(١) - والتي أطلق عليها: «قواعد روتردام» Rotterdam Rules - حلقة من حلقات الصراع بين الناقلين وبين الشاحنين وشركات التأمين، هذا الصراع الذي ظهر منذ مدة بعيدة، والذي تمثل بحرص الناقلين على تضمين عقد النقل البحري للبضائع شروطاً وأحكاماً تملئها مصالحهم الخاصة. مما أفرز ظاهرة اختلال التوازن بين مركزي طرفي العقد المذكور. ولعل من أقسى الشروط التي اعتاد الناقلين على إدراجها في العقد المذكور، هو شرط الإعفاء من المسؤولية الذي يتمسك به الناقل، لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضائع سواء أكان هلاكاً، أم تلفاً، أم تأخيراً في نقلها، والذي من شأنه إهدار فاعلية التزام الناقل بالمحافظة على البضائع^(٢).

واستناداً إلى مبدأ: «حرية التعاقد» «freedom of contracting» فقد وقف القضاء عاجزاً عن إبطال الشرط المذكور^(٣). ومن ثم وجد الشاحنون أنفسهم أمام خيارين عقيمين، أولهما: أما العزوف عن إبرام العقد، وما ينجم عن ذلك من تعطيل لمصالحهم. وأما القبول بإبرامه مع ما يتضمنه من شروط مجحفة مما يجعل حقهم في استلام البضاعة حقاً هزياً يتوقف على إرادة الناقل^(٤).

ولم تجد محاولات الشاحنين في التأمين على بضائعهم من الهلاك، أو التلف نفعاً في التخفيف من وطأة شرط الإعفاء من المسؤولية. وذلك لارتفاع أقساط التأمين على البضائع بسبب عدم مسؤولية الناقل^(٥). فضلاً عن الضرر الذي يصيب المؤمن، الذي يحل محل الشاحن في دعوى المسؤولية ضد الناقل بفعل شرط الإعفاء المذكور^(٦).

(١) ويطلق عليها باللغة الإنكليزية:

United nations convention on contracts for the carriage of goods wholly or partly by sea 2008.

وقد تم إقرار الاتفاقية بمقتضى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المرقم (٦٣-١٢٢) في جلستها العامة رقم ٦٧، تاريخ ١١ كانون الأول - ديسمبر ٢٠٠٨، والذي دعت فيه إلى تنظيم حفل بافتتاح باب التوقيع على الاتفاقية في ٢٣ أيلول - سبتمبر ٢٠٠٩ في مدينة روتردام الهولندية.

(٢) يُنظر: محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٥، وكذلك كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٥.

(٣) يُنظر: محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٠٥.

(٤) المصدر نفسه، ص ٣٠٥، وفي المعنى ذاته يُنظر: كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٥.

(٥) يُنظر: بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها (توحيد القواعد المتعلقة ببوالص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦، ص ١١.

(٦) يُنظر: محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠٥.

ولم يقتصر الأمر على الشاحنين وشركات التأمين، بل تعداه إلى المصارف التي تقدم الائتمان للشاحن من خلال إصدار الاعتماد المستندي الذي يمثل ضماناً للوفاء بثمن البضائع، إذ تعتمد المصارف في منح الائتمان على المستندات الممثلة للبضائع، ومنها سند الشحن: «Bill of lading»، فإذا كان هذا الأخير متضمناً على شرط الإعفاء من المسؤولية أصبح الائتمان غير فعال^(٧). ذلك لأنَّ السند المذكور يكون حينئذٍ مشروطاً (Claused) فلا يقبله لا مصرف لشاحن ولا مصرف المرسل إليه.

وإزاء هذا الوضع فقد تصاعدت الدعوات التي نادى بإصلاح هذا الوضع وضرورة إقامة نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، وبذلت جهوداً واضحة في الحد من الآثار السلبية لشرط الإعفاء من المسؤولية. وتوجت هذه الجهود بإعداد اللجنة البحرية الدولية^(٨) مشروع معاهدة عرضت على المؤتمر الدولي الذي انعقد في بروكسل وتم إقرارها بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥. وعرفت بمعاهدة توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وتم تعديلها ببروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨ المعروف بقواعد فزبي «Vizby Rules». ولأجل إقامة بعض التوازن بين الشاحنين والناقلين، وتفادي مساوئ شرط الإعفاء من المسؤولية، فقد أقرت معاهدة بروكسل بنصوص صريحة التزامات الناقل (م٣). وقضت بإبطال كل شرط، أو نص، أو اتفاق يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية الناشئة عن الضرر الذي يصيب الشاحن، أو يقضي بتخفيف مسؤوليته بشكل يتعارض مع أحكام المعاهدة^(٩).

(٧) بسام عاطف المهتار، مصدر سبق ذكره، ص ١٢.

(٨) Comité maritime international وتعرف اختصاراً بـ CMI هذه اللجنة تمثل أقدم المنظمات التي تهتم بتوحيد القواعد الخاصة بالقانون البحري والممارسات التجارية، وقد أسست في أنتويرب «Antwerp» في عام ١٨٩٧. وقد أسهمت هذه اللجنة في وضع الكثير من القواعد لعل آخرها هو مشاركتها مع لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية «الاونسترال» في وضع قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨. يُنظر في هذه اللجنة موقعها الإلكتروني: <http://comite-maritime.org>

(٩) وقد سبق ذلك جهود مهمة بهذا الشأن مهدت لإعداد معاهدة بروكسل، ومن ذلك ما يعرف بقانون هارتر Harter act، الذي اقترحه عضو مجلس الشيوخ الأمريكي «Michel Harter» وأقر بتاريخ ١٨٩٣/٢/١٣ والذي قضى في مادته الأولى بأنه من غير الجائز قانوناً لأي مدير أو وكيل أو مالك لأي مركب ينقل بضائع merchandise من وإلى الولايات المتحدة الأمريكية والموانئ الأجنبية أن يضمنوا insert سند الشحن «Bill of lading» أو أية وثيقة نقل بحري أي شرط «clause» أو اتفاق «agreement» من شأنه التخفيف «relieved» من المسؤولية الناشئة عن الخسارة «loss» أو الضرر «damage» الناشئ عن إهمال الناقل «negligence» أو الخطأ. فضلاً عن أية عبارة أو شرط يتضمنه سند الشحن أو الإيصال «receipts» بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية هي باطلة «void» ودون أي أثر «no effect». يُنظر الموقع الإلكتروني [law and sea.net](http://lawandsea.net).

وكذلك ما قامت به جمعية القانون الدولي التي دعت إلى عقد مؤتمر في لاهاي عام ١٩٢١ حضره ممثلون عن الشاحنين والناقلين والمصارف ذات الصلة بنشاط الائتمان البحري، وأقر المؤتمر الذي =

إلا أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ وجهت لها انتقادات عدة، ومنها: إصرافها في تعداد الأسباب أو الطرق التي يمكن بمقتضاها للناقل دفع مسؤوليته (ف٢م٤)، وهذا مثل ضرباً من المحاباة للناقلين، بل انحيازاً إلى جانب هؤلاء كما وصفه بعض الفقه^(١٠). فضلاً عن عجزها في مجارة التطور الحاصل في ميدان النقل البحري واستغلال السفينة^(١١). الأمر الذي دعا الشاحنين - وجلهم من الدول النامية - إلى المطالبة بإلغاء المعاهدة. وبناء على ذلك دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي في مدينة هامبورغ لوضع اتفاقية جديدة تنظم أحكام نقل البضائع عن طريق البحر، وأسفر المؤتمر عن إعداد اتفاقية تم التوقيع عليها بتاريخ ١٩٧٨/٣/٣١، وعرفت باتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر. أو قواعد هامبورغ «Hamburg Rules». وقد عملت هذه الاتفاقية^(١٢) على تحقيق قدر أكبر من الحماية للشاحنين بالمقارنة مع ما قرره معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤، وتجلى ذلك بإلغاء فكرة الخطأ الملاحي الذي كانت تقرره معاهدة بروكسل كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل، والذي كان يؤدي بالنتيجة إلى السماح للناقل البحري بالتصل من المسؤولية الناشئة عن إهماله أو إهمال تابعيه؛ لأنه إذا كان من المقبول الاعتداد بالخطأ الملاحي كسبب لدفع المسؤولية وقت وضع معاهدة بروكسل في عشرينات القرن الماضي حيث لم تكن تكنولوجيا بناء السفن قد وصلت إلى وضعها

= عقد للفترة من ١٩٢١/٩/٣٠ إلى ١٩٢١/١٠/٤ القواعد المعروفة بقواعد لاهاي. يُنظر: علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٧٠-٢٧١.

(١٠) يُنظر: وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، مجلة العدل - نقابة المحامين في بيروت - العدد ٣، سنة ٤٤، ٢٠١٠، ص ١٠٦.

(١١) يُنظر: كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٧. فضلاً عن ذلك فقد تضمنت معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ عيوباً أخرى منها، عدم تنظيمها للمسؤولية الناشئة عن التأخير في نقل البضائع. وقصرها حق المطالبة بالتعويض على حالي التلف والهلاك. وكذلك عدم إشارتها إلى حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية التي قررتها في حالي الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه مما دعا بروتوكول بروكسل، الذي عدل أحكام المعاهدة، إلى الإقرار بحرمان الناقل أو السفينة من تحديد المسؤولية بسبب الفعل العمدي أو الإهمال المقترن باحتمال حصول الضرر. إلا أن ذلك لا يسري سوى بحق الناقل دون تابعيه، إذ يبقى تحديد المسؤولية قائماً في حالي الغش والخطأ الجسيم الصادر من هؤلاء. يُنظر: لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠١، ص ١٤٤.

(١٢) وما تجدر الإشارة إليه أن لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية (الاونسترال) قد قررت منذ عام ١٩٧١ مراجعة معاهدة بروكسل وتعديلها لعام ١٩٦٨ وأكملت وضع مسودة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر وذلك في عام ١٩٧٥. يُنظر: طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص ١٧.

الحالي^(١٣) فإن الأمر لم يعد كذلك في ظل التطور الكبير في صناعة السفن. كما عملت معاهدة هامبورغ على زيادة مبلغ الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري، وتوسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، ومضاعفة مدة تقادم دعوى المسؤولية، والإقرار بالمسؤولية عن التأخير، إلى غير ذلك من مبادئ. ومن ثم عدت اتفاقية هامبورغ نصراً للشاحنين دفع الكثير من الدول - لاسيما ذات الأساطيل البحرية الكبيرة، كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وغيرهما من الدول الأوروبية - إلى العزوف عن الانضمام إلى المعاهدة^(١٤).

اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨:

أثار عزوف بعض الدول ذات الأساطيل البحرية الكبيرة عن الانضمام إلى اتفاقية هامبورغ - وذلك بسبب الاعتراض على بعض أحكامها التي تميل إلى ترجيح كفة الشاحنين - بضرورة التفكير بوضع اتفاقية جديدة تنظم أحكام النقل البحري الدولي للبضائع بدلاً عن اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨^(١٥)، تعمل على توحيد الأحكام التي تنظم النقل المذكور. وتسهم في الوقت نفسه في إعادة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين^(١٦). فبدأ الشروع في وضع الاتفاقية، وأقرت بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة برقم: (٦٣-١٢٢) بجلستها العامة ٦٧، في ٢٠٠٨/١٢/١١. وعرفت اختصاراً بقواعد روتردام لعام: ٢٠٠٨ «Rotterdam Rules»^(١٧).

(١٣) كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠.

(١٤) يُنظر: وجدي حاطوم، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٧١.

(١٥) فقد دعت الولايات المتحدة الأمريكية لجنة الأونسترال *uncitral* إلى وضع اتفاقية جديدة للنقل البحري للبضائع - لاسيما أن قانون نقل البضائع عن طريق البحر الأمريكي لعام ١٩٢٤ *carriage of good by sea act* أصبح متخلفاً عن ملاحقة التطورات الحاصلة في النقل البحري، ومن ثم التفكير باعتماد مشروع الاتفاقية ضمن قواعد القانون الأمريكي. وبالفعل وافقت اللجنة المذكورة على تنظيم أحكام مشروع الاتفاقية بالتعاون مع اللجنة البحرية الدولية (CMI). يُنظر:

?P.Neels. The Rotterdam Rules and Modern transport practices: a successful Marriage

(١٦) وقد ورد في ديباجة الاتفاقية الاعتبارات التي دعت إلى إقرارها والتي تتمثل بـ «أولاً: أن النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحراً يفتقد إلى التوحيد ولا يأخذ بشكل كافٍ ممارسات النقل الحديثة بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية.

ثانياً: عدم وجود نظام عالمي ملزم ومتوازن للشاحنين والناقلين يدعم عقود النقل التي تشمل عقود نقل مختلفة». (١٧) والاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد، إذ قررت (١٦ م ٩٤) منها بأنه «يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام»، وقد بلغ عدد الدول الموقعة على الاتفاقية (٢٥) دولة. أما الدول التي أودعت وثائق التصديق أو الانضمام إلى الاتفاقية فهي أربع: أولهما إسبانيا (٢٠١١/١/١٩) وتوغو (٢٠١٢/٧/١٧) والكونغو (٢٠١٤/٢/٢٨) والكاميرون (٢٠١٧/١٠/١١). يُنظر في ذلك: الموقع الإلكتروني للجنة (الأونسترال): www.uncitral.org.

أهمية البحث:

تتجلى أهمية البحث بوجه عام في أهمية النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر بوصفه الوسيلة الأساسية التي يتم بواسطتها نقل البضائع بين مختلف الدول، وذلك بسبب مزاياه المتمثلة بقلّة تكاليفه، وإمكانية نقل كميات كبيرة جداً من البضائع بواسطته. فضلاً عن ضرورة وجود قواعد تكفل تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين، وتسهم في زيادة حجم التجارة الدولية ونموها وازدهارها.

إشكالية البحث:

تتجلى إشكالية البحث في الإجابة عن التساؤل المتعلق بمدى نجاح الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع في إقامة التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين. لا سيما أن اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ قد جعلت من إقامة التوازن المذكور هدفاً من أهدافها الأساسية.

منهج البحث:

يقوم منهج البحث على تحليل الأحكام والمبادئ التي قررتها معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤، واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨، واتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، بشأن أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع عن طريق البحر، ووسائل دفع مسؤوليته لمعرفة مدى نجاحها في إقامة التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

تقسيم البحث:

سيتم تقسيم البحث إلى مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري

الأصل أن مسؤولية الناقل - الناشئة عن إخلاله بتنفيذ التزاماته - في مختلف أنواع النقل هي مسؤولية عقدية^(١٨)، مع وجود استثناءات محددة^(١٩). وهذه المسؤولية تتطلب لقيامها بمقتضى أحكام القواعد العامة وجود عقد صحيح بين الطرفين، وإخلالا من جانب المدين، وهو الناقل هنا، بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد^(٢٠).

وفي إطار النقل البحري فقد عدت مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع مسؤولية عقدية^(٢١) ناشئة عن الإخلال بالتزام تعاقدى يتمثل بعدم إيصال البضاعة بالحالة التي تسلمها في ميناء الوصول في الموعد المحدد. وهذه المسؤولية تتصف بطابعها المتشدد، ويتجلى ذلك في أمرين، يتمثل أولهما: بكونها مسؤولية مفترضة presumption، أي أنها تقوم

(١٨) وهذا الأصل مقرر في مختلف النظم القانونية، ففي الأنظمة ذات الاتجاه اللاتيني، كالقانون الفرنسي والاتجاهات المتأثرة به. فإنه من المقرر أن الناقل في عقد نقل الأشخاص ملزم بإيصال الراكب سليماً معافى، وهذا الالتزام ناشئ عن عقد النقل ذاته، وهذا ما قرره محكمة التمييز (النقض) الفرنسية منذ مدة بعيدة.

Cass civ, 21/nov/1911. siery 1912.1.73.

Cass civ, 27/janv/1913. Dalloz. 1913.1.249.

بينما كان الاجتهاد القديم مستقراً على أن مسؤولية الناقل هي تقصيرية تؤسس وفقاً لأحكام المادة (١٣٨٢) مدني فرنسي. وفي عقد نقل الأشياء (البضائع) فإن مسؤولية الناقل هي كذلك عقدية ناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بتسليم الشيء بالحالة التي تسلمها. يُنظر:

Ripert et Roblot, Traite de droit commercial, par Délebecque et German. T.2. L.G.D.J. paris. 2033. No 2739. 2741.

وكذلك الحال في الأنظمة ذات الاتجاه الأنكلوسكسوني، ففي القانون الإنكليزي فقد قررت قواعد القانون العام The common law منذ مدة بعيدة بأن مسؤولية الناقل هي عقدية، إذ يُعد مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر loss and damage سواء أكان ناشئاً عن إهماله negligence أم لم يكن كذلك. يُنظر: Stevens & Borrie, Mercantile law, Butter worths, London, sixteenth Edition, 1973, P.33.

(١٩) وهذا الاستثناءات يمكن أن تتمثل بوجه عام في أحوال عدم صحة عقد النقل، أو النقل بالمجان: Cass civ, ٦/Avril/1994. Dalloz. 1994.108.

أو عند صعود الراكب في العربة دون تذكرة نقل: Cass civ, 6/nov. 1998. Bull. civ. 1998.10269.

(٢٠) يُنظر: عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر، عمان، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، ٢٠٠٨، ص ٣١٨، أدوار عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف، مطبعة النجوى، بيروت، ١٩٦٨، ص ٣٤٣.

(٢١) يُنظر: Rene Rodiere, Droit Maritime, DALLOZ, Paris, sixieme edition, 1974, No. 362.

على أساس افتراض الخطأ من جانب الناقل^(٢٢)، فهو يعد مسؤولاً عن الهلاك، أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة^(٢٣) *perles ou dommage supis par la marchandise* ويتمثل ثانيهما: بأن أحكامها تتصل بالنظام العام *d, order public* وكذلك الحال في القانون الإنكليزي إذ يقع على الناقل التزام مطلق بتسليم البضائع *absolute duty to deliver the goods*. وهذه المسؤولية تتسم بطابعها المتشدد أو الصارم، حيث يعد الناقل بمركز المؤمن *Insurer*، ويسأل عما يصيب البضاعة جراء إهماله أم عدم بذله العناية المطلوبة^(٢٤).

وبعد إقرار الاتفاقيات المنظمة للنقل البحري للبضائع، كمعاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ، لعام: ١٩٧٨، واتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ فقد أصبحت مسؤولية الناقل البحري خاضعة لأحكام هذه الاتفاقيات. إلا أن هذه الاتفاقيات اختلفت في أساس مسؤولية الناقل البحري، وهذا الأمر يرجع إلى الاختلاف البين في المفاهيم والمبادئ القانونية التي تعتمدها الدول التي تسهم في وضع أحكام الاتفاقيات الدولية، فضلاً عن اختلافها في اختيار الأحكام التي تمليها مصالحها الخاصة من ترجيح لكفة الناقلين أو الشاحنين. ونبيّن أولاً أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤، واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ (مطلب أول)، وأساس هذه المسؤولية في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ (مطلب ثان).

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة سندات الشحن

عام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨

أولاً: معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤

نصت (م٣) من معاهدة بروكسل على أن:

«أولاً: على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

(٢٢) يُنظر:

Pierre Bonassies et Christian Scapl ,DROIT MARITIME, DELTA-L.G.D.J,2006, No. 1060.

(٢٣) يُنظر:

Rene Rodiere et Emmanueuil du pontavice,Droit Maritime,DALLOZ,11 édition. 1991, No.364.

(٢٤) وهذا ما قرره القاضي Mansfield في قضية Forward V pittard ١٧٨٥ يُنظر في ذلك الموقع الإلكتروني Law and sea مقالة بعنوان:

Liability and limitation pf liability of common carriers.

أ - جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.
ب - تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي.
ج - «إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها».
يتضح مما تقدم أن معاهدة بروكسل أُلقت على عاتق الناقل التزاماً ببذل المهمة الكافية «due diligence»^(٢٥) لجعل السفينة صالحة لتنفيذ الرحلة البحرية قبل البدء فيها وعند البدء فيها. ومعيار المهمة الكافية الذي أخذت به المعاهدة يجد أصله التاريخي في قانون هارتر «Harter act» ١٨٩٣، وما ذهبت إليه المحاكم في الولايات المتحدة الأمريكية التي تطلبت من الناقل، أو وكلائه، أو تابعيه بذل المهمة الكافية في تنفيذ التزاماته^(٢٦).

وقد اختلفت آراء الفقه بشأن أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل أحكام المعاهدة المذكورة، إذ يرى البعض بأنها تقوم على الخطأ المفترض، وأن التزام الناقل من حيث طبيعته هو التزام ببذل عناية، إذ يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت بأنه بذل المهمة الكافية واليقظة المعقولة لتنفيذه، وسواء تحققت الغاية المطلوبة - وهي صلاحية السفينة للملاحة - أم لم تتحقق^(٢٧).

بينما يذهب رأي آخر إلى أن معاهدة سندات الشحن لم تكن واضحة في تحديد أساس مسؤولية الناقل؛ الأمر الذي يصعب تحديده بدقة، فهل أن أساسها هو قرينة المسؤولية؟ أم هي قائمة على افتراض الخطأ^(٢٨). فالمعاهدة تفرض على الناقل القيام بعدة التزامات، فإذا أهمل القيام بها انعقدت مسؤوليته، إلا أن هذه الالتزامات تقابلها قائمة طويلة من حالات الإعفاء من المسؤولية، ويمكن للناقل - في حال عدم وفائه لهذه

(٢٥) الأصل الفرنسي الذي صيغت به أحكام المعاهدة يستخدم عبارة «diligence raisnoable» وهو ما يمكن وصفه باليقظة المعقولة.

(٢٦) تذهب بعض الآراء إلى أن لفظ «due diligence» يرتد بأصله إلى القانون الروماني الذي استخدم عبارة diligent. ومضمونه يتطلب أن يبذل الشخص في تنفيذ التزاماته العناية التي يبذلها الشخص المعتاد (العادي) في إدارة مصالحه الخاصة

The care that an ordinary person exercises in Managing his or her own affairs Law of contract. Consecept of Due diligence يُنظر في ذلك: مقالة بعنوان:

متاحة على الموقع الإلكتروني Law and sea.

(٢٧) يُنظر: أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، دون ذكر تاريخ النشر، ص ١٠٣.

(٢٨) محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤٠-٤١.

الالتزامات - أن يتخلص من المسؤولية بإقامة الدليل على وجود حالة من حالات دفع المسؤولية الواردة في المادة (٤) من المعاهدة^(٢٩).

ثانياً: اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨

نصت (ف١م٥) من قواعد هامبورغ على أن:

«يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (٤)، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ ومستخدمه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته»^(٣٠).

وكذلك أشار ملحق الاتفاقية الموسوم: «تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع» إلى أن:

«من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات»^(٣١).

يبدو مما تقدم أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء اتفاقية هامبورغ

(٢٩) المصدر نفسه، ص ٤١-٤٢.

(٣٠) يرى الفقيه Rene Rodiere بأن واضعي معاهدة هامبورغ لعام ١٩٧٨ قد تأثروا بأحكام اتفاقية توحيد بعض الأحكام الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو (فارصوفيا) في ١٩٢٩ وتعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ في شأن مسؤولية الناقل الجوي. وذلك باختبارها حلولاً توفيقية ما بين الاتجاه اللاتيني الذي يجعل من التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة، وبين الاتجاه الأنكلوسكسوني الذي يجعل من التزام الناقل التزاماً ببذل عناية بحسب الأصل، وإقامة مسؤوليته عن الخطأ المفترض من جانبه في أحوال محددة. يُنظر: بحثه la Responsabilite du transporteur Maritime suivant les regles du Hamburg 1978. Droit maritime francais, aout, 1981, No. 35.

(٣١) ويذكر البعض، بأن الذي دعا إلى وضع هذا التفاهم هو إصرار بعض الدول - التي تعد في عداد الناقلين - على ضرورة التصريح في صلب النصوص بأن المسؤولية التي تنظمها الاتفاقية ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر، وإنما هي مسؤولية تقوم على فكرة الخطأ، وإن كان مفترضاً، وأثارت المسألة جدلاً انتهى بوضع هذا التفاهم العام general understanding. يُنظر: محسن شفيق، مصدر سبق ذكره، ص ٧٠. إلا أن هذا التفاهم يبدو غريباً بسبب صبغته الفقهية، وكونه أمراً غير ملحوظ في صياغة الاتفاقيات الدولية، فضلاً عن أن إقامة مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض هو أمر يبينه الاتفاقية بكل وضوح.

هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض «presumed fault» من جانب الناقل^(٣٢)، ومن ثم فإنه يقع عليه اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الضرر، وكذلك منع آثاره أو الحد منها إذا كان وقوعه محتملاً. وتقاس هذه التدابير بمعياري مادي يتمثل بما يفعله الناقل المتوسط الحرص في ظروف مشابهة^(٣٣). أما عن طبيعة التزام الناقل، فقد كان من المنطقي الإقرار - وفقاً لما تقدم - بأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة «obligation de resultat»^(٣٤) وهي إيصال البضائع إلى ميناء الوصول بالحالة التي تسلمها في ميناء القيام. إلا أن الاتفاقية لم تسلم بهذه الوجهة، وإنما جعلت التزام الناقل التزاماً ببذل عناية «obligation de moyens» وذلك تأثراً بالاتجاه السائد في القوانين الأنكلوسكسونية التي تجعل من التزام الناقل - بوجه عام - التزاماً ببذل عناية معقولة^(٣٥).

إلا أن القوانين العربية التي تأثرت باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨، وأخذت ببعض أحكامها خالفت الاتفاقية المذكورة في طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع؛ إذ جعلت من التزامه التزاماً بتحقيق نتيجة. إذ قررت المادة: (٢٢٧) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بأن: «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة».

وهكذا يبدو بأن التزام الناقل - كما أشارت المذكرة الإيضاحية للقانون المذكور وأراء الفقه - هو التزام بتحقيق نتيجة، إذ لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في نقلها إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو أحد من تابعيه فيه^(٣٦). وبالمقابل لا يكلف المتضرر بإثبات خطأ

(٣٢) يُنظر: محمد بهجت عبد الله قايد، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠-٤١.

(٣٣) يُنظر: علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٦٣٦.

(٣٤) ويشير الأستاذان Pierre Bonassies et christian scapel إلى أن التزام الناقل مثل على الدوام في تاريخ القانون الفرنسي التزاماً بتحقيق نتيجة، وذلك بسبب الطبيعة الصارمة لهذه المسؤولية، وهو ما قرره المادة (٢٧) من قانون 18 Juin 1966 Op.Cit., No. 1062..

(٣٥) في القانون الإنكليزي مثلاً فإن الناقل «carrier» يكون ملزماً ببذل العناية «due care» ويعد مسؤولاً عن الخسارة loss أو الأضرار «damage» التي تلحق بالبضائع والناشئة عن إهماله، يُنظر: Stevens & Borrie, Op.Cit., P. 330-331.

(٣٦) يُنظر: كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٠، محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٥، رفعت فخري، محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٢، ص ١٠-١١.

الناقل، أو إهماله في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل، وإنما يكفي بأن يثبت بأن الناقل لم ينفذ التزامه بإيصال البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد^(٣٧).

أما قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لعام ١٩٨٣ - الذي تأثر كذلك بأحكام اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ - فقد قرر في الأحكام الخاصة بالنقل البحري في المادة: (١٣٢) بأنه: «يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو عند التأخير في تسليمه إلا إذا أثبت بأنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها بحرص في تصريف أمورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها على أن لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفايدي نتائجه». ويبدو من هذا النص أن القانون العراقي قد تبنى معياراً مزدوجاً في تحديد مقدار العناية التي يبذلها الناقل البحري، إذ ألزمه ببذل العناية التي يبذلها في إدارة شؤونه الخاصة، إلا أنه لم يركن إلى هذا المعيار في تقرير مسؤوليته، وذلك لاحتمال أن يكون الناقل مهماً في إدارة شؤونه الخاصة، فألزم ألا تقل العناية التي يبذلها عن عناية الرجل المعتاد بحرص^(٣٨). أما بشأن طبيعة التزام الناقل البحري في القانون العراقي فهو ليس التزاماً بتحقيق نتيجة، وإنما التزاماً ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات بإلقائه على عاتق الناقل^(٣٩). ويؤسس هذا الرأي استناداً إلى ما جاء في الشق الأخير من المادة: (١٣٢) التي ألزمت الناقل باتخاذ الإجراءات التي من شأنها تجنب الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو تفايدي نتائجه، ومن ثم أتاحت له الفرصة للتحرر من المسؤولية^(٤٠).

(٣٧) يُنظر: المستشار عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٢٥٨. وقد جرى قضاء محكمة النقض المصرية على تأكيد هذه المبادئ إذ قضت بأن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل البحري التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، وإن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية.. نقض ١٩٩٩/٤٣/١٦، الطعن رقم ٤٤١٠، السنة ٦١ ق.

(٣٨) ويرى البعض من الفقه بأن المشرع العراقي - وإن كان قد استمد نص المادة (١٣٢) من قانون النقل المشار إليه في المتن من اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ - إلا أنه أضاف إليها ألفاظاً تنطوي على الإبهام «إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات...» ومن ثم فيجب على الناقل أن يحدد الحادث الذي كان السبب في حصول الضرر للبضائع، وأنه قد اتخذ وتابعوه الإجراءات المعقولة لتفاديه أو تفايدي نتائجه... يُنظر: لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦.

(٣٩) يُنظر: لطيف جبر كومانبي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧.

(٤٠) المصدر نفسه، ص ٤٧.

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨

نصت المادة (١٧) من اتفاقية روتردام، لعام ٢٠٠٨ على أن:

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

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

يتضح من النصوص المتقدمة أن مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع - في ظل اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ - عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها تقوم على أساس خطأ مفترض من جانبه، إذ لم تكلف الاتفاقية (المطالب) (المدعي) بإثبات خطأ الناقل، وإنما كلفته بإثبات أن الهلاك، أو التلف، أو التأخر، أو الحدث، أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة سريان مسؤولية الناقل بمقتضى ما حددته الاتفاقية في الفصل الرابع منها.

ومما يعزز القناعة بأن الاتفاقية أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض من جانبه أن (٢ف) من ذات المادة - أي المادة ١٧ - أجازت إعفاء الناقل من كامل مسؤوليته أو من أي جزء منها، إذا أثبت أن سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخر، أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو، أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة (١٨) من الاتفاقية. كأن يثبت الناقل عيباً ذاتياً في البضاعة، أو عيباً خفياً يتعذر اكتشافه ببذل العناية الواجبة.

ويبدو جلياً أن الاتفاقية حاولت إقامة نوع من التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين، فهي لم تجعل مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات من قبل الشاحن أو المدعي؛ ذلك لأن من العسير إثبات سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخر، لاسيما أن البضاعة - بعد شحنها ودخولها في حيازة الناقل والشروع في نقلها - هي بعيدة عن رقابة الشاحن أو المدعي، الأمر الذي يجعل من المتعذر عليه إثبات سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخر في نقلها. هذا من جانب، ومن جانب آخر فإن الاتفاقية راعت

مصلحة الناقل فلم تجعل مسؤوليته قائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة؛ لأن ذلك يتضمن تشديداً في مسؤوليته يؤدي بالنتيجة إلى عزوفه عن القبول بنقل البضاعة، ومن ثم تعطيل الاستثمار البحري.

أما بشأن ما إذا كان التزام الناقل في ظل اتفاقية روتردام يمثل التزاماً ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة؟ فإن البعض يرى بأن الناقل عند نفيه ارتكاب أي خطأ سواء من جانبه أو من جانب تابعيه أدى إلى حدوث الضرر فإنه سيضطر إلى إثبات مصدر هذا الضرر، أي السبب الأجنبي المتمثل بالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن، وهذا هو ذات طريقة دفع المسؤولية عندما يكون الالتزام التزاماً بتحقيق نتيجة، وتخلفت النتيجة، ومن ثم فإن التزام الناقل وفقاً لاتفاقية روتردام يقترب من كونه التزاماً بتحقيق نتيجة أكثر منه التزاماً ببذل عناية. وهذه النتيجة هي نقل البضاعة والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول بحالة سليمة^(٤١).

(٤١) يُنظر: بن دومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد اتفاقية روتردام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، ٢٠١٣، ص ١٧.

المبحث الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري^(٤٢)

لا مرأى في أن الصراع ما بين الناقلين والشاحنين قد تجلى بشكل واضح - في ظل الاتفاقيات الدولية الثلاث موضوع البحث - في الوسائل التي يمكن للناقل البحري التمسك بها لدفع مسؤوليته عما أصاب البضاعة من أضرار. إذ أفاضت معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ في تعداد الأسباب التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، أو التي تسهم في تخفيفها. بينما حاول واضعو اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ العمل على الحد من حالات دفع المسؤولية والتضييق منها إلى حد بعيد. أما اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ فيبدو للوهلة الأولى أنها تأثرت ببعض أحكام معاهدة بروكسل، وذلك عند تنظيمها وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري، إلا أنها بالمقابل عملت على تهذيب هذه الأحكام، فضلاً عن تبنيها أسباباً جديدة لدفع المسؤولية لم تكن الاتفاقيتان السابقتان قد قررتهما، ومثالها: إعفاء الناقل من المسؤولية بفعل التدابير التي يتخذها للمحافظة على البيئة، أو درء الأضرار التي تلحق بها.

وفي ضوء ما تقدم نبحث أولاً في وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤، واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ (مطلب أول). ووسائل دفع المسؤولية المذكورة في ظل اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ (مطلب ثان).

المطلب الأول

وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل لعام

١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨

أولاً: معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤

نصت المادة (٤) من معاهدة بروكسل على أن:

«أولاً: لا يسأل 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

(٤٢) لا بد من الإشارة إلى أن البحث في أحكام دفع مسؤولية الناقل البحري سيكون بقدر تعلق البحث بفكرة الصراع بين الناقلين والشاحنين، وليس بدراسة الأحكام التفصيلية التي يثيرها هذا الموضوع، والتي لا يتسع حجم هذا البحث لدراستها.

تموينها على وجه مرض، أو لإعداد 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 عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل المهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة» .

ثانياً: لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن

أ - أعمال، أو إهمال، أو خطأ الربان، أو البحار، أو المرشد، أو مستخدمي الناقل في الملاحة، أو في إدارة السفينة.

ب - الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

ج - مخاطر البحر، أو المياه الملاحية الأخرى، أو أخطارها، أو حوادثها.

د - القضاء والقدر. هـ - حوادث الحرب. و- أعمال الأعداء العموميين. ز- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي. ح- قيود الحجر الصحي.

ط - عمل، أو سهو من جانب الشاحن، أو مالك البضاعة، أو وكيله، أو ممثله. ي- الإضرابات عن العمل، أو الإغلاق، أو الإيقاف، أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب سواء أكان كلياً أم جزئياً.

ك - الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

ل- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

م - العجز في الحجم، أو الوزن، أو أي هلاك، أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي، أو من طبيعة البضاعة الخاصة، أو عيب خاص بها. ع- العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة.

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».

يبدو من النص المتقدم أن وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل يمكن ردها إلى ثلاث طوائف تتمثل بما يأتي:

أولاً: عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بذل الهمة الكافية لجعلها صالحة للإبحار قبل بدء الرحلة وعند البدء فيها

سبقت الإشارة إلى أن (م٣) من المعاهدة ألفت على عاتق الناقل التزاماً ببذل الهمة الكافية قبل بدء الرحلة وعند البدء فيها لجعل السفينة صالحة لتنفيذ الرحلة، فإذا بذل الناقل الهمة الكافية لبلوغ الهدف المذكور - أي جعلها صالحة لتنفيذ الرحلة - ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة، فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة والناجم عن العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة^(٤٣). ويقع على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بهذا الدفع عبء إثبات بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة^(٤٤).

ثانياً: الخطأ في الملاحة وفي إدارة السفينة

عدت معاهدة بروكسل الخطأ في الملاحة والخطأ في إدارة السفينة من حالات دفع مسؤولية الناقل. ويقصد بالأخطاء الملاحية « fautes nautiques » تلك التي يرتكبها الربان في قيادة السفينة والناشئة عن عدم تقيد بقواعد الملاحة. ومنها القيام بمناورات تؤدي إلى تصادم السفينة أو جنوحها^(٤٥). أما الخطأ في إدارة السفينة فهو الخطأ أو الإهمال الذي لا يقع في قيادة السفينة ولا في العناية بالبضاعة مباشرة، وإنما يمثل إهمالاً لواجب يتعلق بالسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة، ومثاله الخطأ في ملء خزان السفينة بالمياه لتحقيق توازنها، مما يترتب عليه دخول الماء فيها وتلف البضاعة^(٤٦).

ثالثاً: الحالات الواردة في البنود من ب- ف من ف٢م٤ من المعاهدة

وتتمثل هذه الحالات بمخاطر البحر، أو المياه الملاحية الأخرى، والحريق، والقضاء والقدر، وحوادث الحرب، وأعمال الأعداء العموميين، وحالات الإيقاف والإكراه الصادر من حكومة، أو سلطة، أو شعب، أو حجز قضائي، وكذلك قيود الحجر الصحي، وخطأ أو إهمال الشاحن، أو مالك البضاعة، أو وكيلهما، أو ممثليهما. والإضرابات عن العمل، أو

(٤٣) يُنظر: أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٧. ويرى البعض أنه إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء تنفيذ الرحلة فإن ذلك يعد خطأً ملاحيًا لا يسأل عنه الربان. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سبق ذكره، ص ٥٨٨.

(٤٤) أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٧.

(٤٥) يُنظر: وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب - طرابلس - لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢١٦.

(٤٦) علي جمال الدين عوض، مصدر سبق ذكره، ص ٥٩٤.

الإغلاق، أو الإيقاف. وكذلك الفتن والاضطرابات الأهلية وإنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال، وكذلك العجز في الحجم أو الوزن (عجز الطريق) والهلاك والتلف الناشئ عن عيب خفي، أو خاص، أو طبيعة البضاعة، وعدم كفاية التغليف أو العلامات التي توضع على البضائع والانحراف في السير لإنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، أو أي سبب آخر غير ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه^(٤٧).

ثانياً: اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨

إزاء الانتقادات التي وجهت إلى معاهدة بروكسل والتي تمثلت بتقريرها للقائمة الطويلة من أسباب دفع المسؤولية التي سبق الإشارة إليها. وكذلك تبنيها لفكرة الخطأ في الملاحه والخطأ في إدارة السفينة، فقد حاول واضعو اتفاقية هامبورغ - وفي سبيل إعادة التوازن ما بين الناقلين والشاحنين - التشديد في مسؤولية الناقل وذلك بالتضييق من حالات دفع المسؤولية وحصرها بما يأتي:

أولاً: اتخاذ الناقل وتابعيه أو وكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الحادث ونتائجه. ثانياً: دفع المسؤولية عن تلف، أو هلاك البضاعة، أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق. ثالثاً: دفع المسؤولية بفعل التدابير التي يتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح في البحر، وعن التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال.

رابعاً: دفع المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الحيوانات الحية^(٤٨)

ونبيّن بإيجاز مضمون هذه الدفوع:

أولاً: اتخاذ الناقل وتابعيه أو وكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الحادث ونتائجه

سبقت الإشارة إلى أن (ف١م) من اتفاقية هامبورغ قضت بمسألة الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو التأخير في تسليمها، وذلك إذا وقع

(٤٧) ويلاحظ أن أغلب حالات دفع المسؤولية الواردة في المعاهدة هي مقررّة في القانون الإنكليزي، ومن ذلك القضاء والقدر An Act of god. وأعمال الأعداء العموميين أو أعداء الملك The Queens enemies. والعيب الذاتي أو الذي يرجع إلى طبيعة البضاعة the nature of good. يُنظر: Stevens & Borrie. Op.Cit. p.330-331.

(٤٨) مما لا شك فيه بأن الدفع الوارد في أولاً يمثل دفعاً عاماً للمسؤولية عن كل هلاك أو تلف أو تأخير في نقل البضاعة. بينما تمثل الحالات الواردة في ثانياً وثالثاً ورابعاً حالات خاصة لدفع المسؤولية.

الحادث الذي تسبب في الأضرار المذكورة أثناء وجود البضائع في عهده. إلا أن هذه الفقرة أجازت للناقل دفع مسؤوليته عنها إذا أثبت بأنه اتخذ وتابعوه أو وكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الحادث ونتائجه.

ثانياً: دفع المسؤولية عن تلف، أو هلاك البضاعة، أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق

قضت (ف٤م٥) من اتفاقية هامبورغ بمسائلة الناقل عن هلاك، أو تلف البضائع، أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت المطالب (المدعي) بأن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك عدم اتخاذ هؤلاء التدابير المعقولة المطلوب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها. ولما كانت المسؤولية في هذه الحالة تقوم على خطأ واجب الإثبات من جانب المدعي^(٤٩) - خلافاً للأصل العام الذي يقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض من جانبه - فيتعين على المطالب أو المدعي إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه، أو عدم اتخاذ هؤلاء التدابير المعقولة اللازمة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها. وفي هذه الحالة يكون بوسع الناقل دفع مسؤوليته عن الحريق إذا أثبت بأنه لم يصدر منه خطأ، أو إهمال من جانبه، أو من جانب مستخدميه أو وكلائه، وأنه اتخذ التدابير المعقولة اللازمة لإخماد الحريق وتفاذي آثاره أو التخفيف منها.

ثالثاً: دفع المسؤولية بفعل التدابير التي يتخذها الناقل لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو عن التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال

أجازت (ف٦م٥) من الاتفاقية للناقل دفع مسؤوليته عن الهلاك، أو التلف، أو التأخير إذا كان ذلك ناتجاً عن تدابير يتخذها الناقل لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو عن التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر. ويلاحظ أن لفظ التدابير جاء مطلقاً فيما يتعلق بالأرواح بينما جاء مقيداً بوجوب أن تكون التدابير معقولة فيما يتعلق

(٤٩) يرى البعض بأن إقامة المسؤولية في حالة الحريق على أساس الخطأ واجب الإثبات من جانب المطالب أو المدعي يرجع إلى سببين هما:

أولاً: أن الاتفاقية تفرض على الناقل اتخاذ تدابير معقولة للوقاية من الحريق والغالب ألا يقتصر الناقل عليها، وإنما يضيف إليها تدابير أخرى زيادة في الحيلة.

ثانياً: أن الحريق، في حال اندلاعه، فسوف لن يؤدي إلى هلاك أو تلف البضائع على ظهر السفينة، وإنما قد يمتد إلى السفينة أو أجزاء منها، ومن ثم يكون الناقل أول ضحاياه، وربما أكثر تأثراً به. كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٣.

بالأموال. ويفسر البعض من الفقه ذلك بأن إنقاذ الأموال هو أمر اختياري لا يلزم الربان به، بينما إنقاذ الأرواح هو التزام قانوني يقع على عاتقه يوجب مساءلته جنائياً في حال عدم القيام به^(٥٠). فضلاً عن عدم إسراف الناقل في التدابير التي يتخذها لإنقاذ الأموال أملاً بالحصول على المكافأة، مما قد يعرض السفينة إلى المخاطر.

رابعاً: دفع المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الحيوانات الحية

قضت (ف٥م) من الاتفاقية بعدم مسؤولية الناقل - في حال نقله لحيوانات حية - عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناشئ عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، وذلك بشرط أن يثبت أنه قد راعى تعليمات الشاحن الخاصة بنقل هذه الحيوانات، وأن الأضرار المذكورة يفترض فيها أنها قد نتجت عن هذه المخاطر. إلا أن القرينة التي أقامتتها هذه المادة هي قرينة بسيطة يجوز للشاحن نفيها بإثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه مما أدى إلى وقوع الضرر^(٥١).

وبعد بيان حالات دفع المسؤولية التي قررتها قواعد هامبورغ، فهل نجحت هذه القواعد في إعادة التوازن بين الناقلين والشاحنين؟ وهل تعد قواعدها نصراً للشاحنين؟ تبدو أحكام الاتفاقية في الظاهر أنها مثلت رد فعل على منهج تخفيف مسؤولية الناقل البحري الذي أخذت به معاهدة بروكسل والتي - كما سبقت الإشارة - توسعت كثيراً في تقرير الكثير من أسباب دفع المسؤولية. إلا أنه لدى التدقيق في حالات دفع مسؤولية الناقل الواردة في اتفاقية هامبورغ - وباستثناء الحالات الخاصة الوارد ذكرها فيما تقدم - نجد أن الاتفاقية في أصلها العام المقرر لدفع المسؤولية الوارد في (ف١م)، والتي تجيز للناقل دفع المسؤولية بإثباته اتخاذ التدابير المعقولة اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته، فإنها قد سمحت للناقل بالتحلل من المسؤولية بمجرد اتخاذه، أو مستخدميه، أو وكلائه التدابير المذكورة، فالاتفاقية لا تلزم الناقل باتخاذ التدابير الضرورية وإنما باتخاذ التدابير المعقولة، وبذلك فتحت الاتفاقية للناقل باباً عاماً للإعفاء يخشى اتساعه بما يخالف إرادة واضعي الاتفاقية^(٥٢).

(٥٠) يُنظر: محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٥٤.

(٥١) المصدر نفسه، ص ٣٥٣.

(٥٢) في هذه الانتقادات يُنظر: أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥٤-٢٥٦.

المطلب الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية

روتterdam لعام ٢٠٠٨

سبقت الإشارة إلى أن (ف١م١٧) من اتفاقية روتردام قضت بمسائلة الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا أثبت المطالب (المدعي) بأن الأضرار المذكورة وقعت أثناء سريان مدة مسؤولية الناقل وفقاً لما حددته الاتفاقية في الفصل الرابع. وقد نظمت الفقرات (٢-٥) من المادة (١٧) الأحكام الخاصة بدفع مسؤولية الناقل، والتي يمكن ردها إلى ثلاث طوائف وبالشكل الآتي:

أولاً: أن يثبت الناقل بأن الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (١٨) من الاتفاقية.

نصت (ف٢م١٧) من الاتفاقية على أن:

«يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨».

يبدو من نص: (ف١م١٧) من الاتفاقية أنها أقامت مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة على أساس الخطأ المفترض من جانبه. إلا أن (ف٢م١٧) من الاتفاقية أجازت للناقل نفي هذه القرينة، وذلك بأن يثبت الناقل بأن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، من هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم - أو أن السبب الذي أسهم في وقوعها - لا يرجع إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص يسأل عن أعماله وفقاً لما قرره المادة ١٨ من الاتفاقية^(٥٢).

ثانياً: أن يثبت الناقل بأن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة قد أسهمت في حدوثه أحداث أو ظروف معينة.

(٥٢) نصت المادة (١٨) من الاتفاقية على أن: «يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أي طرف منفذ، أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها، أو (ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته».

على غرار ما قرره (م٤) من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ فقد أجازت (ف٣م١٧) من اتفاقية روتردام للناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت بأن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة قد تسبب فيه أو أسهمت في حدوثه الأحداث أو الظروف الآتية:

«أ - القضاء والقدر.

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

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

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

هـ - الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة.

و - نشوب حريق على السفينة.

ز - وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.

ح - فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن، أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة: ٣٣ أو ٣٤.

ط - أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

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

ك - وجود قصور، أو عيب في أعمال رزم، أو وسم لم يؤدها الناقل، أو لم تؤد نيابة عنه.

ل - إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

م - تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

ن - تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه.

س- ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و١٦».

ثالثاً: إذا أثبت الناقل أنه نفذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى الاتفاقية، وأنه بذل العناية الواجبة في تنفيذها.

قررت (فم١٧) من الاتفاقية بأنه: «يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه إذا:

أ - أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه:

١ - عدم صلاحية السفينة للإبحار.

٢ - عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم.

٣ - أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وأمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

ب - ولم يتمكن الناقل من إثبات:

١ - أن الهلاك، أو التلف، أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث، أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥(أ) من هذه المادة، أو (٢) أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤».

يتضح مما تقدم، إن الاتفاقية قضت بمسائلة الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع إذا ثبت أنه قد تسبب فيه، أو أسهم في حدوثه عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو عدم تطبيقها وتزويدها بالمعدات، أو أن عنابرها أو أجزائها لم تكن صالحة أو مهيأة لتلقي البضائع، إلا أنه يجوز له دفع مسؤوليته إذا أثبت بأن الهلاك، أو التلف، أو التأخر لم ينشأ عن الظروف أو الأحداث الواردة في الفقرة أ، وأنه قد بذل العناية الواجبة بالبضاعة وفقاً لما قرره المادة (١٤) من الاتفاقية.

يبدو مما تقدم، إنَّ اتفاقية روتردام قد توسعت كثيراً في تقرير الأحوال التي يستطيع بمقتضاها الناقل دفع مسؤوليته عما أصاب البضاعة من أضرار؛ إذ إنها قررت قاعدة عامة أجازت بمقتضاها إعفاء الناقل من كامل مسؤوليته أو أي جزء منها، وذلك إذا أثبت أن سبب الهلاك، أو التلف، أو التأخير لا يرجع إلى خطئه، أو خطأ أي شخص آخر يسأل عنه وفقاً لما حددته المادة (١٨) من الاتفاقية.

وكذلك قررت (ف٣ م١٧) من الاتفاقية قائمة طويلة من حالات الإعفاء من المسؤولية يتماثل أغلبها مع حالات الإعفاء الواردة في المادة (٤) من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤.

ولم تكتفِ الاتفاقية بما تقدم، وإنما أجازت للناقل في (ف٥ م١٧) دفع مسؤوليته عندما يثبت المطالب (المدعي) بأن الهلاك، أو التلف، أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم تطعيمها وتزويدها بالمعدات والإمدادات أو أن عنابر السفينة أو أجزائها أو الحاويات التي وفرها الناقل لنقل البضاعة لم تكن مهيأة وأمنة لتلقي البضائع ونقلها والمحافظة عليها - وذلك بأن يثبت الناقل بأن الضرر لم ينجم عن هذه الأحداث أو الظروف، وأنه بذل العناية الواجبة بالبضاعة.

إلا أن اتفاقية روتردام لم تجز للناقل دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالبضاعة والناشئ عن أعمال، أو إهمال، أو خطأ الربان، أو البحار، أو المرشد، أو مستخدمي الناقل في الملاحة، أو في إدارة السفينة، والذي كانت تقرره (ف٢ م٤) من اتفاقية بروكسل. وكذلك فإنَّ الناقل في ظل اتفاقية روتردام لم يعد يتمتع بالإعفاء من المسؤولية عن الهلاك، أو التلف الذي سببه عدم صلاحية المستجد بعد بدء الرحلة البحرية، بينما كان الناقل وفقاً لما قررته (ف١ م٤) من اتفاقية بروكسل ملزماً ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للإبحار قبل الرحلة وعند البدء فيها.

وهكذا يبدو أن اتفاقية روتردام قد راعت مصلحة الناقلين بتوسيعها في تقرير حالات دفع المسؤولية، دون الأخذ بنظر الاعتبار التطور الكبير الذي شهده حقل صناعة السفن، ونشاط النقل البحري بوجه عام، وهذا ما حمل البعض إلى وصف موقف اتفاقية روتردام - مقارنة مع ما قررته قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨، بأنه يمثل تراجعاً عما قررته هذه الاتفاقية التي ألغت حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في (ف٢ م٤) من معاهدة بروكسل، وهذا ما ينجم عنه آثار خطيرة، منها ارتفاع أقساط التأمين على البضائع

المنقولة بحراً، ومن ثم ارتفاع أسعار السلع^(٥٤)، كما ذهب البعض إلى أن نص المادة (١٧) من اتفاقية روتردام يمهّد كل السبل للناقل للإفلات من المسؤولية، فهو إذا لم يتمكن من إيجاد مخرج للهروب من المسؤولية في الأسباب التي حددتها (ف٣ م١٧) من الاتفاقية، فإنه سيجد ذلك من خلال نفي قرينة الخطأ التي تقوم عليها المسؤولية بإثبات أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو وكلاؤه، أو تابعوه^(٥٥).

ومما لا شك فيه، أن هذه الانتقادات الموجهة إلى موقف الاتفاقية بشأن حالات دفع مسؤولية الناقل ستشكل عائقاً أمام انضمام الكثير من الدول التي تعدّ في مصاف، أو تصنف ضمن الشاحنين إلى الاتفاقية. ويعيدنا إلى ذات الموقف الذي ظهر بعد إقرار اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ المتمثل بامتناع العديد من الدول التي تصنف في عداد الناقلين من الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

إلا أنه مقابل هذه الانتقادات فإنّ اتفاقية روتردام قد تميزت عن معاهدة بروكسل بوضوح أحكامها في تنظيم مسؤولية الناقل البحري^(٥٦)، ومن مظاهر ذلك إقرارها في (ف١ م١٧) بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة، أو تلفها، أو التأخير في نقلها إذا ثبت بأنه وقع أثناء سريان مدة مسؤولية الناقل عن البضاعة وفقاً لما حددته الاتفاقية، والتأكيد على ذلك بتكرار هذا الأصل في الفقرتين (٤-٥) من المادة ذاتها. وفي ضوء هذا الأصل ينبغي تفسير حالات الإعفاء من المسؤولية التي قررتها الاتفاقية، إذ إنّ الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي تعهد بنقلها بذات الحالة التي تسلمها. ومن ثم فإنّ تفسير حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقية بمعزل عن الأصل المتقدم سيلحق الضرر بمصالح الشاحنين، ويخالف ما جاء في ديباجة الاتفاقية التي بيّنت بأن من أهدافها السعي إلى إقامة التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

الخاتمة

مما لا شك فيه، أنّ الاتفاقيات الدولية التي نظمت نقل البضائع عن طريق البحر قد سعت إلى توحيد القواعد التي تطبق على هذا النوع من النقل، وتفاذي مشكلة التنازع بين القوانين التي تحكم العلاقات الناشئة عن هذا النقل والذي يتضمن في الغالب - وبسبب

(٥٤) يُنظر: وجدي حاطوم، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٢٧.

(٥٥) يُنظر: بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، ٢٠١٢، ص ٢٧٥.

(٥٦) فضلاً عن مزايا أخرى مهمة لا يتسع هذا البحث لذكرها.

طبيعته الدولية - عنصراً أجنبياً. وهذا التوحيد سيكفل بالنتيجة تحقيق الاستقرار للتجارة الدولية ويسهم في نموها وتطورها. ونظراً لطبيعة المصالح المتعارضة لطرفي عقد النقل البحري - أي الناقلين والشاحنين - فقد ظل تحقيق التوازن بين مصالح هؤلاء وهؤلاء هدفاً سعت الاتفاقيات الدولية إلى تحقيقه.

إلا أن تحقيق هذا الهدف كان يبدو متعذراً، إذ لم تفلح معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ في تحقيقه - على الرغم من إقرارها لبعض مظاهر الحماية للشاحنين، ومن ذلك إبطال شرط الإعفاء من المسؤولية الذي يتمسك به الناقل - إذ مثلت بعض أحكام المعاهدة انحيازاً إلى جانب الناقلين، كتوسيعها في حالات دفع مسؤولية الناقل.

أما اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ فقد حاولت رفع الحيف الذي لحق بالشاحنين بفعل بعض أحكام معاهدة بروكسل، ولذا عملت على تشديد مسؤولية الناقلين، وكان من مظاهر ذلك التضييق من حالات دفع المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها للتخلص من المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي لحقت بالبضائع، وهذا ما فسره البعض بأن أحكام هذه الاتفاقية تصب في مصلحة الشاحنين.

أما بشأن مدى نجاح اتفاقية روتردام - في حال دخولها حيز النفاذ - في إقامة التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين، فضلاً عن توحيد النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وكما أشارت إلى ذلك ديباجة الاتفاقية؛ يبدو بأن اتفاقية روتردام - شأنها شأن أية اتفاقية دولية تتضمن تنظيمًا لمصالح متعارضة - حاولت التوفيق بين المصالح المتعارضة للدول التي تدخل في عداد الناقلين وتلك التي تدخل في عداد الشاحنين، وكذلك التوفيق بين الحلول المختلفة للأنظمة القانونية للدول التي أسهمت في إعدادها، وصولاً إلى إقامة نوع من التوازن بين مصالح هؤلاء وهؤلاء وليس التوازن التام؛ لأن هذا الأمر يبدو متعذراً؛ ذلك لأن تنفيذ عمليات النقل البحري للبضائع تعترضه ظروف ليس بوسع الناقل، وكذلك الشاحن، التحكم بها.

مراجع البحث

أولاً: باللغة العربية

- أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢، دون ذكر تاريخ النشر.
- أدوار عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف، مطبعة النجوى، بيروت، ١٩٦٨.

- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها (توحيد القواعد الخاصة ببوالص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦.
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، ٢٠١٢.
- بن دومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد اتفاقية روتردام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، ٢٠١٣.
- رفعت فخري، د. محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٢.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢.
- عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر، عمان، الإصدار الأول، ٢٠٠٨.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.
- ———، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠١.
- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر.
- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.

- وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، مجلة العدل، نقابة المحامين في بيروت، العدد ٣، سنة ٤٤، ٢٠١٠.
- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ٢٠٠٨.

ثانياً: باللغة الأجنبية

- P. Neels, The Rotterdam Rules and Modern transport Practices: asuccfssful Marriage.
- Pierre Bonassis et christian Scapel, Droit Maritime, DELTA-L.G.D.J., 2006.
- Rene Rodiere et Emmanueil Pontavice, Droit Maritime, Dalloz, 11 edition, 1991.
- Rene Rodiere, Droit Maritime, Dalloz, Paris Sixieme edition, 1974.
- Ripert et Riblot, Traite de droit Commercial, Par Delebecque et German, T,٢. L.G.D.J, Paris. 18 edition, 2003.
- Stevens & Borrie, Marcantile Law, Butter Worths, London, Sixteenth, edition, 1973.

Conflict between Shippers and Carriers And it reflections on the International Conventions organize the carriage of Goods by Sea

Dr. Farouk Ebrahim Jassem

Abstract:

International conventions have always sought to create balance between shipper and carrier in contracts for the carriage of goods by sea. But because participating countries made sure they chose provisions that sustain their interests, creating this balance remained unachievable. This evident in the International Convention for the Unification of Certain rules relating to Bill of Lading signed in Brussels in 25/8/1924 and in the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea signed in Hamburg in 31/3/1978, of which some provisions favored one of the contracting parties at the expense of the other. To this effect, the United Nations General Assembly sought to create a new convention for the carriage of goods by sea with the aim of unifying rules that govern this kind of carriage and help establish some balance between shipper and carrier interests. The convention was adopted and named United Nations Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008, aka Rotterdam Rules.

This research represents an attempt to answer an inquiry as to the extent of success of this convention at establishing balance between shipper and carrier interests through investigating provisions related to the basis and defense to liability of carrier.

JOURNAL OF LAW

A Refereed Academic Quarterly, Published by the Academic Publication Council - University of Kuwait

Conflict between Shippers and Carriers And it reflections on the International Conventions organize the carriage of Goods by Sea

Dr. Farouk Ebrahim Jassem

**University
of Kuwait**

Academic
Publication Council



جامعة الكويت
KUWAIT UNIVERSITY

ISSN: 1029 - 6069

No. 4 - P2 - Vol. 46

Jamada I 1444 - December 2022