

النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي المجدد (القسم الثاني)

الدكتور يعقوب يوسف صرصوره
قسم القانون الخاص - كلية الحقوق
بجامعة الكويت

الفصل الثالث

دعوى المسؤولية

٦٣ - مقدمة :-

تتعلق أحكام الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمسائل المرافعات ولأن القانون البحري الكويتي أخذ أحكامه عن معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن فإنه قد سايرها في هذا الشأن فلم يتكلم عن المسائل المتعلقة بدعوى المسؤولية إلا عن الأخذ بالإخطارات والتقدم حيث تناولتهما الفقرة السادسة من المادة الثالثة منها^(١٦١) أما اتفاقية

(١٦١) تتكون هذه الفقرة من خمسة بنود يتكلم الأول والثاني والثالث والخامس في الاخطارات والرابع في التقدم وأدخل بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ على هذا البند تعديلاً بشأن اجازة الاتفاق على إطالة مدة التقدم .

هامبورج لسنة ١٩٧٨ فقد عاجلت الاخطارات (م ١٩) والتقادم (م ٢٠)
والاختصاص القضائي (م ٢١) والتحكيم (م ٢٢) ، وهي تظهر بوضوح مدى
شمولها لعناصر دعوى المسؤولية وان كانت قد تركت بعضا منها للقوانين الوطنية
واجبة التطبيق لاتصالها بمسائل المرافعات كما ذكرنا والتي يصعب فيها التوحيد بين
الدول عادة .

٦٤ - وتقتضي دراسة دعوى المسؤولية أن نتناول دراستها على النحو
التالي :-

- المبحث الأول : أطراف الدعوى .
- المبحث الثاني : المحكمة المختصة .
- المبحث الثالث : الأخطار في دعوى المسؤولية .
- المبحث الرابع : التقادم .

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية

٦٥ - لما كان عقد النقل البحري يبرم أساسا بين الناقل والشاحن ، ومن ثم يكون هذان الشخصان هما الطرفان الأصيلان في دعوى المسؤولية فيكون لكل منهما رفع دعوى المسؤولية العقدية على الآخر ، بسبب الامتناع عن تنفيذ العقد أو تنفيذه تنفيذا معيبا بسبب التأخير في التنفيذ وإذا كان المرسل والمرسل إليه شخصا واحدا فإنه يكون للمرسل وحده حق رفع دعوى المسؤولية العقدية . وليس لمالك البضاعة بصفته هذه حق رفع دعوى المسؤولية طالما ان شخصيته ليست محددة في سند الشحن^(١٦٢) ويذهب القضاء الفرنسي الى حق المرسل اليه الحقيقي في رفع دعوى المسؤولية في حالة ما إذا كان المرسل إليه المثبت في سند الشحن هو المرسل إليه الظاهر متى كانت عبارات السند ذاتها تفصح عن حقوق المرسل إليه الحقيقي^(١٦٣) . كما استقر القضاء المصري على اعتبار المرسل إليه طرفا ذا شأن في سند الشحن أو في عقد النقل البحري باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن ذاته ، يرتبط بسند الشحن ومنذ ارتباط الأخير به^(١٦٤) .

وإذا أمّن الشاحن أو المرسل إليه على البضاعة لتغطية ما قد يصيبها من ضرر من جراء تنفيذ عقد النقل فإن المرسل أو المرسل إليه يفقد في مثل هذا الفرض حقه

(١٦٢) محكمة استئناف اكس ١٩٥٨/١٢/٩ D.M.F. ١٩٥٩ - ٧٣٥ .

(١٦٣) نقض فرنسي ١٩٥٨/٦/٢٣ D.M.F. ١٩٥٨ - ٦٥٧ .

(١٦٤) أنظر أحكام محكمة النقض المصرية : طعن رقم ٥١ سنة ٣٦ ق جلسة ١٤/٤/٧١ س ٢١ ص ٥٩٨ طعن رقم ٩٣ سنة ٣٨ ق جلسة ٣/٤/٧٣ س ٢٤ ص ٥٥٩ - طعن رقم ٦٠ سنة . ٣ ق جلسة ٢٥/٢/١٩٦٥ س ١٦ ص ٢٢٠ طعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧/٦/٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨ طعن رقم ٣٦٥ سنة ٣١ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ ص ٧٨٧ طعن رقم ٤٥٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٥/٣/٧٥ س ٢٦ ص ٥٣٥ .

في رفع دعوى المسؤولية لانعدام شرط المصلحة لسبق تعويضه عما لحقه من ضرر ، والقول بغير ذلك ينطوي على إثراء الشاحن أو المرسل إليه بسبب حصوله على التعويض مرتين عن ذات الضرر^(١٦٥) . إذ ليس للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التعويض ومقابل التأمين^(١٦٦) .

ويجري العمل في شركات التأمين على حلها محل الشاحن أو المرسل إليه في الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية ، وعندئذ يكون لشركة التأمين رفع دعوى المسؤولية على الناقل وهو ما تنص عليه (م ٢٩٩ بحري) من أن المؤمن يحل قانونا بما دفعه من تعويض في الدعاوي التي للمؤمن قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن ، وهذا هو ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية بقولها « إذا كان يبين من وثيقة التأمين على البضاعة المنقولة بحرا أن الطاعنة - وزارة التموين - قد وافقت بمقتضاها على أن تحل شركة التأمين بما تدفعه من تعويض عن الخسائر والأضرار - بمقتضى هذه الوثيقة - محلها في جميع الدعاوي والحقوق التي لها قبل الغير المسئول ، فمفاد ذلك أن الطاعنة حولت حقها في التعويض عن الضرر قبل المسئول لشركة التأمين مما لا يجوز معه لطاعنة - وهي المؤمن لها - أن تجمع بين مبلغ التعويض ومقابل التأمين وإلا استحال تنفيذ ما اتفق عليه بالمشاركة من رجوع شركة التأمين على الناقلة وهي المسئولة عن الضرر^(١٦٧) .

(١٦٥) روديير ، المطول في القانون البحري ، المرجع السابق ، بند ٣٨٢ ، محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق بند ٢٩٢ ، سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ٢٧٥ ، ومع ذلك أنظر علي جمال الدين ، المطول في القانون البحري ، القاهرة ، ١٩٧٠ ، بند ٤٢٤ .

(١٦٦) انظر نقض مصري طعن رقم ٣٩١ سنة ٣٨ ق جلسة ٢٩/٤/٧٤ س ٢٥ ص ٧٤٩ .

(١٦٧) طعن رقم ٢٩١ لسنة ٣٨ ق جلسة ٢٩ ابريل ١٩٧٤ ، س ٢٥ ص ٧٤٩ - المشار إليه سابقا ، محكمة الاستئناف العليا في الكويت جلسة ٨٢/٦/١٥ طعن رقم ١٩٨٢/٥٥٥ تجاري ٣ ، وحكمها الصادر في ١١/١/١٩٨٣ طعن رقم ١٩٨١/١٨٥ تجاري (غير منشور) . هذا وقد عاجلت المادة ٣٣ من قانون ٣ يوليو ١٩٦٧ في فرنسا حق شركة التأمين في الرجوع على الناقل متى قامت بالوفاء إلى المضرور فإنها تكتسب جميع حقوق المؤمن له الناشئة عما أصابه من ضرر .

وترفع الدعاوي الناشئة عن تنفيذ عقد النقل على الناقل بوصفه الملتزم بتسليم البضاعة بالحالة التي تسلمها عليها من الشاحن ، ويقصد بالناقل هنا الشخص الذي ارتبط مع الشاحن بعقد النقل لأن الأصل في القواعد العامة أن آثار العقد تنصرف إلى طرفيه وعليه فقد يكون الناقل هو مجهز السفينة أو مستأجرها أو الربان وذلك حسب الأحوال التي يتم فيها التوقيع على سند الشحن باعتباره أداة اثبات لعقد النقل البحري^(١٦٨) . وعلى ذلك يجوز رفع الدعوى على الربان نيابة عن الناقل بوصفه وكيلًا عنه^(١٦٩) .

أما في حالة النقل المباشر أو المتتابع فإن أطراف الدعوى تختلف باختلاف الحالة التي تثور بين المصالح المختلفة :

- ١ - فإذا انحصر النزاع بين الناقل الأول والمرسل أو المرسل إليه ، فإن أطراف الدعوى هم الناقل الأول والمرسل أو المرسل إليه على حسب الأحوال .
- ٢ - وإذا كان النزاع بين الناقل الأول والناقل التالي له ، فإن طرفي الدعوى هما المسئول الأول عن عملية النقل وهو الناقل الأول والناقل التالي باعتباره الشخص الذي تولى نقل البضاعة وثبت عند تسليمها إلى الناقل الذي يليه أن الضرر قد أصاب البضاعة أثناء وجودها في عهده .
- ٣ - فإذا ثبت أن الضرر قد حدث أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل الأخير فإن

(١٦٨) أنظر في تفصيل ذلك : ابراهيم مكي - دعوى المسئولية على الناقل البحري - مرجع سابق ص ٦٢ وما بعدها .

(١٦٩) وفي ذلك ذهب محكمة الاستئناف العليا في الكويت دائرة التمييز إلى أنه « في دعوى المسئولية عن تنفيذ عقد النقل البحري يكون الناقل هو صاحب الصفة في أن ترفع عليه هذه الدعوى لأنه هو الذي ارتبط مع الشاحن بعقد النقل وهو في مواجهة المرسل إليه صاحب البضاعة أو من يحل محله كل من وقع بنفسه أو بواسطة وكيله على وثيقة النقل أيا كانت صلته بالسفينة فهو من يرشد سند الشحن على أنه الناقل » . جلسة ١٤ يناير ١٩٨١ طعن رقم ١٩٨٠/٥٣ ، تجاري (غير منشور) .

للمرسل إليه حق رفع الدعوى في مواجهته ، وبالتالي يكون المرسل إليه والناقل الأخيرهما طرفا الدعوى .

٤ - فإن تعذر تحديد مكان وقوع الضرر ، فإن الدعوى تقام في مواجهة جميع الناقلين ، ويوزع الضرر على كل منهم بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل ، فإن كان أحدهم معسراً ، وزعت حصته على الآخرين بالنسبة ذاتها .

٥ - وفي جميع الحالات يمكن مقاضاة الناقل الأول إلى جانب الناقلين التاليين ، على اعتبار أنه ضامن لعملية النقل كاملة ، ولذا فإن أطراف الدعوى تتعدد بتعدد الناقلين والمرسل إليه أو المرسل على حسب الأحوال .

المبحث الثاني المحكمة المختصة

مقدمة :-

يثير الاختصاص بنظر الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري مسألة عملية على جانب كبير من الأهمية وهي أن أمر تعيين اختصاص المحاكم للمتعاقدين قد يغري الطرف الأقوى على وضع شروط ترهق الطرف الآخر في عقد النقل البحري كأن يسند الاختصاص بنظر المنازعات الناشئة عن تنفيذ العقد إلى محاكم بعيدة عن هذا الطرف مما يحمله نفقات كبيرة إذا رغب في إثارة النزاع أمامها ، ولذا فإنه قد يتنازل عن حقه في مواجهة ذلك الطرف القوي ، فمثلاً إذا اشترط ناقل ياباني اختصاص المحاكم اليابانية بنظر النزاع بينه وبين شاحن كويتي فإنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها فإن على الشاحن الكويتي أن يقاضي الناقل أمام المحاكم اليابانية فيضطر إلى توكيل محام وإلى السفر والاقامة وما شابه ذلك من نفقات قد يجحد معها أن من الأفضل له أن يتنازل عن حقوقه في مواجهة الناقل في مثل

هذه الحالة . ومع أهمية هذه المسألة فقد أهملتها اتفاقية بروكسل وتبعها في ذلك القانون البحري الكويتي ولذا سنحدد المحكمة المختصة طبقاً لاحكام القواعد العامة .

٦٦ - الاختصاص الداخلي* : - ذكرنا أن القانون البحري الكويتي لم يتضمن نصاً يحدد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن ضد الناقل ومن ثم تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٠ .

ولما كان عقد النقل البحري يعتبر عملاً تجارياً (م ١٢/٥ و م ٣/٦) من قانون التجارة رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ . فإن الدعاوي المتعلقة به تخضع لاختصاص المحاكم التجارية وعلى ذلك تختص هذه المحاكم بدعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل .

واختصاص المحاكم الوطنية بالنظر في المنازعات التي تعرض عليها قد يكون اختصاصاً محلياً أو اقليمياً وقد يكون اختصاصاً دولياً .

والاختصاص المحلي يقصد به تحديد الدعاوي الداخلة في دائرة الاختصاص الاقليمي لكل محكمة من المحاكم (١٧٠) . وهو لا يكون إلا إذا تعددت هذه المحاكم وكان لكل محكمة دائرة اختصاص اقليمي ، تختلف عن دائرة اختصاص المحاكم الأخرى التي من نفس نوعها (١٧١) .

* وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الكويتي في قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٠ ، قد نظم اختصاص المحاكم في الكويت اختصاصاً دولياً (مادة ٢٣ - ٢٨ منه) . كما نظم الاختصاص النوعي في المواد من ٢٩ إلى ٣٦ منه ، وجعل معيار اختصاص المحاكم الجزئية في الدعاوي التي لا تتجاوز قيمتها ألف دينار ويكون حكمها انتهائياً إذا كانت قيمة الدعوى لا تتجاوز خمسمائة دينار . وجعل اختصاص المحكمة الكلية انتهائياً إذا لم تتجاوز قيمة الدعوى ألف دينار . (١٧٠) انظر ابراهيم مكي - دعوى المسؤولية على الناقل البحري، المرجع السابق، ص ٧٩ . (١٧١) انظر الدكتور فتحي والي - قانون القضاء المدني الكويتي، جامعة الكويت ١٩٧٧، ص ١٤٢ .

ومع أن نظر المسائل التجارية موزع بين المحاكم الجزئية والمحكمة الكلية (م ٢٩ ، م ٣٤ من قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم ٣٨ / ١٩٨٠) . وأن المحاكم الجزئية موزعة على محافظات الكويت الثلاث (الكويت - حولي - الأحدي) . (م ٣ من قانون تنظيم القضاء معدلة بالقانون رقم ١٢ لسنة ٦٥) . إلا أن الرأي الراجح^(١٧٢) أن المحكمة الجزئية مقسمة إلى غرف ولا يوجد اختصاص محلي لكل غرفة ، إذ توزيع الاختصاص إنما يكون بين المحاكم كما أنه يكون بنص القانون ولا توجد قاعدة واحدة للاختصاص المحلي في القانون الكويتي .

وعلى ذلك فإن ما تقدم لا يمنع الجمعية العامة من توزيع القضايا التي تختص المحكمة الجزئية بين غرفها توزيعاً إقليمياً ولا مانع من أن يتم هذا التوزيع وفقاً لقواعد الاختصاص المحلي المقررة في التشريع والفقه المقارن وأهمها الاعتداد بمحكمة موطن المدعي عليه العادي أو المختار .

٦٧ - الاختصاص الدولي : - لقد تحدد الاختصاص الدولي للمحاكم في الكويت في قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٠ وذلك في المواد التالية : -

م ٢٣ : - تختص المحاكم الكويتية بنظر الدعاوي التي ترفع على الكويتي والدعاوي التي ترفع على الأجنبي الذي له موطن أو محل إقامة في الكويت وذلك كله فيما عدا الدعاوي العقارية المتعلقة بعقار واقع في الخارج .

م ٢٤ : - تختص المحاكم الكويتية بنظر الدعاوي التي ترفع على الأجنبي في الأحوال الآتية : -

أ - إذا كان له في الكويت موطن مختار .

(١٧٢) فتحي والي - المرجع السابق - ص ١٢٦ .

ب - إذا كان الدعوى متعلقة بعقار أو منقول موجود في الكويت أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجبا تنفيذه فيها ، أو كانت متعلقة بافلاس أشهر فيها .

ج - إذا كان أحد المختصمين معه كويتيا أو أجنبيا له في الكويت موطن أو محل إقامة مختار .

م ٢٦ : - تختص المحاكم الكويتية بالفصل في الدعوى ولو لم تكن داخلية في اختصاصها طبقا للمواد السابقة إذا قبل الخصم ولايتها صراحة أو ضمنا .

وهكذا تختص المحاكم الكويتية بنظر الدعوى على الناقل البحري الأجنبي التي يرفعها مواطن كويتي ضده إذا كان له موطن مختار فيها وعادة ما يتخذ الناقل البحري وكيله في الكويت وهذا الوكيل يعتبر ممثلا للناقل البحري في الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع فيها مقر الوكيل (م ١٣٨ بحري) .

وقد قرر القضاء الكويتي هذا المبدأ في وقت سابق (١٧٣)

كما تختص المحاكم الكويتية بنظر دعوى المسؤولية على الناقل البحري إذا كان عقد النقل البحري قد أبرم في الكويت أو نفذ فيها أو كان واجبا تنفيذه فيها (مادة ٢٤ من قانون المرافعات المدنية والتجارية) .

ويلاحظ في هذا الشأن أن كثيرا من سندات الشحن تحتوي على شرط يجعل الاختصاص بدعوى المسؤولية لمحكمة معينة يكون من الأسر على الناقل التقاضي أمامها وإزاء صيغة النصوص القانونية السابقة التي جاء بصيغة الأمر فإننا نرى أنها

(١٧٣) انظر حكم محكمة الاستئناف العليا في الكويت دائرة تجارية أولى ١٩٦٨/١/٦ استئناف رقم ٤٩٠ - ١٩٦٧ تجاري . وكذا حكمها في ١٩٦٨/٢/١٧ - استئناف رقم ٥٧٣ - ١٩٦٧ تجاري (مشار إليها في إبراهيم مكي - دعوى المسؤولية على الناقل البحري ، المرجع السابق ، ص ٨٣ - هـ ١ ، ٢) .

شروط باطللة لاسيما وأن اختصاص المحاكم في كل بلد من النظام العام لارتباطه بسيادة الدولة القضائية .

المبحث الثالث الأخطار في دعوى المسؤولية

مقدمة : -

٦٨ - استعاض المشرع في القانون البحري الجديد عن الدفع بعدم القبول المقرر لصالح الناقل البحري والذي كانت تأخذ به المادة ٤٥٣ تجاري كويتي الملغي (رقم ٢ لسنة ١٩٦١)^(١٧٤) ولا يزال يأخذ به القانون البحري المصري لسنة ١٨٨٣ في المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ ، بنظام آخر تضمنته المادة ١٩٨ بحري مأخوذ عن المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ ، ذلك أن المادة (٤٥٣ تجاري) موضع نقد من الفقه^(١٧٥) لأنها وإن كانت تجد سنداً لبقائها في الرغبة بحماية الناقل البحري من دعاوي المهملين وأصحاب النوايا السيئة من المرسل إليهم إلا أن هذا التبرير قد تغير بتغير الأحوال والظروف فأصبحت الموانئ تدار بشكل حديث وأصبح اثبات البضاعة يتم بقيدها في سجلات بكميتها وحالتها وساعة تفريغها لاعتبارات جمركية ومالية وصحية وأحيانا سياسية بالإضافة إلى وظيفتها بالنسبة للناقل والمرسل إليه كما تعرض بعض الفقه^(١٧٦) أيضا إلى نقد الوضع القائم في ظل

(١٧٤) تنص المادة ٤٥٣ تجاري كويتي (ملغي) على أن تسلم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف والهلاك الجزئي والتأخير في الوصول ما لم يثبت المرسل إليه حالة البضاعة ويرفع الدعوى على الناقل خلال ثلاثين يوما من تاريخ التسليم ويكون اثبات حالة البضاعة بمعرفة رجال الادارة أو خير يعينه قاضي الأمور المستعجلة .

(١٧٥) انظر د ابراهيم مكي - دعوى المسؤولية على الناقل البحري . المرجع السابق ص ٩٢ .
(١٧٦) قد انتقد الفقه مانصت عليه المادتان ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحري المصري انظر تفصيل ذلك د . علي البارودي - مبادئ القانون البحري - الاسكندرية ١٩٧٠ - بند ١٥ .

القانون البحري المصري فيما تتضمنه المادتان ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحري مصري .

ولذا فإن المشرع الكويتي في القانون البحري الجديد قد فعل حسنا بسيره على النهج الذي سارت عليه التشريعات البحرية الحديثة كالتشريع التونسي واللبناني والسوري والتي رفضت الأخذ بقاعدة الدفع بعدم القبول لما في هذا الدفع من ظلم بين المرسل إليهم ، مع أنه أخذ بالدفع بعدم القبول في المادة ١٧٨ تجاري وبالشكل الذي وردت فيه في المادة ٤٥٣ تجاري قديم مما يدل على سريان الدفع بعدم القبول في حالات النقل الأخرى غير النقل البحري .

واكتفى المشرع الكويتي في القانون البحري بالتقادم الحولي بوصفه يمثل حماية كافية للنقل البحري في مواجهة دعاوي المرسل إليهم المتقاعسين الذين يتأخرون في رفع دعاواهم . ولذا فقد اقتصر القانون البحري الجديد في المادة ١٩٨ منه على الزام المرسل إليهم باخطار الناقل مع النص في المادة ٢٠١ منه على تقادم حولي لدعوى المسئولية .

الإخطار عن استلام البضاعة : -

٦٩ - تنص المادة ١٩٨ من القانون البحري على أنه : « ١ - في حالة هلاك البضائع أو تلفها يجب على من تسلمها أن يخطر كتابة الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ قبل التسليم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها وإلا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقدم الدليل على العكس ، أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الإخطار المذكور خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع . ٢ - ولا يلزم تقديم الإخطار إذا أجريت معاينة البضائع وقت التسليم بحضور الناقل أو من يمثله ومن تسلم البضائع » .

ويلاحظ أن قيمة الإخطار قاصرة على نقل عبء الاثبات بمعنى أنه إذا أهمل المرسل إليه في تقديم الإخطار في الميعاد الذي حددته المادة السابقة فإن دعواه تكون سليمة ويقع على عاتق المرسل إليه عبء اثبات الضرر . صحيح أن هذا الاثبات

سيكون صعبا إلا أنه ليس مستحيلا . وعلى ذلك فإن أثر عدم الاخطار الكتابي قاصر على نقل عبء الاثبات على عاتق المرسل إليه فإذا أهمل في تقديم الاخطار في الميعاد المحدد فإن ذلك لا يمنعه من اثبات ما لحق الرسالة من أضرار بكافة طرق الاثبات واتاحة الفرصة له للتدليل على ذلك في أي وقت على حصول التلف أثناء تنفيذ عقد النقل البحري^(١٧٧) . ولم يرتب المشرع الكويتي على عدم توجيه الاخطار في الميعاد القانوني جزاء بعدم قبول دعوى المسؤولية كما هو الحال في ظل المادة ٤٥٣ تجاري الملغي ، بل اكتفى في هذه الحالة بتقرير قرينة من مقتضاها أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة في الحالة الموصوفة في سند الشحن فإذا ادعى المرسل إليه غير ذلك فعليه عبء اثبات ذلك بكافة الطرق^(١٧٨) .

مفهوم الاخطار :-

٧٠ - يقصد بالإخطار توجيه المرسل إليه خطابا مكتوبا للناقل ما مفاده أن البضاعة قد أصابها ضرر بهلاكها جزئيا أو أن ثمة تلف قد أصابها^(١٧٩) .

(١٧٧) محكمة الاستئناف العليا الكويتية طعن رقم ١٩٨٣/٣٢ تجاري جلسة ٢١ فبراير ١٩٨٣ ، طعن ١٩٧٨/٦٥ ، طعن ١٩٧٩/٤/١١ ، طعن رقم ١٩٧٨/٤٩ تجاري جلسة ١٩٧٩/٤/٢٥ ، وقد جاء في حكم محكمة الاستئناف العليا الصادر في ٢١ فبراير ١٩٨٣ ، أنه «حيث أن الطعن في غير محله والحكم المستأنف صحيح للأسباب التي بني عليها والتي تأخذ بها هذه المحكمة ، وتضيف إليها دعما لها وردا على أسباب الاستئناف أن ماعزته المستأنفة للحكم - طبقا لما ورد بأسباب استئنافها - من خطأ في تطبيق حكم المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ غير سديد وذلك لأن المادة ١٩٨ آتفة الذكر وإن نصت على أنه في حالة هلاك البضائع أو تلفها يجب على من تسلمها أن يخطر كتابة الناقل . . مما مفاده اقامة القانون في حالة عدم الاخطار في الميعاد قرينة قانونية لصالح الناقل ومؤداها افتراض قيام الناقل بتسليم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن وأنها قرينة قابلة لاثبات العكس بكافة الطرق» .

(١٧٨) أحمد عشوش - مرجع سابق - ص ١٢٣ .

(١٧٩) وهذا هو ما استقرت عليه محكمة النقض المصرية حيث ذهبت إلى أن المقصود بالاخطار هو أن يحافظ الناقل علما بالمعجز أو العوار المدعي به وبأن المرسل إليه لا يرضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه ، وذلك حتى يتمكن من اعداد أدلته استعدادا لدعوى المسؤولية ، وعليه فإن علم الناقل بالمعجز عند التسليم لا يعفي المرسل إليه من توجيه التحفظ حتى يفصح عن موقفه من هذا =

ويشترط في هذا الاخطار أن يكون مكتوباً وقد أفصحت المادة ١٩٨ صراحة عن ضرورة اقتضاء هذا الشرط وليس شرطاً أن تكون الكتابة في شكل خاص^(١٨٠). وعلى ذلك فإن مجرد الاخطار الشفوي لا يكون كافياً^(١٨١) ويستوى في الاخطار الكتابي أن يتم بخطاب موصى عليه أو بخطاب عادي أو بخطاب مرسل عن طريق مندوب يسلمه للناقل أو إلى وكيله وفي كل الأحوال يقع على عاتق المرسل إليه اثبات أنه قام بعملية الاخطار هذه وإيصالها إلى الناقل أو وكيله. كما يشترط في الاخطار، أن يكون محدداً، فلا عبرة بالاخطار الذي يأتي في صيغة عامة غامضة لاتحدد ماهية الهلاك أو التلف موضوع الشكوى^(١٨٢). غير أن ذلك لايعني ضرورة أن يكون الاخطار

= العجز . كما يشترط في التحفظ حتى يحفظ حق المرسل إليه قبل النقل في حالة التلف أو العجز - أن يسلم للناقل أو وكيله أو يثبت امتناعه عن استلامه - راجع نقض ٢٨ مايو ١٩٦٨ لسنة ١٩ ص ١٠١٨ نقض ١٩ مايو ١٩٧٠ السنة ٢١ ص ٨٤٣ .

(١٨٠) رودير المطول جـ ٢ في القانون البحري ، المرجع السابق ، بند ٦٠٤ ، ريير القانون البحري - المرجع السابق - بند ١٨٢٨ مكرر .

(١٨١) رودير نفس المرجع والموضوع السابق ، ومع ذلك قارن ريير المرجع والموضوع السابق .

(١٨٢) راجع نقض فرنسي ١٢/٥/١٩٥٨ D.M.F. ص ٧١٢ ، استئناف اكس ٨ يوليو ١٩٥٨ F.M.F. ١٩٥٩ - ٣٥٤ ، نقض مصري الطعن رقم ٨٧٧ السنة ٤٧ ق جلسة ٢١ مارس ١٩٨٠ (غير منشور) وقد جاء في هذا الحكم أن « مفاد نص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن أنه إذا لم يوجه المرسل إليه اخطاراً كتابياً إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسلم البضاعة المشحونة يحظره فيه بما أصابها من هلاك أو تلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف ، أو جاء هذا الاخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد فإن استلام المرسل إليه للبضاعة يعتبر قرينة - إلى أن يثبت العكس - على أن الناقل قد سلمه البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ، وكان الثابت بالأوراق أن الاخطار الذي أرسلته الطاعة إلى المطعون ضدها بتاريخ ٢١/٦/١٩٧٥ وقبل استلامها الشحنة بصفة نهائية لم يتضمن تحديداً للعجز أو التلف المدعى به بل اقتصر على تحفظ الطاعة على ما قد يظهر من عجز أو تلف بالشحنة عند استلامها النهائي ، كما خلت أوراق الدعوى مما يدل على حصول أخطار كتابي موضح للضرر على وجه التحديد عقب تسلم الشحنة بصفة نهائية في ٢٥/٦/١٩٧٥ ، فإن الحكم المطعون فيه إذ اعتبر استلام الطاعة (المرسل إليها) للبضاعة قرينة - إلى أن يثبت العكس - على أن المطعون ضدها (الناقلة) سلمتها البضاعة المشحونة بالحالة الموصوفة في سند الشحن بالتطبيق لنص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل سالفه البيان فإنه يكون قد صادف صحيح القانون » .

مفصلاً^(١٨٣) ولذا لا يبدأ الميعاد القانوني للتحفظ إلا بالاستلام الفعلي للبضاعة من جانب المرسل إليه حتى يمكنه فحص البضاعة والتحقق من حالتها^(١٨٤).

وقد فرق النص بالنسبة للمواعيد التي يجب أن يتم فيها هذا الاخطار بين حالتين :-

الأولى : إذا كان الضرر ظاهراً كما لو كان عدد الطرود ناقصاً أو الأكياس ممزقة وجب على المرسل إليه توجيه اخطار خطي إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حال وكما يجوز أن يتم الاخطار قبل التسليم إذا علم المرسل إليه بالضرر الذي أصاب البضاعة .

الثانية : إذا كان الضرر أو التلف غير ظاهر فيجب أن يبلغ الاخطار إلى الناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسليم الفعلي ولا تدخل أيام العطل فيها .

هذا ولا مجال للاخطار في حالة الهلاك الكلي لأنه لا يوجد تسليم في مثل هذه الحالة وكذا في حالة التأخير مع مراعاة ما جاء في المادة ١٧٣ من قانون التجارة رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ من أن البضاعة تعتبر في حكم الهلاك الكلي إذا انقضت مدة معقولة بعد انتهاء الميعاد المعين لوصولها دون العثور عليها .

ولم يشأ القانون الجديد - على غرار ما كانت تنص عليه المعاهدة فقرة ٦/٥ من المادة الثالثة - أن يترك الناقل تحت رحمة المرسل إليه بحيث يكون لهذا الأخير أن يفاجيء الناقل بدعوى المسؤولية قبل انقضاء مدة عام على نحو ما هو مقرر في المادة ٢٠١ من القانون البحري ، وتمكيناً للناقل من المحافظة على حقوقه واعداد وسائل

(١٨٣) محكمة الاستئناف العليا الكويتية طعن رقم ١٩٧٢/٤٩٨ تجاري ٢ جلسة ١٩٧٢/١٢/٢٦ .
وقد ذهبت بعض أحكام القضاء في فرنسا أنه إذا جاء التحفظ الذي أثبتته المرسل إليه محتوياً على قوله بأن بضاعته تفوح منها روائح غريبة فإن ذلك التحديد لا يعد من قبيل التحديد المبهم ، ولا ضير أن لم يحدد المستلم على وجه الدقة طبيعة هذه الرائحة الغريبة ، انظر استئناف روان جلسة ١٩٦٨ D.M.F. ١٩٦٨/١/٢٦ - ٦٦٦ .

(١٨٤) انظر د. محمود محمد الشراوي - القانون البحري الليبي - ١٩٧٨ - بند ٣١٤ .

دفاعه مقدماً نصت المادة ١٩٤ من القانون البحري الجديد على أنه يقع على عاتق كل من الناقل ومن تسلم البضائع في « حالة هلاكها أو تلفها أن ييسر للآخر وسائل فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود » .

المبحث الرابع تقادم دعوى المسؤولية

٧١ - نظمت تقادم دعوى المسؤولية المادة ٢٠١/١ من القانون البحري الجديد على أنه : -

١ - تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم وهذا نص مأخوذ عن الفقرة ٦ من المادة ٣ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ .

٢ - وفي حالة استرداد ما دفع-بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد .

٣ - وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتابة مسجل مصحوب بعلم الوصول كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانوناً .

وشرح هذه المادة يثير عدة نقاط : أساس التقادم ، والوقت الذي يبدأ فيه حساب هذا التقادم ثم طبيعة هذا التقادم وذلك كله على التفضيل الآتي : -

٧٢ - مدة التقادم وأساسه : - حدد المشرع في المادة السالفة الذكر مدة التقادم بجعلها عاماً تبدأ من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . وقد جعل المشرع هذه المدة عاماً أسوة ، كما تقول المذكرة الإيضاحية للقانون ، بما اتبعه في شأن تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة أو

غير مجهزة (راجع نص المادة ١٥٥ من القانون البحري)^(١٨٥) وهذا التقادم الحولي ليس مؤسسا على قرينة الوفاء وإنما يرتكن إلى فكرة السرعة التي يجب أن تصفى بها العمليات المتعلقة بالنقل البحري الذي يكون قد تم بالفعل . ومؤدى ذلك أن هذا التقادم يعد تقادما حقيقيا شرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة رغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري خشية ضياع معالم الاثبات ولذا فإن التقادم الحولي قد وضع مراعاة لصالح الناقلين البحريين وينبني على ذلك أنه لا يجوز اقامة الدليل على عكس هذا التقادم وكان الأجدر بالمشرع الكويتي وقد اطلع على أحدث الاتجاهات القانونية في مجال النقل البحري الدولي أن يتبنى ما جاء في اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ (م ٢٠) من تحديد مدة تقادم دعوى المسؤولية بسنتين لأنها جاءت بضغط من الدول النامية التي ساهمت في صنع الاتفاقية والتي تعبر عن مصالحها ليكون لدى المرسل إليهم فرصة لمقاضاة الناقلين الذين غالبا ما يكونون من الدول المتقدمة^(١٨٦) . وفعلا أخذ المشرع في قانون التجارة رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ بسقوط الحق في رفع الدعوى على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل (م ٢٢٠ تجاري) وهو اتجاه يجد حكمته ، فيما سبق القول فيه .

الوقت الذي يبدأ فيه حساب التقادم : -

٧٣ - نصت المادة ٢٠١ السابق الإشارة إليها على أن مدة التقادم تنقضي بمضي سنة « من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم » .

(١٨٥) وقد أخذ بالتقادم الحولي أيضا كل من التشريع الفرنسي (المادة ١٣٢ / ١ من قانون ١٨ يونية ١٩٦٦ والمادة ٥٨ من مرسوم ١٩٦٦) ومشروع قانون التجارة البحري المصري سنة ١٩٧٨ (مادة ٢٨٨) .

(١٨٦) انظر في ذلك محسن شفيق - المرجع السابق ص ١١٤ ، سمير منقباوي المرجع السابق ص ٩٦ .

وعلى ذلك فإن النص يواجه فرضين : -

الفرض الأول : إذا هلك البضاعة هلاكاً كلياً . وفي هذه الحالة تبدأ مدة التقادم في السريان من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة .

الفرض الثاني : حالة ما إذا كانت البضاعة قد سلمت ناقصة أو تالفة ، وفي هذه الحالة يبدأ التقادم من وقت تسليم البضاعة (١٨٧) . لكن ما المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه حساب التقادم السنوي ؟ نعتقد أن المقصود بالتسليم هنا كما ذهبت إليه محكمة الاستئناف العليا هو « التسليم المادي الفعلي للبضاعة ولا يغني عن ذلك التسليم الحكمي باعطاء المرسل إليه أمر التسليم » (١٨٨) . وهذا هو أيضاً ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية حين قالت « أن الاستلام هو الاستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها وذلك أياً كانت طريقة التسليم المتفق عليها في العقد ، ومن ثم فلا يعد استلاماً للبضاعة إفراغ البضاعة في مواعين بجانب السفينة طبقاً لشروط العقد طالما أن المرسل إليه لم يتسلمها بالفعل كما لا يعد تسليمها يبدأ منه مدة التقادم تسليم البضاعة لمقاول التفريغ ، إذ لا يعد مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه في استلام البطاعة إلا إذا كان موكلًا عنه استلامها » (١٨٩) . وذات

(١٨٧) وانظر نقض مصري جلسة ٤ يناير ١٩٧١ رقم ٤٦٨ السنة ٣٦ ق ، ص ٥٩٤ ، حكم مذكور في قضاء النقل البحري ، أحمد حسني المرجع السابق ص ١١٥ .

(١٨٨) طعن رقم ١٩٧٩/٦٢ تجاري جلسة ١٦/٤/١٩٨٠ (غير منشور) . وكذلك طعن رقم ١٨٨/١٨٨ تجاري جلسة ٤/٢/١٩٨١ (غير منشور) ، وبفس المعنى أخذت محكمة التمييز الأردنية بحكمها المرقم ٥٢ لسنة ١٩٧٦ ص ١٦٠٢ وقد جاء فيه « أن استلام البضاعة الذي يعتبر بيئة على أنها سلمت في حالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها ومقدارها ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على اذن التسليم » حكم منشور في مجلة نقابة المحامين بالأردن من بداية ١٩٧٦ حتى نهاية ١٩٨٠ - الجزء الرابع ص ٣٣ . وانظر رودير المرجع السابق بند ٣٨٣ وسميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٨٢ .

(١٨٩) طعن رقم ٦٥٤ سنة ٤٠ ق جلسة ١٢ مارس ١٩٧٦ ص ٢٧ ، وانظر في ذات المعنى =

القاعدة السابقة تطبق إذا تم تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية إذ لا يعد تسليمها تبدأ منه مدة التقادم (١٩٠).

ولا يعد قيام المرسل إليه بأجراء الاخطار المنصوص عليه في المادة ١٩٨ أساساً لبدء حساب التقادم إذ أن النص كما ذكرت المادة يوجب على المرسل ارجاء الاخطار قبل التسليم (١٩١).

ويذهب بعض الفقهاء إلى أن مجرد التسليم الحكمي الذي يتحقق من مجرد معاينة البضاعة وهي على سراج السفينة ، أم يتحقق به استلام البضاعة ويبدأ من تاريخه مدة حساب التقادم (١٩٢). وقد تبنت هذا الاتجاه أيضاً بعض أحكام القضاء المصري من ذلك ما ذهبت إليه محكمة الاسكندرية الابتدائية في حكمها الصادر في ١٥ مارس ١٩٦٩ من أن التسليم الذي يبدأ منه التقادم السنوي هو التسليم في مرحلته الابتدائية أو التمهيدية السابقة على التسليم النهائي إذ يكفي لبداية التقادم

= نقض مصري كذلك ، الطعن ٣٢١ س ٤٤ ق جلسة ١٩٧٧/٦/٢٧ ، والطعن ٦٥٥ سنة ٤٨ جلسة ٧ ديسمبر ١٩٨١ ، والطعن ٦٣٣ س ٤٨ ق جلسة ٧ ديسمبر ١٩٨١ . انظر هذه الأحكام المشار إليها في قضاء النقض البحري ، أحمد حسني ص ٣٨ وما بعدها ، وفي حكم المحكمة الاسكندرية الابتدائية قالت « أن التقادم لا يبدأ إلا من الوقت الذي سلمت فيه البضاعة فعلاً للمرسل إليه أو وكيله . فإذا استمر التسليم عدة أيام سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه ، جلسة ٢٦ يناير ١٩٥٨ منشور في مجلة المحاماة العدد ٣٩ ص ٣٦ » .

(١٩٠) انظر نقض مصري رقم ٦٤٤ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٦/٦/٢١ س ٢٧ ، ص ٤٨٤ ، الطعن رقم ٦٥٥ س ٤٨ ق جلسة ٧ ديسمبر ١٩٨١ (غير منشور) هذا ويلاحظ أن محكمة الاستئناف العليا الكويتية قد ذهبت إلى عكس ذلك في مسألة متعلقة بنقل جوى وقررت أن تسليم الطرد لإدارة الجمارك ينقضي معه التزام الناقل وتبرأ ذمته ، طعن بالتمييز رقم ١٩/١/١٩٨١ تجاري جلسة ١٩٨١/٦/٣ ، ونعتقد أنه لا يصح قياس ذلك على النقل البحري لأن الناقل الجوي لا يملك مدة طويلة في المطار بعكس الناقل البحري ، وبالإضافة إلى ما يكون عادة للناقل البحري من عمال برين يحلون محله في استلام البضاعة تمهيداً لتسليمها للمرسل إليهم .

(١٩١) انظر في هذا المعنى نقض فرنسي ٢٠ يوليو ١٩٥٩ . D.M.F. ١٩٥٩ - ٦٦١ .
(١٩٢) علي البارودي ، مبادئ القانون التجاري والبحري المرجع السابق بند ٢٩٧ ، ص ٤٤٣ ، مذكراته في القانون الكويتي بند ١٠٩ ص ١٠٨ .

تمكن الناقل للمرسل إليه من معاينة البضاعة سواء هي على سياج أو في المخازن الجمركية وأكدت ذات المحكمة هذا الاتجاه في حكم آخر لها في ١٢ مايو ١٩٦٩ قررت فيه أن التقادم السنوي يبدأ من التاريخ الذي يحمله إذن التسليم إذ كان يجب على المرسل إليه أن يتجه إلى مصلحة الجمارك منذ إصداره له للوقوف على حالة البضاعة واستلامها (١٩٣) .

ويرى الدكتور علي البارودي في تأييده لهذا القضاء أنه « تفسير يتفق مع المحكمة من التقادم » (١٩٤) .

ونحن نعتقد أن هذا الاتجاه قد جانبه الصواب ، فهو من ناحية يتعارض مع ما تأخذ به محكمة النقض المصرية ذاتها كما ذكرنا . كما أن الأخذ بهذا الرأي من شأنه أن يمس لمصلحة المرسل إليه في مواجهة الناقل ، والفرض أن الطرف الثاني قوي بينما الطرف الأول ضعيف . أضف إلى ذلك أن مدلول التسليم ينصرف أول ما ينصرف إلى التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من ينوب عنه ، ذلك التسليم الذي ينتهي به عقد النقل (١٩٥) . أما إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة أو امتنع عن ذلك أو أهمل فيه فيسري التقادم من اليوم الذي توضع فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه (١٩٦) .

ووفقا للقواعد العامة يبدأ سريان التقادم من اليوم التالي لانتهاء التسليم . كما تحسب المدة بالتقويم الميلادي وبالأيام لا بالساعات وتكمل المدة بانتهاء آخر يوم منها (١٩٧)

(١٩٣) أحكام مذكورة في مؤلف الدكتور علي البارودي - المبادئ المرجع السابق بند ١٩٧ .
(١٩٤) راجع علي البارودي المبادئ المرجع السابق ، ص ٤٤٤ ومذكراته في القانون الكويتي ، ص ١٠٨ .

(١٩٥) في هذا المعنى ابراهيم مكي ، الوسيط ج-٢ المرجع السابق ص ٢٣١ بند ٢٩٨ .

(١٩٦) انظر : ابراهيم مكي ، دعوى المسؤولية على الناقل البحري ، المرجع السابق ص ١٦٩ .

(١٩٧) انظر : ابراهيم مكي ، نفس المرجع السابق ص ١٦٣ .

وقد أضافت المادة ٢/٢٠١ حكماً جديداً مؤداه أنه في حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد.

طبيعة التقادم : -

٧٤ - يذهب الرأي الراجح في الفقه والقضاء إلى أن مدة التقادم المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل (مادة ٣ سادساً فقرة ٤) والتي تقابل نص المادة ١/٢٠١ من قانون التجارة البحرية هي مدة تقادم حقيقي وليس مدة سقوط وبالتالي تخضع للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه^(١٩٨).

وينقطع سريان التقادم وفقاً لنص المادة ٣/٢٠١ بالآتي : -

- ١ - المطالبة بكتاب مسجل بعلم الوصول .
- ٢ - بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين .
- ٣ - أو بنقد خبر لتقدير الأضرار .
- ٤ - أول أي سبب آخر من الأسباب المقررة قانوناً كالإقرار ورفع دعوى أمام القضاء على أن الإقرار يفقد البضاعة لا يكون كافياً إذا تضمن في الوقت ذاته إنكاراً للمسئولية عن فقدها ، أي أن الإقرار الذي يعتد به في قطع التقادم هو الذي يتضمن الاعتراف بحق صاحب البضاعة في التعويض والمسئولية عن فقدها^(١٩٩).

وتجدر الملاحظة أنه وفقاً لنص المادة ١٩٩ بحري ، فإن أحكام التقادم هذه

(١٩٨) مصطفى طه المرجع السابق بند ٤١٨ ، على البارودي ، المبادئ المرجع السابق بند ٢٩٧ ، محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري الليبي بند ٣١٥ ، سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ٣٨١ .

(١٩٩) نقض مصري رقم ٢٥٧ سنة ٣٤ ق جلسة ٣٠ مارس ١٩٦٨ ، ص ١٩ ، ص ٨٩١ ، الطعن رقم ٤٠٨ س ٢٢ ق جلسة ٢١ مايو ١٩٥٦ ، س ٧ ص ٦٤٢ .

تسري على أحكام المسؤولية الناشئة عن النقل البحري بموجب سند الشحن وعن الفترة الواقعة بين شحن البضاعة وتفريغها .

وهي الفترة التي يتحدد فيها نطاق المرحلة البحرية من الرحلة . وعلى ذلك فإن الدعاوي التي تنشأ نتيجة عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي للعقد في فترة سابقة على الشحن أو لاحقة على التفريغ لا تخضع للتقادم الحولي المنصوص عليه في المادة ٢٠١ بحري .

وأخيرا فإن للتقادم صفة النظام العام فلا يجوز أن يتضمن عقد النقل شرطا يقصر مدته عن سنة لما في ذلك من مخالفة صريحة لنص قانوني آمر هو نص المادة ١٩٥ التي وإن كانت تتكلم عن بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية أو تخفيفها ، ذلك أن تقصير مدة التقادم يمكن اعتبارها تخفيفا من مسؤولية الناقل وبالتالي فهي تدرج في نطاق البطلان الوارد في المادة المذكورة .

خاتمة

٧٥ - من خلال العرض السابق للنظام القانوني لمسئولية الناقل البحري على البضائع تتكشف لنا مجموعة من الحقائق : -

١ - أن قانون التجارة البحرية الجديد نظم مسئولية الناقل البحري بقواعد مأخوذة معظمها عن اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض قواعد سند الشحن ، وأنه قد ترتب على ذلك رفع الازدواج في القواعد المطبقة التي كان يعاني منها القضاء الوطني قبل اصدار هذا القانون . ويحمد للمشرع الكويتي هذا المجهود حيث رفع حرجا عن القضاء كثيرا ما وقع فيه عند نظره للمنازعات المتعلقة بمسئولية الناقل البحري حيث كان القضاء يجد نفسه أمام نوعين من القواعد : قواعد معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ التي انضمت إليها الكويت سنة ١٩٦٩ والأحكام المنظمة لعقد النقل في قانون التجارة البرية الداخلي .

٢ - أن المشرع ما لبث أن أوقع القضاء مرة أخرى في حرج حينما سلك مسلك المعاهدة في المادة ١٩٢ وعدّد ما يقرب من عشرين حالة ويعفى الناقل بمقتضاها من المسئولية ، غير أنه كان ينبغي على المشرع أن يجعل في هذا المجال من نظرية القوة القاهرة التي أخذ بها القانون المدني الجديد (م ١٩٨) الأساس بحسبان أنها تتضمن غالبية الحالات التي نصت عليها المادة ١٩٢ من القانون البحري .

٣ - أن المشرع قد جعل الحد الأقصى لتحديد مسئولية الناقل البحري بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أو التأخير في تسليمها بمبلغ لا يزيد عن مائتين وخمسين دينارا عن كل طرد أو وحدة أو على سبعمائة وخمسين فلسا عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضائع أي التحديد أكبر . وبذلك يكون المشرع قد وضع حدين لا حدا واحدا كما فعلت المعاهدة ويلاحظ أن

اللجوء إلى تحديد المسؤولية عن طريق الوزن هو اتجاه حديث في القانون البحري الدولي لم تكن تعرفه اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ ، وأخذت به قواعد بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ ، وقواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ ، واتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ . وذلك لتفادي بعض المفارقات الغربية في مجال تحديد المسؤولية . وما كان يستتبعه ذلك من إضرار بالشاحنين وميزة نظام الحدين أنه يترك للشاحن مكنة الاختيار بينها ليقرر أي التعويضين أجزى بالنسبة له ليطالب به . غير أنه لما كانت دولة الكويت دولة مستوردة ، الشاحن أو المرسل إليه في عملية النقل البحري عادة ما يكون وطنياً فقد كان ينبغي حمايته في مواجهة شركات النقل التي ترفع أسعارها بصفة دورية بكامل حريتها فكان من الأجدر بالمشروع أن يرفع مبلغ التعويض في الحدين السابقين ، إذ من شأن ذلك أن يبذل الناقل مجهوداً أكبر للمحافظة على البضائع لأنه سوف يدرك أنه سيطلب عند الإهمال أو التقاعس بدفع تعويضات كبيرة .

٤ - إن المشروع قد سلك منهج التشريعات البحرية الحديثة ، عندما رفض الأخذ بقاعدة الدفع بعدم قبول الدعوة مخالفاً بذلك منهج اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ وذلك حماية للشاحنين والمرسل إليهم الكويتيين واكتفى بالتقادم الحولي باعتباره يمثل حماية كافية للناقل البحري في مواجهة دعاوي المرسل إليهم المتقاعسين أو المتأخرين في رفع دعاوئهم ، وما من شك أن هذا الحل يعد كسباً للشاحن أو المرسل إليه الكويتي وإن كنا نفضل لو أنه رفع مدة التقادم إلى سنتين أخذاً بالحكمة التي تقرر من أجلها رفع هذه المدة في الاتفاقيات الدولية الحديثة . مثل اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٧٨ (م ٢٠) واتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ في المادة ٢٥ منها .

والله ولي التوفيق

مراجع البحث

- أولا : - المراجع باللغة العربية : -
- ١ - الدكتور ابراهيم مكى : -
 - الوسيط في القانون البحري الكويتي - الجزء الثاني ١٩٧٥ .
 - دعوى المسؤولية على الناقل البحري - القاهرة ١٩٧٣ (رسالة دكتوراه) .
 - نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الكويت ١٩٧٥ .
 - ٢ - الدكتور أحمد حسني - النقل الدولي البحري للبضائع ١٩٨٠ .
 - ٣ - الدكتور أحمد عبد الحميد عشوش - القانون البحري الليبي / ج٢ بنغازي ١٩٧٧ .
 - ٤ - الدكتورة سميحة القليوبي : - القانون البحري - القاهرة ١٩٨٢ .
 - ٥ - الدكتور عبد القادر حسين العطير : - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ١٩٨٤ .
 - ٦ - الدكتور عبد الرحمن سليم - شروط الاعفاء من المسؤولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل ١٧ أغسطس ١٩٢٤ - جامعة القاهرة ١٩٥٥ - رسالة دكتوراة .
 - ٧ - الدكتور عزيز عبد الأمير العكيلى : - دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف - القاهرة ١٩٧١ .
 - ٨ - الدكتور علي جمال الدين عوض :-
 - القانون البحري - القاهرة ١٩٧٠ - ١٩٧٣ .
 - التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري طبقا لمعاهدة بروكسل (مقال) مجلة المحاماة - العدد السابع السنة ٣٥ .

- ٩ - الدكتور علي البارودي : -
- ملاحظات على القانون البحري الجديد - المحامي - السنة الخامسة ع ١ ،
 - ٢ ، ٣ ، يوليو ، أغسطس ، سبتمبر ١٩٨٠ .
 - مبادئ القانون البحري - الاسكندرية ١٩٧٠ .
 - القانون البحري والتجاري - الاسكندرية ١٩٧٥ .
 - محاضرات في القانون البحري الكويتي الجديد / جامعة الكويت
 - ٨١/٨٠ .
- ١٠ - الدكتور علي يونس : -
- عقد النقل - القاهرة ١٩٦٥ .
 - أصول القانون البحري ١٩٦٧ .
 - العقود البحرية ١٩٧٨ .
- ١١ - الدكتور فتحي والي : - قانون القضاء المدني الكويتي جامعة الكويت ١٩٧٧
- ١٢ - الدكتور محسن شفيق : - اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ - مطبوعات على
- الاستانسيل جامعة القاهرة ١٩٧٩ .
- ١٣ - الدكتور محمود سمير الشرقاوي : -
- القانون البحري الليبي - ١٩٧٠ .
 - عقد نقل البضائع بحرا - مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الرابع ١٩٧٥
 - (مقال) .
- ١٤ - الدكتور مصطفى الجمال : -
- دروس في القانون البحري - الاسكندرية ١٩٦٨ .

ثانيا : - المراجع الأجنبية : -

- 1- A. E. Astle: The Hamburg Rules, London, 1981.
- 2- Lord Chorley & OC Giles: Shipping Law, London, 1976.
- 3- J. P. Honour: The P& I. Clubs and the New U. N. Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978-Reported in The: Hamburg Rules on Carriage of Goods by Sea-By Dr. S. Mankabady.
- 4- René (D): Les Grands Systems de Droit Contemporains, Dalloz, Septiémé ed., 1978.
- 5- Rodière (R): Traite de droit Maritime, Paris, 1977. Traite General de Droit Maritime T. 2, Paris, 1978.
- 6- Dr. Samir Mankabady: Comments on the Hamburg Rules Reported in: The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, Boston, Leyden, 1978.
- 7- Scrutton On Charter parties and Bills of Lading, 18th Ed, London, 1974.