النقل البحري للبضائع في القانون البحري البحريني وإتفاقية روتردام لسنة 2008م

(دراسة مقارنة)

رسالة مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة أسيوط

لنيل درجة الدكتوراه في القانون التجاري والبحري

إعداد الباحث

أحمد عبدالعزيز عبدالرحمن محمد

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة :

الأستاذ الدكتور حمّاد مصطفى عزب مصطفى **مشرفاً ورئيساً**

أستاذ القانون التجاري والبحري وعميد كلية الحقوق جامعة أسيوط سابقاً

الأستاذة الدكتورة نادية محمد معوض السيد **عضواً**

أستاذ القانون التجاري والبحري ووكيل كلية الحقوق جامعة حلوان سابقاً

الأستاذ الدكتور حسام رضا السيد عبدالحميد **عضواً**

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري كلية الحقوق جامعة عين شمس

الأستاذ الدكتور أنور مطاوع منصور محمد **مشرفاً وعضواً**

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد كلية الحقوق جامعة أسيوط

1445هـ / 2024م

" قال الله تعالى في كتابه العزيز "

بسم الله الرّحمن الرّحيم

(فَتَعَالَى اللَّهُ الْمَلِكُ الْحَقُّ ۗ وَلَا تَعْجَلْ بِالْقُرْآنِ مِن قَبْلِ أَن يُقْضَىٰ إِلَيْكَ وَحْيُهُ ۖ وَقُل رَّبِّ زِدْنِي عِلْمًا)

صدق الله العظيم

سورة طه الآية: 114

" وقال الله تعالى في كتابه العزيز "

بسم الله الرّحمن الرّحيم

(اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ)

صدق الله العظيم

سورة إبراهيم الآية: 32

الإهـــــــداء

أهدي هذا البحث إلى بلدي ووطني مملكة البحرين

إلى أغلى من في الوجود أمّي وأبي أصحاب الفضل من بعد الله تعالى

إلى الحنان المتوقد الساهر دائماً من أجلي

إلى القلب الناصع بالبياض والروح التي سكنت روحي

إلى القلوب الطاهرة والنفوس البريئة

إلى زوجتي وأولادي حباً ومودةً وتقديراً

إلى الذين يمثلون في خاطري رباط المحبة المتين ونقاء الإخلاص

إلى كل من أمدني بعلمه

إلى رمز الأخوة والمثل الأعلى

إلى أخوتي وأصدقائي

أهدي أولى ثمرات عملي

الشكر والتقدير

الحمدلله رب العالمين وبه نستعين والصلاة والسلام على المبعوث رحمة للعالمين سيدنا محمد رسول الله وعلى آله وأصحابه أجمعين والحمدلله على توفيقه وأمتنانه حمداً طيباً مباركاً كثيراً كما ينبغي لجلال وجهه ، وعظيم سلطانه حمداً يرضاه لذاته وكماله.

أما بعد،،

فأتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى المشرف الأول الأستاذ الدكتور حمّاد مصطفى عزب مصطفى أستاذ القانون التجاري والبحري وعميد كلية الحقوق الأسبق - جامعة أسيوط، لتشريفي بقبول الأشراف على هذه الرسالة لأنال فخراً وعزاً لا تصفه الكلمات، والذي أسرني بسعة صدره ورقة تعامله، وعلى متابعته الدائمة لي، وما قدمه لي من توجيه ورعاية علمية، وماخصني به من وقت وجهد كان له بالغ الأثر في إثراء هذا العمل وإنجازه حتى يرى النور، أسأل الله أن يبارك في عمره، وأن يمتعه بالصحة والعافية، وأن يُعلي في العالمين ذكره، وأن يجزيه عني وعن طلاب العلم خير الجزاء.

والشكر موصول إلى المشرف الثاني الأستاذ الدكتور أنور مطاوع منصور محمد أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد كلية الحقوق - جامعة أسيوط، لموافقته على الإشراف على هذه الرسالة، والذي وضع بكل لطف خبرة سنين عمره بين يدي فكان خير ناصح وخير موجه، وأفاض عليّ من سعة صدره، وغزير علمه، مما كان له أثر كبير في نفسي إلى أن خرجت هذه الرسالة إلى النور بالمظهر اللائق، جزاه الله عني خير الجزاء.

كما أتقدم بالشكر إلى الأستاذة الدكتورة نادية محمد معوض السيد أستاذ القانون التجاري والبحري ووكيل كلية الحقوق الأسبق - جامعة حلوان، فكان لي عظيم الشرف بأن تفضلت بقبول الإشتراك في لجنة المناقشة والحكم على الرسالة وتحملت عناء قراءتها، وتصويب اخطائها، رغم ضيق وقتها وكثرة انشغالها، والتي سيكون لملاحظاتها وتوجيهاتها القيّمة الأثر البالغ في إثراء وتقويم اعوجاجها وإخراجها بالشكل اللائق، فلها مني جزيل الشكر وعظيم التقدير.

والشكر موصول أيضاً إلى الأستاذ الدكتور حسام رضا السيد عبدالحميد رئيس قسم القانون التجاري كلية الحقوق - جامعة عين شمس، وذلك على موافقته الكريمة على إنضمامه في لجنة المناقشة والحكم على الرسالة، وإتاحة الفرصة لي حتى أنهل من علمه والاستفادة من ملاحظاته التي سيكون لها بإذن الله الأثر الكبير في تقويم الرسالة، فجزاه الله عني خير الجزاء.

وكما علمنا حبيبنا وقدوتنا ونبينا محمد صلى الله عليه وسلم (من لم يشكر الناس لم يشكر الله)، أتقدم بخالص الشكر والعرفان لكل من لم يتسع المقام لذكرهم ولكل من أسهم في إخراج هذا العمل، ومد لي يد العون والمساعدة والتوجيه والنصح والإرشاد، فأسأل الله أن يتقبل عملي هذا خالصاً لوجهه الكريم، فإن أصبت فبتوفيق من الله، وإن كنت قصرت فحسبي أني اجتهدت، وأدعو الله أن يغفر لي ولكم ولجميع المسلمين اللهم آمين.

باحث الدكتوراه

أحمد عبدالعزيز عبدالرحمن محمد

مقدمة

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في النهوض بالمجال الإقتصادي لمختلف الدول، كما يمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الدولية، ولأجل ذلك تهتم المعاهدات الدولية بتنظيمه وتطويره عن طريق الإتفاق على وضع بنود تهدف إلى تحقيق المساواة في الحقوق والواجبات بين الدول المعتمدة على هذا النوع من النقل، والتعاون لخدمة مصالحها المشتركة.

وتكتسب دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع طابعاً هاماً، إذ أولتها نصوص الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية أهمية كبيرة لأن 90 بالمائة من التجارة الخارجية تتم بالبحر، وكان قانون هارتر لسنة 1893 (Harter Act) أول تشريع وُضع لتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة، ثم بعدها تم تنظيم تلك المسؤولية في معاهدة دولية هي إتفاقية بروكسل لعام 1924 والتي أطلق عليها "الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن" أو قواعد لاهاي (Hague Rules)، إذ تعتبر من بين تلك التي تولتها اللجنة البحرية الدولية وهي اليوم تحكم النقل البحري الدولي للبضائع في غالبية الدول البحرية الكبرى.

وقد ألحق بهذه المعاهدة بروتوكول عام 1968 قواعد فيسبي (Visby Rules) نص على منح الدول إمكانية إدراج شرط بارامونت أي تضمين سند الشحن شرطاً يقضي بإختيار بتطبيق المعاهدة، بشرط ألا يكون مخالفاً للنظام العام، ولا يحدث هذا الشرط أثره إلا إذا نص عليه في سند الشحن أو أية وثيقة مماثلة، أو إدخال قواعد هذه المعاهدة في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب معه هذا التشريع ولأن إتفاقية بروكسل لم تكن لتغير مركز الناقل من حيث أنه الأقوى، وعجزت أيضاً عن مجاراة التطور الإقتصادي للنقل البحري وإستغلال السفينة، فكان لابد من إيجاد بديل لها يحقق بعض أهداف الشاحنين، وأشتدت الحاجة إلى أهمية تحسين الإطار القانوني لتسهيل التجارة والإستثمار الدوليين بصفة عامة والنقل البحري الدولي بصفة خاصة، مع العلم أن تعزيز العلاقات الدولية التجارية منها والسياسية يحتاج إلى خلق نظام قانوني عادل يحكم تلك المصالح.

ولأجل ذلك كله عكفت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على دراسة الوضع و في 31 مارس 1978، وبمدينة هامبورغ بألمانيا الإتحادية تم إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر" إتفاقية هامبورغ " (Hamburg Rules) ودخلت حيز النفاذ في أول نوفمبر 1992.

ونظراً للإنقسام الذي حصل بين الدول بين منضمة إلى إتفاقية بروكسل ومنسحبة منها للإنضمام إلى إتفاقية هامبورغ ومنها مصر التي إنضمت إلى إتفاقية هامبورغ بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 104 لسنة 1979، لم يعد لأحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني، حيث ساد عدم إستقرار المعاملات التجارية الدولية زيادة على التطور الحاصل في مجال التجارة الدولية والنقل البحري بصفة خاصة، مثل الإعتماد على النقل بالحاويات وإستعمال التكنولوجيا في النقل وإعتبار النقل من الباب إلى الباب كمرحلة من مراحل النقل البحري، وغيرها.

ومن هنا، فكرت اللجنة البحرية الدولية في إدخال تعديلات جديدة على إتفاقية بروكسل وتعديلاتها، إلا أن الرأي الغالب في أروقة اللجنة إنحاز نحو بلورة إتفاقية جديدة تحكم عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر، فأخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على عاتقها إعداد مشروع إتفاقية جديدة متعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً " إتفاقية روتردام" لتعتمدها بتاريخ 11 ديسمبر 2008 (Rotterdam Rules) وإتفاقية روتردام هي التسمية غير الرسمية لإتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008، وسميت كذلك نسبة إلى مدينة روتردام الهولندية والتي وقعت الإتفاقية ضمن إقليمها، ويتعين الإشارة إلى أن التوقيع على إتفاقية روتردام لا يرتب أي التزامات على الدول الموقعة، كما أن هذه الإتفاقية لن تدخل حيز النفاذ إلا بتصديق عشرين دولة عليها.

ولقد جاءت إتفاقية روتردام لسنة 2008م بأحكام عديدة ومتعددة فيما يخص واجبات ومسؤوليات الناقل والشاحن على حد سواء، والإهتمام بتطوير وتنسيق العلاقة بينهما بإعتبارهما طرفين أساسيين في عقد النقل البحري للبضائع، وأهم الجديد الذي جاءت به إتفاقية روتردام هي توسعها في مجال تطبيقها، حيث يضم النقل من الباب إلى الباب، وأخذها بعين الإعتبار لوثائق النقل الالكترونية، وإدخالها لمفاهيم الطرف المسيطر والطرف المنفذ والعقد الكمي الذي يعتبر من أنواع العقود الجديدة ونظراً للأهمية التي يكتسيها موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة في

ظل إتفاقية روترادم لسنة 2008، إرتأينا أن نطلع على أهم الأحكام التي جاءت بها لنكتشف الجديد والمتجدد منها، ولقد إعتمدنا في هذه الدراسة المنهج المقارن بين أحكام كل من إتفاقية روترادم، إتفاقية بروكسل، إتفاقية هامبورغ والتشريعات الوطنية كالتشريع البحريني والمصري وتحليل مختلف تلك الأحكام وما أخذت به الإجتهادات القضائية أيضاً.

لقد وضعت إتفاقية روتردام 2008م أحكاماً قانونية مفصلة ومنظمة لجميع الحالات فأوردت تعريفاً للناقل ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحرياً كلياً، ويمكن أن يتضمن عقد النقل عمليات نقل أخرى سواء برية أو جوية أو بالسكة الحديدية فالمهم هو وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل، هذا خلافاً لإتفاقية بروكسل 1924 التي نصت على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وخلافاً أيضاً إتفاقية هامبورغ 1978 التي لا تعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى لعقد النقل البحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.

وهذا ما يفسر إستخدام إتفاقية روتردام مصطلح "مستند النقل" على الوثيقة الورقية التي يصدرها الناقل إلى الشاحن بمقتضى عقد النقل عوضاً عن التسمية المتعارف عليها من القرن الثامن وهي وثيقة الشحن البحري، كما إعتمدت إتفاقية روتردام لسنة 2008 على مبدأ سلطان الإرادة فأرجعت مدة مسؤولية الناقل للبضائع إلى إرادة طرفي عقد الناقل (الناقل البحري والشاحن) فيجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، كما يجوز للناقل أو الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها على أن يشار إلى ذلك الإتفاق في تفاصيل العقد، وهذا عكس إتفاقية بروكسل التي حصرت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في إطار الرحلة البحرية.

بالإضافة إلى ذلك فرقت الإتفاقية بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى، فيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت ضابطاً مزدوجاً وهو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد أوالتحديد على أساس الوزن على أن يأخذ بأعلى الحدين أما المسؤولية عن الخسارة الأقتصادية الناجمة عن التأخير فهي محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ

الواجب دفعه الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع، بالتالي فاقت إتفاقية روتردام إتفاقيات النقل البحري الأخرى في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام، وكذلك في شأن الخسارة الإقتصادية الناجمة عن التأخير، وتعد هذه الخطوة من الحسنات التي قدمتها إتفاقية روتردام، كما جاءت إتفاقية روتردام 2008 بثلاثة مبادئ جديدة وهي تتعلق بحق السيطرة وتخصيص الوثائق الإلكترونية للنقل وإدراج أحكام جديدة بشأن العقود الكمية.

ويتضح مما تقدم أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، غير أن هناك طرف ثالث يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه، فالناقل هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحراً الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه، وبالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإذا صدرت وثيقة الشحن خالية من إسم الناقل عد المجهز ناقلاً وإذا ظهر على صدر وثيقة النقل أسم معين فهو الناقل بذاته.

وبعد أن تناولنا في المقدمة تاريخ النقل البحري وصولاً لأحداث لإتفاقية روتردام بإعتبارها أحدث الإتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري، وعلى الرغم من أن المشرع البحريني تبنى في القانون البحري قواعد (لاهاي - فيسبي) مما يثير التساؤل ما إذا كان المشرع قد وفق في ذلك الإختيار من عدمه نظراً لما شاب هذه الإتفاقية من عيوب لعدم تحقيقها التوازن في الإلتزامات القانونية على طرفي عقد النقل البحري.

أ - أهمية الدراسة:

تعد حركة التجارة العالمية في مملكة البحرين أحد أهم الموارد الأقتصادية لها حيث يتم نقل معظم البضائع عن طريق البحر في مجال الإستيراد والتصدير كونها وسيلة النقل الرئيسية للبضائع نظراً للموقع الجغرافي للمملكة الأمر الذي يتطلب البحث في وجهة نظر المشرع البحريني لتبنيه قواعد إتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وذلك لما تضمتنه من عيوب كثيرة تلقي بها على عاتق الشاحن ونظراً لعدم تحقيقها التوازن بين طرفي عقد النقل البحري ومقارنته بقانون دولة عربية أخرى (القانون المصري - مثالاً لدولة عربية) الأمر الذي دفعنا لإلقاء الضوء على كافة الإتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري لبيان مزايا وعيوب كل إتفاقية بالمقارنة مع إتفاقية روتردام لسنة 2008م نظراً لما حققته هذه الإتفاقية من إنصاف للشاحن في مواجهة الناقل بإعتباره الطرف الأقوى في عقد النقل، وعليه ومن خلال الدراسة سوف نجيب على الأسئلة التالية:

1-تعريف عقد النقل البحري وفقاً لأحكام القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م بشأن النقل البحري وفي ضوء إتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وإتفاقية هامبورغ وإتفاقية روتردام لسنة 2008م.

2-أطراف عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية المصري (مثالاً) والإتفاقيات الدولية.

3-إلتزامات الناقل البحري في ضوء كلٍ من إتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وإتفاقية هامبورغ وإتفاقية روتردام لسنة 2008م.

4-مسؤولية الناقل البحري في ضوء إتفاقية روتردام 2008م بالمقارنة بإتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وإتفاقية هامبورغ.

5-الجوانب القانونية لإتفاقية روتردام لسنة 2008م (النقل متعدد الوسائط ووثيقة الشحن الإلكترونية).

ب - أهداف الدراسة:

1- تهدف دراسة قواعد إتفاقية روتردام من ورائها المجتمع الدولي إلى توحيد النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري للبضائع من جهة وفي نفس الوقت تنظيم المرحلة السابقة واللاحقة للرحلة البحرية تجسيداً لمفهوم النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط، وقد طورت إتفاقية روتردام من بعض الأحكام التي كانت موجودة في إتفاقيات سابقة وأنفردت بأخرى مراعاة للتطورات الحاصلة في مجال النقل.

2- الهدف من الإتفاقية الجديدة لنقل البضائع بالبحرهو زيادة تعزيز منافسة قانون النقل الدولي وتوحيده والتي راعت إتفاقية روتردام تماماً - عقد النقل البحري الحديث - وكثيراً ما يكون عقداً متعدد الوسائط تشحن فيه البضائع في حاويات فجاءت لتسد الثغرة بين نظام النقل الحالي ونظام النقل متعدد الوسائط الذي ظهر أثناء تطبيق الإتفاقيات السابقة تكريساً لنظام عالمي ملزم ومتوازن يدعم تنفيذ هذا النمط من عقود النقل.

3- تعددت الجهود الدولية في سبيل خلق قواعد قانونية موحدة مواكبة للتطورات التكنولوجية في مجال النقل الدولي للبضائع وتهدف إلى تعزيز فكرة الأقتصاد الحر وتسهيل تدفق البضائع العابرة للقارات، فكانت إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - إتفاقية روتردام لسنة 2008م - آخر تلك المعاهدات الدولية التي تهدف الدراسة إلى دراستها ومقارنتها بالقانون الوطني وبقانون التجارة البحرية المصري ومدى ملائمة تبني المشرع البحريني لإتفاقية روتردام للنقل البحري للبضائع.

ج - إشكالية الدراسة:

تبنى المشرع البحريني في القانون البحري إتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) ولما شاب هذه القواعد من عيوب تضر بالشاحن بإعتباره الطرف الأضعف في عقد النقل البحري، ونظراً أن مملكة البحرين من الدول المستوردة، الأمر الذي دفعنا في هذا البحث بإجراء المقارنة بين هذه الإتفاقية وإتفاقية هامبورغ وإتفاقية روتردام لسنة 2008م وبقانون دولة عربية

أخرى (القانون المصري - مثالاً لدولة عربية) ووصولاً لأفضل حماية قررت لمصلحة الشاحن حيث تبين أن إتفاقية روتردام لسنة 2008 أسبغت العديد من أنواع الحماية القانونية للشاحن في عقد النقل البحري بالمقارنة بغيرها من الإتفاقيات السابقة في مجال النقل البحري، مما يطرح التساؤل حول وجهة نظر المشرع البحريني في القانون البحري رقم 10 لسنة 2022م وإمكانية إنضمامه لأحكام إتفاقية روتردام لسنة 2008م نظراً لما تتمتع به من مزايا للشاحن ولما شاب إتفاقية بروكسل -لاهاي والبروتوكول المعدل لها من إنتقاص، فالصعوبات التي واجهتني كباحث هي:

1- ندرة المراجع والأحكام القضائية في مملكة البحرين، وكذلك عدم وجود شرح وافي من قبل الفقهاء للقانون البحري البحريني.

2- حداثة موضوع البحث خاصة وأن إتفاقية روتردام لسنة 2008م لم يتم تطبيقها في كل الدول العربية، فضلاً من أنها لم تدخل حيز التنفيذ حتى الآن.

د - منهج الدراسة:

سلكت كباحث المنهج المقارن (دراسة مقارنة) بين القانون البحري البحريني وإتفاقية روتردام لسنة 2008م للتعرف على مشكلة البحث الرئيسية، فأستخدمت في الدراسة االتحليل الذي يقوم على أساس تحديد هذه المشكلة محل الدراسة وأسبابها ووصف ماهيتها، ثم التعرف على دوافعها وآثارها وأستقراء الأحكام القضائية والطعون الصادرة من محاكم النقض والتمييز المتعلقة بموضوع الدراسة وأستنباط المبادئ القانونية العامة المقررة في هذا الشأن، ثم أنتقلت لمرحلة المقارنة بين إتفاقية روتردام لسنة 2008م والقانون البحري البحريني في مجال نقل البضائع وبيان ما حققته إتفاقية روتردام لسنة 2008م من مزايا وتوازن بين طرفي عقد النقل البحري، وأستعنت في ذلك بالإتفاقيات الدولية، وذلك للوصول لمعالجة موضوع الدراسة المتعلق بالنقل البحري للبضائع في القانون البحري البحريني وإتفاقية روتردام لسنة 2008م، ثم قمت بوضع الفرضيات التي تتناسب مع البحث، وأخيراً توصلت إلى أهم النتائج والتوصيات لحث المشرع البحريني على ضرورة إنضمامه لقواعد إتفاقية روتردام لسنة 2008م في مجال النقل البحري.

هـ - خطة الدراسة:

تنقسم الدراسة إلى فصل تمهيدي وبابين وخاتمة :

- **الفصل التمهيدي** : والذي نتناول فيه تعريف عقد النقل البحري وبيان أطرافه.
- **الباب الأول** : نتناول فيه أحكام النقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م وإتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وإتفاقية هامبورغ.
- **الباب الثاني** : نتناول فيه المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م وإتفاقية بروكسل والبروتوكلات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي) وإتفاقية هامبورغ في مجال النقل البحري.
- **الخاتمة** : ونسرد فيها النتائج التي توصلنا لها في الرسالة بناءً على إتفاقية روتردام لسنة 2008م والتوصيات المقترحة.

الفصل التمهيدي

عقد النقل البحري وبيان أطرافه

تمهيد وتقسيم:

ظهر القانون البحري منذ أن عرف الإنسان البحر وهو منذ قدم الملاحة البحرية[1] وكغيره من القوانين الأخرى يتطور بتطور الوسط الذي يحكمه[2] فوسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية دائمة التطور والتقدم الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة هذا التطور نهضة تشريعية تتواءم مع هذا التقدم، حيث يأتي النقل في طليعة صور الأستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات بين مختلف البلدان دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر، وبالتالي هو السبيل الرسمي لتنفيذ الصفقات التجارية الدولية مما يفسر الإهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الدولي أو الوطني[3]، ودراسة الدوافع التي أدت إلى إبرام مختلف الإتفاقيات التي حكمت عقد النقل البحري للبضائع.

عُرف عقد النقل البحري في نهاية القرن الثامن عشر بالتوازن في الحقوق والإلتزامات بين الناقلون وأصحاب البضائع[4] إلا أنه مع بداية دخول القرن التاسع عشر بدأ الخلل يعتري التوازن المعهود في عقد النقل البحري عندما برزت إلى وجود مشكلة توزيع مخاطر النقل بين ذوي المصالح في ملكية البضاعة وهم الشاحنون وبين ذوي المصالح في ملكية السفينة وهم الناقلون بسبب إحلال شروط الإتفاقية محل القوانين السائدة وقبول المحاكم البحرية والتجارية في بريطانيا لهذا الإحلال إعمالاً

---

[1] - د.علي يونس، سنة 1954، أصول القانون البحري ص17 ، دار المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى.

[2] - د.مصطفى كمال طه، سنة 1952 أصول القانون البحري، دار نشر الثقافة بالإسكندرية، الطبعة الأولى، البنود من 29 إلى 40، ص 32 ما بعدها، د.علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1975، ص08، د.محمود سمير الشرقاوي القاهرة 1987، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، ص 9.

[3] - د.هاني دويدار، سنة 1999، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للشنر، مصر ص 147.

[4] - د.فاروق ملش، الإسكندرية 2005، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر 1996، ص 115 وما بعدها د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر ص 27.

لمبدأ سلطان الإرادة أو الحرية التعاقدية[5] مما ترتب عليه تمادي الناقلون في تضمين عقود النقل البحري الشروط التي تتفق مع مصالحهم[6] ومن أهم هذه الشروط شرط الإهمال الذي يعنى إعفاء ملاك السفن من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية سواء وقعت من الملاك أنفسهم أو من تابعيهم وذلك عن طريق نقل عبء الإثبات على عاتق الشاحن، وهكذا بعد أن كان إلتزام الناقل البحري مطلقاً وبتحقيق نتيجة، أصبح هذا الأخير معفي من أي مسؤولية وأنتقلت مخاطر النقل إلى عاتق الشاحن[7].

فقد تحول عقد النقل البحري وأصبح عقد إذعان يمكن للناقل أن يضمنه ما يشاء من شروط ولا يمكن لأصحاب البضاعة مناقشتها، مما ترتب على الشاحنين ضرورة البحث عن الحماية المطلوبة من خلال التدخل التشريعي لإعادة التوازن بين طرفي عقد النقل البحري[8] وقد كان للشاحنين[9] الفضل في فرض مثل هذه الحماية بصدور قانون هارتر (Harter Act) في 13 فبراير سنة 1893 والذي سمي بأسم مقترحه[10] وبموجب هذا القانون حدد المشرع الأمريكي صراحة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة والناشئ عن الإهمال أو الخطأ في شحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها وقضائه ببطلان شروط إعفاء الناقل من تقديم سفينة صالحة للملاحة، كما فرق قانون هارتر بين الأخطاء التجارية وقضى بمسؤولية الناقل عنها وإمتناع

---

[5] - د.مصطفى كمال طه، سنة 1989، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، د.فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط مرجع سابق، ص 119، د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 29.

[6] - د.مصطفى كمال طه، سنة 2006، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى د.علي البارودي، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق ص 117.

[7] - الجدير بالذكر أن فكرة شرط الإهمال، كانت سائدة أيضاً بالنسبة لوسائط النقل الأخرى ولكنها أختفت بالنسبة لكل تلك الوسائط وبقي معمول بها في النقل البحري فقط، وعلى سبيل المثال شرط الإهمال في الملاحة الجوية الوارد في إتفاقية وارسو لسنة 1929 قد ألغي بواسطة بروتوكول لأهاي لسنة 1956 ولم يعد لهذا الشرط أثر في النقل الجوي، كذلك لا يوجد مثيل لشرط الإهمال في إتفاقية النقل الدولي على الطرقات (CMR) لسنة 1956، وأتفاقية النقل بالسكك الحديدية (CIM) لسنة 1952، ولا في الإتفاقية الجديدة للنقل بالسكة الحديدية (COTIF) لسنة 1980 والتي تضمنت إتفاقية (CIM) كلمحق لها.

[8] - د.علي رضاء، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب مطبعة الشرق، ص 289 وما بعدها.

[9] - كانت تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية دولة شاحنة بالرغم من أن تجارتها الخارجية كانت واسعة إلا أنها لم تكن تملك أسطولاً بحرياً للقيام بهذا النشاط.

[10] - هو قانون فدرالي صدر في 1893/2/19 بالولايات المتحدة الأمريكية سمي بالهارتر أكت Harter Act نسبة إلى مقترح على مجلس الشيوخ، وهو كانت نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية، بإعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من دول الشاحنين.

اشتراط الإعفاء منها، وبين الأخطاء البحرية وهذه لا يسأل عنها الناقل قانوناً، ولقي قانون هارتر ترحيباً كبيراً بين أوساط أصحاب المصالح في البضاعة وسرعان ما تبنت أحكامه وأخذت بفلسفته دول أخرى، وكثرت الإحالة إليه في عقود النقل البحري لتنظيم ما ينشأ عن العقد من علاقات، كما أعتبر هذا القانون نقطة إنطلاق مناسبة بدأت منها الجمعية البحرية الدولية محاولاتها منذ سنة 1897 من أجل وضع معاهدة دولية ملزمة.

لذلك عقدت الجمعية البحرية الدولية إجتماعاً في لاهاي في سبتمبر من عام 1921 لدراسة توزيع مخاطر الخسارة بين الناقلين والشاحنين، وتحدي العلاقات فيما بينهم بوضع سند شحن نموذجي[11] أنتهى هذا الإجتماع بوضع قواعد لاهاي سنة 1921 غير أن هذه القواعد لم تحز على النجاح المأمول، ونادت إنجلترا بتحويل قواعد لاهاي الإختيارية إلى معاهدة دولية ملزمة وعرض الأمر على مؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922 وأنتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أغسطس سنة 1924 [12] وحرصت المعاهدة على تبني فلسفة جعلت إلتزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الإتفاق على عكسها، وقد لقيت إتفاقية بروكسل 1924 ترحيباً وقبولاً من الشاحنين إذ أنها أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية وأعطت حلاً مقبولاً لمشكلة توزيع مخاطر النقل، وتم تعديلها بموجب بروتوكولين الأول سنة 1968 [13] والثاني سنة 1979 [14].

---

[11] - د.علي جمال الدين، سنة 1992، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية القاهرة، ص 576 ، د.محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري مرجع سابق، ص 577 ، د.فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط مرجع سابق، ص 130 وما بعدها د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 35.

[12] - إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، أنضمت الجزائر إلى إتفاقية بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28، ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.

[13] - تم إعتماد بروتوكول فسبي لسنة 1968 بعد أن عقدت اللجنة البحرية الدولية (CMI) سلسلة من الإجتماعات للعمل على الإصلاحات المناسبة على إتفاقية بروكسل 1924، وبدأ نفاذ هذا البروتوكول في 32 جوان 1977، ويمكن القول أن أهم التعديلات التي جاء بها برتوكول 1968، أنه جعل حد المسؤولية 10000فرنك بوانكاريه لكل طرد أو وحدة و30 فرنك بوانكاريه عن كل كيلو غرام، أيهما أعلى، كما وسع البروتوكول من نطاق تطبيق المعاهدة ليشمل كل سند شحن يتم بين موانئ تابعة لدولتين مختلفتين سواء كانتا متعاقدين أو لا، وذلك إذا صدر سند الشحن في دولة متعاقدة، وهو ما يعرف بشرط البارامونت.

ويلاحظ على هذه المعاهدة أنها تنطبق على النقل الدولي دون النقل الداخلي بالنسبة للدول التي انضمت إليها أو إذا أتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكامها، كما أن المعاهدة لا تسري على النقل بموجب عقد الإيجار وإنما تسري على النقل بسند الشحن فقط، ووضعت قرينة المسؤولية على عاتق الناقل البحري، ولكنها كانت في صف الناقلين بحيث جاءت بقائمة طويلة من أسباب الإعفاء من المسؤولية والتي تعمل على نفي هذه القرينة، كما حدد مسؤولية الناقل البحري بموجب حد أقصى للتعويض.

لهذا إنعقد مؤتمر دولي في مدينة هامبورغ الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة بحيث تبنت ما يعرف بإسم إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريقة البحر في 30 مارس 1978 والتي أصبحت تعرف بإسم إتفاقية هامبورغ[15] ولعل أهم ما أستحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فلقد أقامت الإتفاقية المسؤولية على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، فخطأ الناقل كقاعدة عامة مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحادث[16].

وبدخول إتفاقية هامبورغ حيز التنفيذ يتم التأكيد على هذه اللجنة، وتوزعت معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية بين عضوية إتفاقية بروكسل 1924م أو بروتوكولاتها 1968-1978 وبين إتفاقية هامبورغ 1978 وأمام انقسام دول العالم بين هذه القواعد أو تلك وأمام اهتزاز الثقة بين الناقلين والشاحنين وعدم استقرار المعاملات التجارية البحرية، فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني المنشود خاصة وأن الظروف التجارية والأقتصادية والتكنولوجية التي أبرمت في ظلها تلك القواعد قد تغيرت، لذا لجأت المنظمات القانونية الدولية نحو إحداث إتفاقية جديدة حيث منظمة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية كرست فريق عمل لوضع

---

[14] - حيث أصدرها هذا البروتوكول في 31 ديسمبر 1979، ودخل حيز النفاذ في 14 فبراير 1983، وقد أبدل البروتوكول الحدود النقدية ونص على حقوق السحب الخاصة بدل الفرنك البوانكاريه وجعل القيمة 68،666 من حقوق الحسب الهاصة بدلاً من العشرة آلاف فرنك بوانكاريه أو 2 من حقوق السحب الخاصة بدلاً من 30 فرنك بوانكاريه.

[15] - وقد صادقت زامبيا وهي الدول العشرين، على إتفاقية هامبورغ في 1991/10/8 ومن ثم تكون الإتفاقية المذكورة قد دخلت حيز النفاذ الدولي 1992/11/1 إذ وفقاً للمادة 30 فقرة واحد من الإتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم الأول من الشهر التالي لإنقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الإنضمام.

[16] - د.جلال وفاء محمدين، القانون البحري الجديد، دار الكتاب الحديث 1994 ص 234.

جهوده لإعداد الإتفاقية منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضاً خاصاً يفتح باب التوقيع لجميع الدول على إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً[17] عن طريق البحر المعروفة بإتفاقية روتردام لعام 2008 والتي صدرت في يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية[18].

وبناءً على ماسبق، سوف يقسم الفصل التمهيدي إلى مبحثين، المبحث الأول بعنوان تعريف عقد النقل البحري، أما في المبحث الثاني سنتطرق إلى أطراف عقد النقل البحري.

المبحث الأول

تعريف عقد النقل البحري

تمهيد وتقسيم:

تمثل البحار والمحيطات أهمية كبيرة بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم، ويرجع السبب في ذلك بأنها ليس فقط لكونها وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، وإنما جسراً للتجارة ذو أهمية قصوى، فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية الأكثر شيوعاً في العالم، وأن البحار والمحيطات تمثل أكثر من ثلثي مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية.

ولعل يمكن تعريف القانون البحري على أنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تتم في البحار والمحيطات وهي مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، فيطبق في البحر بإعتباره المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة البحرية، بواسطة سفينة قابلة للملاحة، إحاطة بجوانب البحث لا يستقيم الحديث عن الشاحن وإلتزاماته المترتبة من عقد

[17] - وقعت على الإتفاقية 26 دولة حتى الآن وهي أرمينيا، بنين، الكاميرون، جمهورية الكنغو الديمقراطية، الكنغو برازافيل، الدنمارك، فرنسا، الغابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا كوناكري، مدغشقر، هولندا، مالي، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السنغال، أسبانيا، سويسرا، لوكسنبرغ، السويد، توغو والولايات المتحدة الأمريكية.

[18] - والجدير بالذكر أن النصاب القانوني لدخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ هو إنضمام 20 دولة على الأقل للإتفاقية: أنظر موقع لجنة الأمم المتحدة لقانون التجاري الدولي (www.uncitral.com).

النقل البحري للبضائع إلا من خلال التعريف بعقد النقل البحري بإعتباره مصدراً لهذه الإلتزامات، ثم التعريف بالناقل بإعتباره الطرف المتعاقد معه.

وبناءً عليه، سوف يُقسم هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول بعنوان التطور التاريخي لعقد النقل البحري، والمطلب الثاني بعنوان تعريف عقد النقل البحري، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

التطور التاريخي لعقد النقل البحري

إن دور الناقل والشاحن - كطرفين بارزين ومتقابلين - في تعريفات عقد النقل وبالرغم من أن هذا العقد هو مبادلة خدمة النقل بمبلغ من النقود وهي أجرة النقل، فإن الناقل في الحقيقة وعبر التاريخ الطويل هو الوحيد الذي كان مهيمناً على مضمونه الإتفاقي وكان لزاماً على الشاحن القبول والرضوخ لما يحدده الناقل من شروط، وكان من الصعب على أي شاحن أمام هذا الظرف الأقتصادي القوي مواجهة الشروط التي يمليها عليه في وثيقة الشحن، لاسيما فيما يتعلق بالأجرة وبتحمل المسؤولية عما يلحق البضاعة من أضرار.

إن شروط الإعفاء من المسؤولية في وثائق الشحن التي اعتاد الناقلون على إشتراطها عند النقل أدت إلى سخط الشاحنين، وأنضم إليهم المؤمنون والبنوك، وأمام هذا الوضع تدخل المشرع ووضع قواعد قانونية آمرة تقرر بطلان مثل هذه الشروط[19] ويعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو أي سند آخر مماثل، ويكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئة عن الاهمال أو الخطأ أو التقصير في الإلتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية عن الحد المنصوص عليه في المادة السابقة، وكل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل

[19] - نورة جبارة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة دكتوراه - كلية الحقوق- بن عكنون، السنة الجامعية 2007 - 2008، ص 14.

عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي شرط آخر مماثل لذلك يعتبر في حكم شروط الاعفاء من المسؤولية.

نجح الشاحنون في فرض مبدأ إبعاد شروط الإعفاء من المسؤولية، بإصدار القانون الفدرالي في 13 فبراير 1893م المسمى قانون هارتر (Harter Act) بعد معاناتهم وتحملهم شروط الإعفاء التي تمنعهم من مباشرة الدعاوى في حالة حصول الهلاك أو التلف نتيجة خطأ الربان أو الطاقم وتتلخص بعض أحكام هذا القانون الأساسية فيما يلي:

1. يحظر على الناقل إعفاء نفسه من الأخطاء التي تقع من الربان وأفراد الطاقم أو أي تابع آخر في عمليات الشحن والتفريغ والرص والحراسة والمحافظة على البضائع وتسليمها.
2. يعفى الناقل بقوة القانون من الأخطاء الملاحية لتابعيه والأخطاء التي تقع في إدارة السفينة ومن المسؤولية عن العيوب الخفية في السفينة، شرط إثبات بذل الهمة الكافية.
3. يلتزم الناقل بتسليم الشاحن وثيقة شحن تبين وزن أو حجم البضاعة، وكذلك عدد الطرود وحالتها الظاهرة[20].

بالرغم من وجود قانون هارترالفدرالي، فإن النزاع بين الشاحنين والناقلين ظل قائماً واشتدت حدته بعد الحرب العالمية الأولى حيث خرجت دول الدومنيون[21] وهي دول الشاحنين التي تعتمد على غيرها في نقل بضائعها من هذه الحرب بمراكز أقوى وطالبت المجهزين (الناقلين) الإنجليز بالتنازل عن شروط الإعفاء من المسؤولية التي تضر بهم وبتجارتهم وساند الشاحنين في ذلك المأمنون والبنوك وطالب الجميع بوضع إتفاقية دولية تستمد نصوصها من قانون هارتر الأمريكي

[20] - د.أحمد محمود حسني، ، نصوص إتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص6.

[21] - الدومنيون: نظام إستعماري خاص طبقته بريطانيا على جنوب إفريقيا، حيث أعطى المستوطنون البيض حكماً ذاتياً موسّعاً على حساب السكان الأصليين، كما طبق أيضاً في أستراليا وكندا ونيوزيلندا الجديدة، تعتبر من وجهة النظر الدولية دولاً قائمة بذاتها، ومن هنا حق لها أن تتمثل على نحو مستقل في عصبة الأمم وغيرها من المحافل الدولية، ولكنها لم تكن في الوقت نفسه لتتمتع بهذا الوضع القانوني (أي وضع الدول المستقلة) بالنسبة إلى المملكة المتحدة أو بالنسبة إلى بعضها بعضاً وتعتبر كندا أقدم الدومنيونات (عام 1867) وبعد عام 1947 ألغى مصطلح "الدومنيون" وأصبح مصطلح" أعضاء الكومنولث" يطلق على تلك البلدان التي أحتفظت برباط يشدها إلى المملكة المتحدة.

وإزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمراً في لاهاي سنة 1921م بناءً على طلب انجلترا على الرغم من أنها تعد من دول الناقلين وكان ذلك تحت ضغط دول الشاحنين.

وإذا كانت قواعد لاهاي تعتبر خطوة موفقة إلى طريق الحد من شروط الإعفاء من المسؤولية التي يضعها الناقلون في وثائق الشحن لا سيما أن هذه القواعد جاءت نتيجة إتفاق الشاحنين والناقلين وأنها لم تكن لها صفة ملزمة بل كانت مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين وهو مالم يُرضي الشاحنين، إذ قلما كان يقبل الناقلون تطبيق قواعد لاهاي على وثائق الشحن التي يبرمونها، من أجل هذا تقدم الشاحنون بشكاوى يطالبون فيها بوضع قواعد قانونية ملزمة تنظم مسؤولية الناقل وتحد من علوائه في وضع شروط الإعفاء من المسؤولية في وثائق الشحن.

ومن أجل هذا فكرت الدول في وضع إتفاقية دولية تكون قواعدها ملزمة لهم وتتعلق أحكامها بالنظام العام في داخل تشريعاتها الوطنية وأنتهى الأمر إلى عقد إتفاقية بروكسل سنة 1924[22] بلغ عدد الدول الأعضاء فيها 87 دولة معظمها من دول الناقلين منها ست دول عربية هي الجزائر، الكويت، لبنان، سوريا، مصر والصومال، أعقبها بروتوكولان عدلاها سنتي 1968 و1979 المسميان قواعد (لاهاي - فيسبي) ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها 27 دولة و 21 دولة على الترتيب[23].

تميزت إتفاقية بروكسل بكثرة الإعفاءات التي أستفاد منها الناقلون وعززت مركزهم القانوني، على عكس ما توقعه الشاحنون كنتيجة لتضافر جهودهم لإنهاء عدم التوازن الذي كان السمه التي تطبع على إبرام عقد النقل وتنفيذه، إن الحصانة الضخمة التي تمتع بها الناقل عبر سلسلة الإعفاءات التي ميزت إتفاقية بروكسل في مادتها الرابعة، أنعكست سلبياً على حقوق الشاحنين مسببة إضراراً وعجزاً عن جبرها لإختلال التوازن بين الطرفين.

فقد أنتقدت الإتفاقية بشدة لعدم مواكبتها التطور في المجال الأقتصادي، ففي مجال صناعة النقل البحري ظهرت إلى الوجود سفن جديدة لم تكن في ذهن واضعي إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وهي

---

[22] - نورة جبارة، مرجع سابق، ص 18-19.

[23] - د.ميناس ختشادوريان، سنة2011، التحكيم البحري، المجلة التحكيمية العالمية، العدد العاشر - نيسان (أبريل) منشورات الحلبي، الحقوقية، بيروت لبنان، ص 91.

سفن الحاويات وسفن الدحرجة وسفن الصنادل وسفن السوائل، فكل هذه السفن غيرت أنماط الشحن والتفريغ، وجعلت القضاء يجد صعوبة في تكييفها مع نصوص إتفاقية بروكسل[24]، ناهيك عن أنه كان واضحاً أن الدول النامية وهي صاحبة الأغلبية الساحقة في مؤتمر التجارة والتنمية وفي لجنة القانون التجاري الدولي لم تقبل مجرد تعديلات على نصوص 1924 و1968 وإنما أبدت رغبتها في إجراء تعديل أكثرعمقاً معتقدة أن إتفاقية بروكسل 1924 تعكس تكريس مصالح المجهزين والدول البحرية[25].

أدى هذا الوضع الغير المتكافئ للقوى إلى أستمرار الصراع وبالتالي خوض غمار "مقاومة وكفاح" على المستوى القانوني أمام عجز إتفاقية بروكسل عن مواكبة التقدم الصناعي والتكنولوجي وعدم ملاءمتها للدول النامية، فتكتلت في هيئة الأمم المتحدة وطالبت بمراجعة كل القوانين التي تنظم التجارة البحرية حتى يتسنى لها المشاركة على قدر المساواة مع الدول المتقدمة في إعداد هذه النصوص، وقد أعتمدت في طلبها على دراسة أثر قواعد لاهاي على أقتصاديات الدول النامية، وقامت بها لجنة قانون التجارة الدولية التي أنشأتها هيئة الأمم المتحدة لهذا الغرض في 17 ديسمبر 1966 ذلك أن نتائج هذه الدراسة توصلت إلى أن الدول النامية تتحمل نفقات 65% من حجم التجارة العالمية ولا تملك في نفس الوقت سوى 7.5 من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي، مما يعني أن الدول النامية هي دول شاحنة والدول المتقدمة هي دول ناقلة[26].

إن إرادة تعديل إتفاقية بروكسل لم تصدر فقط من الدول في طور النمو، فبعض دول أوروبا الشرقية طالبت أيضاً في سنوات السبعينات بتبسيط القانون البحري وبتوزيع أكثر وضوح للمخاطر، كما صدرت أيضاً عدة انتقادات حول شرعية بعض حالات الإستثناء مثل الإستثناء المتعلق بأفعال وإهمال التابعين في الملاحة أو إدارة السفينة الذي طرح مشاكل جدية، كما سببت حالة الحريق مشاكل هامة في ميدان الإثبات.

---

[24] - عبدالرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر- كلية الحقوق، بن عكنون، 2006، ص 59 و 60.

[25] - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 11.

[26] - عبدالرحمن ملزي، مرجع سابق، ص 69.

لقد تبين - كما سبق القول - بأن إتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تعد ملائمة لمختلف التطورات التقنية والسياسية، بحيث بدا أنه من غير العدل عدم إستفادة الشاحنين من التطورات المحققة في مجال أمن النقل البحري، وكان لابد من أجل هذه الأسباب إجراء إصلاح في قانون النقل البحري، وأمام إنعدام المكنة القانونية التي تحمي الشاحنين وميلها لخدمة مصالح الناقلين، تحركت الدول المختلفة أقتصادياً (وهي الشاحنة) بشدة تناضل من أجل تحسين الوضع، وكانت إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (إتفاقية هامبورغ) هي البديل الذي جاءت به لجنة الأمم المتحدة.

شكلت إتفاقية هامبورغ[27] رد فعل على عدم التوازن الذي أحدثته إتفاقية بروكسل لفائدة الناقلين المنتمين في أغلبهم إلى دول مصنعة وبين أحجام الدول المتطورة عن تطبيقها وتمسكها بإتفاقية بروكسل الصادرة في بدايات العشرين والتطور العلمي والتكنولوجي الذي صبغ الحياة في مختلف الميادين، كان أمراً حتمياً لإيجاد نصوص تواكب التقدم المهول الذي يشهده العصر الحالي.

بذلت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي جهداً كبيراً على مدى عشر سنوات حتى أبصرت الإتفاقية الجديدة النور (إتفاقية روتردام لسنة 2008م) وذلك من خلال تعاونها مع اللجنة البحرية الدولية وغيرها من الهيئات المهتمة بإعداد إتفاقية تعكس التطورات الأخيرة المتلاحقة في صناعة النقل البحري واللوجستيات الحديثة المطبقة في العالم، بالإضافة إلى توسيع قاعدة النقل بالحاويات وإستخدام وثائق النقل الإلكترونية بجانب مستندات النقل الورقية التقليدية وإقدام الناقلين على تقديم خدمة (من الباب إلى الباب) مستخدمين وسائل نقل متعددة تتخلل النقل البحري الدولي للبضائع، وقد أخذت إتفاقية روتردام بجميع هذه العوامل السابق ذكرها في الإعتبار.

حررت إتفاقية روتردام في نيويورك في الحادي عشر من ديسمبر 2008 من أصل واحد تتساوى نصوصه الأسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية، ويسري مفعولها بعد سنة من تاريخ توقيع الدولة العشرين، وقد فتح باب الإنضمام إلى عضوية هذه الإتفاقية

[27] - يبلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة، معظمها من دول الشاحنين، منها 6 دول عربية هي الأردن ومصر ولبنان والمغرب وسورية وتونس ولم تنضم الجزائر إلى إتفاقية هامبورغ ،رغم قيادتها الحملة ضد إتفاقية بروكسل، بدأ نفاذ إتفاقية هامبورغ في 1 نوفمبر 1992.

يوم 23 سبتمبر2009 بمدينة روتردام (هولندا) ووقعتها 26 دولة حتى الآن وهي أرمينيا، بنين، الكاميرون، جمهورية الكنغو الديمقراطية ،الكنغو برازافيل، الدنمارك، فرنسا، الغابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا كوناكري، مدغشقر، هولندا، مالي، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السنغال، أسبانيا، سويسرا، لوكسنبرغ، السويد، توغو والولايات المتحدة الأمريكية [28]، ويتعين على الدولة التي تصدق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها أن تنسحب من الإتفاقية التي كانت طرفاً فيها إما إتفاقية بروكسل (قواعد لاهاي- فيسبي) وإما إتفاقية هامبورغ [29].

وقد أصدرت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بياناً يعلن عن ميلاد إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً هذا نصه "ترسي الإتفاقية التي أعتمدتها الجمعية العامة في 11 ديسمبر 2008 نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً ينظم الحقوق والإلتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل من الباب إلى الباب الذي يشتمل بين مراحل بحرية دولية وتستند الإتفاقية إلى الإتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر وبوجه خاص إلى الإتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل 25 أغسطس 1924) والبروتوكولات الملحقة بها (قواعد لاهاي - فيسبي) وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 31 مارس 1978) وتقدم بديلاً لهذه الإتفاقيات.

وتوفر إتفاقية روتردام لسنة 2008 إطاراً قانونياً يأخذ في الإعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ إعتماد تلك الإتفاقيات السابقة بما في ذلك الزيادة التي شهدها النقل بالحاويات والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد ووضع وثائق النقل الإلكتروني، وتوفر الإتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.

[28] - د.ميناس ختشادوريان، مرجع سابق، ص 91 - 92.
[29] - أنظر نص المادة 89 من إتفاقية روتردام بالملحق.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري

لعل النقل البحري في مصر والبحرين وسائر دول العالم يتمتع بأهمية خاصة ناشئة عن أهمية النقل البحري من قديم الأزل المتمثل في نقل الحجاج، بالاضافة إلى لجوء الكثير من الأشخاص إلى القيام بالرحلات السياحية[30] علاوة على عمليات النقل البحري والشحن عبر البحار والمحيطات ولقد أورد قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 في المادة 196 تعريف لعقد النقل البحري الذي هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة، ثم جاءت المادة 198 من ذات القانون وقررت سريان أحكام عقد النقل البحري دون غيرها على عقد النقل البحري سواء أكان الناقل مالك للسفينة أو مستأجر لها، ولعل تعريف عقد النقل البحري تُرك أمره للفقه إلا أنه يمكن أن يستخلص من المادة 196 والمادة 198 أن تعريف عقد النقل البحري هو"عقد يلتزم بمقتضاه الناقل سواء كان مالكاً للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع أو أشخاص في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر"[31].

ولعل إلتزام الناقل بنقل الاشخاص والبضائع يشمل إلتزامه بنقل أمتعته أيضاً لأنها عملية فرعية لنقل الراكب ذاته، حيث تنص المادة الأولى من إتفاقية أثينا بأن عقد النقل البحري هو العقد المعقود بين ناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطته على أي الأحوال[32].

وعليه فإن عقد النقل البحري: هو عبارة عن عقد رضائي يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فهو عقد تجاري ملزم للجانبين، فيتم النقل البحري للبضائع أو الأشخاص عن طريق أستخدام السفينة المجهزة لذلك، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكاً لها أو مجهزاً لها أو مستأجراً لها بنقل البضائع أو الأشخاص من ميناء إلى آخر مقابل أجر معلوم متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن.

---

30 - د.محمد بهجت فريد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ص 270

31 - د.أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، سنة1991م، ص 12

32 - د.إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، سنة 2009، ص 173

وهناك عدة إتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية، وقد أخذت بها أغلب دول العالم ونصت بها في قوانينها الداخلية، وهذه الإتفاقيات هي على النحو التالي :

1- إتفاقية بروكسل (1924/8/25) وقد عدّلت في بروتوكول لاهاي - فيسبي (1968/2/23) وبعض الدول إنسحبت من إتفاقية بروكسل ولم تعد طرفاً فيها (كجمهورية مصر العربية) حيث إنسحبت مصر من إتفاقية بروكسل وأنضمت إلى إتفاقية هامبورغ في 31 مارس 1978 وصدقت عليها في 23 إبريل 1978.

2- إتفاقية هامبورغ (1978/5/31) لتحل محل هذين الإتفاقيتين أعلاه مصدقة من 20 دولة في (1991/10/7م) وقد دخلت هذه الإتفاقية في حيز التنفيذ في شباط 1992.

الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري: عقد النقل البحري ينعقد بصدور الإيجاب و يقابله القبول، فمن خصائصه:

1- من العقود الرضائية، فلابد من توافر الرضا الخالي من العيوب (الأكراه والتدليس) فينعقد العقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للإنعقاد.

2 - من العقود الملزمة للجانبين، فيرتب إلتزامات تقع على عاتق الشاحن والناقل معاً، حيث يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل وشحن البضاعة، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه بالحالة التي كانت عليها لذلك فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين، خاصة أحكام الفسخ، والدفع بعدم التنفيذ.

3 - محل العقد هو القيام بنقل البضاعة لذلك فإن عقد النقل البحري يعتبر من عقود المقاولة الذي يتعهد فيها أحد الطرفين أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر، وبهذا فهو عقد مقاولة نقل له طبيعته الخاصة وذاتيته.

4 - من العقود التجارية بالنسبة للطرفين، وإعتباره أيضاً عقداً تجارياً في حالة أن جميع الوسائل البحرية متعلقة بالتجارة.

5 - من عقود الإذعان حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، فهو مجبر لقبولها.

وبالرجوع إلى التعاريف الفقهية نجد أهم الفقهاء يعرفونه على أنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم أو بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكاً أو مجهزاً أو مستأجراً للسفينة) بنقل بضائع لحساب شخص آخر هو الشاحن[33] فقد عرفت المادة 218 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م عقد النقل البحري للبضائع بأنه:

أ- عقد النقل البحري للبضائع، عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجر.

ب- لايثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة.

حيث خلت أحكام محكمة التمييز البحريينة من تعريف عقد النقل البحري على النحو الذي نقتصر معه على التعريف الوارد في القانون البحري البحريني.

وحددت إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 عقد النقل الذي تسري عليه في المادة (1\ب) "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بوثيقة الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل وثيقة الشحن".

وترسي الإتفاقية التي أقرتها الجمعية العامة في 11 ديسمبر 2008 نظام قانوني حديث وموحد ينظم إلتزامات و حقوق الناقل والشاحن والمرسل إليه بموجب عقود نقل تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية وتستند الإتفاقية إلى الإتفاقيات السابقة المشار إليها والمتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر أو المحيط وبوجه خاص إلى الإتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات

[33] - د.محمد كمال حمدي، الإسكندرية 1983، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة 8، دار المطبوعات الجامعية، ص7.

الشحن (بروكسل 25 أغسطس 1924) "قواعد لاهاي" والبروتوكولات الملحقة بها "قواعد لاهاي - فيسبي" وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (إتفاقية هامبورغ 31 مارس 1978) وتقدم بديلاً لهذه الإتفاقيات.

وتوفر إتفاقية روتردام لسنة 2008م إطاراً قانوني محدد يأخذ في الإعتبار الكثير من التطورات التجارية والتكنولوجية المتطورة التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الإتفاقيات السابقة بما في ذلك الزيادة التي شهدها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد ووضع وثائق للنقل الإلكتروني وتوفر الإتفاقية للناقل والشاحن نظام عالمي متوازن وملزم لكافة الأطراف لدعم تنفيذ عقود النقل البحري على أكمل وجه والتي قد تشمل وسائل نقل أخرى.

ولقد نصت المادة (1\1) من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (إتفاقية روتردام لسنة 2008م) على أن "عقد النقل" هو عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

أولاً: تمييز إتفاقية روتردام على القانون البحري البحريني:

يلاحظ بأن عقد النقل في القانون البحري البحريني قصر على نقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجرة، أي على أن النقل بحراً وأن يكون النقل البحري مقابل أجرة، مما يعني إستبعاد النقل المجاني من عقد النقل وهذا الذي مافعلته إتفاقية روتردام أيضاً فأشترطت أن يكون النقل بمقابل.

ويعتبر النقل البحري عملاً تجارياً حيث نصت المادة الرابعة من القانون التجاري البحريني على أنه يعتبر عملاً تجارياً كل مايتعلق بالملاحة، وبوجه خاص النقل البحري، يشترط أن يقع النقل على وجه الأحتراف فالنقل البحري يعتبر تجارياً ولو تم منفرداً، وهذا النقل يعد تجارياً بالنسبة للمجهز الذي يتعهد بالقيام بنقل البضاعة بحراً وكذلك بالنسبة للشاحن الذي يقوم بشحن البضاعة تجارياً، أما إذا كان الغرض مدنياً لنقل مواد بناء لبناء دار لنفسه، فإن العمل يبقى تجارياً وذلك تطبيقاً لحكم

المادة 72 تجاري التي تقضي بأنه " إذا كان العقد تجارياً بالنسبة لأحد المتعاقدين سرت على جميع ذوي الشأن فيه أحكام قانون التجارة ".

ثانياً: أخذ القانون البحري المصري بقواعد إتفاقية هامبورغ:

أخذ قانون التجارة البحرية المصري بالإتجاه الوسط الذي تبنته إتفاقية هامبورغ في تحديد مدى مسؤولية الناقل البحري حيث نص في المادة (227/1) على أن يضمن الناقل الأضرار التي تقع للبضائع منذ أن يتسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى لصاحبها في ميناء التفريغ ويترتب على ذلك أن تحكم القواعد العامة مسؤولية الناقل عن أي ضرر أو تلف يحدث للبضائع من عمليات سابقة على إستلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، أومن عمليات لاحقة لتسليم البضاعة في ميناء التفريغ وعلى الرغم من تأثر قانون التجارة البحرية المصري بأحكام إتفاقية هامبورغ فيما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل البحري إلا أن هناك فارقين أساسيين بين قانون التجارة البحرية المصري من جانب وإتفاقية هامبورغ من جانب أخر وهي:

١- أن الفقرة الثانية من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ تنص على أن الأشخاص الذي يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة منهم في ميناء الشحن تسليم صحيح كما هو الحال في الشاحن نفسه أو من ينوب عنه أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن وتسليم البضائع له لغرض الشحن لكن الأمر على خلاف ذلك في قانون التجارة البحرية المصري الذي لم يشير إلى الأشخاص الذين لهم هذا الحق.

٢- وبالإضافة إلى ذلك، فقد حددت إتفاقية هامبورغ في الفقرة الثانية بالمادة الرابعة كذلك من له الحق في تسلم البضاعة في ميناء التفريغ بخلاف المرسل إليه من الناقل أو ممن يمثله، إليه فذكرت المرسل إليه عندما يتسلم فعلياً البضاعة من الناقل أو من يمثله قانوناً وذكرت المادة إمكانية وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وفق لأحكام القانون أو عقد النقل أو حتى العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل وقد أجازت إتفاقية هامبورغ تسليمها إلى طرف ثالث توجبه القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ وتسليم البضائع له، هذا بالإضافة إلى أن المقصود بالناقل والمرسل إليه في هذين النصين

يشمل الوكلاء والمستخدمين أيضاً وكان الأمر على خلاف ذلك في قانون التجارة البحرية المصري الذي يعتد بمبدأ التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه، ولهذا لم ينص في المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري على تسلم البضاعة من صاحب الحق وتسليمها أو إيداعها لدى أمين - وفق المادة 226 - إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو حضر وأمتنع عن إستلمها، ويفهم من النصين أنه بالإضافة إلى تسليم البضاعة ممن له الحق فيه، يجوز في قانون التجارة البحرية المصري تسليمها إلى أمين تعينه المحكمة في حالة تخلف صاحب الحق عن تسلم البضاعة أو رفضه لإستلامها[34].

ثالثاً: ميّزت إتفاقية روتردام لسنة 2008م بين ثلاث أنواع من عقد النقل:

1- العقد الكمي: وجاءت المادة (1\2) من نفس القواعد بمصطلح جديد وهو عقد نقل ينص على نقل كمية محدودة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو أقصى بنطاقاً معيناً.

2- النقل الملاحي المنتظم: وهو يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أوبوسيلة مماثلة وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محدودة وفقاً لجداول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.

3- النقل الملاحي الغير منتظم: ويعني أي نقل لايمثل نقلاً ملاحياً منتظماً (الفقرات 2-3-4 من المادة الأولى).

وكما نصت المادة (6/1) من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (إتفاقية هامبورغ) "يراد بمصطلح عقد النقل بحراً أنه عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر، وعلى أي حال فإن العقد الذي يشتمل على نقل بحري أونقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الإتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه بالنقل بحراً".

[34] - د.سالم بن سلام بن حميد الفليتي، المدى الزمني لمسئولية الناقل البحري وفق إتفاقية روتردام، بحث منشور بمجلة الدراسات لكلية الحقوق جامعة المنصورة.

المبحث الثاني

أطراف عقد النقل البحري

تمهيد وتقسيم:

لقد كان الناقل دائماً محور ومركز إهتمام دارسي القانون وفقهائه، فحذا بمكانته البارزة عبر تاريخ العلاقات الناجمة عن عقد النقل البحري، وما تولد عنها من نصوص قانونية دولية أسهبت في تناول النظام القانوني الذي تقوم عليه مسؤوليته، لكن الشاحن وهو الطرف الآخر في العقد على عكسه لم يحظ بكل هذه التفصيلات، فالإتفاقيات الدولية لم تدقق في شرح مفهوم الشاحن وأكتفت بشبه تعريفات مقتضبة وغير واضحة، ويلاحظ بأن إتفاقية روتردام لسنة 2008م التي لم تكتف بوضع تعاريف لتلك المصطلحات المهمة وإنما توسعت في بيان أطراف عقد النقل البحري ووضع تعريف للحائز أيضاً وأهمت إتفاقية روتردام بوضع تعريف لكلمة المجهز، كما أستقرت أغلب الدراسات المتخصصة في مجال القانون البحري إلى التعريف به بدقة ووضوح، لهذا السبب تطلب الأمر التعريف بالناقل والشاحن في المطلب الأول، وتعريف مالك السفينة أو المجهز، والمرسل إليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول

من هو الناقل البحري والشاحن البحري

أولاً: تعريف الناقل البحري:

عرّفت إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 الناقل في المادة الأولى فقرة أ على أن "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل" وهذا التعريف ولا شك ضيق من مفهوم الناقل وجعله قاصراً على مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

وعرّفت إتفاقية الأمم المتحدة حول نقل البضائع بحراً لسنة 1978 (إتفاقية هامبورغ) الناقل في المادة الأولى 1 "يراد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً" وهو يعد أكثر عمومية وأوسع شمولاً من التعريف الوارد في إتفاقية بروكسل.

وجاءت إتفاقية روتردام لسنة 2008م في المادة 1 الفقرة 5 بتعريفها كما يلي "الناقل هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن" فهو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً وفي ظل إتفاقية هامبورغ فإن إعتبار الشخص ناقلاً مرهون بمجرد التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً ومن ثم فإن مصطلح الناقل يمكن أن يشمل مقدم البضائع أو متعهد الوسائط الذي يتعاقد من الباطن مع الناقل بحري لإنجاز مرحلة النقل البحري.

والجدير بالذكر أن المشرع البحريني عرف الناقل البحري في القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 كل شخص أبرم عقداً أو أبرم نيابة عنه لنقل البضائع بحراً، ونستلخص مما سبق بأن الناقل البحري ليس بالفعل من يستغل السفينة لنقل البضاعة إنما هو من" يتعهد بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر" وهذا فعلاً ما يقوم به الناقل المتعاقد، ومن البديهي أن يعامل الناقل المتعاقد في القانون كناقل خاضع لإلتزامات الناقل البحري بما فيها بذل العناية الكافية لضمان صلاحية السفينة للملاحة والمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، لكن لا يمكنه المطالبة بالاستفادة من تحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية مادام ليس مجهزاً ولا مستأجراً.

وللمطالب بالتعويض في حالة وقوع أضرار أصابت البضاعة، أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلاً ولا يعنيه إن كان هو من قام بالنقل أو ناقل آخر، سواء عن كل المسافة أو عن جزء منها، وقد عرف القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 ناقلاً آخر هو الناقل الفعلي" كل شخص يعهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص آخر يخول بموجب عقد من الباطن بتنفيذ نقل البضائع أو الأشخاص أو جزء من هذا النقل" وظهر هذا المفهوم أولاً في القانون البحري من خلال إتفاقية Guadalajara في 18 سبتمبر 1961 ووجد أيضاً في إتفاقية هامبورغ بمصطلح Substitue " تنص الفقرة الثانية من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ على أنه يراد بمصطلح الناقل الفعلي كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل

البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص أخر قد عهد إليه بهذا التنفيذ" وبالرجوع لإتفاقية بروكسل نجد أنها لم تنظم مسالة الناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل بنقل البضائع في حين أفردت إتفاقية هامبورغ المادة العاشرة منها لتنظيم مسؤولية الناقل الفعلي فأتسمت بذلك بالوضوح والدقة في تحديد مسؤولية كل من يقوم بدوره في عملية النقل البحري.

ثانياً إلتزامات الناقل:

إن مسؤولية الناقل تتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه، وهو ذلك العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ إلتزام الناقل البحري وانقضاء عقد النقل علاوة على الإلتزام الأصلي للناقل الذي يتعهد بموجبه بتوصيل البضاعة ونقلها إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه، فإنه لكي يكون قادر على تنفيذ هذا الإلتزام يفترض عليه استخدام سفينة صالحة للملاحة البحرية والقيام برص البضائع وشحنها والمحافظة عليها عند نقلها لضمان وصولها إلى ميناء الوصول وهي بحالة سليمة وجيدة، بالإضافة إلى تفريغها في ميناء التفريغ وصولاً إلى تحقيق الإلتزام بتسليمها إلى أصحابها وعليه تقسم الإلتزامات إلى:

1- الإلتزامات قبل الرحلة البحرية[35]:

وهي تشمل ثلاث إلتزامات أساسية وهي: الإلتزام بتوفير سفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية، والإلتزام بشحن البضائع، والإلتزام برص هذه البضائع[36].

أولاً: إلتزام الناقل بتوفير سفينة سليمة صالحة للملاحة البحرية:

إعداد سفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية من كافة جوانبها المادية والبشرية والوثائقية هي من الإلتزامات الأساسية والوجوبية للناقل، فلابد أن تكون السفينة سليمة وصالحة بذاتها من الناحية

[35] - د.وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لإلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وإتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ) مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 259-260.

[36] - د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005،ص 304

المادية، وأن تكون صالحة أيضاً لتحملها نقل الحمولة عليها وأن تحمل على متنها الخرائط والوثائق اللازمة لدخول وخروج السفينة من وإلى الموانئ التي تتعامل معها، وقد أهتمت الإتفاقيات الدولية على إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية وشددت على مسؤوليته في حالة إخلاله بالإلتزام الواجب عليه لتوفيره سفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية فصلاحية السفينة لتنفيذ رحلتها البحرية ونقل البضاعة بسلام، يقصد بها صلاحية السفينة من كافة الجوانب المادية والأمنية والهندسية والملاحية والخرائط والوثائق الرسمية لمواجهة مخاطر البحار أو المحيطات الإعتيادية وغيرالإعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة وذلك لتسليم الشحنة سالمة إلى صاحبها.

ولعل صلاحية السفينة لإنجاز عملية الشحن والنقل تتطلب شروطاً فنية محددة يجب أن تتوافر في السفينة لسلامة الأشخاص أولاً والبضائع والأموال الموجودة عليها ثانياً فالناقل ملزم بتجهيز السفينة وإعدادها لتكون صالحة للملاحة البحرية.

والصلاحية الملاحية تشمل الجانب الملاحي والجانب التجاري:

من إلتزامات الناقل البحري هي توفير سفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية تكون قادرة على مواجهة وخوض مخاطر الملاحة البحرية، فعلى السفينة أن تكون جاهزة وقادرة على تحمل مخاطر الرحلة الأعتيادية من حيث سلامة المحركات والتحكم والتوجيه وأجهزة القيادة وتزويدها بطاقم عالي الكفاءة ومؤهل وعدد كافي من البحارة والمؤن والوقود للرحلة لأن وصف السفينة يشمل مجموع ما سبق ذكره بالاضافة إلى الملحقات اللازمة لتسييرها ولملاحتها واستغلالها كالآلات والسلاسل والرافعات والقوارب والبوصلة والتلغراف اللاسلكي، وتجدر الإشارة إلى أن هناك عدة قرارات وزارية مصرية صدرت تطبيقاً لقانون الملاحة تتضمن تنظيماً تفصيلياً لمختلف أحكامه مثل قرارات وزارة الأشغال العمومية رقم 8931 في طلب التراخيص بالمراكب وشروط ملائمتها وصلاحيتها للملاحة وصلاحية مراجلها وآلاتها المسيرة وفي تحديد خطوط الشحن وتنظيم سير

المراكب واستعمالها[37]، وتجهيز أقسام السفينة لوضع البضاعة عليها وحفظها من حيث سلامة معدات التهوية والتبريد لكي لا تتعرض للتلف ونظافة العنابر ويتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ- وضع السفينة في حالة سليمة وصالحة للملاحة البحرية.

ب- تزويدها بالتجهيزات والإصلاحات الضرورية والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب وتجهيز جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع، وجعلها بحالة جيدة لأستقبالها للبضائع وحفظها جيداً أثناء النقل حتى الوصول إلى ميناء التفريغ.

ثانياً: الإلتزام بشحن البضاعة:

وهي عملية مادية يقصد بها وضع البضائع المراد نقلها على السفينة بعد أستلامها من الشاحن ويحصل ذلك بواسطة الرافعات أوالأنابيب أوالمضخات أوآلآلات حسب طبيعة البضاعة المشحونة، وتتم غالباً بواسطة روافع الميناء المثبتة على رصيف الميناء أوالشاطئ أوالعائمة وشحن البضاعة يقوم بها الناقل نظراً لتوافر الخبرة لديه والوسائل الكافية للقيام بها، وغالباً ما يتفق مع شركات متخصصة لهذا الغرض التي تقوم بعملية الشحن بالرافعات إذا تعلق الأمر بالبضائع، وبالأنابيب إذا تعلق الأمر بالسوائل، ونجد أن عملية شحن البضاعة يلزم لها العناية اللازمة والتامة في تنفيذها، أي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها حيث أنه يعد باطلاً وعديم الأثر، كل شرط تعاقدي يكون هدفه أوأثره المباشر أوالغير المباشر ابعاد أوتحديد المسؤولية الخاصة بالناقل الناجمة عن خطأه، وعليه فالناقل لا يمكن أن يشترط اعفاءه من عملية الشحن وحتى لو بذل العناية التامة لذلك ولا يستحق أي أجرة عن البضائع المفقودة من جراء إهماله في تلبية الإلتزامات المتعلقة بالشحن، وفي هذا الصدد، ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "إذ كانت محكمة الموضوع رأت في تقرير شركات الخدمات الفنية البحرية المحدودة وتقرير مكتب الشحن المصري ما يكفي لتكوين عقيدتها بشأن

[37] - د.هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 59.

ثبوت وقوع التلفيات برسالة التداعي حال إنزالها من السفينة بميناء الوصول وقبل تسليمها للمرسل إليه مما تقوم به مسؤولية الناقل البحري، دونما حاجة إلى الإستجابة إلى طلب ندب خبير في الدعوى فإن ما تثيره الطاعنات بوجه النعي لا يعدو أن يكون جدلاً موضوعياً فيما تستقل محكمة الموضوع بتقديرها مما لا يجوز التعدي به أمام محكمة النقض، وبالتالى غير مقبول[38].

ثالثاً: الإلتزام برص البضاعة:

يقصد بها وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة، وعلى سطحها بطريقة منظمة تحفظها ولا تعرضها للتلف أوالهلاك أثناء الرحلة البحرية، بحيث تكون هذه الأقسام والعنابر نظيفة ومنتظمة ومرتبة ومثبتة خصيصاً لإستقبال البضائع بطريقة تمنعها من التحرك أو الأنزلاق، كما يراعى على أن ترص البضاعة بطريقة فنية استقر عليها العمل في الموانئ حسب طبيعة البضاعة ليتحقق معها توازن السفينة لأن عملية الرص لها علاقة مباشرة مع المحافظة على البضائع من جهة ومع سلامة وأمن السفينة من الغرق من جهة أخرى، ويقع على الناقل مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية التحزيم والرص ولا يعفيه من هذه المسؤولية حتى وإن كانت عملية الرص قد قامت بها شركات انتدبها الناقل لهذا الغرض لأنه يجب أن تكون عملية الرص تحت إشرافه[39].

2 - الإلتزامات أثناء الرحلة البحرية:

إن الإلتزام الرئيسي الذي يتعهد به الناقل هو نقل البضاعة، الذي يتم بتوصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، ولذلك يلتزم الناقل بإجراء النقل في مدة زمنية معقولة، مع المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء الرحلة البحرية.

[38] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 655 لسنة 70 جلسة 09/02/2010

[39] - د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005،ص 304

أولاً: إلتزام الناقل بنقل البضاعة :

حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة عبر الطريق البحري المبلغ به أوالمتفق عليه في العقد، أو الطريق العادي في حالة عدم الإتفاق عليه من الطرفين، لكن أي تغيير للطريق المتفق عليه لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، إذا كان الهدف منه إنقاذ تلك البضائع المحملة، كما يجب أن تنقل البضاعة في المدة المناسبة، فالناقل ملزم بإحترام التزاماته بكل عناية ودقة.

ثانياً: إلتزام الناقل بالمحافظة على البضاعة:

يتفرع عن إلتزام الناقل بنقل البضاعة إلتزامه بالعناية بها والمحافظة عليها وصيانتها أثناء نقلها حيث يلتزم الناقل أثناء عملية النقل بالحفاظ على البضاعة وصيانتها لحين وصولها إلى ميناء التفريغ فعليه العناية بها منذ تسلمها لحين تسليمها طيلة المدة التي يستغرقها لتنفيذ عقد النقل، وإذا اقتضت الضرورة للمحافظة على البضاعة التغليف أوإصلاح أوإعادة الحزم أوإعادة الرص إن تحركت البضاعة بسبب إنحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف الجوية أوتم تغيير المسار البحري أثناء الرحلة، وجب على الناقل القيام بذلك وبذل عناية الرجل العادي وآداء كل ما تستلزمه عملية النقل من مصاريف في الوقت الذي تكون فيه البضاعة تحت مسئوليته حيث يجوز له الرجوع على الشاحن فيما بعد بدفع ما أنفقه وحتى إذا استلزم الأمر بتغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية[40] فإنه يتعين عليه إتخاذ كافة التدابير الضرورية للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها، وإعادة شحنها في السفينة الجديدة.

3 - الإلتزام بعد الرحلة البحرية:

بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، تبدأ إلتزامات أخرى على عاتق الناقل تتمثل بفك البضاعة وتفريغها بعناية، وكذا الإلتزام بتسليم البضاعة تسليم فعلي إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

[40] - د.أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية،الطبعة الثانية،1983

أولاً: إلتزام الناقل بتفريغ البضاعة:

هي عملية مادية تتم بفك البضاعة وإنزالها من السفينة إلى ميناء التفريغ بنفس الطريقة والإجراءات التي قام بها وهو بصدد شحن ورص البضاعة مع إتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنع تلف البضائع أو هلاكها ويظل الناقل مسئول عن الحفاظ على البضاعة أثناء عملية التفريغ إلى ميناء التفريغ، إذا كانت السفينة قريبة من الرصيف أو في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى الرصيف أو إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه، إلا أن هذا الإلتزام لا يتعارض مع جواز الإتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية لأنه غير متعلق بالنظام العام ولا يتعارض مع تحميل الشاحن التكاليف المالية المتعلقة بعملية التفريغ، ورغم أن عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل فإن هناك شركات متخصصة تقوم بهذه العملية، بإشراف سلطات الموانئ ذاتها.

ثانياً: إلتزام الناقل بتسليم البضاعة:

والمقصود بإلتزام الناقل بتسليم البضاعة، هو التسليم الفعلي لأصحابها، بعد عملية معاينة البضاعة وفحصها والتحقق منها وقبولها فبعد رسو السفينة في ميناء التفريغ والإنتهاء من عملية التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني بناءً على وثيقة الشحن ويعد التسليم هو الإجراء الأخير الذي يضع نهاية لعقد النقل البحري وينتهي بموجبه تنفيذ عقد النقل وترفع عن الناقل مسؤولية البضاعة.

أن النقل البحري وتبادل السلع والبضائع في جميع أنحاء العالم هو عصب الحياة التجارية في وقتنا الحالي ذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب نقل البضائع من مكان لآخرعبروسيلة نقل أمنة[41] فتعد السفينة الوسيلة والعامل المهم في استغلال البحار والمحيطات وإستثمارها حيث أن جميع العمليات البحرية تتم عن طريقها بوصفها وسيلة المواصلات البحرية الرئيسية وأداة للملاحة البحرية في ظروف آمنة وقد تم تنظيم عقد النقل البحري للبضائع في الإطار التشريعي الوطني والدولي عبر الإتفاقيات الدولية البحرية والقوانين الداخلية بمعنى أنه بعد وصول السفينة إلى المكان

[41] - د.محمود ربيع ملط، هندسة بناء السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية 2004

المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضاعة بنفس العناية المتعلقة بالتحميل والشحن مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، ويمكن تعريف التسليم على أنه "هو تصرف قانوني عقدي يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع بذل عناية الرجل العادي في ذلك، مالم ينص العقد على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

ولقد كفلت القوانين والإتفاقيات الدولية الحماية اللازمة لطرفي العلاقة في عقد النقل البحري، وهما الناقل البحري مقدم الخدمة والشاحن المرسل صاحب البضاعة ومستهلك الخدمة، أما المرسل إليه فلا يعتبر من أطراف عقد النقل البحري بالرغم من إمتداد أثار النقل إليه، فلقد تقرر حماية لطرفي العلاقة وذلك عن طريق إلتزامات وحقوق لكليهما في نفس الوقت فجاءت إلتزامات الشاحن صاحب الحق في البضاعة من تسليم للبضاعة ودفع الأجرة حماية للناقل من جهة وإلتزامات الناقل التي تنوعت من إستلام الشحنة ونقل ورص البضاعة والمحافظة عليها وتفريغ وتسليم البضاعة، حماية للشاحن ضد تقاعس الناقل أو تعسفه في آداء مهامه، ولعل مسؤولية الناقل بتحقيق غاية وهي نقل وتسليم البضاعة كان الغرض منها عدم شل حركة النقل البحري مع جعل مسئوليته عن هلاك البضاعة أوتلفها أوالتأخير في تسليمها مسؤولية محدودة تحقيقاً لهذا التوازن فمسؤولية الناقل حققت توازناً للشاحن ومسؤولية الشاحن حققت توازناً للناقل، وكل ذلك لتضييق الفجوة بين مطالبهم من جهة وحقوقهم من جهة أخرى كل ذلك لما لعقد النقل البحري للبضائع من دور فعال بموجب وثيقة الشحن إذ بدونه لا تقوم التجارة البحرية على الأطلاق ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "مفاد نص المادة 233 من قانون التجارة البحرية أن المشرع المصري وإن ساير الإتفاقيات الدولية سالفة الذكر الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر في وضع حد أقصى لمسئولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها إلا أنه قطع دابر الخلاف حول ما تمثله القيمة الواردة في كل منها والمتخذة معياراً لكيفية تحديد مقدار التعويض في حده الأقصى لهذه المسئولية مقومه بالعملة المصرية بأن حددها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحده شحن أو بما لا يزيد عن ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى متخذاً من عدد

الطرود أو وزن البضاعة وسيلة لهذا التحديد تبعاً لأعلى المبلغين بما لا يجوز للمحاكم تجاوزه ، وإذ كان يمكن لها أن تهبط به ليكون التعويض بقدر الضرر[42].

تعريف الشاحن البحري:

يتضح جلياً ومن خلال تعريف عقد النقل البحري بأن الشاحن طرف في العقد، مشكلاً حلقة أساسية في سلسلة النقل، فقد عرّف القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 الشاحن كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل لنقل البضائع بحراً، كما يشمل كل شخص قام أو تم القيام باسمه أو نيابة عنه بتسليم البضائع للناقل لنقلها بحراً بموجب عقد النقل البحري.

إن الشاحن هو شخص يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم البضاعة للناقل، سواءً بإعتباره مالكها أو مستعملها الشرعي، مقابل أجرة يتعهد بدفعها، وإذا كان الأصل أن يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن مباشرة دون واسطة بينهما، فإنه قد يلجأ كل منهما إلى وسيط، فقد يمثل الناقل ربان السفينة أو وكيل السفينة، أما الشاحن فقد يمثله وكيل البضاعة أو وكيلاً بالعمولة، كما قد يتوسط سمسار بحري للتقريب بين الناقل والشاحن.

وقد يكون الشاحن شخصاً طبيعياً أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، وهو الطرف الوحيد المرخص له بإستلام وثائق الشحن الأصلية الموقع عليها من طرف الناقل أو الوكيل، وليس بالضرورة أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة ولكنه قد يكون وكيلاً معيناً بمعرفة أحد هؤلاء[43] ويعرف الشاحن بأنه "الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يحدد بيانات

[42] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 2655 لسنة 78 قضائي الدائرة المدنية والتجارية، جلسة 19/11/2014

[43]- د.مختار السويفي، القاهرة 1993، مصطلحات التجارة الدولية، والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الأنكوترمز الصادرة في 1990، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، ، ص 177 و 178.

البضاعة المراد نقلها بحراً وأماكن استلامها وتسليمها والجهة المرسلة لها وهو الطرف الثاني في عقد النقل"[44].

ولم يرد في إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتلك المعّدلة في 1968 أي ذكر لتعريف الشاحن، أما إتفاقية هامبورغ فقد جاءت بمفهومين للشاحن في المادة الأولى 3 وهما (الشاحن المتعاقد) هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر، (الشاحن الفعلي) هو كل شخص يسلم البضائع أو يُسلم البضائع بإسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

الصورة الأولى: جاء في إتفاقية روتردام لسنة 2008م في المادة (1-8) أن الشاحن هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

الصورة الثانية: أضافت إتفاقية روتردام مفهوماً جديداً يتعلق بالشاحن المستندي في الفقرة 9 وهو أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ"الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

الصورة الثالثة: تخص الطرف المسيطر كما جاء في المادة (51\أ) ويكون الشاحن ما لم يعين هذا الأخيرعند إبرام عقد النقل المرسل إليه أوالشاحن المستندي أوشخصاً آخر ليكون الطرف المسيطر، في الواقع يتم التعرف على الشاحن عن طريق بيانات وثيقة الشحن، إلا أن هوية الشاحن الواردة في الوثيقة ليست سوى قرينة، ويمكن دحض البيان المتعلق بإسم الشاحن في الوثيقة بدليل عكسي بكل الطرق، من أجل البحث عمّن له حقيقة هذه الصفة، وكثيراً ما يختلط دورالشاحن بأدوار فاعلين آخرين يرتبط نشاطهم بنقل البضاعة بحراً.

[44] - المادة 2 من تعليمة مزاولة خدمات وسطاء الشحن البحري في المملكة الأردنية الهاشمية لسنة 2000 الصادرة بالإستناد إلى أحكام المادة 11 من قانون وزارة النقل رقم 42 لسنة 1971- دليل جمعية المصدرين الأردنيين لإجراءات التصدير في المملكة الأردنية الهاشمية.

1- وكيل العبور:

قد يكون وكيل العبور هو الشاحن نظراً للمهام الموكلة إليه، فقد يقوم بتنفيذ عملية النقل من البداية إلى النهاية متحملاً كامل المسؤولية، قائماً بالتصرفات القانونية والتي يتطلبها مرور البضاعة عن طريق نقل إلى أخرى طبقاً لتعليمات الوكالة ويلتزم وكيل العبور بإبرام عقد النقل لحساب المرسل والقيام بجميع الإجراءات الخاصة به كالإجراءات الجمركية والحصول على رخصة التصدير والتأمين على البضائع، فبالنظر إلى كل هذه الواجبات يمكن أن يكون وكيل العبور شاحناً مادام بإمكانه قانوناً القيام بما هو مقرر للشاحن.

2- وكيل النقل:

يفضل بعض الشاحنين اللجوء إلى ما يعرف بوكيل النقل الذي يتكفل بكافة عملية النقل، حيث يحظى بالحرية اللازمة في إختيار وسيلة النقل ومؤسسات النقل وهو ملزم بتحقيق نتيجة تجاه الزبون، بحيث يبرم الشاحن عقداً مع وكيل النقل ويقوم هذا الأخير بإبرام العقد مع الناقل، وقد جاء في القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 تعريف لوكيل الشحن البحري (وكيل الشحن والتفريغ) الشخص المرخص له لتقديم خدمات الشحن البحري والتفريغ.

<u>إلتزامات الشاحن البحري:</u>

يلتزم الشاحن بمقتضى عقد النقل البحري بإلتزامين هما :

1- إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل:

تسليم البضاعة المتفق عليها إلى الربان لشحنها، ودفع الأجرة المتفق عليها للقيام بعملية النقل، فإلتزام الشاحن بتسليم البضاعة يتوجب عليه قيامه بإحضار البضائع وتسليمها للناقل أو الربان في الميعاد والمكان المتفق عليه في عقد النقل البحري ليقوم الناقل بشحنها ونقلها إلى الجهة المتفق عليها، ويندرج تحت هذا الإلتزام إلتزامات أخرى تتمثل في الإلتزام بإعداد البضائع بالتغليف والتحزيم والتعليب المناسب والإلتزام بتقديم بيانات صحيحة وحقيقية عن البضائع محل النقل، وكذا الإلتزام بسحب البضائع وتسلمها عند وصولها إلى ميناء التفريغ، وعليه يبدأ تنفيذ عقد النقل البحري

بتسليم البضائع من الشاحن أوالمرسل إلى الناقل ليقوم هذا الأخير بنقلها إلى المكان المتفق عليه، وبذلك تنتقل حيازة البضاعة من الشاحن إلى الناقل بعد إستلامه للبضائع، فيكون الناقل مسؤولاً عنها حيث يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

يتم إستلام البضائع في ميناء الشحن في الموعد والمكان المتفق عليه بين الطرفين ويفترض على الشاحن أن يقدم البضائع في الوقت والمكان المحدد، أو حسب العرف في ميناء الشحن حيث تسري أحكام الإتفاق والعرف البحري في هذا الشأن، وعادة ما تسلم البضاعة للناقل على الرصيف إلى جانب السفينة تمهيداً لرفعها على متن السفينة، سواء بروافع السفينة ذاتها أو بروافع ميناء الشحن وفي حالة لم يقوم الشاحن بهذا الإلتزام، فإنه يلتزم بأداء تعويض مادي يدفعه إلى الناقل عن تأخره في تنفيذ إلتزاماته، على أن لا يتجاوز التعويض قيمة مقدار الأجرة المتفق عليها، هذا ويفترض في الشاحن أن يكون صادق الوعد في إفادته ببيانات البضاعة، حيث يعفى الناقل من المسؤولية في حالة تقديم الشاحن بيانات كاذبة عن قيمة البضائع، وهو على بينة من أمره، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أوما يتبعها إذا أرتكب الشاحن بتعمد تصريح مضلل وكاذب بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، وعليه يعد الشاحن ضامناً للناقل عن صحة ما صرح به في وثيقة الشحن فيما يتعلق بالعلامات والعدد والكمية والوزن وكل خسارة للناقل أومصاريف ناشئة عن هذه الأخطاء ويعد الشاحن مسؤولاً عنها.

ذلك أن سوء التغليف وعدم إحكام ربط البضاعة، أوالتأخير في التسليم للناقل في الميعاد المتفق عليه، أوعدم وضع علامات كافية لتعيينها، يترتب عليه عدم مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة، علاوة على الجزاءات التي توقع على الشاحن إذا قام بتسليم الناقل بضائع من الأنواع الخطرة أوالقابلة للأشتعال أوالمتفجرة والتي ما كان للناقل أن يرضى بنقلها لوعلم بوجودها، فهنا يمكن للناقل في أي مكان وزمان تنزيلها من السفينة أوإتلافها أوجعلها غير ضارة إذا أمكن، بدون أدنى تعويض يقع على عاتقه، بل ويعد الشاحن مسؤولاً عن كل ضرر أومصاريف ناجمة عن تحميلها، أما إذا كانت هذه البضائع المحملة بموافقة الناقل، فإنه لا يمكن إتلافها أو تنزيلها إلا إذا

أصبحت تشكل خطراً داهماً على السفينة، دون أي مسؤولية تقع على عاتق الناقل، مالم يترتب على ذلك خسائر مشتركة بين الطرفين[45].

2- إلتزام الشاحن البحري بدفع الأجرة المتفق عليها:

الوفاء بالأجرة هو الإلتزام الأساسي للشاحن، حيث تعتبر أجرة النقل هدف الناقل الأساسي والرئيسي بالتعاقد مع الشاحن، إذ بدونه لن يقدم الطرفان على تنفيذ عقد النقل، وقد يتفق الطرفان على أداء الأجرة قبل البدء في النقل أوبعد وصول البضائع لميناء الوصول، حيث أن الأصل أن يلتزم الشاحن بأداء الأجرة المتفق عليها عند إبرام العقد أوعند تسليم البضاعة سليمة للمرسل إليه لأن حق الناقل بالأجرة مرتبط بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة، فيلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل البحري للناقل مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ سليمة من أي عيب، ولعل موضوع أجرة الحمولة ترتب على الشاحن إلتزام دفع أجرة الشحن أوالحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، يعتبر المرسل إليه مديناً بذلك إلى الناقل قبل إستلام البضائع[46] وإذا كانت الأجرة مستحقة الوفاء في ميناء الشحن فلا يحتاج الناقل عادة إلى ضمانات لإستيفائها لأنه يكون قد حصل عليها مسبقاً، أما إذا كانت مستحقة عند ميناء التفريغ، فهنا يجوز للناقل الإمتناع عن تسليم البضاعة لحين إستيفاء دينه.

كما قد يتفق الطرفان على دفع جزء من الأجرة مقدماً، والجزء الآخر عند الوصول، فإذا أمتنع المرسل إليه عن الوفاء بها، يحق للناقل حجز البضاعة وله حق الأمتياز عليها لحين إستلام الأجرة، وعادة يتم تحديد أجرة الحمولة من طرف الناقلين البحريين على الشاحنين وذلك في مؤتمرات بحرية أوالتجمعات لتحديد أجرة الحمولة وتوحيدها ووضع حد للمنافسة، بالإضافة إلى لوائح الناقل وشروطه، ويتم تحديد أجرة النقل إما على أساس الرحلة البحرية ذاتها أو المدة الزمنية لها أوعلى أساس حجم البضاعة أو وزنها عند الشحن أو بالقطعة في البضائع الثمينة إذا كان النقل بسند الشحن

---

[45] - د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، 2014م

[46] - د.فايز نعيم رضوان ، القانون البحري وفقاً للقانون الإتحادي رقم 26-1981، أكاديمية شرطة دبي، مطابع البيان التجارية، دبي، 2003، ص 287

والأجرة المتفق عليها قد تسقط أو تنقص بسبب وقوع حوادث مفاجئة كالقوة القاهرة أوإهمال الناقل أوتلف البضاعة، بالإضافة إلى أن هناك ضمانات كفلتها التشريعات والإتفاقيات الدولية للوفاء بها منها:

أولاً: أسباب سقوط الحق في الأجرة عن الشاحن:

1- الأخطار البحرية :

لا يستحق الناقل أجرة الحمولة جراء الأخطار البحرية، فالشاحن يفقد البضاعة والناقل يفقد الأجرة لإستحالة تنفيذ الإلتزام، ذلك أن إستحقاق الأجرة يقابلها إلتزام بتنفيذ عقد النقل، لكن هذه القاعدة لها إستثنائين هما:

أ - إذا فقدت البضاعة بسبب عيب للحزم الفاسد أو التغليف الخاطئ من طرف الشاحن.

ب- إذا فقدت البضاعة بسبب عمل ينسب للشاحن أو جراء عيب ناتج عن إهمال وتقصير من جانبه.

2- إهمال الناقل:

وهي حالة عدم قيام الناقل بإلتزاماته م ن بداية إستلام البضائع حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، فيما يتعلق بإعداد السفينة للملاحة البحرية ووضعها في حالة جيدة وتجهيزها وتموينها وترتيب البضائع بحالة جيدة لحفظها ونقلها، فيسقط حقه في الأجرة، ولا تستحق أي أجرة حمولة على البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن، ولا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية إلتزاماته لأن العقد يتطلب هنا بذل عناية الرجل أو الناقل العادي، وكذلك حالة إهمال الناقل بإلتزاماته في التحميل والرص والصيانة والحراسة بعناية ودقـة فائقة أونقل البضاعة في الطريق المبلغ أوالمتفق عليه أوالمعتاد ماعدا إذا كان التغيير في المسار كان راجع لسبب إنقاذ حياة الأشخاص أوالسفينة ذاتها أوالأموال أوالمحاولة في ذلك - ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية - أن عقد النقل البحري لاينقضى ولاتنتهي معه مسئولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك بأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق

غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل إليه، ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها[47].

3- خطأ الناقل:

لا يستحق الناقل أي أجرة عن الخطأ الذي يرتكب منه في تنفيذ عملية النقل، ويجوز للشاحن طلب فسخ العقد وتعويضه عن الضرر طبقاً للقواعد العامة بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التعويض حدود مسؤولية الناقل، وإذا لم تستحق الأجرة وجب رد أجرة النقل المدفوعة مقدماً، لكن هناك حالتين يستحق بموجبهما الناقل الأجرة وهما:

أ - حالة إلقاء البضائع في البحر لأجل النجاة العامة مع المساهمة في الخسائر المشتركة وتعويض الشاحن عن هذه البضائع وفقاً لسعرها السائد عند شحنها.

ب - يستحق أجرة الحمولة على المسافة التي قطعتها السفينة، إذا تم من خلالها إنقاذ أواسترجاع بضائع مفقودة.

ثانياً: ضمانات الوفاء بأجرة النقل:

للناقل ضمانات لإستفاء حقه في الأجرة من الشاحن أوالمرسل إليه، تمثلت في حق حبس البضاعة وحق الأمتياز:

1- حق الناقل في حبس البضاعة:

للناقل رفض تسليم البضائع لحين دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل البضائع، وكذلك المساهمة في الخسائر المشتركة إن وجدت فللناقل حبس البضاعة لحين استيفاء ما هو مطلوب، كما يجوز له أن يطلب من المحكمة إيداعها لغير أصحابها لحين دفع مستحقاتها على نفقة صاحب الحق، وتدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة،

[47] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 6872 لسنة 85 جلسة 26/03/2017

وإذا تم إنقاذ أو إسترجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة، إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه، وإلا فإنه يجوز له بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية المختصة، وإذا كان ثمن المبيع لا يغطي تكاليف الديون المستحقة، ومصاريف الإيداع والبيع يعد الشاحن مسؤولاً عن الباقي[48].

2- حق الأمتياز:

يتمتع الناقل بأمتياز على ثمن البضائع التي تكون مُلكاً للشاحن، من أجل الحصول على أجرة النقل وملحقاتها، لضمان سداد أجرتها، ما لم تكن قد ترتب عليها حق عيني للغير حسن النية، وهذا الأمتياز يخول للناقل حق التقدم عند إستيفاء أجرته من ثمنها، ثم إن الإمتياز الذي منحه إياه المشرع يكون من ثمن البضاعة وليس البضاعة ذاتها، ولهذا يفترض بيع البضاعة أولاً لإستحقاق الناقل لأجرته، والأمتياز لا يضمن فقط أجرة النقل بل مصاريف السفر أيضاً، علاوة على المبلغ المستحق نظير التأخير في الشحن والتفريغ والمصاريف القضائية إن وجدت وكذلك مصاريف حفظ البضاعة ومصاريف إنقاذ البضائع ومبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة، وتبطل هذه الإمتيازات إذا لم يتقدم الناقل بإعتراض لدى الربان قبل البدء في التفريغ، أو إذا لم يرفع دعوى خلال 15 يوم من التفريغ، وقبل أن تصبح البضائع التي تم تنزيلها بميناء التفريغ بيد الغير شرعاً.

[48] - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق، 1983

المطلب الثاني

من هو مالك السفينة أو المجهز والمرسل إليه

أولاً - تعريف مالك السفينة أوالمجهز:

تنص المادة الأولى من قانون رقم 8 لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحرية المصري على تعريف السفينة على أنها هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح، ويعتبر مالك السفينة هو الشخص المدون أسمه في سجل السفن لدى الدولة بصفته مالكاً للسفينة ويعتبر المجهز هو الشخص الذي يشغل السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً، أو مديراً على الشيوع، ويعد مالك السفينة هو نفسه المجهز ما لم يثبت غيرذلك[49] ولقد عدد قانون رقم 8 لسنة 1990 من قانون التجارة البحرية المصري عدة إلتزامات تقع على عاتق مالك السفينة والمجهز منها:

1- على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الإدارية المختصة، وتعطي هذه الجهة لذوي الشأن شهادة بذلك، ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا كان القصد من المخالفة إتقاء وقوع السفينة في الأسر.

2- المجهز هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه ملكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك، المجهز هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً للرخصة النافذة في جمهورية مصر العربية في هذا الخصوص والعرف البحري.

---

[49] - أ.د.أحمد بركات مصطفى أحمد، المسئولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عمليات الأرشاد، دراسة مقارنة، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2000م.

3- يسأل مالك السفينة أومجهزهاً مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن إلتزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية[50].

4- لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أياً كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (1) من المادة 83 من هذا القانون إذا كان ناشئاً عن أحد الأسباب التالية :

أ - الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

ب - الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

5- يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته في الحالات المذكورة في الفقرة السابقة ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة وإلا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية إقرارا بها .

6- لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسئولية إذا كان الدين ناشئا عن أحد الأسباب الآتية:

أ - تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.

ب - إنقاذ السفينة.

ج - الإسهام في الخسائر المشتركة.

د - حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم .

[50] - قانون رقم 8 لسنة 1990 قانون التجارة البحرية المصري من المادة 78 حتى المادة 91

هـ - الضرر النووي.

و - الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

7- يكون تحديد مسئولية مالك السفينة وفقاً لما يأتي:

أ - بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية، تحدد المسئولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية عن هذا المقدار إلى حد المسئولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيها لكل طن زائد.

ب - بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد، ويقع باطل كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسئولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة السابقة.

8- لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبة بقصد إحداث الضرر أو بعدم أكتراث مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث.

9- تسري أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، كما تسري الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة 1 من المادة 83 من هذا القانون وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة، ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأن "المواد 2-3 من إتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن - يجوز لكل دائن بدين

بحري متعلق بسفينة توقيع الحجز التحفظي عليها ضماناً لدينه سواء كان المسئول عنه وقت نشوئه هو مالك السفينة أو مستأجر أو أي شخص آخر - المواد 30 ، 59 بحري - مسئولية مالك السفينة مدنياً على أعمال ربانها - جواز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الإبتدائية ولايجوز الحجز التحفظي على السفن المملوكة لشركة من قبل الدول الأطراف إلا بمقتضى حكم قضائي[51].

ثانياً - تعريف مالك السفينة أوالربان:

فقد عرّف القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 المالك الشخص المقيد أسمه في سجل السفينة كمالك لها، ويأخذ حكم المالك في مجال إدارة وتشغيل السفينة كل من مستأجر السفينة خالية الطاقم ومشغل السفينة، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس، وينظم القانون المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها وسائل السلامة فيها وذلك طبقاً لأحكام الإتفاقيات الدولية والعرف البحري.

وأيضاً جاء في القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 تعريف الربان قائد السفينة والمسؤول عنها قانوناً، وتعريف الراكب "أي شخص منقول على متن السفينة بموجب عقد للنقل أو مرافق - بموافقة الناقل - لعربة أو حيوانات حية موجودة على متن السفينة مغطاة بعقد للنقل بإستثناء رُبّان السفينة وطاقمها والشخص المحمول على السفينة بسبب تحطم سفينته أو إنقاذه بسبب ظروف خارجة عن السيطرة" وتعريف البحار" أي شخص طبيعي مستخدم على السفينة من أجل تشغيلها بالسلامة وأمان والحفاظ على حماية البيئة البحرية، ويشمل الربان والطاقم والضباط وحاملي الرتب العاملين على ظهر السفينة، بإستثناء المرشد أو من عين على متن السفينة بصورة مؤقتة لأداء عمل ما خلال تواجدها في الميناء".

[51] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 7046 لسنة 88 الصادر بتاريخ 28/03/2019

ثالثاً - تعريف المرسل إليه:

المرسل إليه من بين المصطلحات الأكثر إستخداماً في الشحن، ولاينبغي الخلط بين المرسل والناقل الذي يسلم البضائع إلى المرسل إليه، و يجب إستخدام شروط الشحن بعناية أثناء إعداد مستندات الشحن، فالإحتيال البحري هو شيء يستخدم مستندات شحن سيئة الصياغة، يمكن أن يؤدي أيضاً إلى دعاوى قضائية يمكن أن يطول أمدها، مما يتسبب في خسائر جمه لأطراف النزاع، فالمرسل إليه وكما عرفته الفقرة الرابعة من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ "هو ذلك الشخص الذي له الحق في إستلام البضائع"وقد عرّف القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 المرسل إليه الشخص المخول بإستلام البضائع في وجهتها النهائية، أي بأنه الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ إلتزامه بتسليم البضاعة.

وتعتبر وثيقة الشحن النموذجية التي يأتي فيها المرء عبر هذين المصطلحين المرسل والمرسل إليه، هي بوليصة الشحن، فهي أداة قابلة للتداول تصدرها شركة الشحن لعملائها كإقرار بإستلام البضائع للنقل، وهي عقد بين شركة الشحن والعميل لنقل بضائع العميل من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في سفينة صالحة وسليمة تابعة لشركة الشحن، هنا يكون عميل شركة الشحن هو المرسل، هذا العقد ملزم بالشروط والأحكام الموضحة في بوليصة الشحن وتُظهر بوليصة الشحن أسماء جميع الأطراف في نقل البضائع مثل المرسل والناقل والمرسل إليه والطرف المُخطر وما إلى ذلك، وبمجرد وصول البضائع إلى ميناء الوصول يتعين على شركة الشحن تسليمها إلى عميل المرسل أو الوكيل المعين للعميل أو الوكيل المعين من قبل المرسل وتسلم إلى المرسل إليه.

ومع ذلك، كان يجب أن تكون هذه الأطراف قد أستكملت إجراءات التخليص مثل دفع الرسوم الجمركية والضرائب والطرف الذي سيكون له الملكية النهائية للبضائع هو المرسل إليه ويعمل الآخرون فقط نيابة عن المرسل إليه لإستلام ونقل البضائع إلى مكانها النهائي وغالباً ما يكون الطرف المُخطر هو المرسل إليه أو وكيل المقاصة أو طرف ثالث يتم إبلاغ الطرف المُخطر من قبل شركة نقل المحيط عند وصول البضائع إلى ميناء الوصول، لكي يتخذ المرسل إليه الإجراءات اللازمة مثل التخليص الجمركي والتسليم إلى العميل وما إلى ذلك، وبشكل عام تعتبر بوليصة الشحن أداة قابلة للتداول، يعني أنها عقود نقل يمكن نقلها إلى طرف آخر كونها أداة قابلة للتداول

ويتم إصدار سندات الشحن "لأمر المرسل إليه" ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية أنه " لما كان من بين سند شحن رسالة النزاع أنه يحمل أسم الشركة المصرية لإعمال النقل البحري وموقع من وكيلها لم يتضمن ما يشير إلى أن السفينة مؤجرة بمشارطة موقوته أو أن من وقعه كان نائباً عن ملاك السفينة الأصليين، فإن الشركة المذكورة التي يحمل سند الشحن إسمها تغدو وحدها المسئولة قبل الغير عن تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها في سند الشحن وعن كل فقد أو تلف يلحق بالبضاعة ولا يغير من ذلك إصدار المطعون ضدها الوكيل الملاحي إذن تسليم البضاعة أو دفعها بتحديد المسئولية عن العجز المدعى به، وذلك أن العلاقة بين الناقل والمرسل إليه يحكمها سند الشحن وحده وهو الذي يحدد إلتزام الناقل وفي الحدود التي رسمها ذلك السند بوصفه أداة أئتمان يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها فلا يجوز إهدار ما له من حجية فيما تضمنه من بيانات عن الناقل بمجرد إصدار التوكيل الملاحي إذن تسليم البضاعة والذي لا يفيد صراحة مسئولية مالك السفينة قبل الغير عن هذا العجز دون المستأجر بإعتبار أن الربان والوكلاء البحريين يعتبرون في هذه الحالة تابعين للمستأجر ويعملون لحسابه[52].

ومع ذلك لكي تكون بوليصة الشحن قابلة للتفاوض، يجب أن تكون "بوليصة شحن نظيفة" هذا يعني أن البضائع المراد شحنها يتم إستلامها من قبل الناقل في حالة جيدة دون أضرار أو عيوب ويتم إصدار "الفاتورة النظيفة" من قبل الناقل فقط بعد تأكيد ذلك عن طريق فحص البضائع، وعند الفحص إذا تبين أن البضائع التي استلمها الناقل بها أضرار أو عيوب، يتم إصدار بوليصة شحن يشار إليها بأسم "بوليصة الشحن المشروط" حيث يثبت الناقل بنداً في الفاتورة يشير إلى تلك العيوب أو الأضرار، وهناك بوالص شحن غير قابلة للتداول أيضاً، مثل فاتورة الطريق البحري مثبت بها طرفان هما المرسل والمرسل إليه وتلتزم شركة النقل البحري بتسليم البضائع التي تغطيها فاتورة الطريق البحري فقط إلى المرسل إليه المذكور فيها[53].

يُعرف البائع بأسم المرسل بينما يُعرف المشتري بأسم المرسل إليه قد يكون المرسل إليه هو نفسه العميل، ولكن لا يلزم أن يكون الأمر كذلك في جميع الحالات، وعادة يقوم المرسل إليه بالدفع مقابل

[52] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 1660 لسنة 77 الصادر بتاريخ 23/02/2014
[53] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 632 لسنة 57 جلسة 11/12/1995

البضائع المشحونة ويحق له تخليص البضائع وإستلامها، أما عن التأمين - يكون حسب الإتفاق مع العميل فتعين على المرسل ترتيب تغطية تأمينية للبضائع تشمل التكلفة والتأمين والشحن، وفي هذه الحالة تشتمل تكلفة البضائع على العميل من البائع على هذه التكاليف الثلاثة فيتم ترتيب التأمين من قبل العميل أو المرسل إليه ودفع كافة مستحقات الشحن، ويجب على المرسل تسوية جميع مستحقاته المتعلقة بالشحنة قبل إبحار السفينة إستناداً إلى العلاقات طويلة الأمد أو شروط الإتفاقية بين المرسل وشركة الشحن، ويمكن أيضاً تسوية الدفع في وقت لاحق عن طريق المرسل إليه[54].

ترتيب وثائق الشحن التقليدي عن طريق جمع المرسل فاتورة الشحن وبوليصة الشحن (أو نسخها) من الناقل ويرسلها مع فاتورة العميل وقائمة التعبئة والشهادات الأخرى إلى المرسل إليه، ويطلب المرسل إليه جميع هذه المستندات لتخليص البضائع بعد دفع الرسوم الجمركية والضرائب عن طريق فاتورة الشحن التي هي مستند يوضح قائمة البضائع وقيمتها ووجهتها وعنوان المرسل إليه وتاريخ التصدير، فهذا المستند مطلوب من قبل شركة النقل لقبول البضائع للشحن فيتم إصدار فاتورة الشحن من قبل المرسل مصدقة من الجمارك، ومن ناحية أخرى تعتبر بوليصة الشحن هي وثيقة صادرة عن شركة الشحن كدليل على إستلام شحنة المرسل على متن السفينة، وبوليصة الشحن هي سند للبضائع المشحونة للمرسل إليه.

يتمثل دور المرسل إليه في إستلام البضائع من الناقل البحري إعتماداً على ما إذا كان المتفق عليه هي (DDU - خدمة التوصيل الغير مدفوعة) أو (DDP - خدمة التوصيل المدفوعة) قد يضطر المرسل إليه (أو لا) بدفع رسوم جمركية وضرائب وعليه ترتيب النقل إلى مرفق التخزين الخاص به، وفي حالة الأضرار والتقصير في التخزين ويجب رفع دعوى على شركة التأمين المعنية بعد حصول الأضرار وما إلى ذلك مصدقة من سلطات جمارك الميناء، ويعد الإتصال الفعال بين المرسل والناقل والمرسل إليه والطرف المُخطر (إن وجد) وشركة التأمين والبنك (إذا كان الدفع من خلال خطاب إعتماد) ضرورياً لإكمال أي معاملة شحن بنجاح ومن المقرر في قضاء محكمة

[54] - 11/1/2012, Maritime ,Syrianposeidon.net

النقض المصرية بأنه " إذ كان إلتزام الناقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم، ويقع على عاتق الأخير إثبات عدم تنفيذ هذا الإلتزام، فإذا ما قام بذلك عد الناقل مرتكباً لخطأ يرتب مسئوليته التعاقدية ولا يمكنه التحلل من هذه المسئولية إلا إذا أقام الدليل على إستلام المرسل إليه البضاعة أو أن العجز أو التلف إنما يرجع إلى عيب في ذات الأشياء المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ مرسلها[55].

وفيما يتعلق بخطاب الأعتماد فهو ضمان يصدره بنك المرسل إليه للبائع، ويتعهد بدفع مبلغ في حالة أي تقصير في السداد من قبل المرسل إليه وهناك سؤال يطرح نفسه على الساحة هل جميع المرسلون يعتبروا بائعون؟ لا يلزم أن يكون جميع المرسلين هم بائعي البضائع، فيجوز للبائع التعاقد مع طرف ثالث للترتيب لتعبئة البضائع ونقلها، وفي هذه الحالة يكون الطرف الثالث هو المرسل وسيظهر ذلك في فاتورة الشحن وسيكون تعامل العميل مع البائع، ومع ذلك يجب الإتفاق على جميع هذه الشروط قبل التوقيع على عقد البيع بين المشتري والبائع.

هل جميع المشترين يعتبرون من قبيل المرسل إليهم؟ الجواب على هذا هو نعم، جميع المرسل إليهم مشترين إما أن يكون هذا المرسل إليه قد أبرم عقداً مع بائع أو أن المرسل إليه الأصلي قد نقل حقه في ملكية البضائع المشحونة، إلى الطرف الجديد الذي يصبح المالك الشرعي للبضائع، قد يكون المرسل إليه هو الطرف المُخطر أو قد يكون طرفاً ثالثاً تم تكليفه بمهمة تخليص البضائع المشحونة ونقلها إلى المرسل إليه، ويمكن ترك خانة إخطار الطرف في بوليصة الشحن فارغاً أوملؤه بأسم المرسل إليه وعنوانه وفي هذه الحالة يكون كلاهما متماثلاً، ومع زيادة أهمية التجارة العالمية والأساليب المختلفة لممارسة الأعمال التجارية، يتعين على كل من المرسل والمرسل إليه الوفاء بمسؤوليات كل منهما في الوقت المحدد والمناسب من أجل التنفيذ الناجح، لأي معاملة تجارية بحرية.

[55] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 3342 لسنة 58 جلسة 08/04/2002

قد يكون الشاحن هو المرسل إليه، إذ قد يقوم شخص بشحن البضاعة في ميناء معين على أن يقوم هو ذاته بإستلامها في ميناء آخر، وهنا لا توجد مشكلة حيث أن عقد النقل يقتصر على طرفيه الناقل والشاحن الذي هو في ذات الوقت المرسل إليه، وقد يكون المرسل إليه شخص آخر غير الشاحن كأن يقوم شخص بشحن بضاعة في أحد المواني لكي يستلمها شخص آخر في ميناء آخر وسواء كان هذا الشخص المرسل إليه مذكور في سند الشحن أو ظهر إليه إذا كان سند الشحن إذني أو أنتقل إليه بالتسليم إذا كان سند الشحن لحامله أو أنتقل إليه السند عن طريق حوالة الحق، فإن ثمت علاقة تربط بين المرسل إليه والناقل.

وقد أنعقد الإجماع فقهاً وقضاءً على أنه إذا كان المرسل إليه شخصاً آخر غير الشاحن فإن المرسل إليه عندما يطالب بإستلام البضاعة لا يعد مستعملاً حق الشاحن أو بوضعه وكيلاً عنه بل أن له حقاً مباشراً وأصيلاً قبل الناقل ويستطيع أن يطالب بوفائه بإسمه الخاص، بيد أن الخلاف يدور حول الأساس القانوني لهذا الحق ويرى الدكتور محمود سمير الشرقاوي[56] أن حقوق المرسل إليه وإلتزاماته تنطلق من فكرة ملكيته للبضاعة، أي بأنه الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ إلتزامه بتسليم البضاعة، وقد أستقر الفقه والقضاء على أن المرسل إليه صاحب حق مباشر في مواجهة الناقل، وكذلك للناقل حق مباشر تجاه المرسل إليه، فكلاهما له الحق في الرجوع المباشر على الطرف الأخر.

ولقد أختلف الفقه حول الطبيعة القانونية للعلاقة بين المرسل إليه والناقل، حيث ذهب جانب من الفقه[57] إلى أن هذه العلاقة قائمة على نظرية الأشتراط لمصلحة الغير والتي تتمثل في أن المرسل إليه له حق مباشر قبل الناقل بالرغم من أنه لم يكن طرفاً في بداية عقد النقل، أي أن الشاحن قد أفترض أنه أشترط لمصلحة المرسل إليه عند التعاقد، وقد قبل الناقل هذا الأشتراط بتنفيذه عقد النقل، غير أن هذا الإتجاه لم يسلم من النقد ذلك أن الأشتراط لمصلحة الغير وإن جاز أن يترتب حقوقاً للمرسل إليه إلا أنه لا يجوز أن يرتب إلتزاماً على عاتقة كالإلتزام بدفع الأجرة مثلاً أو إستلام البضاعة عند الوصول، حيث تظل فكرة نسبية أثر العقد عقبة أمام هذا الإتجاه.

---

[56] - د.محمود سمير الشرقاوي، لسنة 1993 في شرح القانون البحري المصري، ص 364.

[57] - د.جلال وفاء محمدين، مرجع سابق ، ص 298.

وذهب إتجاه آخر[58] إلى أن حق المرسل إليه تجاه الناقل يجد سنده في سند الشحن ذاته، حيث يعتبر المرسل إليه مالكاً للبضاعة منذ حيازته لسند الشحن حيث أن حيازة سند الشحن يمثل الحيازة الرمزية للبضائع في ذات الوقت، هذا بالإضافة إلى أن توقيع الربان على سند الشحن يجعله ملتزماً في مواجهة حامله الشرعي بالوفاء بإلتزامه بالتسليم، كما أن علاقة المرسل إليه بالناقل تتحدد بما ورد في سند الشحن، وقد نادى جانب من الفقه بتأسيس حق المرسل إليه على فكرة النيابة الناقصة[59] حيث أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل إنما يكون بصفته أصيلاً عن نفسه ونائباً في ذات الوقت عن المرسل إليه، وهذا الرأي لم يسلم أيضاً من النقد فالشاحن عندما يتعاقد لا يتصور أنه يمثل نفسه وينوب عن المرسل إليه الذي قد لا يكون معروفاً آنذاك، كما أن هذا التفسير لا يستقيم عندما تتحدد شخصية الشاحن والمرسل إليه.

في حين ذهب جانب ليس بقليل من الفقه[60] إلى تأييد نظرية ثلاثية أطراف عقد النقل لكي تنصرف آثار هذا العقد إلى المرسل إليه، حيث يعتبر المرسل إليه طرفاً في عقد النقل منذ لحظة إبرامه، فهذا العقد يحدد الشاحن والناقل والمرسل إليه وذكر المرسل إليه في أحد بيانات سند الشحن حتى ولو أتحد شخص الشاحن والمرسل إليه، لأن الجوهر توافر ثلاث مراكز قانونية لكل منها أحكامها الخاصة، فالشاحن عندما يقوم بالشحن يأخذ المركز القانوني للشاحن وعندما يتلقى الشحن يأخذ مركز المرسل إليه ويخضع للأحكام الخاصة بحقوق وإلتزامات المرسل إليه.

ولا يميل المشرع البحريني لهذا الرأي لأن سند الشحن لحامله لا يذكر به أسم المرسل إليه، كما أن إتحاد شخصية الشاحن والمرسل إليه يؤدي إلى عدم وجود المرسل إليه من الناحية الفعلية والقانونية، فهذا الإتحاد الفعلي والقانوني يؤدي إلى وجود مركزين قانونيين فقط هما الناقل والشاحن وليس ثلاثة كما يذهب أصحاب هذا الرأي، أما ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية في أحد

---

58 - د.علي جمال الدين عوض، القانون البحري 1993، الوسيط في القانون البحري، طبعة 1972، رقم 399، 400، ود.محمود سمير الشرقاوي، ص 364، ود.سمحية القليوبي، 2011، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، ص 263.

59 - د.مصطفى كمال طه، طبعة 1980، القانون البحري، رقم 350.

60 - د.عبدالرافع موسى، سنة 2005، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص 239، و د.محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص 354.

أحكامها[61] من أن "المرسل إليه طرف في سند الشحن يتكافأ مركزه عندما يطالب بتنفيذ العقد ومركز الشاحن" إنما هو دليل على أن سند الشحن هو الذي يعطي للمرسل إليه مركزه القانوني تجاه الناقل.

كما أضافت إتفاقية روتردام أطراف أخرى يعينهم الشاحن ليتلقوا البضائع بدلاً عنه، وهؤلاء الأشخاص هم الذين وردت تسميتهم في الفقرات 9-10-13 من المادة الأولى[62] وهم على التوالي:

1- الطرف المنفذ: وعرفته الفقرة "6" من المادة الأولى منها[63]:

(أ)- يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أونقلها أو حفظها أو الأعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أوغير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

(ب)- ولا يشمل" الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أوغير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

2- الطرف المنفذ البحري: وعرفته الفقرة "7" من نفس المادة منها[64]:

يعني أي طرف منفذ ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء.

ويعتبر الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن أعوانه المذكورين طبقاً لنص المادة 18 من إتفاقية روتردام، ما عدا الطرف المنفذ البحري الذي يتحمل بنفسه الواجبات والمسؤوليات الملغاة على

---

61 - نقض جلسة 1973/4/3 - س 24 ص 559، أيضاً نقض جلسة 1989/12/4 - طعن 1114 س 25.

62 - أنظر نصوص الفقرات "9، 10، 13" من المادة الأولى من إتفاقية روتردام بالملحق.

63 - أنظر نص الفقرة "6" من المادة الأولى من إتفاقية روتردام بالملحق.

64 - أنطر نص الفقرة "7" من المادة الأولى من إتفاقية روتردام بالملحق.

عاتق الناقل خلال الفترة المذكورة، ويكون مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وذلك طبقاً لما تنص عليه المادة 19 منها [65]، والطرف الثاني الذي يشارك الناقل في إبرام عقد النقل البحري، هو الشاحن وبالإضافة إلى الناقل والشاحن يوجد المرسل إليه، وهو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وقد يكون هو الشاحن.

3- الشاحن المستندي: وعرفت الفقرة 9 من المادة الأولى وهو شخص غير الشاحن، يقبل بأن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

4- الحائز: وعرفته الفقرة "10" من نفس المادة منها:

(أ)- الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند 1 إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أ و2 إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب)- الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9.

5- الطرف المسيطر: عرفته الفقرة 13 من نفس المادة وهو الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة على البضائع بمقتضى المادة 51 من إتفاقية روتردام[66] أي أنه الذي له الحق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع ويكون حق السيطرة قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل، وتنقضي بإنقضاء تلك المدة، ويجوز لطرفي عقد النقل بمقتضى المادة 26 من إتفاقية روتردام أن يغيرا من مفعول ما ذكر أو أن يحدا من إمكانية إحالة حق السيطرة[67].

---

[65] - أنظر نص الفقرة "1" و "2" من المادة 19 من إتفاقية روتردام بالملحق.

[66] - تعرف الفقرة "12" من المادة الأولى من إتفاقية روتردام، حق السيطرة على البضائع على أنه حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل العاشر.

[67] - أنظر التعريف الوارد في المادة "56" من إتفاقية روتردام بالملحق.

الباب الأول

أحكام النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يعتبر الناقل البحري أهم أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وقد أختلف تعريفه من إتفاقية دولية إلى أخرى ومن نص تشريعي إلى آخر، ويلعب الناقل البحري الدور الأساسي في تكوين وتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع.

وبالإضافة إلى الناقل أضافت إتفاقية روتردام لسنة 2008م أطرافاً جديدة ومتعددة تعمل على مساعدة الناقل أو الشاحن، وكذلك أضافت وعدّلت في الأحكام المتعلقة بالواجبات التي يلتزم الناقل بأدائها، وكل ذلك ضمن مجال قانوني معين.

وعليه، سوف نتطرق في الفصل الأول إلى مركز الناقل في إطار إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع على إعتبار أنه طرف أساسي في العقد وبالنظر إلى إلتزاماته المتعددة، أما في الفصل الثاني من هذا الباب فنتطرق إلى مستندات النقل الالكترونية وفقاً لإتفاقية روتردام.

الفصل الأول

دور الناقل من حيث إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يختلف تعريف عقد النقل البحري للبضائع بإختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية فهو في ظل إتفاقية بروكسل تعد إتفاقية النقل المثبتة بموجب بوليصة شحن أو وثيقة مماثلة تشكل مستنداً لنقل البضائع بحراً وفي ظل إتفاقية هامبورغ فهو عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، أما في ظل إتفاقية روتردام التي توفر للناقلين والشاحنين نظاماً عالمياً متوازناً لتنفيذ عقود النقل البحرية، أينما يمكنهم إدخال وسائط نقل أخرى فقد تم تغير مفهوم عقد النقل البحري بحيث أصبح ذلك العقد الذي يضم وسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل بطريق البحر بحيث تستمر مسؤولية الناقل على البضائع إلى غاية تسليمها خارج منطقة الميناء وهو ما أطلق عليه النقل من الباب إلى الباب، ومن هذا المنطلق عرف المشرع البحريني عقد النقل البحري في المادة 218 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 ":

أ- عقد النقل البحري للبضائع، عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجر،

ب- لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة".

وعقد النقل البحري عقد رضائي يتم بموجب إتفاق يبرم بين الناقل والشاحن بتطابق إرادتيهما وقد تتدخل في تكوين هذا العقد أطراف أخرى كما أنه ملزم للجانبين، ويصب محتوى هذا الإتفاق في وثيقة تسمى وثيقة شحن أو مستند نقل، وقد عرفت المادة 219 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 سند الشحن وثيقة تثبت إنعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص يقضي بتسليم البضائع لأي شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله.

وعرّفت إتفاقية روتردام لسنة 2008م عقد النقل البحري في الفقرة 1 المادة الأولى بأنه "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري" وحقيقة الأمر أن النقل متعدد الوسائط[68] هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع بمعنى أن واسطة النقل ليست بالشئ الجديد، ولكن الجديد هو النظام القانوني الذي يحكم ويربط الوسائط المختلفة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط[69].

ومن هذا المنطلق خصصنا المبحث الأول لمركز الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، ثم ضمن المبحث الثاني نتطرق إلى آثار عقد النقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م، ونتحدث في المبحث الثالث عن الحماية القانونية التي أوجدتها الإتفاقيات الدولية لصالح الشاحنين.

المبحث الأول

مركز الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

النقل البحري للبضائع يتم وفقاً لشروط عقد النقل، والذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل البضائع عن طريق البحر لقاء أجر معلوم، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحراً أما الشاحن، فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه فعلاقة النقل تنشأ عنها إلتزامات متقابلة لكل طرف في عقد النقل فعقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين، حيث يترتب على الناقل البحري إلتزاماً محدوداً هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها إلى في الوقت المحدد المتفق عليه أو وفقاً للعرف فعند عدم تحقيق هذه النقطة، كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أوعدم وصولها بسبب الهلاك يعتبر الناقل مسؤولاً ووجب عليه التعويض ومسؤوليته

[68] - أ.د.نادية محمد معوض، الطبعة الرابعة، مسئولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، جامعة حلوان، القاهرة، ص39.
[69] - د.محمد عبدالفتاح ترك، طبعة 2005، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 408.

عن البضاعة تبقى قائمة ما دامت البضاعة تحت حيازته، أي من يوم تسلمها ووضعها في السفينة إلى غاية تسليمها ولا تسقط مسؤولية الناقل البحري إلا في حالات محددة قانوناً، ونعرض في هذا المبحث إلى الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري والحالات التي يعفى فيها من المسؤولية إذاً هذا يدفع بنا إلى البحث عن صور مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه منها سواء كان ذلك لأسباب عامة أو خاصة.

وبناء عليه يقسم هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول بعنوان، مركز الناقل البحري وفقاً لإتفاقية هامبورغ، والمطلب الثاني بعنوان مركز الناقل البحري وفقاً للقانون البحريني.

المطلب الأول

مركز الناقل البحري وفقاً لإتفاقية هامبورغ

لا شك أن النقل يعد ظاهرة من أهم الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في كل عصورها، ظاهرة تنعكس آثارها واضحة في شتى ألوان النشاط الإنساني، بل أنه أصبح أهم فروع هذا النشاط وألزمها للأقتصاد الوطني والأقتصاد العالمي في زمننا المعاصر.

وقد تطورت وسائل النقل وطرقه منذ عصر البخار تطوراً فاق كل الظنون والآمال نتيجة لحدوث ما يعرف بثورة الحاويات وبدء تطبيق أسلوب تحوية البضائع ويحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى "الجوي والنهري والبري" في نقل التجارة العالمية حيث أنه يمثل حوالي 85% من حجمها الإجمالي، وغالباً سيبقى النقل البحري على وضعه المتفرد هذا نظراً لقدرة وسيلته، وهي السفينة على التطور بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، وكذا ما تتميز به من سعة إستيعابية تمكنها من إستقبال البضائع مختلفة الأحجام والأنواع، يضاف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائط النقل تكلفة في أجور الشحن بالمقارنة بالنقل الجوي مثلاً.

وفي الغالب ما يتم النقل على 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 الإلتزامات التي تقع على عاتق مالك البضاعة كما يلقى بمجموعة من الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل أيضاً.

وقد تولت إتفاقية هامبورغ عام 1978م تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري وقد جاءت هذه الإتفاقية بعد ما رسخ الإعتقاد في ضمير المجتمع الدولي بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا غنى عنها، ولا سيما بعد ما شعرت دول كثيرة أن مصالحها كبلدان شاحنة للبضائع لا تحظى برعاية عادلة في ظل إتفاقية بروكسل لسندات الشحن التي وجدت حتى بعد تعديلها لم تعد 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.

وقد نودي إلى إبرام إتفاقية تحقيق التوازن بين الشاحنين والناقلين وكان النداء أن تأتي الإتفاقية من خلال الأمم المتحدة وليس عن طريق اللجنة البحرية الدولية وبالفعل تلقف هذا الموضوع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وقام في 25 مارس 1968 بإصدار توصية رغم معارضة كثير من الدول الصناعية بتكوين فريق عمل لإعداد مشروع إتفاقية دولية تحت رعاية الأمم المتحدة لتحل محل إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول 1968 المعدل لإحكامها.

وقد تمكن فريق العمل الذي أنتخب لرئاسته الأستاذ والعالم الجليل الدكتور محسن شفيق وبعد جهود مضنية من وضع مشروع إتفاقية جديدة لنقل البضائع بحراً ذلك المشروع الذي أقرته لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية في مايو1976 ومن ثم دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي للأمم المتحدة لمناقشة المشروع وقد أنعقد المؤتمر في مدينة هامبورغ في الفترة من 6 إلى 31 مارس سنة 1978 وحضر المؤتمر سبع وسبعون دولة من بينها مصر.

وفي 31 مارس 1978 أقر المؤتمر الوثيقة الختامية للإتفاقية وقرر المؤتمر أن يطلق على الإتفاقية أسم (إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً) وأوصى أن تعرف أحكامها بإسم (إتفاقية هامبورغ)

وقد كانت مصر من أولى الدول المصدقة على الإتفاقية حيث صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 104 لسنة 1979 في 10 مارس 1979 بالموافقة عليها وأصبحت نافذة في مصر إبتداء من 3 نوفمبر 1990 [70].

وحقاً فقد أستوحى التقنين البحري المصري أحكامه الخاصة بمسئولية الناقل البحري من إتفاقية هامبورغ، ولكنه لم ينقلها حرفياً وكاملتاً وإنما خالف في كثير من المواضع وبخاصة في أساس مسئولية الناقل البحري، وسوف نتناول مسئولية الناقل البحري عما قد يلحق البضائع من هلاك أو تلف وعن تأخره في توصيلها وذلك في ضوء أحكام هامبورغ وأحكام قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

وفي ظل إتفاقية هامبورغ فإن إعتبار الشخص ناقلاً مرهون بمجرد التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً ومن ثم فإن مصطلح الناقل يمكن أن يشمل مقدم البضائع أو متعهد الوسائط الذي يتعاقد من الباطن مع ناقل بحري لإنجاز مرحلة النقل البحري[71] وفي قانون التجارة البحرية المصري جاءت المادة 198 تنص على سريان أحكام الفصل الثاني فيه على عقد النقل البحري سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها.

ولا ريب أن ما ورود في هذه المادة بشأن الناقل ليس على سبيل الحصر وإنما هو على سبيل المثال فلا يمنع هذا التعداد بصفته الناقل من كونه مالكاً أو مجهزاً أو مستأجراً للسفينة إمكانية أن يقوم بالنقل ويبرم عقد النقل أي شخص آخر، فالعبرة هي بمن يبرم عقد النقل مع الشاحن، وإن كنا نميل إلى الوضوح الذي أعتنقته إتفاقية هامبورغ في هذا الشأن حيث وضعت تعريفاً دقيقاً لمصطلح الناقل وهو ما كان يتعين على المشرع المصري الإقتداء به.

[70] - أ.د.هاني دويدار، القانون البحري وفقاً للقانون اللبناني والإتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.
[71] - أ.د.هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مكتبة الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.

المطلب الثاني

مركز الناقل البحري وفقاً للقانون البحريني

ظهرت مهنة الناقلين في حوالي القرن 14 وتطورت مع تطور المؤسسات التجارية الأمر الذي أدى إلى نشأت تيار منتظم لنقل البضائع بواسطة المحترفين من أهل المهنة[72] وتختلف صفة الناقل في عقد النقل البحري، فقد يكون هو مالك السفينة التي تنقل عليها البضاعة وقد يكون مستأجراً لها، مثلما عرفته الفقرة 1 من المادة الأولى من إتفاقية بروكسل وفي كلتا الحالتين أنه " يعتبر الناقل هو المجهز كما تعتبر العلاقة التي تربطه بالشاحن علاقة عقدية محلها السفينة ومصدر الإلتزام فيها عقد النقل البحري أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل ويدفع أجرة ذلك النقل ومن ثم يعتبر الناقل أهم طرف يقوم بتنفيذ هذا العقد" وتنص الفقرة الثانية من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ على أنه يراد بمصطلح الناقل الفعلي كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ، وبالرجوع لإتفاقية بروكسل نجد أنها لم تنظم مسألة الناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل بنقل البضائع في حين أفردت إتفاقية هامبورغ المادة العاشرة منها لتنظيم مسئولية الناقل الفعلي فأتسمت بذلك بالوضوح والدقة في تحديد مسئولية كل من يقوم بدوره في عملية النقل البحري[73].

والجدير بالذكر أن المشرع البحريني عرف الناقل البحري في القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 كل شخص أبرم عقداً أو أبرم نيابة عنه عقد مع الشاحن لنقل البضائع أو الأشخاص بحراً، ونستلخص مما سبق بأن الناقل البحري ليس بالفعل من يستغل السفينة لنقل البضاعة إنما هو من" يتعهد بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر" وهذا فعلاً ما يقوم به الناقل المتعاقد، ومن البديهي أن يعامل الناقل المتعاقد في القانون كناقل خاضع لإلتزامات الناقل البحري بما فيها بذل العناية الكافية لضمان صلاحية السفينة للملاحة والمسؤولية عن الأضرار

---

[72] - د.سوزان علي حسن، طبعة 2004، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 09.

[73] - أ.د.هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية، 1995.

اللاحقة بالبضاعة، لكن لا يمكنه المطالبة بالاستفادة من تحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية مادام ليس مجهزاً ولا مستأجراً.

وعرف القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في الفصل الأول المادة 1 ناقلاً آخر هو الناقل الفعلي" كل شخص يعهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص آخر يخول بموجب عقد من الباطن بتنفيذ نقل البضائع أو الأشخاص أو جزء من هذا النقل".

ونظراً لأهمية هوية الناقل بإعتباره الطرف الأساسي في العقد، فقد نصت إتفاقية روتردام في الفقرة (2\ب) من المادة 36 على أن يكون أسم الناقل من بين البيانات والتفاصيل التي يجب على الشاحن أن يوفرها ويدرجها في مستند النقل ومتى كانت هوية الناقل محددة فيه بالإسم، فلا يكون لأي معلومات أخرى، طبقاً للفقرة "1" من المادة 37 منها أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد أما إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل فيفترض طبقاً للفقرة "2" من نفس المادة أن مالك السفينة التي حملت عليها البضائع والذي حدد أسمه في تفاصيل العقد هو الناقل، إلا إذا أثبت مالك السفينة بأنه أجرها وقت النقل عارية، فيحدد هوية مستأجرها ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر هو الناقل.

المبحث الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م

تمهيد وتقسيم:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين، ومن آثاره أنه يرتب إلتزامات على عاتق طرفيه[74] وخاصة الناقل البحري الذي يعد الطرف المهم في ذلك العقد وقد أوردت إتفاقية روتردام إلتزامات الناقل ضمن نصوص المواد 11-13-14.

[74] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 240.

ولمعرفة الإلتزامات المختلفة التي تضمنتها إتفاقية روتردام لسنة 2008م، لا يسعنا إلا أن نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نخصص المطلب الأول لإلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة، والمطلب الثاني لإلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع، وفي المطلب الثالث لإلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية.

المطلب الأول

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة في القانون المصري:

تنص المادة 214 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م على أنه" على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للمالحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن، لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها".

يستخلص من النص السابق أن إلتزامات الناقل المتعلقة بالسفينة في قانون التجارة البحرية المصري، هي إعداد وتجهيز السفينة لكي تكون صالحة للملاحة البحرية، ونقل البضاعة بطريقة سليمة، وإعداد أقسام السفينة لوضع البضاعة فيها وحفظها من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ.

"وتتجلى أهمية هذا الإلتزام في أنه لا يعفي الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا قدم بالدليل على أنه قام به على أكمل وجه" ولقد ورد عن محكمة النقض المصرية على أن الناقل ملزم ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، وأن على الناقل عبء إثبات بذل الهمة الكافية في جعلها كذلك ليدرأ عن نفسه المسؤولية، وأن ثبوت بذل الناقل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل على بذل الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر[75].

[75] - د.أحمد محمود حسني،الطبعة الرابعة 2007، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية صفحة 304،305.

ويعتبر إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يكون من كافة جوانبها المادية والبشرية والوثائقية فلابد أن تكون السفينة صالحة بذاتها مادياً لإجتياز مخاطر الرحلة البحرية الأعتيادية وأن تكون صالحة أيضاً لنقل الحمولة عليها إذ الصلاحية الملاحية للسفينة تكون على نوعين الصلاحية المادية والصلاحية التجارية إلى جانب ضرورة توفر كادر وطاقم كفء لها وأن تحمل على متنها الخرائط والوثائق اللازمة لدخول وخروج السفينة من الموانئ التي تتعامل معها[76].

إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة:

إن الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من قبل الناقل ليس بالغريب والبعيد عن أقلام الفقه وعلى وجه الخصوص الفقه الأنجليزي فقد عرف الفقيه الأنجليزي (Carve) في كتابه الشهير النقل عن طريق البحر الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة أنه ملائمة الباخرة من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة مخاطر الرحلة الأعتيادية بما لديها من طاقم وربان كفوئين لمواجهة مخاطر الرحلة لتنفيذ رحلتها البحرية ونقل البضاعة، وللقيام برحلتها البحرية المقصودة لإجتياز المخاطر الأعتيادية التي ستواجهها عند الرحلة البحرية.

من خلال ما تقدم فإن إلتزام الناقل البحري هو الذي يتضمن كافة جوانب السفينة لجعلها صالحة للملاحة سواء أكانت جوانب مادية أم بشرية أم وثائقية فإذا تضمن التعريف تلك الجوانب جميعها أصبح شاملاً لمعنى الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وعلى هذا الأساس يمكن تعريف هذا الإلتزام بأنه (صلاحية السفينة من الجوانب كافه لمواجهة مخاطر البحر الأعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها).

وهذا الإلتزام يتضمن من حيث المضمون إلى جانب ملائمة السفينة لمواجهة مخاطر الرحلة صلاحيتها على تسليم الحمولة إلى مقصدها النهائي سالمة وهذا يعني أن مضمون إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتضمن جانبين، الجانب الأول صلاحية السفينة نفسها وهذا الجانب يعالج صلاحية وملائمة السفينة بشكل عام وإستعدادها لتنفيذ الرحلة كما أنه يتضمن وجود

[76] - د.وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لإلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة.

كادر كفوء لها مع الأخذ بنظر الإعتبار أن يكون متدرباً وأن الإلتزام لايقتصر على هذا الجانب فقط بل يمتد ليشمل الوثائق الواجب حملها على السفينة التي تضمن للسفينة دخولها ومغادرتها الموانئ من دون مشاكل، أما الجانب الثاني يتعلق بصلاحية السفينة لنقل الحمولة المتفق عليها فالسفينة قد تكون صالحة لنقل الحمولة بشكل عام كونها مهيأة لذلك ولكن يوجد أحياناً نوع من الحموله الخاصة قد تحتاج إلى ترتيبات خاصة كالمبردات وتنظيف العنابر وغيرها من التدابير لذلك فإذا إتفق الناقل مع مالك الحمولة على إعداد سفينة معينة لحمولة خاصة فعليه أن يضمن أن سفينته صالحة لنقلها، فالسفينة قد تكون صالحة للملاحة وقادرة على مواجهة مخاطر البحر ولكنها لا تكون صالحة من الناحية التجارية لنقل الحمولة الخاصة إي بمعنى أخر عدم تحقق الصلاحية التجارية[77].

إن صلاحية السفينة ذاتها للملاحة لايتحدد بالصلاحية المادية نفسها كأن يكون هيكلها خالياً من أي عيوب أو ضرر أو أن ماكنتها تعمل بصورة سليمة ومناسبة وأنما يتعدى ذلك ليشمل تجهيزاتها وأدواتها وكفاءه بحارتها والوثائق المطلوب حملها على ظهر السفينة والأمور الأخرى التي قد تؤثر على الصلاحية المادية للسفينة وملائمة السفينة لمواجهة مخاطر البحر الأعتيادية، وإن الصلاحية المادية للسفينة تتعلق وتتعامل مع السفينة نفسها كاستعدادها لمواجهة مخاطر البحر الأعتيادية التي قد تواجهها إثناء رحلتها مما يوجب الأمر أخذ بنظر الإعتبار نوعية السفينة وكذلك عمرها ونوع المياه الملاحية التي ستبحر بها والمسار الذي ستسلكه السفينة في رحلتها والوقت الذي ستنطلق به الرحلة أثناء السنة، وتأسيساً على ذلك فإن هذا النوع من الصلاحية المادية للسفينة يأخذ أيضاً بنظر الأعتبار ماكنة السفينة وعنابرها وأنابيبها وخزائن الوقود وروافعها لذا فالناقل يتوجب عليه قبل أن تبحر سفينته أن يضمن بأن سفينته مناسبة وملائمة للقيام بالرحلة وعليه أن يثبت أنه قد نفذ التزامه ببذل العناية اللازمة واليقظة الواجبة فأذا لم تكن السفينة صالحة للملاحة وأستطاع الناقل أن يثبت أنه قد بذل العناية اللازمة الواجبة لجعلها صالحة للملاحة فإنه في هذه الحالة بإمكانه أن يحمي نفسه من المسؤولية الناشئة عن الخسارة والضرر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة.

ولكي تكون السفينة صالحة للملاحة من الناحية البشرية فأنه ينبغي أن يوجد على سطحها طاقم بشري كفوء وكافٍ (24 عامل) لذا يجب على مالك السفينة حتى يكون قد أستوفى ما يوجب جعل

[77] - د.أحمد حسين عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 منشأة المعارف بالإسكندرية.

سفينته صالحه للملاحة، فعليه أن يوظف كادراً بشرياً كفوءاً يستطيع أن يعمل على ظهرها بدقة ويتعامل مع أدواتها بمهارة وقادر على تلافي ما يواجه من مشاكل قد تحدث إثناء الرحلة.

والصلاحية الوثائقية للسفينة هي إن إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ولا يعد مُنفذاً بمجرد تحقق الصلاحية المادية والبشرية للسفينة فقط بل لا بد أن تتحقق الصلاحية الوثائقية للسفينة وهذا يعني إن السفينة يجب أن يوجد على سطحها الوثائق التي تضمن الإبحار السليم والوثائق التي يستلزم توافرها القواعد والتعليمات الدولية والوطنية وهذه الوثائق مهمة جداً للسفينة وذلك لأنها تحتاجها للدخول ومغادرة الموانئ بسلام ومن دون مشاكل، والوثائق الواجب حملها على ظهر السفينة هي كثيرة ومتنوعة ولكن يمكن لنا أن نقسمها الى ثلاثة فئات، الفئة الأولى الوثائق الملاحية والفئة الثانية هي الوثائق الخاصة بخرائط السفينة والفئة الثالثة هي الوثائق الأخرى الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة مثل الشهادة الصحية أو السند الصحي الذي تستلزمه القوانين[78].

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية في هذا الشأن أنه "توجب المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل لسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس سنة 1924 والتي إنضمت إليها مصر وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها إبتداء من 29 مايو سنة 1944 على الناقل أن يبذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه وتجهيزها وتطقيمها على الوجه المرضي، وتنص المادة الرابعة على أنه في جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل مما مفاده أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسئولية عن الهلاك أو التلف الذي لحق البضاعة إلا بإثبات أنه قام ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة"[79].

[78] - د. محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجاره البحرية، دار النهضة العربية القاهرة 1999

[79] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 119 لسنة 29 جلسة 30/01/1964

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة في القانون البحريني:

لقد عرفت المادة 218 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م عقد النقل البحري للبضائع الفقرة (أ) بأنه عقد النقل البحري للبضائع، عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجر.

فتعتبر السفينة عنصراً أساسياً في عقد نقل البضائع عن طريق البحر، وعرفتها إتفاقية روتردام في نص الفقرة 25 من المادة الأولى على أنها تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحراً، وقد وردت إلتزامات الناقل في ظل إتفاقية روتردام ضمن الفصل الرابع منها وتحت عنوان "واجبات الناقل" حيث نصت عليها في المادة 14 بفقراتها أ - ب - ج وتحت عنوان "واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية" وبالمثل كل من إتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م، أما بالنسبة للقانون البحريني فقد وردت إلتزامات الناقل في المادة 230 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م:

أ- يلتزم الناقل قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها ببذل العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة، وكذلك تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والأدوات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والأدوات على هذا النحو، وجعل عنابر السفينة وسائر أجهزتها التي تنقل فيها البضائع مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك طوال فترة الرحلة.

ب- يلتزم الناقل بتحميل البضائع في السفينة ومناولتها ورصها والعناية بها وتفريغها على النحو الصحيح، وبمراعاة تدابير الحيطة والحذر في نقل البضائع إلى ميناء التفريغ من خلال الطريق المتفق عليه أو المباشر جغرافياً.

ج- على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 236 من هذا

القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

وتتمثل إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة فيما يلي:

أولاً: إلتزام الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للإبحار طوال الرحلة والإبقاء عليها كذلك حتى مكان الوصول:

يعتبر هذا الإلتزام من أولى إلتزامات الناقل للبدء بتنفيذ عقد النقل البحري، فيجب أن تكون السفينة مهيأة لإستقبال البضائع، فإذا لم تكن كذلك يكون الناقل قد أخل بهذا الإلتزام ويسأل تجاه الشاحن عن الأضرار المترتبة عما يقوم بدفعه من رسوم إضافية على البضائع وكذلك عن أضرار أخرى[80] وتعيين السفينة في عقد النقل البحري لايعد عنصراً جوهرياً مثلما هو الحال في عقد إيجارها[81].

وتتمثل صلاحية السفينة للملاحة في خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة وصالحة للملاحة التجارية بمعنى أن تكون مهيأة بالوسائل اللازمة[82] ويراعى في ذلك بعض الشروط والأوصاف الفنية التي يجب أن تتوافر في تلك السفينة لأجل ضمان أمنها وسلامتها حفاظاً على الأرواح والأموال الموجودة عليها[83].

وفي ظل إتفاقية روتردام يلتزم الناقل بموجب نص الفقرة أ من المادة 14 ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية في بدايتها وأثناءها لجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك، والصلاحية هنا تمتد حتى أثناء الرحلة وإلى غاية إنتهائها وهو الفرق[84] الذي نلاحظه بالمقارنة مع ما جاء في الفقرة (1\أ) من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل، التي تنص على أن يمارس الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها نشاطاً كافياً لجعل السفينة صالحة للملاحة "الصلاحية الملاحية".

---

80 - د.لطيف جبر كوماني، طبعة 1996 القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للتشر والتوزيع، عمان، صفحة 113.

81 - د.مصطفى كمال طه، طبعة 2006 أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، صفحة 223، 224.

82 - د.عادل علي المقدادي، طبعة 2011 القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، صفحة 117.

83 - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 241.

84 - يكمن الفرق في أن إتفاقية روتردام جعلت من هذا الإلتزام واجباً مستمراً طيلة الرحلة البحرية، وهو ما نلتمسه من عبارة "Pendant Le Voyage" وعبارة: "Maintenir" الواردتين في النص المترجم المادة 14 منها.

ويقصد بالهمة الكافية هو الهمة المتوسطة أو اليقظة المعقولة أو العناية المناسبة التي يبذلها الناقل لتنفيذ إلتزامه بجعل السفينة صالحة للسفر، وكمثال عن الإلتزام ببذل الهمة الكافية[85] ما حدث في قضية السفينة (Maxine [86]) فقد أنتهت المحكمة إلى إعفاء مسؤولية الشاحنين عن هلاك أو تلف البضائع الناتج عن عدم الصلاحية للملاحة بسبب عدم بذل الناقل للهمة الكافية قبل وعند بداية الرحلة كما تقضي به الفقرة 1 من إتفاقية بروكسل، ونشير بأن إلتزام الناقل فيما يخص صلاحية السفينة للإبحار في ظل إتفاقية روتردام إلتزام متعلق بالنظام العام فلا يجوز الإتفاق على مخالفته بأن يقوم الشاحن بإعداد السفينة وجعلها صالحة للإبحار مثلاً، ولقد نص المشرع البحريني على إلتزامات الناقل البحري في المادة 230 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م السابق ذكرها.

ثانياً: إلتزام الناقل البحري بتطقيم السفينة وتهيئتها وتجهيزها على نحو ملائم وطوال الرحلة:

يلتزم الناقل البحري للبضائع طبقاً للفقرة ب من المادة 14 من إتفاقية روتردام بتطقيم السفينة[87] وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم، وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة، ويلتزم الناقل طبقاً للفقرة الأولى ب من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل بتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها.

وطاقم السفينة هم جماعة من البحارة الذين يعملون على متنها ويعتبر الربان قائداً لهذا الطاقم[88] وأهم أشخاص الملاحة البحرية من الضباط والمهندسين والملاحين، ويرتبط الربان بمالك السفينة أو

---

85 - د.أحمد محمود حسني، طبعة 1989،النقل الدولي البحري للبضائع، منشاة النعارف بالإسكندرية، الصفحات102،100،99 ،106.

86 - حيث يمكن للناقل أو عملية قبطان السفينة أو الشاحن ملء الحرية بأن يجري أي عقد لجهة البضاعة مهما كان نوعها، وبأية شروط تتعلق بمسؤوليات وإلتزامات الناقل بشأن هذه البضاعة أو بإلتزامات لجهة صلاحية السفينة للملاحية، على ألا يتعارض النص المتعلقة بهذه الإلتزامات مع السلامة العامة أو التدابير الإحترازية، والإتفاقيات من قبل وكلائه أو الأشخاص المولجين من قبله...".

87 - يلاحظ بأن مصطلح"تطقيم"(Armament) لم يرد بالنص العربي للمادة 14 من إتفاقية روتردام ولكنه ورد بالنص المترجم لها.

88 - د.هاني دويدار، ود.علي البادروي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، صفحة 144.

مجهزها بعلاقة عقدية مصدرها عقد العمل البحري[89] ويتمتع بسلطات واسعة نظراً للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية ذلك أن سلامة هذه الرحلة تقتضي أن يكون هناك شخص له السلطة في قيادة السفينة وإدارتها[90].

وفيما يخص هذا الإلتزام أيضاً، تضيف إتفاقية روتردام ضرورة الأستمرار في بقاء السفينة مطقمة بالطاقم المناسب ومهيأة ومجهزة ومزودة بالإمدادات طوال الرحلة، فيبقي الناقل مسؤولاً طوال هذه المدة عما قد يصيب البضائع من ضرر نتيجة التقصير من أحد أفراد الطاقم الذين يتولون الرحلة البحرية.

ثالثاً: إلتزام الناقل البحري بتجهيز أجزاء السفينة، والحفاظ عليها:

نصت الفقرة ج من المادة 14 من إتفاقية روتردام على هذا الإلتزام "وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك" إذ يلتزم الناقل بتوفير سفينة ذات صلاحية تجارية لتكون قادرة على إستقبالها من أجل نقلها، وذلك من حيث تهيئته للعنابر الملائمة ووسائل التبريد المناسبة لنوع البضائع[91] ويتبين من ذلك أن صلاحية السفينة لإستقبال البضائع أيضاً فكرة نسبية تختلف بإختلاف البضاعة والرحلة، حيث توجد سفن خاصة لكل نوع من البضاعة مثل السفن التي تنقل البترول[92].

وما نلاحظه كذلك بأن إتفاقية روتردام ألزمت الناقل بضرورة الإبقاء على تهيئة وتأمين تلك التجهيزات إلى غاية تنفيذه للنقل بأكمله وذلك على خلاف إتفاقية بروكسل التي نصت في الفقرة ج

---

89 - أ.د.عبدالراضي محمود ريحان كيلاني، تطور عقد العمل البحري وأثره على أجر البحار، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2003م، و د.عبدالرحمن محمد عبدالله عوض العمودي، طبعة 2005، المركز القانوني للربان، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 9 و 17.

90 - د.عاطف محمد الفقي، طبعة 2008، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، صفحة 194.

91 - د.لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، صفحة 113.

92 - د.بسام عاطف المهتار، إتفاقية بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن - عقود النقل - مسؤولية الناقل - دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، صفحة 103.

من المادة الثالثة على أن يمارس الناقل نشاطاً كافياً في جعل غرف التبريد والبرادات وسائر أجواء السفينة التي تحمل عليها البضاعة آمنة وبحالة جيدة ومؤهلة لإستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها.

المطلب الثاني

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة في القانون المصري:

نصت المادة 215 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على أنه "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة" ويستفاد من هذا النص بأن إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة تتمثل في الشحن والتفريغ والرص والنقل والتسليم والمحافظة عليها.

حيث يتمثل الإلتزام الرئيسي للناقل في نقل البضائع من أجل تحقيق الهدف الرئيسي الذي ينشده الشاحن، وهو تسليم البضائع بأمان إلى الوجهة المرجوه، لذلك يجب على الناقل تسليم البضائع بشكل كامل ومعقول إلى الوجهة في الوقت المحدد والمتفق عليه، في غضون فترة زمنية معقولة، يجب أن تتناسب مع نوع السفينة وطبيعة الشحنة، وضمن خط سيرالنقل المتفق عليه أو المسار المعتاد.

ولا يجوز للقبطان الإنحراف عن هذا الخط لأن الإنحراف قد يؤدي إلى تعريض السفينة أو البضاعة للخطر، مثل سفينة تمر عبر ميناء معين ليس ضمن مسارها أو تصادر البضائع المرسلة في هذا الميناء أو السفينة تعاني من عاصفة تسببت في تلف البضائع، وقد لا يتمكن الناقل من إثبات القوة القاهرة لأنه أنحرف عن المسار الطبيعي والمعتاد لخط سير السفينة.

وعلى الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسئولية المنصوص عليها في المادة 229 من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذ وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه[93].

وفي ظل الظروف العادية، يتم النقل دون تغيير السفينة لنقل البضائع لأن تغيير نقل البضائع على سفينة أخرى سيزيد من إحتمال حدوث تلف أو خطر على البضائع، ولكن إذا كان من الضروري القيام بذلك، فإن المشرع ألزم الناقل بتغيير السفينة لنقل البضائع، وهذا الإلتزام لا ينطبق فقط على حالة التعليق النهائي للسفينة، ولكن أيضاً على حالة التعليق المؤقت، فإذا كان الناقل مضطراً للقيام بذلك فعليه إستئجار سفينة أخرى أو أكثر، فإنه يتحمل التكلفة ولا يحق له زيادة السعر.

فإذا إتخذ الناقل العناية اللازمة ولا يزال غير قادر على ضمان سلامة السفينة فلا يعتبر مسؤولاً، ولكن يجب عليه إبلاغ الشاحن بوضعه وإتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على الشحنة، وبعد ذلك يجب أن يكون كل شاحن مسؤولاً عن نقل بضائعه وهو ملزم بدفع أجرة الناقل بقدر الرحلة ويتضمن العقد عادةً المحتوى الذي يمنح الناقل الحق في تغيير السفينة، ولكن هذا لا يعفي الناقل من إلتزاماته المتعلقة بالسفينة والبضائع وفي هذه الحالة يتحمل الناقل تكلفة نقل البضائع ويتحمل المسؤولية عنها ويكون مسؤولاً عن أي ضرر ناتج عن شحن وتغيير السفينة ويجب عليه الحصول على التكلفة من ربان السفينة الثانية التي لديها بوليصة الشحن.

وتنتهي عملية النقل عند وصول البضائع إلى المكان المتفق عليه، وقد يسمح العقد للقبطان بالذهاب إلى ميناء آخر إذا ما ذكرت عبارة "أو غيرها من الموانئ القريبة التي يمكن للسفينة الوصول إليها بأمان" وإذا كان هناك مكانان للوصول مذكوران في العقد وكان للشاحن الحق في الأختيار، يجب على القبطان أن يوجه الشحنة إلى الميناء الذي حدده الشاحن أثناء الرحلة وإلا فإنه يجب عليه الذهاب إلى الميناء المذكور أولاً في العقد حتى تأتي التعليمات من الشاحن بغير ذلك ويجب على

[93] - المادة 217 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990

الناقل الإحتفاظ بالبضائع التي ينقلها خلال فترة الحراسة ويجب أن يُسأل عما إذا كان قد أخل بإلتزامه بالحفاظ على البضائع وفشل في إتخاذ الإجراءات اللازمة لتحقيق هذا الهدف.

وكذلك القيام بتفريغ البضاعة حيث يشمل التفريغ العمليات المادية التي تهدف إلى تفريغ الحمولة من السفينة إلى الرصيف عبر رافعة أو إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف، فإن العملية المادية للنقل وفقاً لإتفاقية بروكسل - هامبورغ يكون الشخص الذي يقوم بتفريغ الشحنة هو الناقل دائماً، ووفقاً للقانون فإن المبدأ هو أن الناقل هو الشخص الذي يفرغ الشحنة.

وتبدأ فترة الشحن للبضاعة المراد شحنها في اليوم الثاني عندما يقوم الناقل بإبلاغ الشاحن بأن السفينة جاهزة لقبول البضائع وتبدأ فترة إنتظارالتفريغ في اليوم الثاني عندما يبلغ الناقل الشاحن بأن السفينة جاهزة للتفريغ خلال فترة الإنتظار، وإذا حالت القوة القاهرة دون التحميل أو التفريغ مثل سوء الأحوال الجوية وما إلى ذلك فلن يتم تطبيق فترة الإنتظار ولا يحق له الحصول على زيادة أو مكافأة في أجرة السفر خلال هذه الفترة، ولكن عادة ما يتم الإتفاق على أنه إذا أكمل الشاحن أو المرسل إليه الإجراءات قبل التاريخ المنصوص عليه في العقد، فسيحصل على مكافأة عاجلة.

وإذا أنتهت الفترة المحددة (بالإتفاق أو العرف) فلن يتم تجاوز الفترة الأصلية وستصبح الفترة الإضافية ضمن تلك الفترة سارية المفعول وهي الترتيب العكسي للفترة الأصلية والعطلات، وبسبب القوة القاهرة لن يتوقف التمديد، لأن التأخير ناتج عن تقصير أداء الشاحن أو المرسل إليه لإلتزاماته ويُعتبر أنه قد دفع الحد الزمني الإضافي.

وإذا لم يكتمل التحميل والتفريغ بعد انتهاء الفترة الإضافية، فسيتم منح فترة سماح إضافية ثانية ويجوز للقبطان تحصيل تعويض مبلغ يساوي نصف كل يوم من الفترة الزمنية الإضافية الأولى ولن يؤثر ذلك على الأضرار التي قد يتحملها الناقل من التعويض ويعتبر التعويض المستحق عن فترة السماح الإضافية أحد تمديدات الأجرة ويخضع للوائح التي تتبعها الرسوم لا سيما تلك المتعلقة بضمان أداء الناقل، ويفقد الحق في المطالبة بهذه الحقوق.

وقد تتضمن مستندات الشحن ما يسمى بشروط "التفريغ التلقائي" والتي بموجبها في حالة تأخير المرسل إليه في إستلام البضائع يبرم القبطان والمقاول عقداً لتفريغ البضائع وتسليمها لصالح

المرسل إليه على نفقته يتحملها هو ويكون إعفاء الناقل من المسئولية عن التعويض عن العجز الذي يلحق البضاعة المشحونة أثناء الرحلة البحرية وجزء منها أثناء الشحن والتفريغ إذ أن العرف قد جرى على قبول العجز لهذا السبب في حدود نسبة 1% من أوزان تلك البضائع.

والإلتزام بتسليم البضائع هي عملية قانونية لتسليم البضائع إلى المالك القانوني ومع نقل ملكية البضاعة إلى المرسل إليه، ويمكنه التحقق من إستيفائها للمواصفات الواردة في مستندات الشحن ويكون التسليم بالتفريغ التلقائي ويمكن أيضاً أن يكون "التسليم تحت الرافعة" ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية أنه "ولئن كان لمحكمة الموضوع السلطة التامة في تحصيل فهم الواقع في الدعوى من الأدلة المقدمة فيها وتقديرها وترجيح بعضها على البعض الآخر إلا أن ذلك مشروط بأن يكون إستخلاصها سائغاً له أصله الثابت بالأوراق وأن في أخذ المحكمة بالنتيجة التي إنتهى إليها تقرير الخبير محمولة على الأسباب التي بني عليها مشروط بأن تكون مؤدية إلى النتيجة اللتي انتهت إليها وتصلح رداً على الدفاع الذي تمسك به الخصوم، وقد أستقر القضاء على إعفاء الناقل من المسئولية عن التعويض عن العجز الذي يلحق بالبضاعة المشحونة أثناء الرحلة البحرية وجزء منها بالأنابيب أثناء الشحن والتفريغ إذ أن العرف قد جرى على قبول العجز لهذا السبب في حدود نسبة 1% من أوزان تلك البضائع، وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فقضى بإلزام الشركة الطاعنة بأداء قيمة إجمالي العجز الذي لحق بالبضاعة محل التداعي تأسيساً على ما أنتهى إليه الخبير المنتدب في الدعوى دون أستنزال النسبة المسموح بها وهي 1% من وزن البضاعة، مما يعيبه ويوجب نقضه"[94].

ومالك حق الإستلام هو المالك القانوني لوثائق الشحن فيقوم القبطان بمهمة تسليم البضائع إلى وكيل السفينة لتوزيعها على المالك القانوني، ولكن في هذه الحالة لم تسقط مسؤولية الناقل في حالة تعدد المطالبين بالإستلام إذا لم يتمكن الناقل من تحديد صاحب الحق بالإستلام، فمن واجبه أن يطلب من السلطة القضائية تعيين وصي قضائي يقوم بتخزين البضائع حتى يتمكن من معرفة صاحب الحق وعندما لا يأتي أحد لإستلام البضائع أو يكون المرسل إليه حاضراً ولكنه يرفض أستلام البضاعة لأن البضاعة معيبة أو لا تفي بالمواصفات المتفق عليها من قبل الشاحن، ففي هذه الحالة يحق للناقل

[94] - الطعن رقم 9804 لسنة 76 الصادر بتاريخ 18/01/2023

أن يطلب من السلطة القضائية الطارئة تسليم البضائع لأي شخص، تحفظ بإسم المرسل إليه أو الوصي القضائي وإذا لم يتم دفع الأجرة، يمكنه طلب قرار بيع سلع كافية لدفع الأجرة.

ما لم يثبت خلاف ذلك فإن تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل هو دليل على تسليم البضائع إلى مالك حق الأستلام وهناك مستند آخر يشهد على تسليم البضاعة هو الإذن بالتسليم ويسمح هذا المستند لمالك الحق في أستلام البضائع بموجب بوليصة الشحن بمطالبة الناقل بإصدار أمر تسليم يتعلق بكميتها، بشرط أن يكون في بوليصة الشحن لصاحبها الشرعي الحق في أستلام البضائع المشار إليها فيه، والنتيجة هي أنّ الناقل يسترد إشعار التسليم الموقع من قبل المرسل إليه القانوني ممّا يثبت أن الناقل قد سلم البضائع المحددة في الترخيص.

وعندما يُجبر الناقل على تسليم البضائع إلى الممثل القضائي للمرسل إليه توضع البضائع في عهدة الوصي المعين بواسطة القضاء أوعندما يتفق الطرفان على الوكيل على سبيل المثال وفقاً لشروط التفريغ التلقائي[95] ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية - أن عقد النقل البحري لاينقضي ولاتنتهي معه مسئولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلابتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك بأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل إليه ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها[96].

ومن المقرر أيضاً في قضاء هذه المحكمة أنه "إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم، فعدم تنفيذه يعتبر خطأ يترتب عليه مسئولية لا يدرؤها عنه إلا أثبات السبب الأجنبي الذي تنتفي به علاقة السببية"[97].

وفي ذلك أيضاً قضت نفس المحكمة بأن " إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة المشحونة إلتزام بتحقيق غاية وقيام مسئولية الناقل البحري حتى تمام التسليم الفعلي، ووسيلته للتحلل من مسئوليته

---

95 - أ.د.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2006م.

96 - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 6872 لسنة 85 جلسة 26/03/2017

97 - الطعن رقم 331 لسنة 72 الصادر بتاريخ 28/10/2003 ومحكمة النقض المصرية الطعن رقم 4837 لسنة 65 الصادر بتاريخ 26/11/2001

عن ذلك إقامة الدليل على إستلام المرسل إليه البضاعة أو أن العجز أو التلف يرجع إلى عيب فيها بقوة قاهرة أو خطأ مرسلها، فأطراح الحكم المطعون فيه دلالة على وجود العجز في الرسالة والمستمدة من تقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع في السند من وجود تعارض وقصور في بياناته مع إذن الأفراج الجمركي دون الأفصاح عن وجه التعارض بينهما[98].

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة في إتفاقية روتردام لسنة 2008م:

عددت إتفاقية روتردام لسنة 2008م أهم الإلتزامات التي يجب على الناقل أن يقوم بها للحفاظ على البضاعة التي ينقلها وذلك ضمن نص الفقرة 1 من المادة 13 منها، وتتمثل تلك الإلتزامات بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والإعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

ويرى الأستاذ رودبير أن هناك ست عمليات لها معنى قانوني وهي أستلام البضاعة، شحنها، رصها، نقلها، تفريغها، تسليمها[99] وقد أسرد المشرع البحريني في القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 في المادة 230:

أ- يلتزم الناقل قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة، وكذلك تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والأدوات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والأدوات على هذا النحو، وجعل عنابر السفينة وسائر أجهزتها التي تنقل فيها البضائع مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك طوال فترة الرحلة.

ب- يلتزم الناقل بتحميل البضائع في السفينة ومناولتها ورصها والعناية بها وتفريغها على النحو الصحيح، وبمراعاة تدابير الحيطة والحذر في نقل البضائع إلى ميناء التفريغ من خلال الطريق المتفق عليه أو المباشر جغرافياً.

98 - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 11409 لسنة 65 الصادر بتاريخ 26/12/2002

99 - د.أحمد محمود حسني،مرجع سابق، النقل الدولي البحري للبضائع، صفحة 122.

ج- على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 236 من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

أولاً: إلتزام الناقل البحري بتسلم أو إستلام البضائع:

أول الإلتزامات التي يبدأ فيها الناقل عند تنفيذه لعقد النقل البحري هو قيامه بأستلام البضائع، وهو ما جاءت به الفقرة 1 من المادة 12 من إتفاقية روتردام والفقرة 1 من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ، وأيضاً جاء في نص المادة 232 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م:

أ- يلتزم الناقل بتسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها.

ب- يعد تسليم سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك.

ج- إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو تأخر في تسلمها أو امتنع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل تفريغها في المخازن أو في مكان ملائم ويتحمل صاحب الحق في تسلمها أية نفقات أو مخاطر تنجم عن ذلك، وللناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة، ويكون للناقل أمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

د- يجوز للشخص المخول بالمطالبة بالتعويض عن فقدان البضائع اعتبار البضائع مفقودة عندما لا يقوم الناقل بتسليمها خلال ستين يوماً أعتباراً من أنتهاء وقت التسليم المحدد في الفقرة ب من المادة 235 من هذا القانون.

والمقصود بإستلام الناقل للبضائع في هذا الصدد هو إستلامها في ميناء الشحن، وعلى ذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري التي أوردتها إتفاقية هامبورغ لا تسري إذا كان إستلام الناقل البضائع قد حصل خارج دائرة الميناء[100] وهو عكس ما ورد في إتفاقية روتردام، إذ قد تطبق أحكامها فيما لو أن الناقل كان قد أستلم البضاعة من المخازن أو خارج منطقة الميناء، وهذا أعتبار أنها قد نصت على النقل من الباب إلى الباب وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني والذي في ضوئه تحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف الذي يلحق بالبضاعة[101].

ويعتبر إلتزام الناقل بتسلم البضائع في ظل إتفاقية روتردام من النظام العام، بحيث لا يجوز له الإتفاق على أن يقوم به غيره، وذلك طبقاً لنص الفقرة 2 من المادة 13 منها، بحيث لا يجوز ذلك إلا إبتداءً من تحميل البضائع وليس قبلها، وتجدر الإشارة إلى أن الناقل قد لا يكون وحده الشخص المخول له تسلم البضائع من الشاحن، بل قد تسمي كل إتفاقية شخصاً أو أشخاص معينين لذلك، فقد أسمته إتفاقية هامبورغ في الفقرة 2 من المادة الأولى بالناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل تنفيذ نقل البضائع، وقد أسمته إتفاقية روتردام في المادة 14 بالطرف المنفذ، وهو أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل.

وفي هذا الإطار نتساءل عما إذا كان إلتزام الناقل بتسلم البضاعة إجباري على الإطلاق أم أنه يستطيع أن يرفض تسلمها في حالات معينة؟ وبعبارة أخرى هل أن الناقل ملزم بتقبل كل البضائع وتسلمها أم أن له الخيار في عدم تقبلها؟

تختلف البضائع التي يقوم الناقل بنقلها، إذ قد تكون خطيرة وذلك سواء بطبيعتها أو أنها تصبح كذلك بعد تحميلها على السفينة وأثناء الرحلة لذلك يستطيع الناقل أو الطرف المنفذ طبقاً لأحكام إتفاقية روتردام أن يرفض تسلم مثل تلك البضائع، لا سيما المادة 15 منها" يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك

---

[100] - د.كمال حمدي، طبعة 1998، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 47،48.

[101] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 242.

تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها تحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل".

ثانياً: إلتزام الناقل البحري بإصدار سند شحن أو مستند النقل، فقد جاء في نص المادة 228 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م " أذون تسليم البضائع":

أ- يجوز لكل من له حق في تسلم البضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن.

ب- تصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الإذن.

ج- إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذون التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا وزعت الشحنة بأكملها على أذون تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن.

د- يعطي إذن التسليم حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة به.

وتطرقت إتفاقية روتردام لهذا الإلتزام ضمن الفصل الثامن وطبقاً للمادة 35 منها" إذا لم يكن الشاحن والناقل قد إتفقا على عدم أستخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم أستخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل حسبما يختاره الشاحن على:

1- مستند نقل غير قابل للتداول أو رهناً بالفقرة الفرعية أ من المادة 8 على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛

2- مستند نقل مناسب قابل للتداول أو رهناً بالفقرة الفرعية أ من المادة 8 سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم

إستخدام مستند أو سجل من هذا القبيل"، حق من الشاحن لإثبات تسليمه البضاعة إلى الناقل وإثبات وجود عقد النقل البحري الذي يربطهما وذلك في حالة عدم وجود إتفاق بينهما على عدم إستخدام ذلك المستند أو السجل.

والملاحظ بشأن هذا الإلتزام أن إتفاقية روتردام أجازت عدم استخدام مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وذلك بعكس إتفاقية بروكسل التي أوجبت على الناقل بموجب الفقرة 3 من المادة الثالثة أن يسلم الشاحن بناء على طلبه وثيقة شحن تتضمن بيانات محددة وكذلك نصت المادة 14من إتفاقية هامبورغ على أن الناقل متى أخذ البضائع في عهدته وجب عليه أن يقوم بإصدار سند شحن إلى الشاحن وبناء على طلب منه.

ثالثاً: إلتزام الناقل البحري بشحن أو تحميل البضائع:

يقصد بالشحن أو التحميل تلك العملية المادية التي تتضمن وضع البضاعة على ظهر السفينة ويعني بذلك رفعها من الرصيف أياً كانت الوسيلة المستعملة لذلك[102] وقد ورد هذا الإلتزام في نص الفقرة 1 من المادة 13 من إتفاقية روتردام فيلتزم الناقل البحري بتحميل البضائع أي شحنها على نحو ملائم وبعناية ويجوز طبقاً للفقرة 2 من نفس المادة أن يتفق الناقل والشاحن على أن يتولى هذا الأخير أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع ويشار إلى ذلك في تفاصيل العقد، وعن هذا الإلتزام نصت الفقرة 2 المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل على أن ينجز الناقل وفقاً للأصول وبدقة تحميل البضاعة المنقولة.

وقد شرع الفقه طريقة للقيام بعملية الشحن أو التحميل على متن السفينة[103] ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات التي تثور في مجال النقل البحري نظراً للمخاطر البحرية التي تحيط هذا النوع من الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة[104].

---

[102] - د.كمال حمدي، طبعة 2002، عقد الشحن والتفريغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 24.

[103] - د.كمال حمدي، مرجع سابق - إتفاقية الأمم المتحدة - صفحة 48، 49،على أن الوضع العادي البسيط" أن تقف السفينة في محاذاة الرصيف والغالب أن يتم رفع البضائع بواسطة رافعات السفينة أو رافعات الرصيف أو بواسطة الأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول فتشحن مباشرة بواسطة خراطيم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج في السفينة وتستخدم في ذلك مضخات الميناء أو بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانى الإنجليزية وإذا كانت البضائع

والأصل أن البضائع يجب أن تشحن في عنابر السفينة فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحنها على سطح السفينة لأن ذلك قد يعرضها لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو الأبتلال بمياه البحر أو بمياه الأمطار، غير أن إتفاقية روتردام وتحت عنوان البضائع المنقولة على سطح السفنية، بما في ذلك نقل البضائع في الحاويات أو العربات وعلى سطح السفينة أجازت أن تشحن البضائع كذلك ولكن في حالات معينة[105] وبموجب نص الفقرة1 من المادة 25 "لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: (أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛

(ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية".

وفي هذه الأجازة نلاحظ بأن إتفاقية روتردام قد أخذت من أحكام إتفاقية هامبورغ التي أجازت وبموجب الفقرة 1 من المادة التاسعة شحن البضاعة على سطح السفينة، بشرط أن يتفق الناقل مع الشاحن على ذلك، مع تدوين بيان به طبقاً للفقرة 2 من نفس المادة، وإلا تحمل الناقل عبء إثبات وجود إتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة، أو عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارفاً عليه بوجه العموم، على أن إتفاقية بروكسل لم تجز تحميل البضائع على سطح السفينة وحذا حذوها في ذلك كل من المشرع المصري والبحريني.

صباً بالحبوب السائبة فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة وتستخدم الدحرجة بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارة وتتم العملية بسحب هذه الوسائل والوحدات المتحركة من مناطق التخزين والمكشوفة أو الحظائر إلى السفينة".

104 - د.يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، السنة 16، العدد الأول مارس يونيو والرابع مارس يونيو 1992، كلية الحقوق، جامعة الكويت، صفحة 11.

105 - أنظر نص الفقرة الأولى المادة 25 من إتفاقية روتردام بالملحق .

رابعاً: إلتزام الناقل البحري بمناولة البضاعة وتستيفها:

نصت إتفاقية روتردام على هذا الإلتزام ضمن نص الفقرة 1 من المادة 13 كما نصت عليه إتفاقية بروكسل في الفقرة 2 من المادة الثالثة، ويقصد بمناولة البضائع أو السلع، ترتيبها باليد ولهذه العملية طرق ووسائل فنية ذات أهمية خاصة كما أن المناولة قد تكون ضرورية لعدة أسباب مثل الحاجة إلى التأكد من العلامات على الطرود، والمناولة يجب أن تكون بعناية لأن المناولة الخشنة قد تؤدي إلى إحداث أضرار بالشحنة.

ويقصد بتستيف البضاعة، ترتيبها في عنابر السفينة وتنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، ذلك أن الرص المعيب قد يؤثر على سلامة السفينة واتزانها ويجعلها غير صالحة للسفر، والتستيف المعيب هو من أهم العمليات التي تثير نزاعاً بين الشاحنين والناقلين، إذ غالباً ما يكون هو السبب في هلاك البضاعة أو تلفها، وقد تعرضت المحاكم البريطانية في إحدى القضايا[106] نقض رقم 454 لسنة 1963م لعواقب التستيف غير اللائق[107].

خامساً: إلتزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة:

بعد وصول السفينة إلى الميناء وقبل القيام بتفريغ البضاعة يتم فكها تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل وبعدها مباشرة تأتي عملية تفريغ البضائع، حيث يلتزم الناقل أثناء مدة مسؤوليته وطبقاً للفقرة 1 من المادة 13 من إتفاقية روتردام بتفريغها على نحو ملائم وبعناية ويعد هذا الإلتزام ضرورياً كغيره من الإلتزامات والذي نصت عليه أيضاً الفقرة 2 من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل[108].

---

[106]- هي قضية (حيث صادفت السفينة عاصفة قوة إستثنائية أدت إلى كسر القطع الثقيلة من المجرفة المشحونة وإتلافها فأدعى ملاك المجرفة ضد الناقل مطالبين بالتعويض على أساس أن القطع التي تتكون منها تلك المجرفة لم يتم تستيفها كما ينبغي، مما يعد إخلالاً بالإلتزام الوارد بالفقرة "2" (ج) من المادة الرابعة وكان لا جدال في أن التلف الذي أصاب المجرفة كان مرجعه إلى مخاطر البحر، إلا أن المحكمة وجدت أن ذلك الأنهيار راجعاً إلى الأخطاء في الطريق التي تم بها تستيف الشحنة) وبالتالي يكون الناقل مسؤلاً عن تلف المجرفة بإخلاله بنص الفقرة "2" من المادة الثالثة من المعاهدة، تقرير اللويدز القانوني نقض1963سنة - 454.

[107] - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق - النقل الدولي البحري للبضائع - صفحة 124، 125.

[108] - حيث أوجبت المعاهدة على الناقل للقيام بتفريغ البضاعة، مع ملاحظة أن كلمة "تفريغ" لم تذكر في النص الفرنسي.

سادساً: إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة:

يكون تسليم البضاعة إلى المرسل إليه "إن لم يكن هو الشاحن" آخر ما يلتزم به الناقل، ويعني التسليم تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، على أن يقصد به أيضاً التسليم الفعلي، ويتم التسليم بوضع البضاعة تحت تصرف صاحبها ويتأكد به إبراؤه من المسؤولية، وتثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الربان يتضمن أعترافاً من الشاحن أو المرسل إليه بإستلام البضاعة أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل، ويتوجب على الربان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في إستلامها لا يبرئ ذمته من إلتزام التسليم[109].

ويقول الأستاذ روديير، بأن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ إلتزامه الجوهري والمتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى نائبه ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها تحت تصرف المرسل إليه والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة وإستلامها[110] وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي[111] وعن هذا الإلتزام نصت إتفاقية روتردام في المادة 12سالفة الذكر على أن مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع تنتهي عندما تسلم البضائع، كما نصت في الفقرة 1 من المادة 13 على أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة على نحو ملائم وبعناية.

وما من شك بأن ما تعنيه إتفاقية روتردام من نص المادة 12 المذكورة، أن التسليم الفعلي للبضائع هي تلك العملية القانونية والمادية التي يقوم بها الناقل، ويتبين لنا ذلك من خلال نصوص المواد 43 إلى 48 منها، ويقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى الأشخاص المعينين من مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية التي تلعب دوراً أساسياً في تحديد الشخص المطلوب تسليمه تلك البضائع

---

[109] - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق - أحكام مسؤولية النقل البحري، صفحة 70.

[110] - د.عباس مصطفى المصري، طبعة 2002، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 249.

[111] - د.أحمد محمود حسني، طبعة 1991، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 135.

فبالإضافة إلى المرسل إليه أو الشاحن إذا كان هو المرسل إليه صاحب الحق في إستلام البضائع عند الوصول، يحق طبقاً لإتفاقية روتردام للشاحن المستندي، الطرف المسيطر أو الحائز القيام بذلك حسب تعيينهم في مستند النقل، وإذا سلمنا بأن عقد النقل البحري ينتهي وتنتهي معه مسؤولية الناقل، فماذا لو لم يقبل المستلم أياً كان شخصه تسلم تلك البضائع؟

تنص المادة 43 من إتفاقية روتردام[112] تسليم الناقل عند وصول البضائع إلى مقصدها "ويجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسلم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل" ولا يبرح ذلك المكان إلا بعد أن يبدي المرسل إليه قبوله تسلمها، كما يجب على هذا الأخير أن يقر بذلك بناء على طلب الناقل، وقد أعتبرت إتفاقية روتردام الإقرار شرط لتمام عملية التسليم، بل وأجازت للناقل رفض تسليم البضائع، إذا رفض المرسل الإقرار بذلك[113].

والناقل لا يكون مسؤولاً طبقاً للفقرة 5 من المادة 45 من إتفاقية روتردام، عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمه، ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم إتخاذ الناقل ما كان يعقل إتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على تلك البضائع، وأن الناقل كان على علم أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم إتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاكها أو تلفها ومن ذلك يظل أي الناقل ملزماً ببذل العناية في المحافظة عليها قبل تسليمها الفعلي إلى صاحبها.

وبخصوص عملية تسليم البضائع لم تتعرض إتفاقية هامبورغ لعديد من المسائل المتعلقة بها ومنها التسلم في حالة تعدد نسخ سند الشحن وإثبات تسليم البضائع وكذلك الإمتناع عن إستلام البضائع[114] كما لا يوجد ضمن نصوصها أيضاً ما يشير إلى وجوب قبول تسلم البضائع أو الإقرار بتسلمها، أما

112 - أنظر نص المادة 43 من إتفاقية روتردام بالملحق، والواردة تحت عنوان "واجب قبول تسلم البضائع".
113 - أنظر نص المادة 44 من إتفاقية روتردام بالملحق، تحت عنوان "واجب الإقرار بتسلم البضائع".
114 - د.كمال حمدي، مرجع سابق - إتفاقية الأمم المتحدة ، صفحة 57.

المشرع البحريني فقد تعرض لمسألة التسلم في حالة تعدد نسخ سند الشحن بنص المادة 222 الفقرة ج من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022" يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها إعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل، أي على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن، وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى، وإذا تسلم البضائع حسن النية حامل لإحدى نسخ سند الشحن القابل للتداول وجب تفضيله على حاملي النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخاً.

المطلب الثالث

إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية

أولاً: إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية في القانون المصري:

نقل البضاعة أثناء الرحلة البحرية تعتبر إلتزام جوهري على عاتق الناقل وهو الذي يميز عقد النقل عن غيره من العقود، حيث يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول إذا لم يرد تحديد لذلك، ولو لم يرد في القانون البحري ذلك[115].

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية أنه "عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسئولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً بالمقدار والحالة التي وصفت بها فيه فعلياً سند الشحن، ولا ترتفع هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات البضاعة أو بسبب عذر قاهر أو خطأ مرسلها، وأنه على الناقل تقديم دليل إستلام المرسل إليه للبضاعة دفعاً لمسئوليته، كما أنه وإن كان لقاضي الموضوع سلطة تقدير أدلة الدعوى وإستخلاص الواقع منها إلا أن ذلك مشروط بأن يؤدي إلى النتيجة التي إنتهى إليها، وأنه متى قدم

[115] - أ.د.حمّاد مصطفى عزب مصطفى، القانون البحري الجديد، جامعة أسيوط، دار النهضة العربية، 2010م.

الخصم إلى محكمة الموضوع مستندات وتمسك بدلالتها فالتفت الحكم عنها أو أطرح دلالتها في حقوق الخصوم دون أن يبين بمدونته ما يبرر هذا الإطراح فإنه يكون قصور[116].

ويتعين أن يتم نقل البضاعة من السفينة التي شحنت عليها من ميناء القيام فلا يجوز إذن تغيير السفينة أثناء الرحلة، إذ أن هذا يزيد من فرص تعريض البضاعة للتلف أو الهلاك ومع ذلك قد تطرأ أثناء الرحلة ظروف تضطر الناقل إلى تغيير السفينة، كما لو أصبحت السفينة غير صالحة لإتمام الرحلة، ففي هذه الحالة يجوز للربان إستبدالها بسفينة أخرى يجري إستئجارها على نفقة الناقل لإيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه دون تحميل الشاحن أية زيادة في الأجرة، وعلى الربان إتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة أثناء عملية تفريغها من السفينة الأولى وإعادة شحنها في السفينة الجديدة، كما يلتزم بأن يتبع خط السير المعتاد أو المتفق عليه في عقد النقل.

وقد أستقر الرأي على أن المقصود بخط السير المعتاد الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة بين ميناء القيام وميناء الوصول ويشمل الموانيء التي تقع بين هذين المينائين وتقف بها السفن عادة، ولا يقصد به الطريق الأقصر جغرافياً لأن ذلك الأخير قد يحتوي على مخاطر غير معتادة أوعلى عوائق ملاحية قد تعرض سلامة السفينة ومن عليها وما عليها لخطر غير عادي، لذا لا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر وأن يعرج على موانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها، كما لو مرت السفينة على ميناء غير داخل في خط سيرها أو حالة حرب بين دولة الميناء الذي تمت فيه المصادرة ودولة ميناء الوصول، أو قد يحدث أن تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق أضراراً ما كانت لتحدث لو لم تنحرف السفينة عن خط السير المحدد لها، ولا يجوز له في هذه الحالات التعلل بالقوة القاهرة لتفادي المسئولية لأن القوة القاهرة ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأ سابقاً وهو الإنحراف عن خط السير المعتاد، فإنحرافه جعله مسئولاً عما يلحق البضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك أو نتيجة تأخير وصولها بسبب الإنحراف غير المبرر، وفي مقابل ذلك لا يسأل الناقل عن ذلك حين يكون هناك مبرر للإنحراف كإنقاذ أرواح أو تفادي عاصفة أو إصلاح عمل طارئ بالسفينة أو التزود بالوقود وإن كان التزود بالوقود الكافيء لبدء الرحلة البحرية ،أو كما لو تلقى الربان خبراً

[116] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 4100 لسنة 85 قضائية الدوائر التجارية، جلسة 18 يناير 2021م

يفيد وجود عاصفة شديدة أو جبل من الجليد في الطريق المعتاد، أو قد يضطر الربان إلى الإنحراف خشية الوقوع في يد أعداء دولته، وذلك ما يسمى بالإنحراف المعقول.

وقد تستند مشروعية الإنحراف إلى العقد إذا تضمن هذا الأخير شرطاً يمنح الربان حرية الإنحراف عن خط السير المعتاد لأغراض معينة ينص عليها هذا الشرط الذي يعرف بشرط الإنحراف، إضافة لذلك يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء نقلها إلى الميناء المقصود والعناية بها لكونها تحت حراسته، وعليه في هذه الحالة تغطية البضاعة لإبعادها عن مياه البحر والمحافظة عليها من مخاطر الهلاك والتلف، إلا أنه إذا لم يتمكن من ذلك بسبب وجود قوة قاهرة تمنعه من الوصول إلى هذا الميناء، كما لو كان هناك حصار بحري أو حجر صحي أو إضراب عام فعليه في هذه الحالة إيصالها إلى أقرب مكان إلى ميناء الوصول، ثم بعد ذلك يجري نقلها إلى ميناء الوصول المحدد لتسليم البضاعة بوسائل أخرى، ويتحمل الشاحن في هذه الحالة مصروفات نقل البضاعة إلى هذا الميناء، أما إذا كان تعذر وصول السفينة ليس بسبب قوة قاهرة، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بمصاريف نقلها من المكان الذي رست فيه إلى ميناء الوصول.

ثانياً: إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية في إتفاقية روتردام لسنة 2008م:

يلتزم الناقل طبقاً لنص الفقرة 1 من المادة 13 من إتفاقية روتردام بنقل البضاعة على نحو ملائم وبعناية، ويعتبر الإلتزام بنقل البضاعة إلتزاماً رئيسياً في عقد النقل البحري، كما يجب أن يلتزم الناقل بأمرين أثنين، يلتزم بالوقت المحدد لتوصيل البضاعة بدون تأخير، ويلتزم أيضاً بإتباع خط السير كي لا يقع عليه مسؤولية التأخر في التسليم، وتجدر الإشارة إلى أن إتفاقية بروكسل قد نصت على هذا الإلتزام في الفقرة 2 من المادة الثالثة، إذ يلتزم الناقل بإنجازه وفقاً للأصول وبدقة.

وعملية نقل البضاعة في ظل كل من إتفاقية روتردام وإتفاقية هامبورغ، تستلزم إحترام الزمن المحدد في تنفيذها، أي أن الناقل يلتزم القيام بتلك العملية في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول لتوصيل البضاعة دون تأخير، وهذا بدوره يستلزم إتباع الناقل لخط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت عليه العادة بإتباعه دون الإنحراف عنه فلا يجوز له أن ينحرف

عن خط السير المعتاد، إلا إذا كان للإنحراف ما يبرره، كما إذا وقع بسبب عملية إنقاذ أو بسبب سوء الأحوال الجوية[117] فماذا لو أن الناقل أنحرف عن خط السير البحري أثناء قيامه بنقل البضائع؟

قد يضطر الناقل إلى الإنحراف عن خط السير المرسوم له، ويكون ذلك إذا ما داهمه خطر ما في عرض البحر، وأضطر لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات، وفي هذا الشأن نصت المادة 24 من إتفاقية روتردام، على أن الإنحراف عن المسار لا يحرم الناقل أو طرف المنفذ البحري من أية وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى الإتفاقية، إذا ما ثبت أن ذلك الإنحراف لم يكن نتيجة إخلاله بواجبه.

ولعلنا نلاحظ أن إتفاقية روتردام لم تكن بالوضوح الذي كانت عليه إتفاقية بروكسل بشأن الإنحراف عن خط السير، حيث سمحت للناقل القيام بذلك في حالتين هما حالة إنحرافه بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، ونصت عليها في الفقرة (2\ل) من المادة الرابعة، وحالة الإنحراف المعقول الذي نصت عليه الفقرة 4 من نفس المادة[118] كما يلتزم الناقل وفق أحكام إتفاقية بروكسل أيضاً بإتباع خط السير، أما إتفاقية هامبورغ فلا نجدها تتكلم عن الإنحراف عن خط السير، غير أننا نجد بأن الناقل لا يسأل طبقاً لنص الفقرة 6 من المادة الخامسة منها، إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر[119]، وهذه التدابير قد تؤدي بالناقل إلى الإنحراف عن خط السير، ولقد نص به المشرع البحريني بموجب المادة 236 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 ":

أ- لايكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف البضائع خلال فترة مسؤوليته متى كان الفقد أو التلف ناجماً عن أي من الأسباب الآتية:

1- السبب الأجنبي.

2- المنع من الإبحار بموجب حكم أو أمر من سلطات الدولة أو أي جهة ذات اختصاص فيها.

---

[117] - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق - أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري - صفحة 68.

[118] - حيث نصت بصريح العبارة على ألا يترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عن أية إنحراف إستتبابي عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر.

[119] - د.مصطفى البنداري سيد أحمد، طبعة 1994، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، صفحة 68.

3- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر.

4- التعليمات الصادرة من الشاحن أو مالك البضائع أو وكلائهما.

5- العيوب الخفية أو التلف أو الهلاك الذي ينتج عن الطبيعة الخاصة للبضاعة.

6- عدم ملاءمة التعبئة أو عدم كفاية العلامات التوضيحية أوغموضها.

7- العيب الخفي في بدن السفينة المنقول عليها البضائع، إذا كان يتعذَّر مع بذل جهد معتاد من جانب الناقل معرفة العيب الخفي في توقيت مناسب لعملية الشحن ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل.

8- التدابير المعقولة لتفادي أو محاولة تفادي الإضرار بالبيئة.

ب- لا يعتبر إخلالاً بحكم الفقرة ب من المادة 230 من هذا القانون أي أنحراف عن المسار المحدد سعياً وراء إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو أي قدر معقول من الأنحراف عنه.

ج- يقع على عاتق الناقل مسؤولية الإثبات بإستثناء الأسباب الواردة في الفقرة أ من هذه المادة فيما عدا البند رقم 7 منها[120].

المبحث الثالث

الحماية القانونية التي أوجدتها الإتفاقيات الدولية لصالح الشاحنين

تمهيد وتقسيم:

إن الإتفاقيات الدولية هي بمثابة صراع مصالح مشتركة فيما بين الدول الموقعة عليها، وفي الإتفاقيات البحرية بشكل خاص يثور صراع المصالح فيما بين الشاحنين والناقلين أو ما يعرف بالدول الشاحنة والدول الناقلة، فالدول الشاحنة هي دائماً الدول التي تعتمد في الأساس الأول على

[120] - د.محمد كمال حمدي، طبعة 1995، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 04.

الشحن وعمليات الإستيراد ولا تمتلك أساطيل كبيرة للنقل البحري أو خطوط ملاحية كبرى، أما الدول الناقلة فهي الدول الغنية التي تمتلك الأساطيل البحرية والخطوط الملاحية الكبرى، كمعظم الدول الأوروبية وأمريكا والصين وغيرها، فكل طرف يسعى لتحقيق مكاسب ومصالح أكبر على حساب الطرف الآخر، فالشاحنون يسعون لإثبات حقوقهم أما الناقلون فيسعون للتهرب من هذه المسؤوليات القانونية، بمحاولة الإفلات من تحملهم مسؤولية حصول العجز أو التلف أو الفقد الكلي أو الجزئي، وذلك بوضع مواد ونصوص قانونية ضمن هذه الإتفاقيات الدولية[121].

إن الحماية التي ينشدها الشاحنون لن تتحقق إلا بفضل توفير نصوص قانونية ملزمة، تتم بواسطتها إقامة التوازن في علاقتهم بالناقلين، فإلى أي حد تم لهم هذا الأمر في إتفاقيات بروكسل وهامبورغ وإتفاقية روتردام، فقد تطلب البحث في هذا الأمر للحديث عن مدى حماية الشاحن البحري للبضائع في نصوص إتفاقية بروكسل و إتفاقية هامبورغ وإتفاقية روتردام، وموقف الشاحنين والناقلين من هذه القواعد.

المطلب الأول

مدى حماية الشاحن البحري للبضائع وفقاً للإتفاقيات الدولية

تمهيد وتقسيم:

يتطلب البحث عن المزايا وسلبيات الإتفاقيات الدولية، ودراسة كل واحدة على حدة وإستنتاج ما هو في مصلحة الشاحن وإبراز ما يشكل له عبئاً وهاجساً، فتناولت في الفرع الأول دراسة مفصّلة عن مدى حماية الشاحن البحري في إتفاقية بروكسل، وخصصنا الفرع الثاني للإستفاضة عن مدى حماية الشاحن البحري في إتفاقية هامبورغ، ونتحدث في الفرع الثالث عن مدى حماية الشاحن البحري في إتفاقية روتردام.

[121] - د.نبيل فرج، مخاطر التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر " إتفاقية روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين.

الفرع الأول

مدى حماية إتفاقية بروكسل للشاحن البحري

تنص المادة 2 من إتفاقية بروكسل على "مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للإلتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها" ويتضح من مضمون نص المادة المذكورة بأن المشرع الدولي حمّل الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية بسبب الإلتزامات التي يرتبها عقد النقل، كما منحه حقوقاً وإعفاءات بسبب المخاطر الكبيرة التي تحيط بتنفيذ عقد النقل، لهذا السبب أجازت إتفاقية بروكسل إبعاد مسؤوليته في المادة الرابعة من خلال 17 حالة إعفاء، يثبت الناقل من خلالها بأن سبب الضرر هو إحدى هذه الحالات، مع إبراز العلاقة السببية بينهما.

وتتمثل الفكرة الرئيسية لهذا الإصلاح (إتفاقية بروكسل) في منع الناقل من وضع شروط تعفيه من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة المتأتية من الإهمال أو الخطأ أو الإخلال بالواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في الإتفاقية، ومنعه إدراج شروط إنقاص المسؤولية بغير ما هو منصوص عليه في الإتفاقية، وأنقسم الفقه حول تكييف مسؤولية الناقل في إتفاقية بروكسل:

1- أعتقد البعض بأن هذا النظام قائم على قرينة الخطأ، ففي حالتين تفرض إتفاقية بروكسل على الناقل إثبات بذل العناية من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية وذكرت ذلك في المادتان 3-4.

2- إعتبرها بعض الفقهاء مسؤولية بقوة القانون، معتمدين على القراءة بمفهوم المخالفة للمادة 4 "لا يسأل الناقل أو مالك 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..." ومعنى ذلك أنهما مسؤولان في حالات أخرى غير هذه.

أما البروفيسور (Bonassies) فقد صحح هذه النظرية قليلاً، مؤكداً بأنها مسؤولية بقوة القانون منقوصة لعدد من الحالات الإستثنائية، ويقدر الأستاذ (Thibaud D'Ales) بأن مسؤولية الناقل

ذات طبيعتين : (1) "مسؤولية بقوة القانون" لأن الناقل مسؤول إلا إذا أثبت أن إحدى الحالات الإستثنائية المحصاة في الإتفاقية هي مصدر الضرر أو

(2) "مسؤولية مفترضة" في حالة عدم صلاحية السفنية للملاحة، فيعفى الناقل من المسؤولية بتقديمه العناية المعقولة فقط بنص المادة (1/3) و (1/4).

وقد وضعت نصوص إتفاقية بروكسل للناقل" حداً أدنى من الإلتزامات وحداً أقصى من الإعفاءات وحداً للمسؤولية" وحول ما إذا جاءت الإتفاقية في كفة الشاحنين يرى البعض بأن قيام الإلتزامات على الناقل البحري على أساس قرينة المسؤولية، ووفقاً لإتفاقية بروكسل يعد من مصلحة الشاحنين لأنه بمقتضى هذه القرينة يقع على الناقل إلتزام بنتيجة يتمثل في إيصال البضاعة في حالة جيدة إلى مكان الوصول ولا يستطيع أن يطلب إعفاءه من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود حالة من الحالات المستثناه[122] فإن ثبوت عدم نجاحها بالنسبة للشاحنين قد عجل بظهور إتفاقية هامبورغ.

وافقت مصر بالقانون رقم 18 لسنة 1940 على إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والتي إنضمت إليها وأصدرت مرسوماً بقانون في 31 يناير سنة 1944م يقضي العمل بها اعتباراً من 29 مايو سنة 1944 فتنص في المادة العاشرة على أن " تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة " فإن مفاد هذا النص أن أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن محرراً في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة إليها وكان الناقل والشاحن ينتميان لإحدى تلك الدول وأن يكون النقل بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه " إتفاقية بروكسل - شروط تطبيقها - أن يكون سند الشحن محرراً في دولة من الدول الموقعة عليها، وأن يكون الناقل والشاحن منتمين لإحدى هذه الدول وأن يكون النقل بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين [123] وأعتبار المرسل إليه طرفاً في سند

[122] - د.حمد الله محمد حمد الله، 1997، عقد النقل (البري - البحري - الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة 1998، ص127.

[123] - الطعن رقم 303 لسنة 31 ق - جلسة 10/5/1966 - س 17 ص 1050 و الطعن رقم 1114 لسنة 52 ق - جلسة 4/12/1989 - س 40 ع3 ص 244 و الطعن رقم 576 لسنة 71 ق - جلسة 9/4/2013

الشحن يتكافأ مركزه -عندما يطالب بتنفيذ العقد- ومركز الشاحن، ففي ظل أحكام قانون التجارة البحرية المصري ليس من شأنه حلوله محل الشاحن في العقد بحيث يغني أنتماء المرسل إليه بجنسيته إلى دولة موقعة على المعاهدة عن وجوب تحقق هذا الأنتماء بالنسبة للشاحن كشرط لتطبيق أحكامها، وإنما مفاد ذلك أن العلاقة بين المرسل إليه بأعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن والناقل يحكمها سند الشحن وحده الذي يحدد إلتزام الأخير وفي الحدود التي رسمها لما كان ذلك ثابت بسند شحن موضوع النزاع، أن الشاحن شركة ... المساهمة المحددة عمان ينتمي بجنسيته إلى دولة غير منضمة إلى المعاهدة ومن ثم يتخلف أحد شروط تطبيقها الذي لا يغني عنه كون المرسل إليه مصرياً.

ويدل النص في المادة (1/هـ) من إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 المعمول بها في مصر أعتباراً من 29/5/1944 على أن تطبيق المعاهدة قاصراً على المرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضائع في السفينة وتنتهي بتفريغها منها، أما المرحلة السابقة على الشحن أو المرحلة اللاحقة على التفريغ فيحكمها قانون التجارة البحرية المصري.

وعلى هذا ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه " إتفاقية بروكسل نطاق تطبيقها" الرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضاعة في السفينة وتنتهي بتفريغها المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ خضوعها لقانون التجارة البحرية ولما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أن البضاعة موضوع التداعي قد تم تفريغها من السفينة الناقلة بتاريخ 23/1/1987 وأنه تم سحبها من الجمارك بتاريخ 9/3/1987 ومن ثم فإن الضرر موضوع المطالبة وهو التأخير في إستلام البضاعة لخطأ من الطاعنة في تحرير بيانات (مانيفستو) السفينة يكون قد حدث في تاريخ لاحق على تفريغ البضاعة من السفينة فلا تخضع دعوى التعويض متقدمة الإشارة للتقادم المنصوص عليه في المادة (3/6) من إتفاقية بروكسل لسندات الشحن [124].

ومفاد نص المادتين" 199 ، 200 " من قانون التجارة البحرية المصري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 التي يقابلها المادة 99 من القانون الملغي من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض

[124] - الطعن رقم 5459 لسنة 63 ق - جلسة 13/11/2000 - س 51 ع2 ص 982

القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 أغسطس سنة 1924 والنافذة في مصر بمقتضى المرسوم الصادر في 31 يناير سنة 1944 أن النقل البحري - سواء كان خاضعاً لأحكام قانون التجارة البحرية أو لأحكام المعاهدة الدولية المتعلقة بسندات الشحن - يبدأ بتسليم البضاعة من الشاحن إلى الناقل إما مقابل إيصال مؤقت بإستلامها يستبدل به بعد ذلك بسند شحن بعد تمام شحن البضاعة أو مقابل سند شحن يسلم للشاحن فور إستلام البضاعة منه وقبل شحنها، فإذا تم شحن البضاعة على متن السفينة وجب على الناقل متى طلب منه الشاحن أن يضع على السند مايفيد أن البضاعة شحنت، وهو البيان الذي حددته المعاهدة بكلمة (مشحون) " Board On" يستوي في ذلك أن تكون البضاعة قد شحنت فوق السطح " On Deck " أو تحت السطح " Deck Under " أو في العنابر" In Holds " وبذلك فإن كلمة (مشحون) " Board On " تدل فقط على أن البضاعة قد تم شحنها بالفعل على متن السفينة ولا تدل بأي حال على مكان شحن البضاعة بالسفينة فإذا كانت البضاعة قد شحنت فوق سطح السفينة وجاء ذكر هذا البيان أيضاً في سند الشحن والذي يعبر عنه بـ" Deck On " بالإضافة إلى " Board On " وإلا أعتبرت البضاعة غير مشحونة على سطح السفينة.

ومن المقرر في قضاء نفس المحكمة بأنه " النقل البحري بدؤه بتسليم البضاعة من الشاحن إلى الناقل بالتأشير على سند الشحن بما يفيد تمامه على متن السفينة ويستوى أن تكون البضاعة قد شحنت فوق السطح أو تحته أو في العنابر فكلمة (مشحون) "Board On" مفادها تمام شحن البضاعة على متن السفينة دون تحديد مكان الشحن، وإثبات شحن البضاعة فوق سطح السفينة شرطه وجوب النص في سند الشحن أن البضاعة شحنت " Deck On " ولما كان ذلك وكان الثابت بسند الشحن أنه قد ورد به بيان " Board On " ولم يرد به بيان " Deck On " فإن الشحن بذلك لا يعتبر فوق سطح السفينة، وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه يكون قد أخطأ في فهم الواقع في الدعوى مما استجره للخطأ في تطبيق القانون[125].

[125] - الطعن رقم 3202 لسنة 62 ق - جلسة 11/11/1999 - س50 ع2 ص 1077

أثر تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل على القانون الداخلي وفقاً للقانون المصري:

إذا كانت إتفاقية بروكسل لا تنطبق في صدد النقل البحري الدولي إلا في نطاق محدود، فإنه لا يكون من شأن هذه المعاهدة أن تؤثر خارج هذا النطاق في أحكام قانون التجارة البحرية السابقة عليها بما يعد نسخاً لها لأن التعارض الذي يستتبع إلغاء نص تشريعي بنص في تشريع لاحق لا يكون في حكم الملغي إلا إذا ورد النصان على محل واحد يكون من المحال إعمالهما فيه معاً أما إذا اختلف المحل فإنه يتعين العمل بكل قانون في محله بصرف النظر عما بينهما من مغايرة طالما أن لكل منهما مجاله الخاص في التطبيق ولا يمنع من ذلك أزدواج التشريع في قانون البلد الواحد لأن المشرع هو الذي يقدر الحكمة من هذا الأزدواج، وليس للقاضي إلا أن يطبق التشريع على ما هو عليه.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه "التعارض الذي يستتبع إلغاء نص تشريعي بنص تشريعى لاحق شرطه أن يرد النصان على محل واحد يستحيل إعمالهما فيه معاً [126] "ومن المقرر أيضاً في قضاء محكمة النقض المصرية بأن إتفاقية بروكسل الدولية في شأن سندات الشحن الموقعة في 25 من أغسطس 1924م "وقد أصبحت تشريعاً نافذ المفعول في مصر بموجب المرسوم بقانون الصادر في 31 يناير سنة 1944 فإن توافر شروط إنطباقها المنصوص عليها في مادتها العاشرة يؤدي إلى أستبعاد تطبيق أحكام المادتين 274 - 275 من قانون التجارة البحرية المتعلقتين بالإجراءات بحيث تكون دعوى المسئولية قبل الناقل مقبولة إذا رفعت قبل مضي المدة المنصوص عليها في الفقرة السادسة من المادة الثالثة من تلك المعاهدة وهي سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي ينبغي تسليمها فيه"[127].

[126] - الطعن رقم 303 لسنة 31 ق - جلسة 10/5/1966 - س 17 ص 1050

[127] - الطعن رقم 1397 لسنة 61 ق - جلسة 13/12/2004 والطعن رقم 787 لسنة 52 ق - جلسة 23/3/1987 - س 38 ع1 ص 429

أفتراض علم القاضي المصري بمضمون القوانين الداخلية للدول المتعاقدة:

التمسك بقانون أجنبي لا يعدو أن يكون مجرد واقعة يجب إقامة الدليل عليها، وكان مراد هذا القضاء هو الأستجابة للإعتبارات العملية التي لا يتيسر معها للقاضي الألمام بأحكام ذلك القانون فإن مناط تطبيق هذه القاعدة أن يكون القانون الأجنبي غريباً عن القاضي، يصعب عليه الوقوف على أحكامه والوصول إلى مصادره أما إذا كان القاضي يعلم بمضمونه أو كان علمه به مفترضاً فلا محل للتمسك بتطبيق القاعدة لما كان ذلك، فكانت المعاهدات الدولية قد أصبحت مصدراً هاماً من مصادر القانون البحري وطريقاً لتوحيد أحكامه على النطاق الدولي، وصارت قواعده بمقتضى هذه المعاهدات قواعد دولية معروفة لدى القضاء البحري في كثير من الدول وكانت مصر قد أنضمت إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25/8/1924 والتي أصبحت تشريعاً نافذ المفعول في مصر بموجب المرسوم بقانون الصادر 1944/1/31 وكان بروتوكول هذه المعاهدة قد خول الدول المتعاقدة الحق في تنفيذها إما بإعطائها قوة القانون أو بإدخال أحكامها في تشريعها الوطني، وكان من المعلوم فقهاً وقضاءً أن إنجلترا قد أدخلت أحكام معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 في تشريعها الداخلي حيث أصدرت قانون نقل البضائع بحراً لسنة 1924 وجعلت أحكامه مطابقة لأحكام المعاهدة المذكورة التي أصبحت تشريعاً نافذاً فإن علم القاضي بمضمون هذا القانون يكون مفترضاً ولا يكون ثمة محل لإلقاء عبء إثبات مضمونه على عاتق من يتمسك به[128].

فأرى من وجهة نظري كباحث أننا نخالف هذا المبدأ، كيف لقانون أجنبي غريب على القاضي ويصعب الوقوف على أحكامه والوصول إلى مصادره وأفتراض العلم به والعلم بمضمونه وباللغة التي كتبت به، يكون ملزم على القاضي وعدم إلقاء عبء أثباته على المتمسك به! فأرى أنه يمكن للقاضي إلقاء عبء إثبات تطبيق القانون الأجنبي والتمسك به على عاتق من يطالب بتطبيقه ويكون ملزم بترجمته إلى اللغة العربية ترجمة قانونية رسمية معتمدة لكي يتمكن القاضي من ممارسة مهامه على أكمل وجه.

[128] - الطعن رقم 2317 لسنة 59 ق - جلسة 8/2/1996 - س 47 ع1 ص 317

الفرع الثاني

مدى حماية إتفاقية هامبورغ للشاحن البحري

يرى أغلب الفقه بأن مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورغ مسؤولية مؤسسة على الخطأ أو الإهمال المفترض، وبناءً على هذا المبدأ الذي أكد عليه من خلال التفاهم الوارد في الملحق رقم 2 فإستنتج هؤلاء الفقهاء بأن إتفاقية هامبورغ أقل صرامة مما هي عليه في إتفاقية بروكسل إذ أن المتعاقد لا يعتد بالنتيجة وهي وصول البضائع سليمة وإنما يعتد فقط بأن يبذل أقصى جهده[129] حيث يمكن الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أنه قد أتخذ ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته الفقرة 1 من المادة 5 ويرى جانب من الفقه بأن إتفاقية هامبورغ مقررة قانوناً لصالح الشاحنين، لأن مسؤولية الناقل تقوم فيها على مبدأ الخطأ المفترض، إذ طالما ثبت أن الناقل قد تسلم البضائع من الشاحن فيكون الناقل البحري هو المسؤول قانوناً عن حصول أي عجز أو تلف أو فقد للبضائع كلياً أو جزئياً، ولكن جانباً آخر من الفقهاء يرى بأن الناقل مسؤول بقوة القانون وبأن التفاهم المذكور لا يوجد إلا من أجل وضع قواعد إثبات ولا قيمة قانونية للنص، ويعتقد هؤلاء الفقهاء أن الناقل لا يمكنه التحرر من مسؤوليته إلا إذا أثبت أمرين:

1- وجود حادث محدد سبب الضرر.

2- عنايته لتجنب الحادث المتسبب في الضرر.

في هذه الحالة لا يمكن أن يعفي نفسه إلا في ظروف أكثر صعوبة لخضوعه لنظام أكثر صرامة مما هو عليه في إتفاقية بروكسل إذ يرى بأن التحرر من المسؤولية يقتضي منه إثبات العناية المعقولة، أما في إتفاقية بروكسل فإن هذه العناية لا تكون إلا من أجل الإعفاء بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وبإثبات الحالة الإستثنائية طبعاً من دون إثبات العناية لأنه يعفى بمجرد وجود الحادث ووجود العلاقة السببية بين الحادث والضرر.

---

[129] - د.أحمد محمود حسني، أكتوبر 1997 مرجع سابق، ص 16، د.فؤاد العلواني في دراسة "أضواء على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لسنة 1978"، المنشور في المجلة العربية للفقه والقضاء، العدد 19، ص 147.

ويرى الأستاذ (Thibaud d'ALES) بأن الناقل يجد أكثر صعوبة في التحرر من المسؤولية حسب إتفاقية هامبورغ، ومنهم من يرى بأن ما أخذ من الناقل أعيد إليه بطريقة مختلفة ، حيث جاء في تعليق الدكتور فؤاد العلواني على المادة الخامسة "إن إتفاقية هامبورغ أسست مسؤولية الناقل البحري على فكرة الخطأ ولكنها بغية حماية الشاحنين أفترضت وجود هذا الخطأ بمجرد تحقق الضرر للبضاعة، غير أن إفتراض الخطأ لم يؤد بواضعي القواعد إلى تقرير إلتزام الناقل على أنه إلتزام بنتيجة بل بالعكس أعتبر الفقهاء أن إلتزام الناقل البحري هذا إلتزام بوسيلة أو ببذل عناية".

فلو لم توجد المادة (1/5) لقلنا بأنها شددت مسؤولية الناقل فعلاً ومفادها عدم قيام مسؤولية الناقل إذا أثبت إتخاذه ومستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان يلزم إتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته، بموجب هذا النص يعفى الناقل من المسؤولية بمجرد تحقق الشرط المذكور، حتى في حالة عدم معرفة مصدر الضرر[130] فهل إستطاعت فعلاً الدول الشاحنة أن تحقق آمالها في إقامة التوازن بين مصالحها ومصالح الدول الناقلة في ظل إتفاقية هامبورغ؟

أن إتفاقية هامبورغ تعرضت من خلال أفكار ومواقف الفقهاء لآراء بين مؤيد لها وبين منتقد فمن حيث الفائدة المرجوة يرى الشاحنون بأن مجرد تقليص عدد الإعفاءات وحصرها يعتبر نجاحاً لهم لما فيه من تضييق على التحرر الذي طبق على مسؤولية الناقل في إتفاقية بروكسل وملحقيها، الواقع أن الإبقاء على نظام المسؤولية المحددة في إتفاقية هامبورغ كان بمثابة الفدية التي قدمتها الدول الشاحنة في مقابل تحرير الشاحن من القيود التي كانت في ظل إتفاقية بروكسل، وتجعل دعواه في طلب التعويض تصطدم بالإعفاءات السبعة عشر، فالدول الشاحنة فصلت قيام مسؤولية الناقل حتى ولو كانت محدودة بمبلغ معين على عدم قيامها أصلاً في ظل الإعفاءات القانونية، ويرى هؤلاء الذين نادوا بالتغيير بأنهم حققوا نصراً يتجلى من خلال الصور التالية:

[130] - د.فؤاد العلواني، لسنة 1978، أضواء على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً (إتفاقية هامبورغ)، المجلة العربية للفقه والقضاء، صادرة عن الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، العدد 19، (أكتوبر 1997)، ص 148.

1- إلغاء أغلب الإعفاءات:

ألغت إتفاقية هامبورغ حالتي الإعفاء الخاصتين بالخطأ في الملاحة وفي إدارة السفينة، رغم أن القضاء درج على عدم إعتبارهما كذلك حتى وإن كان منصوصاً عليهما صراحة في المادة 4 من إتفاقية بروكسل ولم تبق من القائمة الطويلة من الإعفاءات السبعة عشر سوى حالتين أثنتين الأولى تتعلق بإعفائه من الضرر بالبضاعة بسبب الحريق والثانية تتعلق بالأضرار الناتجة عن التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر، لهذه الأسباب سعت جمعيات الشاحنين للحصول على مصادقة حكوماتهم على إتفاقية هامبورغ وقد سعت دون إنتظار إلى إدراج (شرط باراماونت Paramount Claus) في عقود النقل أو إستئجار السفن الذي يحيل الإختصاص إلى قواعد هامبورغ، وكمثال ما سبق قوله فإن شرط باراماونت في سند شحن يثبت أن سند الشحن يخضع في تفسيره وتنفيذه للقواعد والأحكام المنصوص عليها في إتفاقية توحيد بعض شروط سندات الشحن بروكسل 1924م معدلة 1968م أو أحكام قانون بلد آخر قنن أحكام هذه الإتفاقية، وبالتالي فإن حقوق كل من حامل سند الشحن والناقل تثبت وتترتب على ضوء أحكام وقواعد الإتفاقية المشار إليها أعلاه أو أي قانون صادر بموجبها كل ما وجد هذا الشرط في سند الشحن، بموجب شرط بارامونت أعلاه تصبح أحكام الإتفاقية المنصوص عليها أو أحكام القانون الأجنبي الذي صدر بموجبها القانون الواجب التطبيق على أي منازعة بشأن سند الشحن.

2- تضمنت المادة (7/19) من إتفاقية هامبورغ شرطاً خاصاً بالدعوى التي يرفعها الناقل على الشاحن:

فأوجبت أن يقوم الناقل بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد فيه الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر خلال 90 يوماً التالية لوقوعها أو لتسليم البضائع حسب ما تقتضيه الفقرة 2 من المادة 4 مع مراعاة أكبر مدة.

3- منحت فسحة زمنية للشاحن لرفع دعواه:

عندما أطالت مدة التقادم إلى سنتين، مع إستطاعة تمديدها بالإتفاق بعد أن كانت محددة بسنة في إتفاقية بروكسل المادة (1/20) و14.

4-وسعّت دائرة الإختصاص الإقليمي في المادة 21:

حيث صار للشاحن الخيار في رفع دعواه أمام أية محكمة من المحاكم السبع وهي "محكمة المحل الرئيسي للمدعى عليه (الناقل) أو محل إقامة الناقل المعتاد أو محل إبرام العقد أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو مكان الإتفاق أو محكمة أي ميناء يقع في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه الحجز على السفينة".

وخلاصة القول، تعتبر الإتفاقية وثيقة غير إعتيادية لأنها تظهر تأثير أصحاب السفن والشاحنين والحقوق المرجوه لشركات التأمين على بعض شكاوى الناقلين والدول الشاحنة وطموحات الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، ولهذا السبب لم تنضم الدول الناقلة إليها ولم تجد الترحيب الذي يجعلها محل تطبيق وبقيت الدول الناقلة متمسكة بإتفاقية بروكسل[131] وتعتبر إتفاقية هامبورغ جاءت بشيء من التفصيل والوضوح يرفع كل لبس عن مجال التطبيق، ويقضي على الخلافات التي كانت سائدة في ظل إتفاقية بروكسل، وفي هذا تكون إتفاقية هامبورغ قد تفوقت على إتفاقية بروكسل في الأتي:

1 - من حيث السندات والوثائق التي تخضع لأحكامها:

إن إتفاقية هامبورغ تنطبق على كل عقود النقل البحري سواء كانت ثابتة بسند شحن أو بأية وثيقة مثبتة لعقد النقل البحري، فهي على خلاف إتفاقية بروكسل التي تنطبق على عقود النقل البحري المثبتة بسندات الشحن فقط، فإنها تحكم إلتزامات وحقوق الأطراف سواء صدر سند الشحن أو لم يصدر هذا الأمر يجعلها تستجيب للتطورات الحاصلة في مجال صناعة النقل والتطور التكنولوجي، إذ أصبحت معظم عمليات النقل البحري للبضائع تتم عقودها عن طريق السندات الإلكترونية عبر شبكة الأنترنت.

[131] - د.فؤاد العلواني، مرجع سابق، ص156.

2 - من حيث البضائع وكيفية نقلها:

بخلاف إتفاقية بروكسل التي كانت تستبعد تطبيق أحكامها على نقل الحيوانات الحية وبضائع السطح كما أنها لا تعرف ما يسمى بالنقل عن طريق الحاويات، فإن إتفاقية هامبورغ قد جاءت بأحكام تنطبق على نقل الحيوانات وبضائع السطح والنقل عن طريق الحاويات وفق نظام وقواعد محددة ومنظمة تنظيماً محكماً بنص المادة الخامسة الفقرة الخامسة والمادة التاسعة.

3 - من حيث الأشخاص الذين تنطبق عليهم أحكامها:

إن إتفاقية بروكسل بنصها الأصلي لا تعرف من الأشخاص إلا الناقل المتعاقد، أما إتفاقية هامبورغ فقد ميزت بين الناقل الذي يبرم عقد نقل البضائع مع الشاحن وبين الناقل الفعلي، الذي يعهد إليه من جانب الناقل الأصلي (المتعاقد) بالتنفيذ الكامل أو الجزئي لعملية النقل وفقاً لنص المادة 9 الفقرة الأولى والثانية، كما جاءت الإتفاقية بتعريفها للشاحن ووضعت لأول مرة أحكام خاصة به وبيان مسئوليته وكذلك المرسل إليه، ضف إلى ذلك أنها وضعت أحكام مفصلة خاصة بالنقل البحري المتتابع التي تصدر بشأنه سندات شحن مباشرة[132].

4 - نطاق تطبيق الإتفاقية في مصر:

إذ بينت المادة الثانية من إتفاقية هامبورغ المعنونة (نطاق التطبيق) في فقرتها الأولى حالات محددة لسريان إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ففي فقرتها الثانية سريان هذه الأحكام بغض النظرعن جنسية أي طرف من أطراف عقد النقل البحري وفي الفقرة الثالثة بعدم سريان الإتفاقية على مشارطات الإيجار التي تصدر إستناداً إلى مشارطات الإيجار وذلك حال تظهير السند من صاحب البضاعة مستأجر السفينة ومنذ اللحظة التي يغدو فيها سند الشحن وليست المشارطة هو الحاكم لعلاقة الناقل بحامل السند المظهر إليه بإعتبار أن الإتفاقية أبرمت أساساً لحماية الشاحنين دون مستأجري السفن لأن الأخيرين هم في العادة من الجهات التجارية الكبرى التي تتمتع بحرية واسعة في مناقشة شروط الإيجار مع مجهزي السفن، وهو ما لا يتحقق بالنسبة للشاحنين بموجب

[132] - علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م ص.624

سند الشحن حيث تفرض عليهم شروط النقل من جانب شركات الملاحة التي تتمتع في العادة بمراكز تفاوضية قوية ".

وعلى ذلك ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 المعروفة بإسم " إتفاقية هامبورغ نطاق تطبيقها" سريانها على سندات الشحن الصادرة إستناداً إلى مشارطات الإيجار بشرط تظهير السند من صاحب البضاعة مستأجر السفينة"[133].

5 - بطلان شرط إستبعاد تطبيق الإتفاقية في عقد النقل البحري:

مؤدى المادتين (5 و23) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 هو بطلان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يقرر أستبعاد تطبيق تلك الإتفاقية أو إعفاء الناقل من المسئولية عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، بطلاناً متعلقاً بالنظام العام، في حدود مخالفته لها.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 بطلان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يقرر إستبعاد تطبيق تلك الإتفاقية أو إعفاء الناقل من المسئولية عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بطلاناً مطلقاً يتعلق بالنظام العام في حدود مخالفته لها المادتان (5 و23 من الإتفاقية)".

وكذلك من المقرر في قضاء هذه المحكمة بأن " إذ كان البين من الأوراق ومدونات الحكم المطعون فيه أن شحنة النزاع تم شحنها من ميناء كالكتا بالهند بتاريخ 21/3/2007 بمعرفة الشركة الطاعنة - الناقل - بموجب سند شحن، وتم تفريغ تلك الشحنة بميناء الإسكندرية بجمهورية مصر العربية وهي دولة متعاقدة بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 الموقعة في هامبورغ فإن سند

[133] - الطعن رقم 7917 لسنة 81 ق " تجاري "- جلسة 10/12/2019

الشحن محل النزاع يخضع للإتفاقية المشار إليها بإعتبار أن ميناء التفريغ المتفق عليه يقع في دولة متعاقدة عملاً بالبند ب من الفقرة الأولى من المادة الثانية من الإتفاقية ومن ثم فلا يجوز للشركة الطاعنة التعدي بأن البند الخامس من سند الشحن يعفيها من المسئولية عن التأخير لبطلانه ومخالفته للإتفاقية ولما كان الحكم المطعون فيه قد أنتهى إلى نتيجة صحيحة بشأن عدم إعفاء الشركة الطاعنة من المسئولية فلا تعيبه من بعد تقريراته القانونية الخاطئة المتعلقة بإستناده إلى قانون التجارة البحرية للوصول إلى ذات النتيجة إذ لمحكمة النقض أن تصححه دون أن تنقضه".

الفرع الثالث

مدى حماية إتفاقية روتردام لسنة 2008م للشاحن البحري

تغطي القواعد الجديدة عملية النقل في كل مراحلها، من شاحنات النقل البري التي توصل الحاويات إلى الميناء وحتى العربات التي تأخذ البضاعة من الباخرة في ميناء الوصول لتنقلها إلى الزبون النهائي، وتختصر هذه القواعد الكثير من القواعد الفرعية والمعاملات الورقية المعقدة بين كل طرفين على حده[134].

فزادت الإتفاقية إلتزامات معينة في واجبات الناقل أثناء الرحلة البحرية بتوفير سفينة صالحة للملاحة من بداية الرحلة إلى نهايتها بدلاً من أن يكون محدداً بالوقت السابق للرحلة البحرية ويتوقف عند بدايتها، كما هو الحال في الإتفاقيات السابقة، والخطوة المهمة والإيجابية وفي صالح الشاحنين، هي أن إتفاقية روتردام ألغت وأستبعدت الإعفاء من المسؤولية الذي كان يتمتع به الناقل في ظل إتفاقية بروكسل فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها بسبب إهمال أو أخطاء الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة والإدارة، وبالمقابل فقد الناقل في هذه الإتفاقية ما كان يتمتع به ضمن إتفاقية بروكسل من إعفاء مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع نتيجة عدم صلاحية

134 - إتفاقية روتردام "أسس جديدة للنقل البحري الدولي" بالملحق.

السفينة الذي يستجد بعد البدء بالرحلة البحرية، ورفعت الإتفاقية حدود مسؤولية الناقل عند إخلال الناقل بواجباته.

أما عن المآخذ على الإتفاقية، فقد تجاهلت إتفاقية روتردام الأساس الذي قامت عليه المسؤولية في إتفاقية هامبورغ، مما تكون معه هذه الإتفاقية في غير صالح الدول الشاحنة إذا ما تم التوقيع عليها، ومن أهم سلبيات إتفاقية هامبورغ أن عبء الإثبات ينقلب على عاتق المدعي (الشاحن) في حالة الحريق، إلا أنها بالرغم من ذلك فهي تعد أفضل من إتفاقية روتردام بإلغاء هذا المبدأ الذي نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 17 منها على إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت المدعي المسؤولية في حق الناقل وهو أمر عسير على الشاحن قد يتسبب في ضياع حقوقه بالكامل، فكيف يثبت الشاحن هذه المسؤولية والبضاعة في حوزة الناقل ذاته وتحت تصرفه؟

إن وقوع عبء إثبات مسؤولية ذلك على عاتق الشاحن، يساعد على تهرب الناقل من المسؤولية ويجعل أمر الإثبات مستحيلاً تقريباً، إذ أنه لم يكن متواجداً على ظهر السفينة وقت الحادث لمعرفة الأسباب، وإن إتفاقية روتردام جعلت مدة الإحتجاج الموجه من المرسل إليه هو سبعة أيام من تاريخ الإستلام في حين أن هذه المدة هي خمسة عشر يوماً في إتفاقية هامبورغ، كما جعلت المادة ذاتها مدة الإحتجاج عن التأخير واحداً وعشرين يوماً من تاريخ التسليم في حين كانت ستين يوماً في إتفاقية هامبورغ، وأثارة إتفاقية روتردام أفعال متباينة بين مؤيد ومعارض لها من طرف الناقلين والشاحنين، كلاً حسب تأثيرها على مصالحه، فنبين في المطلب الثاني موقف بعض الشاحنين من هذه القواعد، ونتطرق في المطلب الثالث لموقف بعض الناقلين منها، مع تدعيم آرائهم تلك بحجج من خلال دراسة نصوص المواد التي تهم كل طرف.

<u>موقف مصر من نطاق تطبيق إتفاقية روتردام لسنة 2008م:</u>

تحكم عقود النقل البحري الدولي للبضائع إتفاقية بروكسل لسنة 1924م وبروتوكول تعديلها وإتفاقية هامبورغ 1978م فالأولى التي وضعت في وقت كانت فيه مخاطر الملاحة البحرية كثيرة ووسائل الإتصال محدودة جاءت بأحكام منحازة لمصلحة الناقل فخففت من مسؤوليته، وذلك بتقرير قائمة

طويلة من الإعفاءات يستند إليها للإفلات من المسؤولية، وفي مقدمتها الدفع بالخطأ الملاحي الذي كان له الأثر الكبير في إفساد دعوى التعويض.

أما إتفاقية هامبورغ فقد جاءت تحت طلب الدول الشاحنة، بأحكام منحازة لمصلحة الشاحنين فشددت مسؤولية الناقل البحري فأقامتها عموماً على أساس الخطأ المفترض إلا في حالتين: حالة الحريق وحالة النقل على سطح السفينة، وبوجود إتفاقيتين دوليتين تنظمان النقل البحري للبضائع أنقسمت الدول المهتمة بالملاحة البحرية بين العضوية في كل من الإتفاقيتين فأستشعرت الأمم المتحدة ممثلة في لجنة القانون التجاري الدولي الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة تحكم عقود النقل البحري، فجاءت إتفاقية روتردام التي تناولت أساس مسؤولية الناقل عموماً بأسلوب إيجابي صريح، فعقدت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض وعلى أساس المسؤولية المفترضة وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته، وذلك في قواعد مفصلة الهدف منها الموازنة بين حقوق وإلتزامات الناقل والشاحن في مسألة عبء الإثبات.

ولعل الإتجاه الرسمي من قبل الحكومة المصرية بشأن أنضمام مصر للإتفاقية الدولية روتردام الهولندية يتجه إلى عدم الموافقة على الإنضمام لهذه الإتفاقية نظراً لما تفرضه هذه الإتفاقية من قيود جديدة على مصر في تنفيذ الشركات المصرية لعقود النقل الدولية رغم مشاركة مصر في المناقشات الخاصة بالإتفاقية على مدى 10 سنوات.

حيث إن إتفاقية روتردام ضمن الإتفاقيات الدولية التي تعمل على وضع قواعد جديدة لعقود النقل الدولي من خلال البحر التي كانت تنظمها إتفاقية هامبورغ منذ الثمانينيات، وفي حالة توقيع مصر على هذه الإتفاقية يتم السماح للمزيد من شركات النقل الدولي أو النقل متعدد الوسائط للدخول في عمليات النقل نظراً لإنضمام الدولة التي تتبعها الشركات للإتفاقية.

إن الإتجاه الرسمي للحكومة المصرية آنذاك رفض التوقيع على الإتفاقية، حيث أن هذا الموقف يعد موقفاً سلبياً من قبل الجهات المسئولة عن التوقيع وهي وزارتي النقل والخارجية المصريتين لأن الإنضمام للإتفاقية سيخدم العديد من الشركات المصرية التي تقوم بتنفيذ عقود دولية بالتعاون مع

أخرى، حيث تحصل تلك الشركات على مميزات نظراً لأنضمام دولتها لهذه الإتفاقية التي تعالج عدداً من التشوهات التي لم تتم معالجتها خلال الإتفاقيات السابقة.

وتعد الإتفاقية أكثر أتساعاً من الإتفاقيات السابقة التي تنظم عقود النقل الدولي بين الشركات المختلفة لكونها أكثر حداثة من مثيلاتها السابقة إضافة إلى أنها تنظم ما يعرف بالنقل من الباب للباب، وهو ما لم تتم معالجته في إتفاقية هامبورغ 1978م ولعل الإتفاقية الحالية لن تدخل حيز التنفيذ إلا إذا وقعت عليها على الأقل 20 دولة.

ومن أهم ما يميز الإتفاقية أنها تنظم ما يعرف بالنقل الخطي والغير الخطي، وتتواكب مع التطور الذي لحق بنقل البضائع إضافة إلى تنظيم ما يعرف بسند الشحن الإلكتروني والذي لم تنظمه الإتفاقيات السابقة، كما أنها تتواكب مع تطور العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، وظهور الشاحنين الكبار حيث كانت تتعامل الإتفاقيات السابقة على أن الشاحن أحد الأطراف الضعيفة، وتطورت هذه الشركات إلى أن أصبحت تعرف بمرحلي البضائع وتتعامل مع عقود طويلة الأجل وتسمى عقود الحجم [135].

وأن الشاحنين التقليديين هم الذين يعارضون هذه الإتفاقية حيث يوجد هناك عدد من الإجراءات الوقائية التي تحمي أعمالهم، ويتمتعون بها حتى الآن من خلال الإتفاقيات السابقة التي من المقرر إلغاؤها مع التوقيع على هذه الإتفاقية، حيث أن الإتفاقية حددت مسئوليات الشاحن في ترتيب البضاعة داخل الحاوية والتي لم تحددها الإتفاقيات السابقة، إضافة إلى تحديد أرقام الحاويات وتنظيم العلاقة بين الناقل والشاحن التي لم تكن منظمة من قبل، كما نظمت حق الناقل في تفريغ الحاوية والحد الأقصى في التعويض في حالة حدوث تلفيات، إضافة إلى تحديد مسؤوليات الشركات التي تحدد محطات الحاويات حيث تعد هذه أول إتفاقية تتعرض لمسئوليات تلك الشركات.

[135] - أ.د حنان عبد العزيز مخلوف، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري فى ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (إتفاقية روتردام 2008م) مجلة البحوث القانونية والأقتصادية، كلية الحقوق، جامعة بني سويف، المجلد 31 العدد 2 ، 2019 من ص 40 إلى ص 185.

إن الإنضمام إلى هذه الإتفاقية يعد مرهوناً بالحفاظ على حقوق الشاحنين، إضافة إلى ضرورة تنظيم حق وكيل الشحن الذي لم يتم تنظيمه بالإتفاقيات السابقة، وكان لزاماً وقتها بأن يكون الموقف المصري إيجابياً من خلال مناقشة جميع أطراف العقد الدولي، وكذلك عقد النقل متعدد الوسائط، علاوة على أن الإتفاقية تنظم عقود النقل التي تتم في بيئة دولية، ولعل وجود عدد من المشكلات التي تواجه الشركات المصرية في دخولها في مثل هذه العقود في حالة عدم توقيع مصر على الإتفاقية لأعتبار الشركات المصرية على أنها في النهاية شركات مساهمة فقط، إن هذه الإتفاقية تقوم بتنظيم العقود التي تتم في البيئة العالمية، حيث ننادي بتغيير موقف مصر من رفض الإتفاقية ومناقشة ما تطالب بتغييره خلال الفترة الراهنة من خلال متخصصين من وزارة النقل وغرف الملاحة وأتحاد الموانئ العربية.

ومن المتوقع أن تكون إتفاقية روتردام أيضاً واجبة النفاذ بعدها يخضع نشاط النقل البحري لإتفاقيات وقوانين دولية دون الحاجة لتطبيق القوانين الداخلية حيث أن قانون التجارة البحرية المصري ينقصه عدد كبير من النقاط التي حددتها روتردام ونظمتها ويجب أن نشير إلى أهمية تطبيق هذه النقاط على السوق المصرية لكون القانون المصري من أقدم القوانين ولا يتماشى مع تلك الصناعة الحديثة خصوصاً أن بعض الأصوات تعالت مؤخراً مطالبة بالإكتفاء بقانون التجارة الدولية لسنة 1998م إلا أن هذا الأخير ناقص ولا يناسب صناعة النقل البحري خاصة فيما يتعلق بالعلاقة بين أطراف العقد ومقاولي الشحن والتفريغ، ولا يستوعب خصوصية محطات الحاويات.

ولعل أهم الجهات التي تعارض الإتفاقية عدد من الدول التابعة للإتحاد الأوروبي لأنها لن تخدم الشاحنين فضلاً عن منظمة الفياتا[136] والشركات التي تتعامل في النقل الدولي ونطالب بأن تكون مصر ضمن الدول المنضمة للإتفاقية وليست المصدقة عليها فقط، حتى يكون موقفها إيجابياً ومتوقعاً دخولها حيز التنفيذ خاصة أنها نالت حظاً وفيراً من النقاش بخلاف الإتفاقيات الأخرى المماثلة ومن المقرر أن يتم وضع ضوابط لعقود النقل البحري الدولي من خلال إتفاقية روتردام

[136] - منظمة الفياتا هي الأتحاد الدولي لوسطاء ووكلاء الشحن الدولي، وهي منظمة غير حكومية، وتمثل صناعة الشحن والنقل، حيث تضم نحو 40 ألف من شركات والخدمات اللوجستية التي توظف نحو 8 - 10 ملايين موظف في 150 بلداً.

حيث من المتوقع أن يتم توقيع نحو20 دولة على هذه الإتفاقية وتنطبق هذه القواعد على المسؤوليات في الموانئ البحرية والعلاقات التجارية بين أطراف عقد النقل البحري عقب التصديق عليها وكانت وزارة النقل المصرية وقتها كانت تتحفظ على الإنضمام للإتفاقية التي واجهت معارضة من معظم دول الإتحاد الأوروبي رغم كونها أساس أقتراح أوروبي لما بها من سلبيات.

وكان سبب التحفظ المصري في الإنضمام وعدم دخول الإتفاقية والتوقيع عليها تحفظاً على مصلحة الناقلين فقط بينما مصر ليست دولة ناقلة بقدر ما هي دولة صاحبة بضائع سواء بضائع يتم استيرادها أو تصديرها من وإلى دول العالم المختلفة ولعل قطاع النقل البحري يقوم بتعديل القوانين المصرية الخاصة بالنقل البحري المصري وهي في معظمها لا تتفق مع بنود الإتفاقية، خصوصاً وأن هناك شرطاً أساسياً في الإنضمام للإتفاقية وهو أن الدولة التي تنضم لها لا تتحفظ على أي شروط بها إلا في حالة أن يكون تكتلاً يصل إلى ما يزيد على 10 دول.

لكن وزارتي النقل والخارجية المصريتين قامت بتكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بمناقشة بنود الإتفاقية، وكانت نتائج النقاش أن تنضم جميع الدول العربية التي تمتلك سواحل بحرية بحيث يكون لها ضغط في الإتفاقية على تعديل بعض البنود التي تتعارض مع مصالحها والإتفاق على تعديل البنود التي تتعارض مع مصالح الدول العربية.

ولعل هناك رأي يرى أن الإتفاقية لا تضيف جديداً لعملية النقل خاصة الشركات العاملة في السوق المصرية، فيرى أن أهم سلبيات الإتفاقية هي زيادة المسؤولية في عملية النقل حيث أمتدت إلى جميع الأطراف المشاركة فيها، وهو ما قد يزيد من سعر التأمين على عملية النقل.

إن تلك الإتفاقية تصب في صالح الدول الناقلة في الأساس إلا أن مصر لا تستطيع أن تكون بمنأى عن دول العالم في مثل هذه الاتفاقيات وفي حال وجود خلاف بين شركة مصرية صاحبة بضاعة، وإذا كان النقل خطأ عالمياً فيكون الحكم والفيصل في حال نشوب نزاع بين الطرفين هو هذه الإتفاقية وليست القوانين المحلية، بالإضافة إلى أن الإتفاقية من أهم مزاياها أنها شملت أطرافاً لم تكن موجودة في الإتفاقية السابقة لها وهي إتفاقية هامبورغ والتي لم يتم تنفيذها حتى الآن لعدم موافقة معظم الدول على بنودها.

ويظهر لنا بالنظر إلى توقيعات الدول، بأن إتفاقية روتردام لقيت ترحيباً من الدول الإفريقية الشاحنة خاصة إذ رأت في هذه القواعد فرصة لا يجب تفويتها لتكون إسبانيا أول دولة شاحنة تبادر بالتصديق عليها، وبالنسبة للدول الشاحنة الأخرى مثل فرنسا والدول العربية كالمغرب وتونس ومصر فهي لا تزال تعقد إجتماعات مستمرة لدراسة إيجابيات وسلبيات إتفاقية روتردام، ولتقرير مدى ضرورة اعتمادها من عدمه[137].

إتفاقية روتردام من منظور مصري وبحريني:

في 2009/9/23 وبحضور 19 دولة تم الأحتفال بفتح باب العضوية للإنضمام للإتفاقية الدولية بشأن "عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً روتردام" حيث أن النصاب القانوني لدخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ هو إنضمام 20 دولة على الأقل علماً بأن حضور الأحتفال لا يعني بالطبع الموافقة والتوقيع عليها.

ولايمكن ذكر إيجابيات وسلبيات هذه الإتفاقية حيث الإيجابيات لدولة ما تعتبر سلبيات لدولة أخرى والعكس صحيح فالعملية هنا تعتبر نسبية، ولكن كل ما يهمنا هنا بالمقام الأول هو تأثيرها على التجارة المصرية والبحرينية، وبما اننا دول شاحنة ومستقبلين للبضائع بالدرجة الأولى ولا نملك أسطول من البواخر التجارية فعليه فإن الهدف المرجو لنا هو حماية الشاحنين حيث أن إتفاقية روتردام تميل إلى قواعد العدالة في خلق توازن قانوني بين حقوق وإلتزامات كل من طرفي النقل (الناقل والشاحن) حيث أن هذا التوازن كان مفقوداً سابقاً بظل الإتفاقيات القديمة بروكسل وهامبورغ حيث تعتبر إتفاقية بروكسل عام 1924 منحازة إلى مصالح الناقلين في حين راعت إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 مصالح الشاحنين وأنضم إليها 34 دولة حتى نهاية العام السابق بينهم 6 دول عربية ولاشك أن إتفاقية روتردام تدخل في تفاصيل المسائل الدقيقة وتضع الأحكام القانونية لكل حالة على حدى بما لا يدع مجال للشك أو التأويل أو للتفسير مع الأخذ في الإعتبار وجود بعض المواد التي

[137] - نبات خديخة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام، رسالة ماجيستير، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، الجزائر، 2013م

تتصف بالغموض في صياغتها، ولكنها معدودة وقليلة والشيء المهم بالإتفاقية أنها عرّفت الناقل بأنه "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن".

ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحرياً فقط، حيث فتحت الإتفاقية المجال لدخول النقل المتعدد الوسائط كجزء من العملية، بشرط وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل ذاتها، وكانت إتفاقية بروكسل تطبق على الوقت الذي يمضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها، ولكن جاءت إتفاقية هامبورغ ووسعت من مدة إلتزام الناقل بحيث يشمل المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل في ميناء التفريغ، وجاءت إتفاقية روتردام وقامت بتوسيع القاعدة وجعلت هذه المدة مربوطة بإرادة طرفي عقد النقل وعليه فإنها أكثر عدالة من إتفاقية هامبورغ خاصة لصالح التأمين، وكذلك زادت الإتفاقية إلتزامات معينة في واجبات الناقل أثناء الرحلة البحرية بتوفير سفينة صالحة للملاحة، مستمراً هذا الشرط من بداية الرحلة إلى نهايتها بدلاً من أن يكون محدداً بالوقت السابق للرحلة البحرية ويتوقف عند بدايتها كما هو الحال في الاتفاقيات السابقة.

والخطوة الإيجابية والمهمة وهي تعتبر في صالح الشاحنين، هي بأن إتفاقية روتردام قد استبعدت وألغت الإعفاء من المسؤولية الذي كان يتمتع بها الناقل في ظل إتفاقية بروكسل فيما يتعلق بتلف البضاعة أو هلاكها الذي يحدث بسبب إهمال أو أخطاء القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة والإدارة، وكذلك فقد الناقل أيضاً في هذه الإتفاقية ما كان يتمتع به في ظل إتفاقية بروكسل من إعفاء مسؤوليته عن تلف أو هلاك البضائع نتيجة لعدم صلاحية السفينة بعد البدء بالرحلة البحرية وما أستجد عليها من تبعات.

والواقع أن إتفاقية روتردام الجديدة لم تشذ عما أقرته الإتفاقيتين الدوليتين السابقتان عليها في بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، بل نهجت نهجهما ولكن بطريقة مفصلة أكثر وبشكل أعم مما كان عليه في إتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ، كما يتضح ذلك من نص المادة 79 من هذه القواعد ويعن لنا أن نبين بعض الملاحظات حول هذا النص:

الملحوظة الأولى:

خصص النص البند الأول للحديث عن شروط الإعفاء والتي تعفي الناقل أو تحد من مسؤوليته وقرر بطلانها وخصص البند الثاني عن شروط إعفاء الشاحن أو تحد من مسؤوليته وجعلها كذلك باطلة وبهذه العمومية في المعالجة تكون - بلا شك - إتفاقية روتردام قد خطت خطوة زائدة عن الإتفاقيتين السابقتين عليها وتعتبر هذه أول مرة تبطل فيها إتفاقية دولية الإتفاق على تعديل أحكام مسؤولية الشاحن.

الملحوظة الثانية:

أوضحت إتفاقية روتردام في نص المادة 79 أن بطلان الشروط التي تدرج في عقد النقل البحري تشمل الشروط التي تستبعد أو تحد من الإلتزامات والواجبات التي تفرضها الإتفاقية على طرفي عقد النقل، وتمتد كذلك إلى الشروط التي تحد أو تستبعد المسؤولية عن الإخلال بالإلتزامات أو تحد منها، ولهذا تمتاز صياغة إتفاقية روتردام في هذا الصدد بالتفصيل عن سابقتها من الإتفاقيات الدولية.

الملحوظة الثالثة:

أبطلت القواعد الجديدة الشروط التي تعفي الناقل من مسؤوليته أو الحد منها ولكنها بطبيعة الحال تجيز الشروط التي تزيد من إلتزاماته ومسؤولياته على إعتبار أنها لا تقرر ميزة له على حساب الطرف الآخر بل أنها تخدم الطرف الآخر، أما بالنسبة للشاحن فقد أبطلت القواعد الجديدة الشروط التي تعفي أو تحد أو تزيد من إلتزاماته أو مسؤوليته ويرجع البطلان في حالة الزيادة إلى أن هذه الزيادة تتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية، والشروط التي تعفي أو تخفف بشكل مباشر أو غير مباشر باطلة بنص الإتفاقية.

مقارنة بين موقف الإتفاقيات الدولية الثلاث فيما يتعلق بصياغة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية:

وإذا أردنا أن نعقد مقارنة بين موقف الإتفاقيات الدولية الثلاث فيما يتعلق بصياغة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية فنميل إلى الأخذ بصياغة مختلطة تعتمد أساساً على نص المادة 79 من إتفاقية

روتردام بإعتبار أنها تتضمن تفاصيل دقيقة أكثر مع الأستفادة مما ورد في المادة 23 من إتفاقية هامبورغ في النص على بطلان هذه الشروط لا تؤثر على صحة الشروط الواردة في العقد أو الوثيقة التي تشكل جزء منها، فإذا أضيفت هذه العبارة إلى الصياغة الواردة في المادة 79 من إتفاقية روتردام يكون النص أكثر دقة وأكتمال.

ولاشك أن دول الناقلين البحريين سوف تؤيد رفض التوقيع على هذه الإتفاقية حيث قامت الإتفاقية كذلك بتقديم مزايا للشاحنين مقارنة بجميع الإتفاقيات السابقة بخصوص المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل عند الإخلال بواجباته تجاه وحدة الشحن أو الطرود أو الكيلوغرام حيث رفعت التعويض من 100 جنيه استرليني حسب إتفاقية بروكسل للطرد الواحد إلى 875 SDR(حقوق السحب الخاصة) حيث كان في إتفاقية هامبورغ 835 SDR وهذا سبب آخر سوف يجعل الناقلين البحريين يطلبون عدم التوقيع والموافقة على الإتفاقية لأرتفاع مبالغ التعويض وعليه فإن الإتفاقية تعني إلتزام الناقل لتحقيق غاية أو نتيجة، أكثر منه إلتزام بالعناية حيث الغاية هي نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول.

والشيء الأخير أنه أدخلت نظام سجلات النقل الإلكتروني، وهذا ما سوف يخلق عبء على البنوك المصرية والبحرينية بشأن الإعتراف بالسجل الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني بالنسبة للمعاملات البحرية، ولكن اذا طبق هذا على العالم كله فلابد أن يطبق علينا في مصر والبحرين أيضاً وهذه الخطوة سوف تفتح المجال لنشر أستخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني بشكل أوسع وذلك في مجال النقل البحري وهذا في حد ذاته يعتبر توفير للوقت والجهد والنفقات ورفع وأداء وكفاءة النقل البحري بوجه خاص والنقل المتعدد بشكل عام في كلاً من جمهورية مصر ومملكة البحرين بشكل خاص.

وهناك أمور عديدة تذكرها الإتفاقية بحاجة إلى بحث ومراجعة شاملة من جميع المختصين بالنقل البحري، حيث أن بتوقيع عشرين دولة عليها سيتم فرضها على الجميع، وسنجد أنفسنا ملزمين ببنودها دون أن نكون مستعدين لها[138].

[138] - إجراءات وتوصيات ندوة عمان لتحليل وتقييم إتفاقية روتردام، عمان 2010/3/21م

المطلب الثاني

موقف الناقلين والشاحنين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م

أثارت إتفاقية روتردام فور الإعلان عنها ردود فعل هيئات الشاحنين والناقلين على السواء، أختلفت بين مؤيد ومعارض، نعرض ملخصاً عن محتوى موقفي الطرفين، في سبيل البحث عن إيجابيات وسلبيات الإتفاقية، من منظر الشاحن والناقل على السواء، موقف مجلس الشاحنين الأروبي في مارس 2009، وجه مجلس الشاحنين الأوروبي إنتقادات شديدة لإتفاقية الأمم المتحدة الجديدة.

الفرع الأول

موقف الشاحنين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م

أ-التصادم مع إتفاقيات أخرى:

تطبق إتفاقية روتردام على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفين، على أنه يجب أن ينص العقد على النقل بحراً وقد ينص على النقل براً، هذا من شأنه أن يضع إتفاقية روتردام في تصادم متصاعد مع إتفاقيات دولية أخرى مثل الإتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1961م وإتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع براً لسنة 1956م اللتين بالرغم من تغطيتهما النقل عبر الطرق والسكك الحديدية من الممكن أن تغطي بعض الممرات البحرية.

ب- عدم التكافؤ بين إلتزامات ومسؤوليات الشاحنين والناقلين:

سيكون بتطبيق الإتفاقية الجديدة في إمكان الناقلين مواصلة تقديم خدمة النقل بحراً (المرحلة البحرية) وتحدد بذلك فترة مسؤوليتهم لتقصي عمليات التحميل، التخزين، الترتيب، والتفريغ إذا

أتفق مع الشاحنين على ذلك وفي هذه الحالة يطرح حينئذ السؤال عن الفرق بين إتفاقية روتردام والإتفاقيات القديمة مثل قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي.

ج- العقد الكمي يشكل خطراً على الشاحنين، من حيث إحتمال تخفيض حدود مسؤوليات وإلتزامات الناقلين:

العقد الكمي هو العنصر الأكبر الذي أستحوذ على إهتمام وإنتقاد مجلس الشاحنين الأوروبي في الإتفاقية الجديدة (إتفاقية روتردام لسنة 2008م) فالعقد الكمي عقد يسمح للناقلين والشاحنين بالتعاقد على تطبيق شروط ثنائية، متفاوض عليها فردياً مختلفة أو مستقلة عما ورد في الإتفاقية الجديدة، بإستثناء ما يتعلق بإلتزامات الشاحنين والناقلين الأساسية.

يرى مجلس الشاحنين الأوروبي أن العمل بموجب العقد الكمي، يجعل الناقلين دائمي البحث عن الإستفادة من أصحاب الشحنات الصغيرة، عن طريق إجبارهم على قبول المسؤولية، وفي هذا الصدد يبين المجلس المخاطر التي يتعرض لها الشاحن الذي يتعاقد على أساس العقد الكمي، وهو جاهل تدابير الحماية والإجراءات الخاصة التي يجب أن تتبع في حالة الخروج عن الإتفاقية مبدياً، والتخوف من أن القبول بمسؤولية الشاحن المتزايدة ومسؤولية الناقل المتناقصة يمثل مخاطرة حقيقية على الشاحنين الذين يجهلون ما وراء هذه العقود خاصة أن بعض تدابير الحماية المدرجة فيه غير متكافئ.

د- إثبات الخطأ أصبح صعباً بالنسبة للشاحنين:

يجب على المدعي أولاً إثبات حدوث الهلاك أو التلف خلال الفترة التي تقع فيها المسؤولية على عاتق الناقل ولكن ليس بالضرورة أن يكون هو المتسبب في ذلك (المادة 17) حينها يدافع الناقل عن نفسه أمام الإدعاء من خلال إثبات أن المتسبب هو من أحدى الإستثناءات المحددة في المادة نفسها، على كل حال سيبقى الناقل مسؤولاً، إذا أثبت الشاحن:

1- أن خطأ الناقل ساهم في الحادث.

2- أن الحادث قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها، غير مذكور في سلسلة الإعفاءات ولم يتمكن الناقل من إثبات أن ذلك الحادث غير راجع إليه.

3- أن الهلاك أو التلف كان سببه:

- سفينة غير صالحة للإبحار.
- طاقم غير كفوء.
- عيب في المعدات.
- حاويات غير مناسبة أو آمنة لنقل البضاعة.

ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذه الأسباب لم تتسبب في الهلاك أو التلف والتأخير، مع الإشارة إلى تحمل الناقل المسؤولية عن الجزء الذي تسبب فيه فقط، فيطرح مجلس الشاحنين الأوروبي إستناداً إلى ما سبق السؤال الآتي، بعد كل ما تقدم كيف ينتظر من الشاحن أن يثبت الخطأ ؟

هـ- المطالبة بالتعويض أصبحت صبعة بالنسبة للشاحنين في حالتي:

- الهلاك أو التلف:

حددت قيمة التعويضات التي تدفع للشاحن بـ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 3 وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع، موضوع المطالبة أو النزاع وفقاً للمادة 59 وينتقد مجلس الشاحنين الأوروبي تطبيق قاعدة الرزمة، ويرى بأن الغرض من هذه المادة هو تحديد قيمة التعويض، وذلك بتطبيق قاعدة أصغر وحدة مذكورة في وثيقة الشحن.

- التأخير في التسليم:

توجب الإتفاقية الجديدة على الطرفين الشاحن والناقل، الإتفاق على موعد تسليم البضاعة وإدراجه في العقد ويعوض الشاحن في حالة التأخر في التسليم بـ(مرتين ونصف أجرة النقل الواجب دفعها

عن البضائع المتأخرة)[139] مع العلم أن التأخير يحدث فقط، عندما لا تسلم البضائع في وقتها المتفق عليه في العقد، وإذا لم يحدد أي إتفاق بخصوص تاريخ التسليم فلا تعويض عن التأخير.

و- إلتزامات الشاحن:

يعيب مجلس الشاحنين الأوروبي الإتفاقية على الإلتزامات المرهقة التي يتعين على الشاحن القيام بها:

1- تسليم البضاعة قابلة للشحن (توضيبها وحزمها جيداً).

2- التكفل بعملية الشحن، التفريغ، الخزن، والتأمين عليها.

3- توفر المعلومات في الوقت اللازم، التعليمات والوثائق الخاصة بالبضاعة.

4- ضمان دقة المعلومات.

5- ضرورة العمل بموجب "المسؤولية المشتركة" بين الشاحن والناقل لضمان سلامة البضاعة بما أن الناقل مطالب، وبكل عناية بأن يتسلمها ويشحنها ويضعها في الحاويات ويحافظ عليها ويعتني بها، ومطالب عند الوصول بالتفريغ وتسليم البضاعة "إلا إذا أتفق على غير ذلك في العقد".

6- فرضت الإتفاقية قواعد خاصة فيما يتعلق بالبضائع الخطرة طبقاً للمادة 32 ويعد الشاحن مسؤولاً عن تعويض الناقل عن المصاريف أو الخسائر، يكون هذا الأخير قد تكبدها عند تطبيقه التعليمات، كما يتاح للناقل المطالبة بالتأمين قبل تنفيذ مثل هذه التعليمات.

ويرى مجلس الشاحنين الأوروبي بأن إتفاقية روتردام سيكون مصيرها نفس مصير إتفاقيات النقل المتعدد الوسائط كإتفاقية TCM قواعد طوكيو التي فشلت في التوصل إلى أية نتيجة، وبناءً على الحجج المقدمة أعلاه، لايرى الشاحنون بأن إتفاقية روتردام تستحق الدعم من طرف اللجنة الأوروبية أو الدول الأعضاء، فهي ليست في صالح الشاحنين الأوروبيين وهم يقترحون:

[139] - التعويض عن المسؤولية بسبب الخسارة الإقتصادية الناجمة عن التأخر الوارد في المادة 60، أما التعويض عن الهلاك أو التلف الناجم عن التأخر فيخضع للمادة 22.

1- إيجاد إتفاقية أوروبية جديدة بدلاً منها متعددة الوسائط، بالربط مع إتفاقية أخرى تعتمد النقل براً لتعزيز الإستعمال الواسع للحلول اللوجستيكية الثنائية للتبادل وللنقل من الباب إلى الباب، فيما بين الدول الأوروبية.

2- على الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي رفض التوقيع على إتفاقية روتردام، حتى تضمن هذه الأخيرة الحماية الكافية للشاحنين ويتم قبولها من طرف ممثلي الشاحنين.

3- الإبقاء على قواعد لاهاي - فيسبي وإتفاقية هامبورغ كأنسب إتفاقيات مطبقة على الحركة الدولية للحاويات عبر البحر في الفترة الراهنة.

4- وكإحتياط في حالة ما إذا أكتسبت إتفاقية روتردام عشرين توقيعاً الضرورية لنفاذها كإتفاقية دولية، فإن إضافة أية شروط من طرف الناقلين، يجب أن تفسر كـ Contra Proferentem وهي قاعدة لتفسير العقود، تنص على شروط لا يمكن قراءتها بقراءة واحدة موحدة لكونها تحمل معنيين في نفس الوقت بحيث تحسب ضد مصالح الطرف الذي فرضها، وعليه فإن تفسير مثل هذا الشرط يكون بالتحيز للطرف الذي لم يفرضه، وتطبق القاعدة في حالة إحتواء العقد هذا الشرط بإصرار أحادي الجانب وفي غياب التفاوض عليها مع الطرف الآخر.

5- على الدول التي تجد بأن الخروج عن طريق "العقود الكمية" غير مقبول من حيث المبدأ، أن تطرح الأمر أمام القاضي بشأنها وذلك لبحث بنود وفقرات (شروط) هذا العقد الكمي، فإذا وجد أنها شروط مجحفة، يقرر عدم العمل بها، وتطبق بدلاً منها " إتفاقية روتردام".

وقد طرح الشاحنون الفرنسيون الأسئلة الرئيسية الآتية:

1- هل تسمح إتفاقية روتردام لسنة 2008م بإعادة توازن العلاقة القانونية بين الناقل والشاحن؟

2- هل تساهم هذه القواعد في تطوير النقل البحري والتجارة في أوروبا؟

3- هل ستحمي إتفاقية روتردام علاقات الشاحنين بالناقلين؟ وهل يوجد تجديد حقيقي؟

تحمس بعض الشاحنين لإتفاقية روتردام لأنها كرست مفهوم النقل من الباب إلى الباب، بما فيه من تسهيل وتبسيط لعملية النقل ولأن الخطأ الملاحي لم يعد ضمن الحالات المستثناه، وهذه خطوة تعتبر

تضحية من جانب الناقلين، بعدما إرتفعت حدود مسؤولية الناقل عن تلك المقررة في الإتفاقيات السابقة فأستقبل مفهوم التعويض عن التأخير بحفاوة، غير أنه يخشى من صعوبة تطبيقه وتكمن نقطة الصعوبة في التعريف الضيق للتأخير الوارد في المادة 21 من إتفاقية روتردام التي تنص على أنه (يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها).

فإذا كان التعويض عن الضرر غير المباشر بضعفين ونصف من قيمة الأجرة، إلا أنه في العمل البحري غير ممكن تحديد أجل تسليم محدد ويتمكن الناقل عن طريق الإتفاق من إستبعاد أكثر إلتزاماته الأساسية الموكلة إليه (الشحن، المناولة...) وإلقائها على الشاحن المادة 13 من إتفاقية روتردام أضف إلى ذلك صعوبة التنفيذ وتعقد الصياغة الإنشائية وطول محتوى بعض المواد في الإتفاقية المادة 17 من إتفاقية روتردام، وأيضاً قصور في إمكانية تغيير التعليمات لأنها محددة جداً في المادة 52 من إتفاقية روتردام فلا يعتبر للشاحنون الحرية التعاقدية المنصوص عليها في المادة 80 من إتفاقية روتردام المتعلقة بإبرام العقد الكمي، والتي تنص على:

(1) بصرف النظر عن أحكام المادة 79 يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الإتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الإتفاقية.

(2) لا يكون أي خروج عن الإتفاقية بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة ملزماً إلا عندما:

أ- يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الإتفاقية؛

ب- ويكون العقد الكمي 1 قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو 2 يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الإتفاقية؛

ج- وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الإتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

د- ولا يكون الخروج عن الإتفاقية 1 مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولايكون 2 مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

(3) لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مشابه عقداً كمياً بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

(4) لا تنطبق الفقرة 1 من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعين أ و ب من المادة 14 وفي المادتين 29 و 32 أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة 61.

(5) إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة 2 من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد الذي يخرج عن هذه الإتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:

أ- أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الإتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزما بذلك الخروج؛

ب- وألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

(6) يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الإتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

هذه التفرقة في المعاملة غير مقبولة، حيث يمكن الناقل الخروج عن إلتزاماته الأساسية إلى درجة التملص من المسؤولية عند وقوع أضرار أو خسارة أو تأخير، مما يؤدي في هذه الأحوال إلى الرجوع إلى وضعية ما قبل سنة 1924 وإلى البنود التي كانت تشترط عدم المسؤولية في العقود، فحرف "أو" بدلاً من "و" في الفقرة (2/ب) من المادة 80 من إتفاقية روتردام يسمح للناقل بالتهرب من الإلتزام بالإعلان (ضرورة أن يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بالخروج عن الإتفاقية) طالما أن

العقود يتم التفاوض بشأنها في الميدان بصفة إنفرادية، والخلاصة النهائية التي توصل الشاحنون الفرنسيون إليها هي أن إتفاقية روتردام سلبية بالنسبة للمؤسسات التجارية ولا تستحق التوقيع عليها:

1- تشكل إمكانية الخروج عن أغلب نصوص الإتفاقية من خلال العقد الكمي، أكبر قدر من قلق الشاحنين.

2- تشكل إمكانية زيادة مسؤولية الشاحن وبالخصوص تقليص مسؤولية الناقل خطراً على الشاحنين الذين ليس لهم إدراك تام بمثل هذه التغييرات، فالعقد الكمي يسمح للناقل بالتخلص شبه التام من النصوص المعدة لحماية صغار ومتوسطي الشاحنين.

3- يمكن الناقل مخالفة الإلتزام الجوهري المتمثل في مسؤوليته منذ تسلم البضاعة إلى غاية تسليمها، بحيث تقلص مدة المسؤولية بسهولة إلى الحد الأدنى.

4- يسهل إختيار المكان الأنسب لفض النزاعات من خلال الحرية التعاقدية، وتمكن كل النصوص القانونية التي تخص الناقل من التخلص منها عن طريق هذه الوسيلة، لكن الأمر غير ذلك بالنسبة للشاحنين.

الفرع الثاني

موقف الناقلين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م

رد فعل الرابطة الوطنية من قبل مجلس الناقلين الأوربي للنقل لاتتفق مع الموقف المتخذ من قبل مجلس الشاحنين الأوربي للرابطة الوطنية للنقل لأنها تتبنى إتفاقية روتردام، فبمجرد ظهورها سارعت الرابطة للتأكيد على أن نظاماً عالمياً موحداً يحكم القواعد البحرية هو البديل الأفضل الذي من شأنه تعديل وتحسين النظام البحري لنقل السلع المعمول به حالياً، ولقد أدخلت عدة تعديلات على إتفاقية ورتردام لجعلها أكثر تماشياً مع طرق وممارسات الشحن العصرية مثل تعدد أشكال وأنواع وسائل النقل من الباب إلى الباب وإستعمال التجارة الإلكترونية وإنشاء قواعد عالمية موحدة تحكم النقل البحري، وترى الرابطة بأن الإتفاقية الجديدة جاءت بالعديد من التعديلات التي من شأنها خدمة منافع وإهتمامات الشاحنين:

1. إزالة حق الدفاع عند حصول الخطأ الملاحي والذي يسمح حالياً للناقلين بالتنصل من المسؤولية، عندما يتعلق الأمر بالإهمال أو سوء تسيير السفينة.

2. توسيع نطاق بذل العناية عند الناقل، الذي يجب أن يطبق خلال كامل الرحلة البحرية وليس فقط عند بدايتها.

3. زيادة الحماية بخصوص حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 59 الحد الأعلى مقارنة مع تلك المعمول بها بمقتضى أية إتفاقية بحرية بما فيها قواعد لهاي - فيسبي، إتفاقية هامبورغ، لذا ترى الرابطة بأن هذه المادة تصب في مصلحة الشاحن.

4. إلغاء تحديد المسؤولية، إذا صدر عن الناقل المتعاقد ما يوحي بالإهمال أو التصرف العمدي.

5. الإقرار بالإستعمال المتزايد للتجارة الإلكترونية في مختلف المعاملات وإرساء قواعد جديدة للتحكم في إستعمالها.

6. يمكن الشاحن التعاقد على أساس متطلبات فردية عن طريق فرض شروطه بالتفصيل في العقد الكمي ما عدا ما يتعلق ببعض الإلتزامات الأساسية مثل:

- إلتزام الناقل بضمان سلامة السفينة وقدرتها على الإبحار.
- إلتزام الشاحن تجاه البضاعة الخطرة.

وترى الرابطة أن المكاسب التي تم ذكرها تُفند إدعاءات المجلس الذي أعتبر أن الإتفاقات القديمة أكثر ضماناً لحقوق الشاحن من الإتفاقية الجديدة وأن المتطلبات الواجبة على الشاحن معقولة وتعكس الممارسات المعمول بها حالياً من طرف أغلبية الشاحنين، وتعلق الرابطة على موقف المجلس بأنه جاء نتيجة سوء فهم وتقدير للإتفاقيات المحققة في المفاوضات متعددة الجوانب الدولية التي دارت في غضون 6 سنوات (منذ سنة 2002) لأن الشاحنين لم يشاركوا في مفاوضات روتردام إلا في نهايتها، وكان من المفروض أن يفصحوا عن هذه الإعتراضات والإنتقادات عند بداية المفاوضات وليس بعد أن تم كل شئ، وتواصل الرابطة الوطنية للنقل الصناعي إبداء موقفها الحقيقية، وأن الإتفاقية الجديدة لا تخدم طرفاً على حساب الطرف الأخر، ولكنها تعكس مدى التوازن بين المصالح المتضاربة للناقلين والشاحنين.

كما تعتبر رغبة المجلس في تطوير إتفاقية أوروبية متعددة وسائط النقل بمثابة خطوة إلى الوراء، وستحط من محاولة المجتمع الدولي لعصرنة قواعد النقل البحري وزيادة الفعالية والتجانس من خلال الإنتشار الواسع لنظام عالمي موحد، وترى الرابطة بأن إتفاقية روتردام فرصة سانحة وجاهزة لتحقيق كل هذه الأهداف، وبالتالي فإن الرابطة الوطنية للنقل الصناعي تدعم وبكل شدة تبني هذه الإتفاقية من طرف الدول التجارية في كل أنحاء العالم.

السمات المميزة لإتفاقية روتردام:

تميزت إتفاقية روتردام بأمرين :-

الأمر الأول:

يتمثل في أن هذه الإتفاقية تأخذ في إعتبارها التطورات التقنية والفنية الحديثة في مجال التجارة البحرية الدولية ولعل هذا هو الجانب الأكثر أهمية فقد صدرت إتفاقية روترام 2008 متضمنة الكثير من الأحكام المستحدثة سواء فيما يتعلق بإلتزامات الناقل ومسئوليته وإلتزامات الشاحن ومسئوليته كما أنها جاءت بمصطلحات جديدة مثل مستند النقل والعقد الكمي والطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري والطرف المسيطر وسجلات النقل الإلكترونية.....الخ.

الأمر الثاني:

وهو أن إتفاقية روتردام قد نصت على نطاق تطبيق واسع لأحكامها، سواء فيما يتعلق بوسائل النقل أو العقود أو الأطراف المعنية:

1- فإن إتفاقية روتردام قد ذهبت إلى أبعد من ذلك بنصها على تطبيق أحكامها على عقد النقل "من الباب إلى الباب".

2- وبالنسبة لعقود النقل الخاضعة للإتفاقية هناك ثلاثة مناهج ممكنة أمام واضعي الإتفاقية، المنهج الأول يتمثل في "المنهج الوثائقي والمنهج الثاني وهو المنهج التعاقدي أما بالنسبة للمنهج الأخير فهو يعتمد على نوع الخدمة المقدمة".

3- الأطراف المعنية بتنفيذ عقد النقل الدولي للبضائع وهم الناقل والشاحن والطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري.

ولما كانت الإتفاقية تهدف إلى أنطباق أحكامها على عقد النقل الدولي للبضائع الذي يتم بطريق البحر كلياً أو جزئياً فإن واضعي الإتفاقية قد حرصوا على أنشاء طائفة فرعية للطرف المنفذ تسمى بالطرف المنفذ البحري[140].

[140] - د.فاروق ملش، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والأقتصادية 2012م، العدد 1

الفصل الثاني

مستندات النقل الإلكترونية وفقاً لإتفاقية روتردام

تمهيد وتقسيم:

أستحدثت إتفاقية روتردام لسنة 2008م نظام السجلات الإلكترونية إلى جوار مستندات النقل الورقية بحيث يمكن تسجيل المعلومات التي يحتويها مستند النقل[141] في سجل إلكتروني بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني وإستخدامه رهناً بموافقة الناقل والشاحن[142] وجعلت الإتفاقية له نفس الحجية ونفس المفعول الخاص بإصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالته[143].

فوفقاً للمادة الأولى فقرة 18 من إتفاقية روتردام، "سجل النقل الإلكتروني" يعني وضع المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل البحري بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات موصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

كما فرقت الإتفاقية بين نوعين من سجلات النقل الإلكترونية، فهناك سجلات قابلة للتداول وأخرى غير قابلة للتداول، مبنية على كيفية إصدارها والبيانات الواجب ذكرها فيها وما يترتب عن إهمال ذكرها من آثار والتحفظات التي يدرجها الناقل في حالة الشك في صحة البيانات الخاصة بالبضاعة أو لم تكن له الوسائل للتحقق من صحتها، لذا أوجبت الإتفاقية أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني

---

141 - إستخدامت إتفاقية روتردام مصطلح "مستند النقل" على الوثيقة الورقية التي يصدرها الناقل إلى الشاحن بمقتضى عقد النقل عوضاً عن التسمية المتعارف عليها من القرن الثامن عشر وهي وثيقة الشحن البحري ولعل السبب في هذا هو أن التسمية الجديدة لمستند النقل لن يكون المقصود منها تغطية النقل البحري فقط، وإنما يمكن أن تغطي نقل بحري متكامل مع وسائط أخرى للنقل مثل النقل متعدد الوسائط.

142 - تنص المادة 8 فقرة أ من إتفاقية روتردام 2008 على أنه "يجوز تسجيل أي شئ تقضي هذه الإتفاقية بأن يشتمل عليه مستند أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني وإستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن.

143 - هذا ما تضمنته الفقرة ب من المادة الثامنة من إتفاقية روتردام 2008 بأن لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه على أن يحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع مع إمكانية فقد سجل النقل الإلكتروني فعاليته أو صلاحيته إذا أتفق الناقل أو الحائز على إبداله بمستند نقل قابل للتداول أو العكس.

ولا شك من أن هذه الخطوة سوف تفسح المجال لنشر إستخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني بين الدول، وتحقيق الفائدة من مميزات التجارة الإلكترونية من توفير للنفقات والمجهود والوقت والإبتعاد عن التعقيدات التي كانت تترتب على إستخدام المستندات الورقية، وهذا ليس بالأمر الجديد حيث تبنت اللجنة البحرية الدولية وضع قواعد قانونية[144] تهدف إلى إبدال سندات الشحن سواء القابلة للتدوال أو الغير القابلة للتداول بنظام جديد يعرف بنظام تبادل البيانات إلكترونياً، وأهم ملامح قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس سنة 1991 هي السماح للشاحن بالتحويل المستمر المتتابع لملكية البضائع خلال رحلتها وذلك بواسطة الرسائل الإلكترونية.

والجدير بالذكر أن تطبيق نظام تبادل المعلومات إلكترونياً قد أتسع بدرجة كبيرة وخاصة في الدول المتقدمة، حيث توجد أنظمة إلكترونية تربط بين الشركات التجارية الأوروبية وفروعها المنتشرة في أنحاء العالم وبين أطراف عديدة أخرى كالبنوك وشركات النقل البحري والجوي والبري ومقدمي البضائع، لذلك نجد أن البحث عن قواعد لتنسيق عمليات تبادل المعلومات إلكترونياً كان الشغل الشاغل لبعض الهيئات والمنظمات الدولية وعلى سبيل المثال قامت اللجنة الإقتصادية لأوروبا بتكوين فريق عمل لوضع ما يعرف بالقواعد المتعلقة بتبادل البيانات إلكترونياً عن طريق إستخدام رسائل نمطية تعرف بالرسائل النمطية للأمم المتحدة.

كما أن الغرفة الدولية للنقل البحري قامت بتجميع بيانات مختلفة لمجموعة من المستندات الورقية وأعدتها في صورة رسائل إلكترونية تحمل أسم (Disco) ويتم تبادل البيانات بين ذوي الشأن بالموانئ المختلفة وذلك من خلال تبادل البيانات التي تم إعدادها أيضاً من المنظمة البحرية الدولية فجمعت كافة المعلومات الخاصة بالتخليص الجمركي للسفنية وأعدتها في مجموعة رسائل

144 ـ تحتوي قواعد اللجنة البحرية الدولية على إحدى عشرة قاعدة بشأن سندات الشحن الإلكترونية.

إلكترونية، إلا أن من بين المنظمات الدولية التي ساهمت بجهد وافر بوضع قواعد لتسير التجارة الدولية وتوحيد نمط التبادل الإلكتروني، نجد غرفة التجارة الدولية التي وضعت قواعد السلوك الموحد لتبادل البيانات التجارية بإستخدام الإرسال الإلكتروني المعروف بإسم (Unctad[145]) هذا وبالرغم من كل الجهود المبذولة إلا أن تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري بوثيقة شحن إلكترونية بالمعنى الحقيقي وبين الغير الحامل لوثيقة الشحن (البنك أو الدائنين) تبقى مجرد نظرية.

ومن هذا المنطلق سوف نتحدث في المبحث الأول عن تعريف سند الشحن الإلكتروني، ثم ضمن المبحث الثاني نتطرق إلى إنشاء سندات الشحن البحرية الإلكترونية وآلية عملها.

[145] - نجد أن منظمة Unctad وضعت برنامجاً يستخدم كنظام وطني لإدخال البيانات الخاصة بالجمارك وإنتاج حسابات الإيرادات ويعرف هذا البرنامج بإسم Asycuda.

المبحث الأول

تعريف سند الشحن البحري الألكتروني

تمهيد وتقسيم:

سند الشحن عبارة عن إيصال أو وثيقة، يصدر من الربان أو الناقل إلى الشاحن، بإستلامه البضائع على ظهر السفينة، ويحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل، ويعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك بين الناقل والشاحن، وبالنسبة إلى الغير أيضاً، وبناء عليه فسوف نتناول في هذا المبحث المطلب الأول الفرق بين سند الشحن التقليدي وسند الشحن الإلكتروني، وفي المطلب الثاني أهمية سند الشحن البحري الإلكتروني.

المطلب الأول

الفرق بين سند الشحن التقليدي وسند الشحن الإلكتروني

أولاً : تعريف سند الشحن التقليدي:

عرفت إتفاقية هامبورغ في الفقرة 7 من المادة 1 سند الشحن بأنه "وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها وبتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الأذن أو لحاملها"، فمن المعروف أن سند الشحن هو عبارة عن مستند يصدره الناقل للشاحن بعد أخذه البضائع في عهدته أو شحن البضائع على ظهر السفينة، ولسند الشحن وظائف ثلاثة:

1. أداة لإثبات عقد النقل البحري وليس العقد ذاته إذ أن العقد عادة ما يتم قبل توقيع سند الشحن.

2. إيصال بالبضائع المشحونة إلى جهة معينة على سفينة معينة، ويتضمن عدة بيانات بشأن عدد وكمية وحالة البضائع عند وضعها على ظهر السفينة.

3. سند حيازة يقوم مقام البضائع ويمثلها وعن طريقه يكون يمكن للمرسل إليه التصرف في البضائع بتظهير أو بتسليم سند الشحن.

4. إلتزام الناقل بتسليم البضائع إلى الحامل الشرعي لسند الشحن.

تعريف سند الشحن في القانون المصري:

يعرف سند الشحن بإعتباره إثباتاً لعقد النقل البحري على أنه وثيقة الشحن وهي سند البضائع يعطيه الربان للشاحن أو من يقوم مقامه ويصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن.

وقد نظم قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م ما يتضمن سند الشحن من بيانات هامة، حيث نذكرها على وجه الخصوص:

أ- أسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

ب - صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك في حالة الأوعية الموضوعة فيها.

ج - أسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

د - أسم الربان.

هـ - ميناء الشحن وميناء التفريغ.

و - أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق فيها.

ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

ح - حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.

ويحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها، ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع

بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

ويحرر سند الشحن بإسم شخص معين أو لأمره أو لحامله ويكون النزول عند سند الشحن الأسمي بأتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق ويكون سند الشحن المحرر أمر قابل للتداول بالتظهير، يعتبر مجرد توقيع حاملة على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، ويسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م ويتم تداول سند الشحن المحرر لحاملة بالمناولة ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله.

ويكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين أسمه فيه أو المحال إليه أن كان السند أسمياً، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض والمظهر إليه الأخير إن كان السند لأمر وذكر أسم المظهر إليه ويعد سند الشحن دليل على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، وإذا كان الشحن مشتمل على البيان المنصوص عليه في فقرة 3 من المادة 199 من هذا القانون يعد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة البيان وفي تاريخ المذكور فيه، كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.

ويعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك، وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها على تظهيرات النسخ الأخرى[146].

وقد جاء في قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م مفصلاً وواضحاً فيما يتعلق بهذا الشأن حيث يفهم منه أن هناك عدة أنواع من سندات الشحن هي:

أ. سند الشحن الأسمي وهو سند يحرر بإسم شخص معين وهو لا يجوز فيه التظهير طالما يوجد نص صريح على حظر حوالته أو تداوله.

[146] - المواد من 199 وحتى 225 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م

ب. سند الشحن المحرر للأمر ويصدر لأمر شخص محدد ويكون هذا السند قابلاً للتداول بالتظهير ويعتبر مجرد توقيع الشخص المحرر لأمره السند على ظهره بمثابة تظهير ناقل لملكية البضائع ويعطي المظهر له الحق في إستلام البضاعة من الناقل لمن ظهر إليه.

ج. سند الشحن لحامله الذي يصدر ويكون فيه كلمة لحامله وهو يعطي الحق لكل من يحرره أن يتسلم البضائع بل إن ملكية البضائع تثبت لمن يحمل السند ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة، ومن ثم فأنه يكون مالكاً للبضاعة وصاحب حق في إستلامها وحاملاً شرعياً لسند الشحن كل من صدر السند بإسمه إذا كان سند الشحن أسمياً، أو حامل السند إذا كان السند صادراً لحامله أو مظهر على بياض.

وسند الشحن البحري[147] وثيقة على شكل مطبوع عادة يملأ كتابة أو بآلة الكترونية يبين فيها أوصاف البضاعة المشحونة وإنها شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر سفينة معينة، ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه "إذ كان سند الشحن يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه قبل الناقل، فإنه يتعين أن يفرغ فيه كافة الشروط الخاصة بعملية النقل"[148].

تعريف سند الشحن في القانون البحريني:

عرف المشرع البحريني سند الشحن في المادة 219 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 " سند الشحن وثيقة تثبت إنعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص يقضي بتسليم البضائع لأي شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله،

ومعنى ذلك أن يحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحداهما على الشاحن وتبقى الأخرى مع الناقل الذي يجب عليه أن يوقع هو أو من ينوب عنه على الشحن المسلم للشاحن وهذه النسخة الأخيرة تعطى لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضاعة أو التصرف فيها، وجدير بالذكر أن سند الشحن يعد

[147] - د.مجيد حميد العنبكي، القانون البحري العراقي بيت المحكمة ، بغداد 2002 ص 721.
[148] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 4837 لسنة 65 جلسة 26/11/2001

دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه - كما أنه يعد حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن - وبالنبسة للغير أيضاً.

موقف إتفاقية روتردام لسنة 2008م لنقل البضائع دولياً عبر البحر فقد أستعملت الإتفاقية مصطلح "وثائق النقل" ولم يرد فيها ذكر كلمة سند الشحن[149] وتعتبر الوثائق الإلكترونية من أهم التطورات التي أستحدثها إتفاقية روتردام في النقل البحري للبضائع، وقد عرفت المادة الأولى من هذه المعاهدة في فقرتها الثامنة عشر المستندات الإلكترونية أو سجل النقل الإلكتروني كما يلي (... المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الوصولات بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني ...).

ثانياً : تعريف سند الشحن الإلكتروني:

لما كان سند الشحن البحري الإلكتروني يتحرر عبر شبكات الإتصال الالكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه[150] فقد عرف البعض سند الشحن الإلكتروني[151] بأنه "نظام يتم من خلاله تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات الإتصال عن بعد بإستعمال نموذج متفق عليه لنقل أو تحويل البيانات" وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي[152].

---

[149] - Javier Fernandez, Comparaison Des Regles Se Rotterdam Avec Les Differentes Conventions Internationals Sur Le Transport Maritime. Memoire Universite De Droit, D "Economiie Et De Ssciences D'Aiix - Marseille III. Faculte De Droiit Et DE Sciiences Poliitiiques. P.55, 2010-2011; Ph. Delebecque, Convention Des Nations Unies Sur Le Contrat De Transport International De Marchandises Entierement Ou Partiellement Par Mer Et La Liberte Contratuelle, Annuaire De Droit Maritime Et Oceanique (ADMO), P.1, 2008.

[150] - د.عبدالعزيز المرسي حمود "مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات ، جامعة المنوفية، مصر، 2005 ، ص10.

[151] - د.رشيد الغزراوي، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، ص 3

[152] - هذا التعريف من خلال تعريف نظام تبادل البيانات الإلكترونية الذي أورده البند (2) من المادة (2) الخاصة بالتعاريف من قانون التجارة الالكترونية النموذجي الذي أعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي Uncitral في دورتها 29 بموجب التوصية رقم 126/51 بتاريخ 16 ديسمبر 1996، حيث جاء فيه "يراد بمصطلح تبادل البيانات الألكترونية نقل المعلومات

كما عرف جانب من الفقهاء سند الشحن الإلكتروني بأنه السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه[153] ويتفق هذا مع ما ذهبت إليه قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس[154] 1991 فقد حرصت هذه القواعد على مسايرة التطور التكنولوجي وتبسيط الإجراءات لإستبدال سند الشحن الورقي بسند الشحن المرسل بين الأطراف المعنية عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتنظيم الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن دون التدخل في محتوى تلك السندات، وذلك لإعمال قواعد سند الشحن البحري الإلكتروني[155].

أفرزت إتفاقية روتردام نوعاً جديداً من الوثائق نظراً للتطور التكنولوجي في مجال المعلومات والإتصالات الذي دفع المتعاملين والمهنيين إلى التأثر بها في عملية النقل بمختلف أنواعه، مما دعا إلى التفكير في نظام إلكتروني لتبادل المعلومات والإستغناء عن التعامل الورقي وما له من سلبيات، فمنذ1970م حاولت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا وأمريكا الشمالية إلى تبسيط إجراءات التجارة الدولية عن طريق تحويل الوثائق الورقية إلى إلكترونية، ومن بينها تذكرة النقل البحري وذلك عن طريق إحلال نظام تبادل البيانات الإلكترونية محل المستندات الورقية.

وكانت شركة سيدوكس في أوائل الثمانينات قد قامت بإجراء تجربة لإصدار وثيقة شحن بحري تجمع بين كل من النظامين الورقي والإلكتروني، إلا أن هذا المشروع لم يباشر عملياً مما أدى إلى توقف الفكرة سنة 1989 وفي عام 1990 أصدرت اللجنة البحرية الدولية لائحة خاصة بنظام جديد لوثيقة الشحن الإلكترونية تعتمد على الوسائل الإلكترونية وحدها في إصدار وتداول الوثيقة وتسليم البضائع إلى المستلم النهائي، ولكن هذا النظام كذلك تعرض للنقد الشديد لعدم كفاية الأمن الذي يحققه للمعلومات والمتعاملين به.

إلكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر بإستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات" كذلك عرفت اللجنة البحرية الدولية CMI نظام تبادل البيانات إلكترونياً في القواعد الخاصة بمستندات الشحن الإلكترونية بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد.

153 - د.عبدالعزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، بدون دار نشر، 2005، ص 10.

154 - قامت اللجنة بوضع لائحة من 8 مواد، وقدمت نظام جديد للتغلب على مشكلات إثبات ملكية البضائع من خلال الوسائل الإلكترونية.

155 - د.فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الشهابي للطباعة والنشر، بدون سنة نشر، ص409.

ثم في مرحلة أخرى تم التوصل إلى نظام (Polero) وهو نظام خاص بإصدار سندات الشحن الإلكترونية وحاول واضعوه تفادي النقد الموجه لنظام (CMI) خاصة فيما يتعلق بعدم كفاية الأمان الذي يحققه للمتعاملين به[156] وتطور التكنولوجيا الرقمية والإلكترونية والإعلام الآلي بصفة عامة غير طريقة العمل التقليدية فالتجارة أصبحت اليوم تجارة إلكترونية والمستندات التجارية أصبحت بيانات إلكترونية بما فيها وثيقة الشحن البحري[157] والمقصود بهذا النظام هو إرسال البيانات إلكترونياً من جهاز إلى جهاز آخر وبالعكس ويتم تبادل هذه البيانات بموجب نماذج نمطية مخصصة لهذا النوع من البيانات، كما عرفت اللجنة البحرية الدولية هذا النظام بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد، ولقد أتسع في وقتنا تطبيق نظام التبادل الإلكتروني في جميع المجالات، وخاصة في ميدان التجارة والنقل بمختلف وسائطه، فتم إبتكار العديد من الإنظمة الإلكترونية للجمع بين البنوك والمتعاملين وكذلك شركات النقل البحري والجوي ومقدموا البضائع إضافة إلى الجمارك وإمكانية التصريح إلكترونياً بالبضائع.

ونشير هنا بأن المشرع البحريني نص على أحكام متعلقة بهذة الوثيقة وأيضاً العديد من المنظمات الدولية المختصة وحتى بعض الهيئات المهنية نشطت إلى وضع القواعد الموحدة للتبادل الإلكتروني للبضاعة[158] ومن أهمها:

- اللجنة الإقتصادية لأوروبا التي تولت وضع مجموعة قواعد التبادل الإلكتروني في مجال التجارة والنقل وتعرف بإسم (Un Edifact).

- غرفة التجارة الدولية (CCI).

- المنظمة البحرية الدولية[159](IMO).

---

156 - د.محمد بهجت عبدالله فايد 2005، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية القاهرة، الطبعة الأولى، ص78.

157 - د.رفعت رشاد، سنة 1998، الأقمار الصناعية والملاحة الإلكترونية، منشأة المعارف بالإسكندرية،ص80.

158 - د.شافع بلعيد عاشور،سنة 2006، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة الجزائر، ص 70 وما بعدها.

159 - تأسست المنظمة البحرية الدولية عام 1948 بناء على إتفاقية وكانت في الأصل تسمى "منطقة الملاحة الإستشارية متعددة الحكومات" ودخلت الإتفاقية في حيز النفاذ عام 1958 تغير أسم المنظمة إلى عام 1982، وهي جهاز الأمم المتحدة المتخصص والمسئول عن تحسين سلامة الملاحة ومنع التلوث الناتج عن السفن، والهيئة العليا في المنظمة هي جمعية التي تتبنى القرارات والتوصيات التي تعدها الهيئات المساعدة وتقوم بإنتخاب مجلساً ويقوم الأخير بعمله كهيئة حاكمة بين إجتماعات الجمعية ويعمل على تنسيق أنشطة الهيئات المساعدة والتي تشمل "لجنة السلامة الملاحية" و"لجنة حماية البيئة البحرية".

- الغرفة الدولية للنقل البحري (ICS).

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

المطلب الثاني

أهمية سند الشحن البحري الإلكتروني

النظام التقليدي لوثائق النقل ينقسم إلى وثائق قابلة للتداول وأخرى غير قابلة للتداول فإن هذا التقسيم موجود أيضاً في النظام الإلكتروني لسندات النقل التي يمكن أن تكون أسمية[160] كما يمكن أن تكون قابلة للتداول[161] وعلى كل حال فإن في إقرار هذه الوثائق أهمية عملية لا يستهان بها، حيث إنها تقضي على المشكلة المتمثلة في وصول البضائع إلى ميناء التفريغ قبل وصول مستنداتها عن طريق البريد، أو عن طريق المناولة اليدوية، مما يجعل الشحنة عرضة للتلف أو الهلاك بسبب بقائها معرضة لعوامل التعرية في المستودعات أو على رصيف الميناء[162].

كما أن هذا النظام سيوفر الوقت والجهد بشكل كبير ويساهم في تلافي التعقيدات الناتجة عن إستخدام النماذج الورقية مما يؤدي إلى رفع كفاءة النقل الدولي وأزدهار التجارة الدولية بشكل عام[163] من جهة أخرى، فإنه بالرغم من أن هذه الإتفاقية قد أقرت صراحة نظام السندات

---

[160] - تعرف المادة1 فقرة 20 سند النقل الإلكتروني غير قابل للتداول بأنه (... سجل نثقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول) إذا واضعوا المعاهدة هنا قد اتبعوا فكرة الإستبعاد لتعريف سند النقل الإلكتروني الأسمي فكل ما لا يعتبر سند إلكترونياً قابلاً للتداول هو سند أسمي وكأن النص يجعل من القابلية للتداول القاعدة والإستثناء هو عدم القابلية للتدوال ولا يخفى ما لهذا الأمر من أهمية على الصعيد التجاري.

[161] - تنص المادة الأولى فقرة 19 على أن " سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يعني كل سجل إلكتروني"أ" يدل بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيها صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابلا للتداول"ب" ويفي إستخدامه بمقتضيات الفقرة 1 من المادة 9".

[162] - د.فاروق ملش، إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008 الحسنات والإيجابيات. مجلة أخبار النقل البحري السنة 15 العدد 8 الإسكندرية مصر، ص 6.

[163] - المذكرة الإسترشادية الصادرة عن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمناسبة ورشة العمل المنعقدة بشأن تحليل وتحديد إيجابيات وسلبيات قواعد روتردام 2008 لصياغة رؤية عربية حيال الإنضمام إليها المنعقدة في مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، ص 20.

الإلكترونية، إلا أنه مازالت تنظر بإستحياء إلى هذه الوثائق، ذلك أن المادة ٨ فقرة أ قد نصت على أنه (يجوز تسجيل أي شيء تقتضيه هذه الإتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني وإستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن).

إذاً لا يمكن إصدار السند الإلكتروني دون تراضي الطرفان، وبداهة فإن هذا التراضي ليس هو التراضي المطلوب لإنعقاد العقد وإنما تراضي الأطراف على أن يفرغ المحتوى في سند إلكتروني والإتفاق على إستعمال هذا السند، فإذا توافر هذا الركن كان للسند الإلكتروني ذات القيمة القانونية للسند العادي من حيث الإصدار والسيطرة عليه إذا توافرت الشروط المنصوص عليها في المادة ٩ من الإتفاقية[164].

الفرع الأول

قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول

يجدر الإشارة هنا إلى أن إتفاقية روتردام لسنة 2008م بالرغم من طابعها التقدمي، إلا أنها لم ترغب في هدم التقاليد البحرية الراسخة منذ أمدٍ بعيد[165] فالوثائق الورقية مازالت محتفظة بمكانها وغير مهددة بالإلغاء، بل إن المعاهدة قد جعلت الإستعمال الإلكتروني لوثائق النقل طريقة بديلة للوسائل التقليدية المعروفة وللأطراف حرية الأختيار بين هذه الطريقة أو تلك، مع ضرورة أحترام القيود المفروضة على كل طريقة، وفوق ذلك فإن المادة 35 قد أعطت للأطراف مكنة إستعمال سندات نقل إلكترونية أو عادية حتى في الحالات التي يقتضي فيها العرف أو الممارسات التجارية

---

[164] - إذ تنص المادة (9) من هذه الإتفاقية على أن:

1- يخضع إستخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على: أ- طريقة إصدار ذلك السند وإحالته إلى حائز مقصود، ب- تأكيد أن سلامة السند الإلكتروني لم تمس، ج- الكيفية التي يمكن للحائز أن يثبت أنه هو الحائز، د- الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، هـ فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية ....

2- يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من إتباع تلك الإجراءات ميسوراً."

[165]- Javier Fernandez, Ibid. P 57.

أو حتى الإتفاق على عدم استخدام سندات نقل[166] وكل ما سبق يعكس النمط التشريعي المتقدم الذي عالجت به القواعد الجديدة سندات النقل البحري، والذي يتناغم مع التعديلات المقررة لرفع الدعوى، وتنص المادة 203 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م على أن:

١ - يحرر سند الشحن بإسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.

٢- ويكون النزول عند سند الشحن الأسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.

٣- ويكون سند الشحن المحرر لأمر قابل للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، ويسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة البحرية ويتم تداول سند الشحن المحرر لحاملة بالمناولة.

٤ - ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله".

ومن هذا النص يتضح أنه يجوز أن يكون سند الشحن بأسم شخص معين أو لأمر أو للحامل:

1 - سند الشحن الأسمي:

قد يكون سند الشحن بأسم شخص معين، وسند الشحن الأسمي غير قابل للتداول بالطرق التجارية ويلزم لإنتقاله إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية، أي قبول الناقل للحوالة وإبلاغه وليس للناقل تسليم البضاعة إلا للشخص المذكور في السند أو الشخص الذي أنتقل إليه السند بطريقة الحوالة ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد أسمه في السند لا بوصفه شاحناً ولا مرسلاً إليه أو محالاً له ما لم يخلص من محتويات الوثيقة ذاتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

166 - إستخدام الوسائط الإلكترونية وفقاً لقواعد روتردام لم يعد مقتصراً على مستندات النقل بل أنه أمتد لأكثر من ذلك، حيث أنه من الجائز إستعمال هذه النماذج حتى لتوجيه الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات ...الخ وفقاً لنص المادة (3) بشرط أن يكون هذا الإستخدام خاضعاً لموافقة الأطراف المرسل والمرسل إليه.

2 - سند الشحن لأمر:

هي الأكثر أستعمالاً فيكفي إضافة لأمر أمام أسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن مثل الكمبيالة بالتظهير، والعميد روديار قال بإمكانية إتخاذ وثيقة الشحن التي لا تحمل عبارة لأمر شكل وثيقة الشحن لأمر طالما لا تحمل هذه العبارة (non â ordre[167]) وعملياً يوجد هذا النوع من الوثائق ولكن القضاء لم يتطرق لمثل هذه الحالات حتى وأن كان الحل الذي قال به العميد روديار مقبول قانونياً، فوثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد من العمليات التجارية الدولية وذلك أن بعض البضائع تباع عادة بسهولة وبشكل متعاقب بتظهيرات متتابعة مثل النفط والمحروقات.

فوثيقة الشحن أداة ضرورية لا غنى عنها في التجارة، لأنها تحمل سلسلة من التظهيرات، والمرسل إليه صاحب الحقوق التي تمنحها إياها الوثيقة (ملكية البضائع) هو من المفروض الذي له الحق في التسليم ويكون آخر مظهر له[168] كما أن آخر مظهر له هو من له صفة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ولكن ممكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطئ للنقل[169].

3 - سند الشحن لحامله:

في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها، وهذا ليس الواقع العملي دائماً فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة شحن لأمر ولكن لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه وهي في هذه الحالة وثيقة شحن لأمر ولكن على بياض، ومن الممكن أن تتحول وثيقة الشحن لأمر إلى وثيقة شحن لحاملها فيكفي تظهيرها دون تحديد أي أسم للمظهر له، ويتم تداول وثيقة الشحن لحاملها بالمناولة العادية (من اليد إلى اليد) وحامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند[170].

---

[167]- R .Rodiere , Traité Général De Droit Mraritime, Affrétément Et Lrans Port, t 2, n 482, p 9et 111.

[168] - أنظر المادة 784 من القانون البحري الجزائري.

[169]- Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit Maritime, Lgdj 2006, page 629 ,n 981

[170] - د.محمد بهجت عبدالله، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى 2004- 2005، ص 90.

والجدير بالذكر أن محكمة النقض قد قضت بالآتي "خطابات الضمان التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن والتي يتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا ما تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض وذلك مقابل أن يسلمه الناقل سند الشحن نظيفاً وخالياً من هذه التحفظات فيسهل للشاحن التعامل مع البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الأئتمان من البنوك، هذه الخطابات - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - بإعتبارها حجة على عاقديها وحدهم - الشاحن والناقل - ولا يجوز الأحتجاج بها على الغير من حاملي سندات الشحن، لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل طالما أن المقصود بها دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن[171] وترجع نشأة هذا النظام إلى سنة 1990 فأنقعدت اللجنة البحرية الدولية إجتماعاتها في باريس وأنتهت إلى وضع لائحتها المتعلقة بوثائق الشحن، وهذه اللائحة تتكون من ثمان مواد حيث قدمت اللجنة نظاماً جديداً للتغلب على مشكلات إثبات ملكية البضائع من خلال الوسائل الإلكترونية.

جوهر هذا النظام هو وجوب تشابه البيانات التي تُدرج في سند الشحن الإلكتروني لتلك الواردة في السند التقليدي الورقي، بحيث ترسل البيانات بواسطة الناقل إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن فضلاً عن مفتاح خاص (كلمة سر) المادة 4 من اللائحة وترسل للشاحن لإستخدامها في المعاملات اللاحقة وهذا المفتاح الخاص لا يعرفه إلا الناقل والشاحن، ويتم نقل حق التحكم من المالك الأصيل إلى كل مالك جديد وهكذا بحيث يقوم المالك السابق بإخطار الناقل بنيته في نقل حق التحكم إلى المالك الجديد، فيؤكد الناقل هذا الإخطار ثم بين المعلومات حسب ما هو منصوص عليه في المادة الرابعة إلى المالك الجديد ولكن بدون إعطاء كلمة السر، فيقوم هذا الأخير بقبول العملية ومن ثم يلغي الناقل المفتاح الخاص به ويصدر مفتاحاً جديداً إلى المالك الجديد، وبالتالي يكون الحق في

[171] - الطعن رقم 339 لسنة 40 ق، جلسة 1975/06/23، مكتب فني 26، صفحة رقم 1247.

المطالبة بإستلام البضاعة للمالك الجديد وحده، مع إمكانية هذا الأخير أن يطلب مستند ورقي ليحقق له وظائف وثيقة الشحن[172] مثل تمثيل البضاعة وإمكانية تداول المستند بالتظهير[173].

ورغم مزايا هذا النظام إلا أنه لا يخلو من العيوب، إذ لا يستطيع المرسل إليه المطالبة بالبضائع أو مقاضاة الناقل إذا أمتنع هذا الأخير ورفض تسليم البضاعة، بخلاف حالة وجود المستند الورقي وكذلك من عيوب هذا النظام أيضاً أنه يعتمد على نقل أرقام سرية بين السفينة واليابسة (الموانئ) عن طريق البث اللاسلكي مما قد يعرض هذا البث إلى التنصت أو القرصنة، لذا فهو لا يعطي الحماية للشفرة السرية مما يجعله أقل أماناً[174].

فصدر هذا القانون في 12 يونيو 1996م عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وتم إقراره بناءً على توصية صادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة (رقم 51-162) في 15 ديسمبر 1996م[175] فإكتفى هذا القانون في المادة 2/2 بتعريف تبادل البيانات الإلكترونية بأنه نقل المعلومات من حاسوب إلى حاسوب آخر بإستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات، كما كرس هذا القانون مبدأ التعادل الوظيفي بين الكتابة في الشكل الإلكتروني والكتابة على الورق في المادة السادسة التي نصت على أنه "عندما يشترط أن تكون المعلومات مكتوبة، تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح إستخدامها بالرجوع إليها لاحقاً".

---

172 - المادة 11 من قواعد اللجنة البحرية الدولية.

173 - أ.د.أنور مطاوع منصور محمد، دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، المجلة القانونية كلية الحقوق جامعة القاهرة 2023/2/22م.

174 - د.هشام صادق، سنة 2004، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة بيروت العربية، العدد الأول، ص9 وما بعدها.

175 - ويتكون هذا القانون من 17 مادة، وهي مقسمة إلى بابين: الباب الأول يعالج موضوع التجارة الإلكترونية بصفة عامة (المواد 1 إلى10)، أما الباب الثاني فهو متعلق بعقود نقل البضائع والمستندات في المادتين 16 و 17 منه، أنظر د.شافع بلعيد عاشور، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة الجزائر 2006، ص 114 وما بعدها.

الفرع الثاني

طرق إثبات سند الشحن الإلكتروني

عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي والكتابة شرطاً لصحته يترتب على إغفالها البطلان، كما أنه عقد تجاري يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، وقد أستقر العرف البحري على استعمال سند الشحن البحري كأداة إثبات عقد نقل البضائع بطريقة البحر[176] ولم ترغب إتفاقية روتردام لسنة 2008 في هدم التقاليد البحرية الراسخة منذ أمد بعيد[177].

ومن هذه التقاليد ما ورد في تعريف إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لسند الشحن وأيضاً نص المادة 219 بالقانون البحري البحريني- السابق الإشارة إليه - بوصفه وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة[178] وقد نصت المادة 220 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 عن إصدار سند الشحن":

أ- يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع أو تحميلها على متن السفينة سند شحن.

ب- وللناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة.

ج- وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن.

د- ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخ أو موقعاً من الناقل أو من ينوب عنه، وتعامل سندات الشحن الموقعة من قبل ربان السفينة التي تنقل البضائع على أنها موقعة نيابة عن الناقل".

---

[176] - رزيقة عزوز، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2015، ص ب.

[177]- Javier Fernandez, Ibid. P 57.

[178] - أنظر الفقرة السابعة من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ 1978.

كما ونصت المادة 221 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 بيانات سند الشحن " يجب أن يتضمن سند الشحن البيانات الآتية:

1- أسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه إن وجد وعنوان كل منهم.

2- صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أوحجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.

3- أسم السفينة وحمولتها وجنسيتها وأسم الربان.

4- ميناء الشحن وميناء التفريغ.

5- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الباقي منها.

6- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

7- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

8- تاريخ أو بيان المدة المحددة لتسليم البضائع في ميناء التفريغ إذا ما تم الاتفاق عليها صراحة بين الطرفين.

9- مكان أستلام وتسلم البضائع للناقل في حالة سند الشحن متعدد الوسائط.

10- حدود المسؤولية الإضافية المتفق عليها.

وقد تضمنت المادة 199 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، ما يلي:"

١- يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن .

٢- ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها .

٣ - ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة .

٤- وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن ".

وجاء في نص المادة 200 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990على أن " يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

أ- أسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الاخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك في حالة الأوعية الموضوعة فيها.

ج - أسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

د - أسم الربان.

ه - ميناء الشحن وميناء التفريغ.

و - أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق فيها.

ز - مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

ح - حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية ".

ومما سبق يتضح أن لسند الشحن حجية في الأثبات سواء لأثبات عقد النقل وشروطه أوعملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة وفي التاريخ المبين في وثيقة الشحن، لذلك يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل[179]، وهذا ما نصت عليه المادة 222 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 عدة نسخ من سند الشحن":

[179] - أنظر الفقرة الثالثة من المادة (202) من قانون التجارة البحرية المصري.

أ- يحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول.

ب- يوقع الشاحن أو من ينوب عنه النسخة الأصلية المحفوظة لدى الناقل، ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقامها وفقاً لما تحدده اللائحة التنفيذية لهذا القانون، وتعطي هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

ج- يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.

غير أنه تجدر الإشارة إلى أن هذه الحجية بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيانات السند فالناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضائع الواردة فيها، وجاء بالمادة 225 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 حجية سند الشحن":

أ- مع مراعاة حكم الفقرة أ من المادة 224 من هذا القانون، يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، ويعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.

ب- يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير.

ج- في تطبيق أحكام هذه المادة يعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير مالم يكن هو الشاحن نفسه.

وإذا كانت القواعد العامة تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة، فإن هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية ومن ثمة يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق

الإثبات، والمقصود بالغير هنا هو كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها، ويجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصلحته أن يتمسك بالبيانات الواردة في السند في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن) ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها.

كما يجوز للغير إذا كانت مصلحته تتفق وأثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة له مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق، وتطبيقاً لذلك فإنه إذا قام نزاع بين الشاحن والمرسل إليه بسبب عدم تسليم هذا الأخير البضاعة أمكن للأول أن يستند إلى سند الشحن في إثبات قيامه بتنفيذ إلتزامه بالتسليم وإن كانت البضاعة مؤمن عليها من مخاطر البحر والهلاك أو تلف فيكون إثبات تعرض البضاعة للخطر بتقديم سند الشحن وللغير أن يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند الشحن بكافة طرق الإثبات وأخيراً سند الشحن حجة في الإثبات بما ورد فيه، لا بين أطرافه فحسب بل في مواجهة الغير كذلك يجوز إثبات عكس ما جاء فيه بكافة الطرق[180].

بيانات وشكل سند الشحن البحري وسلبياته:

وفقاً لنص المادة221 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 وأيضاً نص المادة 200 من قانون التجارة البحرية المصري السابق الإشارة إليهما، فإن أبرز البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن البحري، ما يتعلق بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها وهو ما بينته كباحث على النحو التالي:

[180] - د.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجديد، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006م، ص 301.

١ - بيان هوية الأطراف:

سند الشحن كسائر العقود الأخرى التي لابد أن يتضمن فيه أسم وعنوان المتعاقدين بشكل واضح، وكذلك أسم المرسل إليه وعنوانه، وإذا تعدد الناقلين يجب كتابة أسمهم على السند، وقد جرت العادة على كتابة أسم الناقل في الأعلى على جهة اليمين من الوثيقة[181].

٢ - بيان بعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها:

من البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن، فيما يتعلق بعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها، تعين السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل حتى يسهل على الشاحن والمرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة والأستلام عند ميعاد وصولها لسحب البضاعة[182] وتحديد ميناء الشحن[183] مكان لإستلام البضائع وميناء التفريغ[184] وميناء الوصول مكان للتسليم[185] وقيمة أجرة الحمولة، إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أوالجزء المستحق فيها[186].

٣- بيان البضائع الواجب نقلها[187]:

الجدير بالذكر أن الناقل ليس ملزماً بأن يثبت في سند أوسندات الشحن أويدون فيها علامات أوعدداً أوكماً أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه، لذا فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن أوجبت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات

---

181 - د.أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الأعتمادات المستندية، دراسة نظرية وتطبيقية، طبعة 2000، ص28.

182 - أنظر الفقرة الثالثة من المادة (200) من قانون التجارة البحرية المصري والجدير بالذكر أنه إذا لم تعين السفينة في سند الشحن فنكون أمام السند لأجل الشحن، والذي من مزاياه:

- أنه بإمكان الشاحن إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة؛
- عدم قدرة شركات النقل على تعين السفينة التي ستنقل البضاعة؛
- بإمكان الناقل المطالبة بأجرة النقل دون انتظار شحن البضاعة.

إلا أن سند الشحن برسم الشحن أظهر عيوباً كثيرة فمن بيده هذا السند لا يعرف بوجود البضاعة وليست لديه أية وسيلة لتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا من تاريخ وصول البضاعة، د.أحمد غنيم، المرجع السابق، ص 25.

183- Lieu Dereception

184- Destination Pinale

185 - أنظر الفقرة (هـ) من المادة (200) من قانون التجارة البحرية المصري.

186 - أنظر الفقرة (و) من المادة (200) من قانون التجارة البحرية المصري المادة (1/15/ك) من قواعد هامبورغ.

187 - أنظر الطعن رقم 124 سنة 25 ق ، جلسة 1960/02/11، مكتب فني 11، صفحة رقم 137

الشحن الموقعة في بروكسل على الناقل إستلام البضائع وأخذها في عهدته، وأن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند الشحن متضمناً مع بياناته المعتادة بيانات أوردتها في البنود أ ، ب، ج من تلك الفقرة، ثم نصت على ما يأتي "ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كماً أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً، أوعندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها " مما مؤداه - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن مثل هذا التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن دليلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به، ولا يكون له إعتبار في رفع مسؤوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات على عاتق الناقل"[188].

٤- سلبيات سند الشحن البحري الإلكتروني:

بالرغم من مزاياه الكثيرة التي يوفرها استعمال نظام تبادل البيانات الإلكترونية بالنسبة لسند الشحن، سواء في تمكين الأطراف من تبادل بيانات السند إلكترونياً أو في تحقيق السهولة والسرعة المطلوبة في مجال التجارة الدولية والبيوع البحرية خاصة، ومع أن سندات الشحن الإلكترونية أصبحت الآن مطلباً مُلحاً، فإن هناك بعض السلبيات التي تحد من فعالية هذا النظام، بحيث تكون سندات الشحن والبيانات التي يتم تبادلها إلكترونياً عرضة لبعض المخاطر سواء منها العفوية أو العمدية، لذلك سنتوقف عند أهم المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني (أولًا) ثم وسائل تفادي هذه المخاطر (ثانياً).

[188] - الطعن رقم 145 لسنة 38 ق، جلسة 1973/04/17، مكتب فني 24، صفحة رقم 616.

أولاً: مخاطر سند الشحن الإلكتروني:

تنصرف هذه المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني إلى مخاطر الخطأ الذي قد يتعرض لها هذا السند المعالج آليا، ثم مخاطر الغش في نقل وتبادل بياناته:

١- مخاطر الخطأ:

تختلف مصادر الخطأ التي تهدد سلامة وصحة بيانات سند الشحن الإلكتروني، فهناك الخطأ البشري والخطأ الفني والخطأ الذي يرجع إلى عوامل خارجية طبيعية:

أ- الخطأ البشري: ويعتبر الخطأ الأكثر وقوعاً لإرتباطه بعملية إدخال البيانات، أوالمعلومات إلى الحاسب الآلي حيث تعتمد هذه العملية في الغالب على الإدخال اليدوي، ويطلق على القائم بهذه العملية أسم المبرمج الذي قد يقع في خطأ في تصميم البرنامج أوفي المعلومات الموضوعة به أو في تشغيله، وقد يتمثل الخطأ في ربط البرنامج بالحاسب الآلي وفي نقل المعلومة أو البيان إليه[189].

ولما كان الناقل هو الذي يقوم بتحرير وإصدار سند الشحن التقليدي بناءً على البيانات المقدمة إليه من قبل الشاحن فهو من يقوم كذلك بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني بإدخال تلك البيانات إلى الحاسب الآلي ومعالجتها في إطار برنامج خاص وأثناء هذه العملية قد يقوم الناقل بتغذية الحاسب بالبيانات بكيفية غير صحيحة، أوقد يقوم بإستعمال البرنامج وفق تحليل أو تسلسل خاطئ ينتج عنه معالجة خاطئة للبيانات، وعموماً فإن الأخطاء المحتمل وقوعها في مثل هذه الأحوال لا تخرج عن كونها أخطاء بسيطة ناتجة عن إهمال الناقل مزود الخدمة في إطار علاقته بمستعملها الشاحن[190].

189 - خديجة قبال، الكتابة الإلكترونية دراسة مقارنة - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة - جامعة محمد الخامس - أكدال - الرباط- السنة الجامعية 2005- 2006، ص 72.

190 - تمكن إجمال الأخطاء التي تترتب عنها المسؤولية في حدوث إهمال في وضع التصميمات الفنية لنظام التبادل الإلكتروني للبيانات، حدوث إهمال في تشغيل أو إستخدام النظام، الإهمال في إستيعاب القدرات الإنتاجية للنظام، التقاعس عن إستخدام النظام في الوقت الذي كان يتعين إستخدامه أنظر د.فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الإسكندرية 1995، ص 465.

ب- الخطأ الفني: ويراد به الخطأ الناتج عن خلل الحاسب الآلي، وهو ما يعبر عنه بالعطب التقني الذي ليس لمشغل نظام البيانات الإلكترونية دخل فيه[191] والملاحظ أنه بفضل التطور التكنولوجي، فإن الأخطاء التي يمكن أن تحدث نتيجة لعيوب في الأجهزة أو في أنظمة الحاسب الآلي أصبحت قليلة.

ج- الخطأ الخارجي: ويعود لأسباب مرتبطة بالوسط أو البيئة، بحيث أن الأجهزة والبرامج من الممكن أن تطالها أو تؤثر فيها البيئة المحيطة بها كالحرارة أو الرطوبة أو الأتربة فضلاً عن وجود مؤثرات كهرومغناطيسية أواهتزازات خارجية، وهي عوامل طبيعية من شأنها أن تؤثر على البيانات أو المعطيات المبرمجة في الحاسب الإلكتروني.

٢- مخاطر الغش المعلوماتي:

يمكن أن يتحقق ذلك بمعرفة أي شخص ينجح في الدخول على أي نظام معلوماتي خاص بحاسب آلي، ثم يستعمله لحسابه مستغلاً في ذلك وسائل الإتصال عن بعد التي تسهل هذا الدخول المخالف أو ما يطلق عليه القرصنة، فبالنسبة لنظام تبادل البيانات الإلكترونية يمكن للقراصنة التوصل إلى المعلومات أو البيانات الخاصة بسند الشحن الإلكتروني واختراق الخصوصية وسرية البيانات بسهولة،

وذلك راجع إلى أن التطور المذهل للحاسب الآلي ونظمه ووسائل الإتصال، يصاحبه تقدم أعظم في أساليب التدليس والغش المعلوماتي، لاسيما وأن مرتكبي هذه الأفعال ليسوا أشخاص عاديين، بل هم متخصصين في علوم الكمبيوتر[192].

وإذا ما كان من الممكن الحد من مخاطر الغش المعلوماتي، وذلك من خلال حصر أنتقال البيانات الإلكترونية في إطار خط اتصال واحد يربط أجهزة الحاسب (شبكة مغلقة) أي قصر نظام تبادل بيانات سند الشحن الإلكتروني فقط بين الحواسيب التي يملكها كل من مشغل النظام الناقل

191 - محجوبة بوفضيلة، المرجع السابق، ص 59.

192 - وقد تصدى المشرع الجنائي في العديد من الدول العربية لهذه الأفعال بالتجريم.

ومستعمليه - الشاحن والمرسل إليه[193] فإن ذلك لا يمنع من استخدام السيئ لمن يملك الدخول إلى هذا النظام ونقصد بذلك الشاحن بصورة خاصة الذي بإمكانه التلاعب ببيانات سند الشحن الإلكتروني قبل إرساله إلى المرسل إليه المشتري إضرار بهذا الأخير، الذي يكتشف بعد تلقي البضاعة أنها غير مطابقة لبنود عقد البيع أو تخفي عيباً أو خصائصاً لا تعبر عنه الرسالة أو السند الإلكتروني، الأمر الذي يؤكد مدى أهمية التنظيم القانوني لمسؤولية أطراف سند الشحن الإلكتروني ونظام تبادل المعطيات الإلكترونية عموماً.

ثانياً: وسائل تفادي سلبيات سند الشحن الإلكتروني:

من أهم التحديات التي يواجهها سند الشحن الإلكتروني وكذا نظام تبادل البيانات الإلكترونية بصورة عامة هي مسألة أمن المعلومات وعدم توفر ضمانات كافية تحمي مستعملي هذا النظام الجديد والتعامل معه بكل ثقة وأطمئنان، وكما هو معلوم فإن شبكة الأنترنت تمتاز بطابعها اللامادي وعنصرها الدولي المفتوح، وبالتالي يمكن للكافة الدخول إلى الأنظمة المعلوماتية والإطلاع على مضامينها، بما في ذلك إمكانية إطلاع الغير على مضمون سند الشحن المتبادل إلكترونياً مع ما قد يصاحب ذلك من تغيير في محتواه أو تحويره، لذلك تطلب العمل أولاً لضمان سلامة بيانات السند من التغيير والتوقي من تدخل الغير، وثانياً التأكد من هوية الطرف المقابل المرسل إليه.

وقد ظهرت العديد من الطرق الفنية لحماية تبادل البيانات الإلكترونية وضمان سرية المعلومة وأمانها من الإستعمالات التدليسية أوالغش المعلوماتي عند تنقلها عبر الشبكة، ولعل أهمها ما يعرف بتقنية التشفير وتتمثل هذه التقنية في إدخال تعديلات على البيانات عند إرسالها إلى جهة معينة أو تحويلها إلى رموز غير ذات معنى، بحيث إذا ما تم الوصول إليها من قبل أشخاص غير مخول لهم بذلك لا يستطيعون فهمها وإستغلالها، ولهذا تنطوي تقنية التشفير بكل بساطة على تحويل النصوص العادية الواضحة إلى نصوص مشفرة غير مفهومة، وهي مبنية على مفهوم أساسي مفاده أن كل بيان مشفر يحتاج إلى فكه وإعادته إلى وضعه الأصلي، لذلك تستخدم مفاتيح سواء في تشفير

[193] - د.مازن جلال خيربك، وثيقة الشحن الإلكترونية، حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة، ص 2، مقال منشور على الموقع الإلكتروني http://www.Iqtissadiaya.com/archives-detail.asp

البيانات المرسلة أو في فك تشفيرها من قبل صاحبها المسموح له بتسلمها، وتستند هذه المفاتيح على صيغ رياضية معقدة في شكل خوارزميات، وترتكز قوة وفعالية التشفير على نوعية الخوارزميات المعتمدة وطول المفتاح الذي يقاس بعدد الأرقام الضرورية لبنائه[194].

وقد كانت عملية التشفير تتم بواسطة مفتاح سري يعتمد لتشفير البيانات وفي نفس الوقت لفك تشفيرها وترجمتها وإعادتها إلى وضعها الأصلي، بإستخدام نفس المفتاح السري، وهذا ما يعبر عنه بالتشفير المتناظر وهو عملية جد مفيدة من حيث قدرتها على تحويل محتوى البيانات الأصلية إلى معلومات غير مفهومة، ولكن تعدد ملكية المفتاح السري لا تجعل المتعاملين في مأمن من إمكانية الحصول عليه من قبل جهات غير مرخص لها في استخدامه لفك تشفير البيانات[195] ولتفادي مشكلة التوزيع غير الآمن للمفاتيح في مجال التشفير تم أستحداث التشفير اللامتناظر، فعوضاً عن إستخدام مفتاح واحد يستخدم التشفير اللامتناظر مفتاحين أثنين مرتبطين بعلاقة رياضية عند بنائهما، أحدهما عام وهو متاح لبعض الجهات لكنه يبقى سراً للجمهور ومفتاح خاص وهو مفتاح شخصي غير معروف إلا للمرسل إليه ويقتصر إستخدامه على حل شفرة البيانات المشفرة بالمفتاح العام[196]، فوفق هذه الطريقة التي تقدم أقصى درجات الأمان المعلوماتي، ويمكن للشاحن المرسل أن يقوم بتشفير بيانات سند الشحن الإلكتروني عن طريق المفتاح العام وإرساله عبر البريد الإلكتروني إلى المرسل إليه الذي بمجرد تلقيه هذا السند يمكنه فك شفرة بياناته عن طريق إستخدام المفتاح الخاص به.

---

194 - محجوبة بوفضيلة، حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي (الإلكتروني) رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، السنة الجامعية 1998 و 1999، ص 59، د.مازن جلال خيربك، وثيقة الشحن الإلكترونية، حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة، ص2، مقال منشور على الموقع الإلكتروني. www. Iqtissadiaya.com/archives-

195 - د.عبدالمجيد ميلاد، تشفير البيانات والتوقيع الإلكتروني أحسن ضمان لتأمين سرية المبادلات الإلكترونية وسلامتها، ص1، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: www.abdelmajid-milet.com

196 - د.عبدالفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية، الكتاب الأول، نظام التجارة الإلكترونية وحمايتها مدنياً، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002، ص 271.

المبحث الثاني

إنشاء سندات الشحن البحرية الإلكترونية وآلية عملها

تمهيد وتقسيم:

يرتب عقد النقل التزاماً على الشاحن بأن يعهد البضاعة إلى الناقل ليمكنه من نقلها وان يدفع له الأجرة المتفق عليها وينشئ إلتزاماً على الناقل بأن يقبل البضاعة المتفق على نقلها وتسليمها في المكان والزمان المتفق عليه وسيتفق الطرفان على تثبيت ذلك في متن سند الشحن، وحيث يحل سند الشحن محل عقد النقل الذي يسلمه الناقل إلى المرسل إليه بناءً على طلب المرسل عند شحن البضاعة فيترتب على الشاحن والناقل إلتزامات متبادلة[197] وبناءً عليه سوف يقسم هذا المبحث الى مطلبين، المطلب الأول بعنوان الشروط الموضوعية والشكلية لسندات الشحن البحري الإلكترونية، والمطلب الثاني الموسوم تحت عنوان، آلية عمل سندات الشحن البحري الإلكترونية.

المطلب الأول

الشروط الموضوعية والشكلية لسندات الشحن البحري الإلكترونية

أولاً: الشروط الموضوعية لسندات الشحن البحري الإلكترونية:

نصت المادة 98 من القانون المدني المصري على أنه "يتم العقد بمجرد أن يتبادل طرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين، مع مراعاة ما يقرره القانون فوق ذلك من أوضاع معينة لإنعقاد العقد" فبمجرد تلاقي الإرادتين يظهر العقد محققاً لآثاره وأهم أثر لعقد النقل البحري هو تغيير مكان الشيء ونقله من جهة إلى أخرى بموجب مستند يثبت عقد النقل، ويعد سند الشحن قرينة على تسلم الناقل

[197] - أ.د.أنور مطاوع منصور محمد، سند الشحن البحري الإلكتروني بين النظرية والتطبيق، بحث منشور بمجلة الدراسات القانونية، الصادرة عن كلية الحقوق، جامعة أسيوط العدد الأربعون، الجزء الثاني، يونيو 2017م.

للبضاعة محل النقل[198] ويتبين في هذا السند وصف البضاعة وبياناتها، وقد استمر تطور هذا السند ليخرج من صورته التقليدية ليظهر في شكله الإلكتروني.

وفقاً لهذا السند الإلكتروني يتفق الناقل والشاحن على تبادل البيانات إلكترونياً، فيرد في سند الشحن البحري الإلكتروني أوصاف وشروط البضاعة المشحونة محل التعاقد، ولاحظ هنا أن هذا السند لا يرد فيه أشخاص يتصلون بعملية النقل كربان السفينة مثلاً، فهو ليس طرفاً في عقد النقل البحري، إلا أنه من أشخاص السفينة، ويتصل بمالكها للتداول بأمور النقل ولكن توقيعه على سند الشحن هو مجرد تمثيل للناقل فهو مجرد ممثل له، كما أن المرسل إليه ليس طرفاً في سند الشحن، وأيضاً وكيل النقل فيسري عليه أحكام الوكالة، ولا يعد طرفاً في سند الشحن البحري[199].

ويمكننا القول بأن إبرام عقد النقل البحري يتطلب تلاقي الإيجاب والقبول من طرفي العقد، وهما الشاحن والناقل من دون غيرهما على ما يرد عليه الالتزام بنقل البضاعة، فيصدر الإيجاب ويقابله القبول وعلم الموجب، أما إذا كان التعاقد عبر الوسائل الإلكترونية فيجوز أن يتم التعاقد بين وسائط إلكترونية مؤمنة، ويكون التعاقد صحيحاً ونافذاً منتجاً لآثاره القانونية دون النظر لوسائل إبرامه الإلكترونية[200] ويجوز أن يكون التعبير عن الإيجاب والقبول جزئياً أو كلياً بواسطة المراسلة الإلكترونية، ولا يفقد العقد صحته أو قابليته للتنفيذ لمجرد أنه تم بواسطة مراسلة إلكترونية واحدة أو أكثر.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى أنه يتم إبرام العقد عبر الوسائل الإلكترونية، بأن يصدر الإيجاب ويقابله القبول وعلم الموجب في ذات الوقت مع عدم اتحاد المكان، ولهذا يصح إبرام السند بالوسائل الإلكترونية، فالأطراف إتحدا زماناً لا مكاناً، ولم يعد هناك مجالاً للخلاف الفقهي حول صحة إبرام العقود إلكترونياً، وُيضاف لتوافر الإيجاب والقبول ضرورة تمتع أطراف السند بالأهلية القانونية

198- J.Senekal, The Electronic Bill Of Lading, A Legal Perspective, 2010,
.See at, http://dspace.nwu.ac.za, 2012-10-14
199- .T.Nikaki, P.R., P.310
200- J.Senekal, P.R., P.13

للتعاقد، وكذلك توافر الضمانات الإلكترونية للتيقّن من وجود الإيجاب والقبول الإلكتروني بصفة قانونية وتقنية صحيحة، ككلمات السر والشفرات وغيرها[201].

ومن أهم مكاتب التسجيل الإلكترونية التي وضعت نظاماً خاصاً لسندات الشحن البحري الإلكترونية مكتب (Docs Sea) حيث يعد وسيطاً مركزياً لإستقبال سندات الشحن الإلكترونية وتسجيلها، بالإضافة لمكتب التسجيل الذي وضع نظام مشروع البوليرو، وتضمن كل هذه الأنظمة والمكاتب ضمانات للتعامل بموجب سند الشحن الإلكتروني.

ثانياً: الشروط الشكلية لسندات الشحن البحري الإلكترونية:

تعد الكتابة والتوقيع من أهم الشروط الشكلية لنشأة السند الإلكتروني ومن بينها سند الشحن البحري الإلكتروني، ويضاف إليها الشروط القانونية الأخرى:

أ- الكتابة:

تعتبر الكتابة شرطاً لإثبات التصرفات القانونية في أغلب التشريعات المقارنة، ولا يحول هذا دون حق الأطراف في أختيار الشكل الذي يتم به الكتابة، إذ لا يوجد شكل ثابت لها، ولا يشترط الكتابة في وسيط ورقي ولا يستلزم إتباع شكل معين أو أسلوب كتابة معين ما لم يشترط القانون هذه الأمور ليمنح السند قوة الإثبات في مواجهة أطرافه والغير[202].

ولابد وأن نوضح هنا أن تفسير مصطلح مستند يمتد ليشمل المستند الإلكتروني، ذلك أن المستند لغوياً لا يقتصر على شكل معين وإنما يشمل الكتابة بمفهومها التقليدي والكتابة عن طريق الوسائل الإلكترونية ولا يشترط أن تتم الكتابة بالطريقة اليدوية التقليدية فيمكن إبرامها بطرق إلكترونية، فالغرض من استلزامها أن يأخذ العقد شكلاً معيناً، ليس المقصود منه الدعامة الورقية بذاتها وإنما

[201]- M.Gisler And Others, Legal Aspects Of Electronic Contracts, 2000,See at, http://ceur-ws.org/Vol-30/paper7pdf, 2009-10-11.

[202] - د.عبدالعزيز المرسي حمود، المرجع السابق، ص15.

تعد الدعامة الورقية وسيلة لإثبات المعلومات عليها، فكل المطلوب هو كون الكتابة مقروءة بسهولة مع إمكانية الرجوع إليها ونقلها ونسخها[203].

ويتعين علينا أن نوضح هنا أن الكتابة الإلكترونية قد تتضمن ميزات تقنية تضمن سلامتها وصحتها، وقد تتجاوز الضمانات التي تتمتع بها الكتابة اليدوية، فلا يوجد تلازم بين فكرة الكتابة والورق بمعناه التقليدي، ورغم هذا فهناك رأي فقهي يرى صعوبة إضفاء القوة الثبوتية على المستند الإلكتروني وخاصة في مجال المراسلة الإلكترونية من خلال البريد الإلكتروني وغرف الدردشة إذ أنها لا تترك أثراً مكتوباً له نفس طبيعة المستند الورقي[204] فالكتابة الإلكترونية وفقاً لهذا الرأي هي عبارة عن مجموعة من الحروف والأرقام والإشارات التي تدل على معنى معين وتكون ثابتة على دعامة قوية، وهي الدعامة الورقية التي تحتوي على بيانات معينة يذيلها توقيع يدوي من جانب أطراف المستند[205].

ويمكن الرد على الرأي السابق بأن الغاية من أستلزام أن يكون للعقد شكلاً معيناً ليس المقصود به الدعامة الورقية بذاتها، وإنما تعد الدعامة الورقية وسيلة لتثبيت المعلومات عليها، فكل ما في الأمر يجب أن تكون الكتابة مقروءة بسهولة مع إمكانية الرجوع إليها ونقلها وإستخراج نسخ منها[206] ومن ثم يجب التخلي عن المفهوم التقليدي للمستند والأخذ بفكرة الكتابة الإلكترونية فلا يوجد تلازم بين فكرة الكتابة والورق بمعناه التقليدي ولا يوجد أساس حقيقي لرفض الكتابة الإلكترونية سوى مجرد الخوف من إمكانية التبديل والتحريف، فكل هذا يمكن تجنبه من خلال توفير سبل الأمان التقنية الكاملة لحماية المستند الإلكتروني.

وأيضاً تفادياً للإشكاليات الخاصة بإثبات المستند الإلكتروني يمكن تحديد شخص ثقة (موثق إلكتروني) يكون عمله مراقبة وفحص مضمون الوثائق والبيانات التي يتم تبادلها بين أطراف

[203]- J.Wittman, Electronic Contracts, 2007, See at, www.wdwlaw.ca/electronic-contracts 1110, 1-2-2010.

[204]- M.Marianne, The Electronic Signatures In Global And National,Virginia Journal Of Law And Technology, Summer 2001, P.63.

[205]- M.Marianne, P.R., P.64

[206]- T.Smedinghoff, The Legal Challenges Of Implementing Electronic Transactions, Uniform Commercial Code Law Journal, Vol.41, No.30, P.123, 2008.

العلاقة القانونية الإلكترونية، وتخزين المعلومات بشكل إلكتروني منضبط يكفل الرجوع إليها عندما يراد التحقق منها في أي وقت من قبل الأطراف المتعاقدة[207].

وأريد أن أوضح كباحث هنا أن الإتجاه الحديث في الفقه القانوني ذهب إلى المساواة بين الكتابة الإلكترونية والكتابة اليدوية وهو ما فعلته غرفة التجارة الفرنسية في مجال تنظيم المعاملات الإلكترونية بين التاجر والمستهلك عندما أعتمدت العقد النموذجي الذي أشار إلى قيام الكتابة الإلكترونية بنفس وظيفة الكتابة اليدوية لإعداد المستند الإلكتروني[208].

ب - التوقيع:

يؤدي التوقيع وظائف عدة منها تعيين هوية الشخص، وإقرار الموقع بما هو مدون في السند، وحصول الرضا والإلتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته، فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء أي سند، ومن بين هذه السندات سند الشحن البحري الإلكتروني، إلا أن التوقيع هنا يأخذ صورة إلكترونية، وقد ذهبت التشريعات المقارنة إلى إفراد تنظيماً قانونياً مستقلاً بالتوقيع الإلكتروني بإعتباره أحد تطبيقات المستند الإلكتروني، وترك باقي التطبيقات للتنظيم العام المعني بالمعلومات الإلكترونية، ومن بين هذه التشريعات القانون الأنجليزي والقانون الأمريكي[209].

وقد أورد المشرع المصري في نص المادة 202 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 ما يفيد شرعية الوسائل الأخرى غير الكتابة في الإعتراف بما ورد في سند الشحن من بيانات، فوفقاً لهذا النص يعترف المشرع المصري بالتوقيع الإلكتروني للإعتداد بصحة البيانات الواردة في سند الشحن، وهذا يعني أن الإعتراف بالتوقيع يخفي في طياته الإعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني لأنه لا يمكن إستحداث نص تشريعي للإعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون

---

[207]-J.Wittman, P.R., P.23

[208]-هناك من التشريعات المقارنة التي ساوت بين الكتابة الإلكترونية والكتابة الورقية كما هو الحال في القانون التركي الصادر في فبراير 2004 ، وكذلك القانون السنغافوري 2007 ولمزيد من التفصيل راجع على الإنترنت:
https://www.fdic.gov/regulations/compliance/manual/pdf/X-3.1.pdf, 2010-4-4

[209]-S.Biythe, Digital Signature Law Of The United Nations, European Union United Kingdom And United States, Richmond Journal Of Law And Technology, Vol.6, Issue 2, P.6, 2005.

الإعتراف بالسند الذي تم التوقيع عليه[210] مما يعني أن القانون المصري لا يقف عائقاً أمام تطبيقه على سند الشحن الإلكتروني.

ولا يختلف الأمر كثيراً في القانون الفرنسي على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، بما في ذلك الوسائل الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية، وبتطبيق ذلك على سند الشحن الإلكتروني بوصفه حجة في إثبات عقد النقل وفي إثبات إستلام الناقل للبضائع من يد الشاحن فإنه يشترط للإعتداد به توافر الضمانات الكافية حتى يتسنى الإعتراف به بوصفه سنداً للشحن، وهو ما يمكن تحقيقه من خلال ضمان عدم التلاعب في البيانات الخاصة بالسند من خلال تشفير السند، ووضع رقم كود سري خاص به لا يعلمه إلا الناقل والشاحن[211].

وقد حرص المشرع الإنجليزي على وضع قاعدة خاصة بسند الشحن الإلكتروني عام 1992 يسمح بقبوله أمام القضاء ولا يكفي هذا النص وحده بل لابد من قواعد منظمة له خاصة على ضوء مشروع بوليرو[212] ويأتي هذا متسقاً مع ما أقرته قواعد الإثبات في القانون الأنجليزي الصادرة عام 1995 حيث أعطت الحجية القانونية لكل سند يصدر من المستخرجات الإلكترونية، كما أصبح التوقيع الإلكتروني دليلاً مقبولاً أمام المحاكم، كما لو كان مستنداً ورقياً[213] وقد حرصا البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي على إصدار توجيهاً برقم 1999/93 حددا فيه الإطار القانوني للتوقيع الإلكتروني الذي يجب أن تعتمده الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية، كي يسمح لها بتنمية المعاملات التجارية المأمونة[214].

ويعد التوقيع الإلكتروني وسيلة إلكترونية يمكن بمقتضاها تحديد هوية الشخص المنسوب إليه التوقيع مع توافر النية لديه في أن ينتج آثاره القانونية، وقد عرفته المادة الأولى من القانون المصري

---

[210] - د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010،ص102.

[211]- P.Bazin, An Outline Of The French Law On Digital Evidence, Digital Evidence And Electronic, Signature Law Review, Vol.5, 2000, P. 179

[212]- J.Sundaram, P.R., P.4.

[213]- S.Biythe, P.R., P.12.

[214]- A.Barofsky, The European Commission's Directive On Electronic Signature, Boston College, International And Comparative Law Review,Vol.24, Issue1, 2000, P.123

رقم 15 لسنة 2004 الخاص بالتوقيع الإلكتروني بأنه "ما يوضع على محرر إلكتروني، ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها، ويكون لها طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره "ويتقارب هذا التعريف مع ما ورد في القانون البحري الفرنسي والإنجليزي والألماني[215] ولم تشترط إتفاقية هامبورج أن يكون التوقيع بخط اليد، بل أجازت أيضاً يكون التوقيع بأي طريقة آلية أو إلكترونية[216] فقد نصت المادة (2/38) على أنه "يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، وحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني".

ويأتي هذا متسقاً مع ما سعت إليه قواعد روتردام لسنة 2008م في محاولتها لمواكبة المستجدات الحديثة في مجال النقل البحري والتخلي عن إستعمال الأوراق وإستخدام الوسائل الإلكترونية، فقد نصت على إستعمال الوثائق الإلكترونية بالإضافة إلى الوثائق الورقية التقليدية مثل سجل النقل الإلكتروني والخطاب الإلكتروني، ويعد التعاقد الإلكتروني من أهم المستحدثات في عالم التجارة الدولية، فهو نظام عالمي يتميز بالسرعة والدقة وقلة التكاليف وكذلك السرية، ولهذا جاءت قواعد روتردام منظمة للمستندات الإلكترونية في محاولة منها لوضع أطر للتعامل الإلكتروني في مجال النقل البحري[217] فقد نصت المادة 8 من قواعد روتردام على أن أي وثيقة للنقل البحري يمكن تسجيلها إلكترونياً، ويكون لها ذات القوة الثبوتية للمستند الورقي، ويمكننا هنا أن نشير لبعض الصور الخاصة بإستعمال وسيلة إلكترونية للتوقيع ومنها:

- الضغط على فأرة جهاز الكومبيوتر في خانة تفيد الموافقة على مضمون رسالة البيانات.
- التوقيع اليدوي على شاشة الجهاز.
- التوقيع البيومتري الذي يعتمد على بصمات أصابع أو شبكية العين.

---

[215]- S.Biythe, P.R., P.13.

[216]- M.Mariann, P.R., P.70.

[217]- د.محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2005، ص65.

ويلاحظ على كافة التشريعات المقارنة أنها كانت تتوسع في الوسائل التي تصلح لإجراء التوقيع الإلكتروني، وذلك بغية توفير مرونة أكبر في مجال التجارة الإلكترونية، ولكنها من جانب آخر حاولت أن تكفل نوع من الضمانة والحماية لإستخدام التوقيع الإلكتروني، فقد أعطت التشريعات المقارنة فاعلية للتوقيع الإلكتروني من خلال ضرورة توثيق هذا التوقيع عن طريق مايعرف بالتوثيق الإلكتروني أو هيئات التوثيق[218].

نصت المادة 221 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 وأيضاً المادة 202 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على مجموعة من البيانات التي يتعين أن يتضمنها سند الشحن البحري، وهي مكان وتاريخ إصدار الوثيقة، أسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة إن وجد وعناوينهم ومكان القيام ومكان الوصول ووصف البضاعة، وعدد طرودها، ويضاف لذلك البيانات الأخرى، ومنها عدد النسخ الأصلية للوثيقة، والموعد المعني لمباشرة النقل قيمة الشيء، ومحل عقد النقل، وأجرة النقل، والمصروفات، وتوقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ويتفق هذا مع ما نصت عليه المادة 1/3 من إتفاقية روتردام من أنه "يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في المادة 36 وأسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، وأسم المرسل إليه إن وجد، وأسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره إن وجد".

[218]-D.Faber, P.R., P.226.

المطلب الثاني

آلية عمل سندات الشحن البحري الإلكترونية

قامت الدول بمحاولات حثيثة لتطوير أنظمة الرسائل الإلكترونية منذ بداية الثمانينيات من القرن الماضي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية، حيث تبنى مكتب(Chase Monhatta)الذي يكون فيه المكتب وسيطاً مركزياً لإستقبال مستندات الشحن إلكترونياً وتسجيل التحولات التي تجري عليه[219] (مشروع Sea Docs [220]) وبدأت التجربة عام 1976 وكان الهدف المرجو هو الوصول لسند شحن إلكتروني في مجال قطاع البترول، ولم تدم التجربة أكثر من عام وفشلت، ورغم هذا مازال البعض يرى أنها تجربة ناجحة بين مكتب (Monhatta Chase) والجمعية الدولية لأصحاب ناقلات البترول المستقلة حيث كونا معاً مشروع (Limited Registry Docs Sea) ومقره في لندن[221].

وقد حاول المشروع تسهيل تجارة البترول، فمن المعروف أن جميع صفقات البيع الخاصة به تتم أثناء شحنه بالبحر، والتوثيق الورقي بطيء جداً، فوجدت ضرورة للبحث عن بديل لسند الشحن الورقي[222] وفي هذا المشروع استخدم المصرف كمكتب للتوثيق والتسجيل ويقوم بهذا الدور من خلال الشاحن بإيداع سند الشحن الورقي لديه ولدى مكتب الشركة، بالإضافة لكونه مشروع لحماية

---

[219]-J.Hire, New Attempts At Electronic Documentation In Transport Bolero, The End Of The Experiment, The Feigning Of The Future? Master, Faculty Of Law, University Of Cape Town P,2001

[220]- هذا المشروع إستخدم المصرف كمكتب تسجيل مركزي أو بوصف أكثر دقة لهذه الحالة كمستودع، حيث يودع الشاحن سند الشحن الورقي لدى المصرف، لمزيد من التفصيل: University Law, Of Faculty Lading, Of Bill Tradition And Town, Cape Of 1997 Edl E.Greiner, 4P. , ومكتب Docs Sea فضلاً عن كونه مستودع لحماية سندات الشحن البحرية، وتسليم إلى الأطراف الذي يدعى، فهو في النهاية أنه صاحب الحق بتسلم الشحنة، راجع E.Muthow, The Impact Of Edi On Bills Of Lading, A Global Perspective On The Dynamics, Faculty of Law, University Of Cape Town, 1997 P26 ويعمل هذا النظام إلكترونياً من وقت إيداع سندات الشحن الورقية لدى مكتب التسجيل وبعدها كانت العمليات جميعها تتم إلكترونياً، إلا أنه لم يكن نظام إلكتروني لتبادل البيانات لأن وسائل الإتصال بين المتعاملين كانت تتم عن طريق التلكس، ولم تكن هناك مشاكل حقيقية للنظام، إلا أنه فشل في جذب عدد كبير من التجار والمؤسسات المالية لضمان إستمرار وجوده.

[221]-M.Dubovec, The Problems And Possibilities For Using Electronic Bills Of Lading As Collateral, Arizona Journal Of International And Comparative Law, Vol.23, No.2, 2006, P.440

[222]-E.Muthow, P.R., P.30.

سندات الشحن، فهو يعمل وكيلاً للأطراف المعنية بصفقة الشحن[223] ويسري النظام وفقاً للخطوات الآتية:

١ -إصدار الناقل سند شحن ورقي يودع لدى مكتب الشركة ويقوم الأخير بضمان السند وحمايته.

٢- يقوم البنك بتسليم الشاحن شفرة إلكترونية Code يزود بها المظهر إليه (المشتري) ويرسل إشعار للمكتب يخبره بنية التحويل، ويقوم المشتري بإبلاغ المكتب بقبول التحويل من خلال مطابقة الشفرة المرسلة إليه.

٣- يقوم المكتب بتسجيل أسم المشتري بوصفه المالك الجديد، وعند وصول الشحنة إلى ميناء التفريغ، يرسل المكتب شفرة التعريف للناقل (عملياً للربان) وأيضاً يرسلها إلى المشتري الأخير لسند الشحن بوصفه مالكاً للسلع التي له حق إستلامها بواسطة الشفرة المرسلة إليه.

وكان هذا النظام يعمل إلكترونياً من لحظة الإيداع وما تلته من عمليات، ورغم هذا لم يكن هذا النظام إلكترونياً بالمعنى الحقيقي فقد كانت وسائل الاتصال بين المتعاملين تتم عن طريق التلكس[224] ولم يكتب لهذا النظام النجاح، وأهم أسباب فشله هو الخوف من المنافسة وعدم ضمان سرية معلومات التجار، وعلى الرغم من فشل هذا النظام إلا أنه أثبت إمكانية إستخدام سندات الشحن الإلكترونية.

وفي عام 1990 ظهرت محاولة ثانية من قبل اللجنة البحرية الدولية[225] حيث قامت اللجنة بوضع قواعد لسندات الشحن الإلكترونية، فكرست اللجنة عملها لتسهيل التجارة البحرية والنقل الدولي وتحسينهما، وهذه القواعد ذات طبيعة أختيارية لا يكون لها أي نفاذ إلا بدمجها في عقود أطرافها[226] وصيغت هذه القواعد في 11 مادة بينت آلية العمل بسندات الشحن الإلكترونية، وكيفية تداولها، ولكن هذه القواعد خلت من أي قواعد خاصة بالإيجاب والقبول ونظراً لعدم كفاءتها في المجال

---

[223]-.J.Harre, P.R., P.16.
[224]-M.Dubovec, P.R. P.448
[225]-Comite Maritime International
[226]-E.Muthow, P.R., P.26

التطبيقي وظهور صعوبة التداول الإلكتروني، فقد باءت بالفشل جهود اللجنة إلا أنها لعبت دوراً مهما في ظهور مشروع البوليرو[227].

ويهدف مشروع البوليرو إلى توفير نظام آمن لمستندات التجارة الإلكترونية، ويستبدل هذا النظام المستندات الورقية التجارية المختلفة، ومنها سندات الشحن بسلسلة من الرسائل الإلكترونية مع وضع الضوابط اللازمة التي جاءت في شكل مجموعة قواعد لكل مستخدمي نظام البوليرو فيما يسمى بكتاب القواعد (Rules Book[228]).

وتوفر هذه القواعد الإطار القانوني اللازم لتمكين جميع مستخدمي النظام من الحصول على ذات النتائج المتحققة من إستخدام المستندات الورقية، وتكمن أهمية قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية في النظام الذي وصفته لتحقيق إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني، وتقدم القواعد نظاماً يقوم على أساس أن المفتاح الخاص الذي ينقله الناقل إلى حائز سند الشحن الإلكتروني يسمح لحائزه أن ينقل حيازته للبيانات الواردة في السند الإلكتروني إلى شخص آخر.

وفقاً لهذا النظام يتم التخلص من المفتاح الخاص، ويتم عمل مفتاح خاص جديد للحامل الجديد، وبهذا الشكل يكون الحامل الأخير للبيانات الإلكترونية هو الحائز الوحيد للمفتاح الخاص به، وهو وحده الذي يستطيع ممارسة جميع الحقوق التي يخولها له سند الشحن الإلكتروني، ومن خلال هذا فإن أي إمكانه لتنازع سندات الشحن الإلكتروني يتم إستبعادها بواسطة هذا المفتاح الخاص[229].

وينشئ مشروع بوليروالذي يستند إلى قواعد اللجنة البحرية الدولية سجلاً مركزياً تسجل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع الرسائل الإلكترونية، فعلى عكس قواعد اللجنة البحرية الدولية لا يقوم أطراف عقد النقل البحري بالأحتفاظ بالسجل، بل يودع لدى جهة محايدة، فعندما يريد الشاحن إبرام عقد النقل، فهو يحدد إلكترونياً للناقل جميع سمات ومواصفات البضائع فيقوم الناقل بعمل

---

[227] - البوليرو هو مشروع تجريبي موّله جزئياً الإتحاد الأوربي عام 1994، وهو بين قانون التجارة الدولية، ودشن عام 1999، ويديره Bolero International Limited ومشروع مشترك بين Society For World Interbank, Financial Transactions لمزيد من التفصيل أنظر M.Winnie, Lading Without Bills, How Good Is The Bolero Bill Of Lading Australia, Bond Law Review, Vol.21, Issue 2, 2000, P 602.

[228]-M.Winnie,P.R., P.220.

[229]-M.Dubovec, P.R.,P.448.

البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي[230] وبالتالي فإنه من الممكن للمستخدمين المسموح لهم بالاطلاع على هذه البيانات مراجعة هذه البيانات الإلكترونية وتعديلها، ومن ثم يكون من حق حامل السند المذكور الذي سجل أسمه في السجل المركزي أن يتداول سند الشحن الإلكتروني.

ويتحقق الأمان لهذا النظام بواسطة هيئة الإعتماد التي تسلم للمستخدمين توقيعات إلكترونية تمكنهم من أعتماد الرسائل الإلكترونية ومراجعة محتواها، ومن خلال هذا النظام يمكن لأطراف عقد النقل تداول سند الشحن والتصرف في البضائع وهي في الطريق وذلك بفضل الأمان والسرية التي تحققهم طريقة التبادل الإلكتروني للبيانات، والتي تضمن أن هناك شخص واحد فقط يمكنه ممارسة حقوقه.

تظهير سند الشحن البحري الإلكتروني:

حرصت قواعد بوليرو على وضع تنظيم فني وقانوني يكفل إيداع سند الشحن لدى جهة محايدة يتم إخطارها أولاً بأول بكل التغيرات التي قد تطرأ على ملكية البضائع، وذلك عن طريق الرسائل الإلكترونية التي ترد إلى هذه الجهة من أصحاب الشأن، ويستمر التداول على هذا النحو إلى أن يتضح الطرف الذي يستحق تسلم البضائع، فتقوم هذه الجهة بتسليمه البضائع.

وهكذا تمكنت منظمة بوليرو من وضع أداة قانونية وتقنية تكفل الأمان والحفاظ على السرية الكاملة للبيانات الإلكترونية[231] ورغم تخلي سند الشحن الإلكتروني عن الشكل التقليدي الذي يتم به التداول وهو التظهير بالمعنى الحرفي، فإنه يمكن تداول السند بوسائل أخرى تؤدي إلى ذات النتائج التي يؤدي إليها التداول بالتظهير، ومن خلال هذا نجد أن قواعد البوليرو حاولت وضع نظام متكامل من خلاله يتم تداول سند الشحن البحري الإلكتروني.

[230]-M.Dubovec, P.R.,P.449.
[231]-J.Hare, P.R., P.23

وفي سابقة تشريعية أستحدثت جمهورية كوريا في سياق عملية إصلاح تشريعي مادة في قانونها التجاري تتيح أستخدام سندات الشحن الإلكترونية وهي المادة 862 من قانون التجارة الكوري المعدلة للقانون 9746 لسنة 2007 والصادر في 3 أغسطس 2004 والتي نصت على المساواة القانونية بين سند الشحن الورقي وسند الشحن الإلكتروني، وألحقت هذا التعديل بمرسوم رئاسي صدر في 4 أغسطس 2008 وما يعنينا هنا هو ما نصت عليه المادة 2/8 من المرسوم الرئاسي حيث نصت على أنه يجوز لحائز سند الشحن الإلكتروني أن يظهر السند بأن يبعث إلى مشغل السجل الإلكتروني رسالة يبلغه فيها نيته لنقل ملكية السجل الإلكتروني، وعلى الناقل أن يبين في الرسالة معلومات المحال إليه ورقم التعريف المشفر لسند الشحن الإلكتروني الذي خصصه مشغل السجل للسند[232].

آلية عمل نظام البوليرو:

سبق نظام البوليرو محاولة اللجنة البحرية واذ كان لحامل سند الشحن حق السيطرة على البضائع وحق تحويل السند، وحامل السند هو الوحيد الذي له تجاه الناقل الحقوق الآتية بأن يطالبه بتسليم البضائع وتسمية المرسل إليه أو استبداله بأي طرف آخر بما في ذلك الشاحن نفسه، وعند نقل حق السيطرة والتحويل يتم التعامل من خلال مفتاح خاص Private Key هذا المفتاح خاص بكل حامل متعاقب ولا ويعمل كل من الحامل والناقل على ضمان أمن المفتاح الخاص، ويكون الناقل ملزماً بإرسال تأكيد برسالة إلكترونية للحامل الأخير الذي صدر له المفتاح الخاص، وينبغي أن يكون المفتاح الخاص مستقلاً ومميزاً عن أية وسائل مستخدمة للتحقق من عقد النقل وحماية أية كلمة مرور والتعرف على هوية المستخدم والدخول في شبكة المعلومات الدولية من خلال أجهزة الكمبيوتر[233] ويتم تسليم البضائع وفقاً لهذه القواعد بموجب إشعار يقدمه الناقل إلى الحامل يتضمن المكان المتوقع للتسليم وزمانه، وبموجب هذا الإشعار يتم حصول المرسل إليه على مفتاحه الخاص.

---

[232]-M.Dubovec, P.R., P.452

[233]-G.Chandler, International Efforts Towards The Facilitation Of Electronic Commerce, See at https://www.ic.gc.ca/eic/site/ecic- ceac.nsf/eng/gv 378.html , P.8, 12-10-2010 ,

وكانت هذه القواعد هي البداية لقواعد بوليرو، فقد أعتمدت عليها قواعد بوليرو بصفة أساسية، وتتلخص قواعد نظام بوليرو في وجود مكتب تسجيل مركزي يحتوي على شعبتين أحدهما تتلقى الرسائل من الأطراف ويمررها إلى الطرف الآخر المعني وهذه الشعبة تحتفظ بسجل حملة السندات الإلكترونية، والشعبة الثانية تهتم بعمليات التحقق من الرسائل المرسلة من الأعضاء إذ يحتفظ بالمفتاح العام للمستخدم للتحقق من الرسائل[234] ويقوم النظام التشفيري على أن يكون لكل مستخدم وعضو مفتاحان أحدهما خاص والآخر عام، والمفتاح الخاص يكون له سمة خاصة لكل عضو وهو الذي يحتفظ بسريته، بينما المفتاح العام معروف لكل المستخدمين وعن طريقه يستطيع مكتب التسجيل التحقق من الرسائل[235].

ويلي هذا إستلام الناقل الشحنة بتعليمات إلكترونية، وينشئ سند شحن عندما يوقع الناقل السند إلكترونياً، ويعاد إلى الناقل عن طريق مكتب التسجيل، يقوم مكتب التسجيل بمراجعة التوقيع الإلكتروني للناقل والتحقق منه، ويتم إنشاء سند شحن إلكتروني مسجل وله رقم كود ويمرر إلى الشاحن، وحال تأكيد الشاحن قبول سند التسجيل وبقبول الحامل الجديد لسند الشحن الإلكتروني يصبح هو الحامل الجديد، وهكذا فإن مكتب التسجيل يحتفظ في سجل خاص إلكتروني بكل الصفقات فيما يتعلق بسند شحن البوليرو الصادر حتى يكون من السهل معرفة الحامل النهائي، وقد تم تعديل هذا النظام بحيث أصبح للناقل الحق في القيام بتظهيرات لاحقة لسند الشحن بوليرو[236] ويمكننا القول في النهاية بأن نظام البوليرو يعد هو النظام الرائد في مجال سندات الشحن الإلكترونية ولهذا يزداد إستخدامه يوماً بعد يوم.

---

[234]-E.Greiner, P.R., P.6

[235]-J.Sundaram, Paperless Trading In Shipping Practice, See at,http//www.martiminelegal.com, P.22, 2017-10-12.

[236]-E.Greiner, P.R., P.6

التبادل الإلكتروني للمعلومات في ضوء القانون النموذجي للأمم المتحدة حول التجارة الإلكترونية:

صدر هذا القانون في 12 جوان 1996 عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وتم إقراره بناءً على توصية صادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 51-162 في 15 ديسمبر1996 [237] فإكتفى هذا القانون في المادة 2/2 بتعريف تبادل البيانات الإلكترونية بأنه "نقل المعلومات من حاسوب إلى حاسوب آخر بإستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات" كما كرس هذا القانون مبدأ التعادل الوظيفي بين الكتابة في الشكل الإلكتروني والكتابة على الورق في المادة السادسة التي نصت على أنه عندما يشترط أن تكون المعلومات مكتوبة تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح إستخدامها بالرجوع إليها لاحقاً.

[237] - ويتكون هذا القانون من 17 مادة، وهي مقسمة إلى بابين (الباب الأول) يعالج موضوع التجارة الإلكترونية بصفة عامة (المواد 1 إلى 10) أما (الباب الثاني) فهو متعلق بعقود نقل البضائع والمستندات في المادتين 16 و 17 منه، أنظر د.شافع بلعيد عاشور، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة الجزائر 2006، ص 114 وما بعدها.

الباب الثاني

المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

أخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مشروع إتفاقية روتردام لبحث تنظيم المسؤولية المتولدة عن نقل البضائع، وتطور قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعد نتاجاً لذلك الصراع المحتم والمستمر بين مصالح كل من الشاحنين والناقلين، ولأن العقد شريعة المتعاقدين، ولأن للإرادة سلطاناً واسعاً في رسم شروط التعاقد، فلقد ظلت الغلبة للناقلين البحريين ذلك أن الناقل هو الأقوى مركزاً من الشاحن، فمن حيث أنه الأقوى على إملاء شروطه وفرض البنود التي يرغب إفراغها في العقد[238] ويأخذنا الحديث عن مسؤولية الناقل إلى معرفة من هم الأشخاص التابعين له والذين يسأل عن أفعالهم[239] وإذا كان الناقل أو طرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، كانت مسؤوليتهم طبقاً لنص الفقرة 1 من المادة 20 من إتفاقية روتردام تضامنية وفردية[240] والمسؤولية التضامنية للناقل مع أطراف آخرين، نصت عليها أيضاً الفقرة 1 من المادة 10 من إتفاقية هامبورغ وأيضاً أخذ بها المشرع المصري بمقتضى الفقرة 1 من المادة 243.

وعلى خلاف ذلك يعد الناقل في ظل إتفاقية بروكسل وحده مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، مع أنه ينص على وجود أي شخص آخر يمكن للناقل أن يعهد إليه بتنفيذ عقد النقل البحري، وحتى المشرع الفرنسي جعل الناقل مسؤولاً عن الأخطاء التي يقوم بها ممثلوه دون أن يكون هناك تضامن بينهم، وإذا قلنا بأن مسؤولية الناقل تقوم لمجرد عدم تنفيذه لإلتزاماته فما هو نوع إلتزاماته للقول بقيامها وما هي الطبيعة القانونية لمسؤوليته؟ وإذا قامت مسؤولية الناقل فعلى

---

238 - د.جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 11.

239 - أنظر نص المادة 18 من إتفاقية روتردام بالمحلق.

240 - مع أننا لا نجد في النص باللغة الفرنسية، كلمة "فردية"، إذ يأتي مضمونه كما يلي:

أي أساس تقوم؟ وكيف يستطيع هذا الأخير أن يتخلص منها؟ إذا لم يستطع، فهل له أن يستفيد من تحديدها؟

وعليه نحاول الإجابة على ذلك في الفصل الأول ونتطرق فيه إلى دراسة طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري، أما في الفصل الثاني فنتطرق فيه إلى دراسة تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وطرق حمايته.

الفصل الأول

طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يلتزم الناقل من خلال الواجبات الملغاة على عاتقه التنفيذ الحسن لعقد النقل البحري، ويختلف كل إلتزام عن إلتزام آخر للناقل من حيث إنه إلتزام يقوم فيه الناقل ببذل العناية الكافية للقيام به على أحسن وجه حتى لا يقع الحادث الذي يؤدي إلى الأضرار بالبضاعة، أومن حيث إنه إلتزام يقصد منه تحقيق نتيجة، وهي نقل البضاعة وإيصالها سالمة وبالحالة التي كانت عليها.

ومسؤولية الناقل في ظل القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في حالة وقوع الضرر، مسؤولية عقدية لأن منشأها عقد النقل البحري، ومنه نتساءل عن طبيعة تلك المسؤولية، هل أنها تقوم لأن الناقل قد أخل بإلتزامه ببذل العناية أم أنها تقوم لعدم تحقيقه للنتيجة المرجوة من عقد النقل؟

ومن هذا المنطلق خصصنا المبحث الأول طبيعة مسؤولية الناقل البحري ، ثم ضمن المبحث الثاني نتطرق إلى أساس قيام مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري

تمهيد وتقسيم:

يأخذنا البحث في طبيعة مسؤولية الناقل في ظل إتفاقية روتردام، إلى معرفة متى يستطيع الناقل القول بأنه قد إلتزم بواجباته المفروضة عليه وفق أحكام إتفاقية روتردام، وأنه قام بتنفيذ عقد النقل البحري على أحسن وجه، ونحاول الإجابة على السؤال المطروح، هل يكفي لذلك أن يبذل الناقل العناية الكافية؟ أم أنه يجب عليه أيضاً تحقيق النتيجة المرجوه؟ إن الإجابة على هذين السؤالين يتم من خلال دراستنا للمطلب الأول إلتزام الناقل البحري ببذل عناية والمطلب الثاني التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة:

المطلب الأول

إلتزام الناقل البحري ببذل عناية

لا شك في أن إلتزام الناقل ببذل العناية الكافية في الحفاظ على البضاعة، سيؤدي حتماً إلى تحقيق النتيجة المرجوة من تنفيذه الحسن لعقد النقل البحري، وهو ما جاء بالمادة 230 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م ":

أ- يلتزم الناقل قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة، وكذلك تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والأدوات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والأدوات على هذا النحو، وجعل عنابر السفينة وسائر أجهزتها التي تنقل فيها البضائع مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك طوال فترة الرحلة.

ب- يلتزم الناقل بتحميل البضائع في السفينة ومناولتها ورصها والعناية بها وتفريغها على النحو الصحيح، وبمراعاة تدابير الحيطة والحذر في نقل البضائع إلى ميناء التفريغ من خلال الطريق المتفق عليه أو المباشر جغرافياً.

ج- على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 236 من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

فلقد نصت عليه الفقرة 1 من المادة 13 من إتفاقية روتردام، على أن الناقل ملزم بالقيام على نحو ملائم وبعناية بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والإعتناء بها وتفريغها وتسليمها كما أنه ملزم طبقاً للمادة 14 من إتفاقية روتردام ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها بجعل السفينة صالحة للإبحار وبتطقيمها وتزويدها بالمعدات، وبذل العناية للإبقاء عليها كذلك، وعليه يسأل الناقل في حال وقوع الضرر عما إذا كان قد بذل الهمة الكافية لتجنب الحادث الذي أدى إلى وقوع ذلك الضرر أو لا، وتأكيداً على ذلك تنص الفقرة (5\أ-ب) من المادة 17 من إتفاقية روتردام على أن يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر أو عن جزء منه إذا كان ذلك قد تسبب أو أسهم فيه لعدم إلتزام الناقل بواجب العناية اللازمة في قيامه بالواجبات المحددة في المادة 14 المذكورة، ولم يتمكن الناقل من إثبات عكس ذلك أي أنه قام بتلك العناية.

وينطبق نفس الشئ وفقاً لأحكام إتفاقية روتردام على إلتزام الناقل البحري ببذل العناية الكافية للسهر على مراقبة جميع الأشخاص الذين يشاركون في تنفيذ عقد النقل البحري من ربان السفينة إلى الأطراف المنفذة إلى موظفي الناقل، وغيرهم ممن هم يتصرفون بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، ذلك لأن هذه العناية إذا ما ساهمت في عدم حدوث الضرر للبضاعة المنقولة فإنها سوف تحقق النتيجة من عقد النقل وهي إيصال البضاعة في الحالة التي سلمت عليها وتسليمها تسليماً فعلياً لصاحبها، أما إلتزام الناقل ببذل العناية في ظل إتفاقية

بروكسل، فنستشفه من خلال المادة الثالثة منها والتي تطرقنا إليها في إطار إلتزامات الناقل المتعلقة بالسفينة وبالبضاعة وبذله الهمة الكافية لذلك ومؤداه أن يكون إلتزام الناقل بنقل البضائع كاملة وسليمة من قبيل الإلتزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة[241].

ويلاحظ أن المعاهدة لا تفرض على الناقل إلا بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ويؤخذ من ذلك أن إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة ليس إلتزاماً بتحصيل نتيجة بل هو إلتزام بوسيلة يتحقق الوفاء بها إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي متوسط معني بأموره[242] ويتبين لنا الأمر بوضوح إذا ما قرأنا نص الفقرة 1 من المادة الرابعة وفق إتفاقية بروكسل إذ يستطيع الناقل أن يستند عليها ليتخلص من مسؤوليته عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة والناتجة عن عدم بذله العناية الكافية للقيام بواجباته المتعلقة بالسفينة فيكفي لذلك أن يثبت بأنه قام ببذل تلك العناية الكافية وذلك الإحتراز.

أما إتفاقية هامبورغ فقد أتاحت للناقل أسلوباً عاماً مرناً وميسراً يمكن بمقتضاه أن يتخلص من المسؤولية في حالة حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة أثناء وجودها في حراسته وهو أن يقدم الدليل على أنه هو ووكلاؤه ومستخدموه[243] قد اتخذوا جميع ما كان يلزم إتخاذه من التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير وإتقاء نتائجه، ومساءلة الناقل عن عدم بدل العناية الكافية في تنفيذ عقد النقل البحري مرهون بإثباته لذلك مما يأخذنا إلى القول بأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي إلتزام ببذل عناية طبقاً لنص الفقرة 1 من المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ والإتفاقيات المبرمة في هذا الشأن.

وبالنسبة لهذه الصورة من المسؤولية فقد نص المشرع البحريني في المادة 230 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 على عبارة "بذل العناية" ولم يشر إلى "تحقيق نتيجة" وهذا ما أشارت إليه محكمة التمييز البحرينية في حكمها الذي قضى بأن "مسؤولية الناقل البحري لا تنقضي

---

[241] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 271.

[242] - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - أساسيات القانون البحري ، صفحة 255.

[243] - يقصد به الناقل الفعلي أو أي شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا الناقل.

إلا بتسليم البضاعة بالقدر والحالة التي وصفت بها في سند الشحن إلا إذا أثبت أن العجز أو التلف ويرجع لأحد الأسباب المنصوص عليها في القانون سالف الذكر"[244].

ويقيم الناقل الدليل على أنه أوفى بإلتزاماته هذه بإثبات أنه بذل العناية الكافية واللازمة التي تفرضها القوانين وكذا طبيعة النقل، فإن عجز عن إثبات ذلك وجب عليه أن يسعى لإثبات المجهودات التي بذلها لتحقيق النتيجة المطلوبة وإثبات توافر الصلاحية للملاحة البحرية ويجري هذا عادةً بتقديم الناقل شهادة تثبت ذلك على أن تكون سارية المفعول حتى وقوع حادث من شأنه أن يغير حالة السفينة، وتظل هذه مجرد قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها[245].

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه" نصت المادة 704/2 من القانون المدني "إذا كانت الوكالة بأجرة وجب على الوكيل أن يبذل دائماً في تنفيذها عناية الرجل المعتاد" مما مفاده أن إلتزام الوكيل في تنفيذ الوكالة هو إلتزام ببذل عناية لا إلتزاماً بتحقيق غاية، إلا أنه لا شيء يمنع من الإتفاق على أن يكون إلتزام الوكيل بتحقيق غاية"[246].

ويفهم من الحكم السابق بأن الناقل البحري وإن كانت الوكالة البحرية بأجر لنقل البضائع من ميناء الشحن الى ميناء الوصول وجب عليه أن يبذل عناية الرجل المعتاد وهو يعتبر إلتزام ببذل عناية إلا أن من وجهة نظري كباحث أرى أن على الناقل بذل عناية الرجل العادي علاوة على تحقيق النتيجة وهي تسليم البضاعة في ميناء الوصول بالحالة التي كانت عليها وقت الشحن إلا في حالات القوة القاهرة فقط.

---

[244] - محكمة التمييز طعن رقم 473 لسنة 2005م - جلسة 2006/3/27م - مجموعة أحكام التمييز السنة الرابعة عشر - ص 511.

[245] - أ.د.مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، من ص109 إلى 121

[246] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 482 لسنة 39 جلسة 23/02/1977

المطلب الثاني

إلتزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة

في ظل التشريع المصري لا يظهر لنا جلياً طبيعة إلتزام الناقل، فالمادة 196 من قانون التجارة البحرية المصري قد عرفت عقد النقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة، ولم تبين بداية ونهاية مسؤولية الناقل.

ولكننا إذا ما رجعنا إلى المادة 227 من نفس القانون، والتي تنص على أن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها كاملة وسليمة، وفي الميعاد المتفق عليه، نجد بأن إلتزام الناقل البحري إلتزام بتحقيق نتيجة ويكون الخطأ عقدي يتمثل في عدم تحقيق النتيجة.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية "أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل إلتزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، ويعد هذا إلتزاماً بتحقيق غاية، فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت، فأنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك قد حدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بإلتزامه، فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا اثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات البضاعة المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن، ولا ينتهي بذلك عقد النقل إلا بتسليم تلك الأشياء إلى المرسل إليه تسليما فعلياً"[247].

وقضت في ذلك أيضاً "إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم،

[247] - د.محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م طبعة 1995م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

فعدم تنفيذ هذا الالتزام يرتب خطأ على مسئوليته ولا يدرؤها عنه إلا اثبات السبب الأجنبي الذي تنتفي به علاقة السببية"[248].

إن إلتزام الناقل ببذل عناية هدفه الوصول إلى تحقيق نتيجة، ولما كان إلتزام الناقل إلتزاماً بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول في الميعاد المحدد فإنه يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ إلتزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه[249] وبالنسبة لهذه الصورة من المسؤولية فقد نص المشرع البحريني في المادة 230 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 على عبارة "بذل العناية "ولم يشر على " تحقيق نتيجة ".

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية على أنه" المقرر أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل إلتزاماً بتحقيق غاية فإذا ما تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخلاً بإلتزامه ولا يكفيه أن يثبت بذل ما في وسعه لنقل البضاعة بل يلزم أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى أحد الأسباب التي نصت عليها المادة 159 من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م، والناقل البحري إلتزامه بتحقيق غاية مخالفة ذلك أعتباره مخلاً بإلتزامه عدم كفاية أن يثبت بذل ما في وسعه لنقل البضاعة وأن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى أحد الأسباب المنصوص عليها بالمادة 159 من القانون البحري رقم 23 لسنة 1982م "[250].

ومقتضى إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة، أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على أرتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله في تنفيذ إلتزاماته الناشئة عن عقد النقل وإنما يكفيه - أي المضرور- إثبات أن الناقل لم ينفذ إلتزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، فإذا ما فعل كان إثباتاً منه لخطأ الناقل العقدي[251] وفي هذا الخصوص نصت المادة 11 من إتفاقية روتردام على أن الناقل يقدم

---

248 - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 331 لسنة 72ق جلسة 28 اكتوبر 2003

249 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - القانون البحري الجديد - دار الجامعة الجديدة للنشر، صفحة 281.

250 - حكم محكمة التمييز البحرينية الطعن رقم 411 لسنة 2011 جلسة 26 نوفمبر 2013

251 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق - مسؤولية الناقل البحري للبضائع - صفحة 27 ، 28.

رهناً بأحكامها ووفقاً لعقد النقل بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه، وعلى ذلك يجدر بنا أن نتساءل هل يكفي القول بأن إتفاقية بروكسل تستوجب على الناقل بذل العناية الكافية فقط لتنفيذ عقد النقل! أم أنها تفرض عليه تحقيق النتيجة أيضاً ألا وهي إيصال البضاعة سالمة إلى المقصد.

يشكل هذا السؤال أهمية كبيرة بالنظر إلى عدم وجود نص صريح في إتفاقية بروكسل يشير إلى واجب إثبات الناقل ببذله العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة منذ تحميلها على متن السفينة وإلى تفريغها - مثلما جاءت به المادة الرابعة المذكورة آنفاً - ولكن نص الفقرة 2 من المادة الرابعة منها والتي تقول بالمسؤولية المفترضة للناقل تشير إلى أن الناقل يسأل عن عدم تحقيق النتيجة، إلا إذا أثبت تدخل السبب الأجنبي الذي حال دون ذلك، ومن هنا نستنتج بأن إلتزام الناقل بشأن البضاعة أصبح إلتزاماً بتحقيق نتيجة أكثر منه إلتزاماً ببذل عناية.

وفيما يخص طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع الفرنسي، فنرى بأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة، والأمر واضح من خلال أن الناقل مكلف بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، وذلك ابتداءً من التكلف بنقل البضاعة إلى التسليم، أو أن الناقل مسئول عما يصيب البضاعة من ضرر منذ تكلفه إلى غاية تسليمها.

وقد أخذ القانون البحري الفرنسي بإلتزام الناقل بتحقيق نتيجة عكس ما هو ثابت في القانون البحري البحريني الذي يعتبر إلتزاماً ببذل عناية، وبالتالي فما ينطبق عليه في هذه النقطة هو نفسه ما أشرنا إليه في هذا الأخير، أما في ظل التشريع المصري فلا يظهر لنا جلياً طبيعة إلتزام الناقل [252] ولا شك أن تكييف إلتزام الناقل بنقل البضاعة على أنه إلتزام بتحقيق نتيجة يأتي في مصلحة الشاحن، حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر بل لابد من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع هذا الضرر[253].

[252] - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 30.
[253] - د.عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، صفحة 335.

وفي الأخير يتبين لنا بأن طبيعة مسؤولية الناقل في ظل إتفاقية روتردام مقارنة بالتشريعات الأخرى تجمع بين نوعي الإلتزامات فهي إلتزام ببذل عناية استناداً إلى نص الفقرة 1 من المادة 13 والمادة 14 وإلتزام بتحقيق نتيجة إستناداً إلى الفقرة 1 من المادة 12 والفقرة 1 من المادة 17.

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية على أنه "أن التزام الناقل البحري بتوصيل البضائع التي تعهد بنقلها سالمة إلى جهة الوصول هو التزام بتحقيق غاية تترتب مسئوليته عن التعويض عند تخلفها دون حاجه إلى إثبات خطئه، فأن له أن يدفع مسئوليته إذا أثبت حدوث الهلاك أو التلف بسبب أجنبي متمثلاً في إحدى الحالات التي نصت عليها المادة 159 من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م ومنها مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى المنصوص عليها بالفقرة جـ والقوة القاهرة المنصوص عليها بالفقرة د وكان المقصود بالحالة الأولى المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء سفرها في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالرياح والضباب والصخور ولا يشترط أن تتوافر في هذه الأخطار وصف القوة القاهرة بعدم إمكان توقعها وإستحالة دفعها فلا يحول دون تمسك الناقل بهذا الإعفاء القانوني من المسئولية وأن يكون في إستطاعته توقع الخطر أو دفعه إذا ثبت إنه لم يتمكن من ذلك رغم ما إتخذه من إحتياطات وما قام به من جهود معقولة"[254].

وفي ذلك أيضاً من المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأن "إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة وهي تسليم البضاعة المشحونة كاملة سليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم"[255] وفي ذلك أيضاً قضت محكمة النقض المصرية بأنه "إلتزام الناقل البحري بتسليم البضاعة المشحونة إلتزام بتحقيق غاية قيام مسئولية الناقل البحري حتى تمام التسليم الفعلي التحلل من مسئوليته عن ذلك وسيلته اقامة الدليل على إستلام المرسل إليه البضاعة أو ان العجز أو التلف يرجع إلى عيب فيها أو قوة قاهرة أو خطأ مرسلها"[256].

ونستخلص مما سبق بأن الناقل البحري يقع على عاتقه إلتزام بتحقيق غاية وهي تحقيق الهدف المرجو من عقد النقل البحري إلا وهو نقل البضائع سليمة وكاملة من ميناء الشحن إلى ميناء

[254] - حكم محكمة التمييز البحرينية الطعن رقم 200 لسنة 2011 جلسة 3 مايو 2013
[255] - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 4837 لسنة 65 ق جلسة 26 نوفمبر 2001
[256] - حكم محكمة النقض المصرية الطعن11409 لسنة 65 ق جلسة 26 ديسمبر 2002

الوصول وتسليمها بالحالة التي كانت عليها وقت الشحن إلى المرسل إليه وتترتب مسئوليته عن التعويض عند تخلفها دون حاجة إلى إثبات خطئه وإذا ما تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخلاً بإلتزامه ولا يكفيه أن يثبت بذل ما في وسعه لنقل البضاعة بل يلزم أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى القوة القاهرة أو لسبب أجنبي فإن له أن يدفع مسئوليته إذا أثبت حدوث الهلاك أو التلف بسبب أجنبي.

المبحث الثاني

أساس قيام مسؤولية الناقل البحري

تمهيد وتقسيم:

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة ولحوادث الملاحة البحرية وآثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تفضي كثيراً إلى الهلاك[257] وبعد أن عرفنا بأن الناقل يلتزم في ظل إتفاقية روتردام ببذل العناية الكافية لتحقيق النتيجة اللازمة والمرجوة من إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع وسنتعرف على أي أساس تقوم مسؤوليته في حال العكس.

ويتضمن الفصل الخامس من إتفاقية روتردام أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو التلف أو التأخر في تسليمها ضمن نص المادة 17 من إتفاقية روتردام، وتحت عنوان "أساس المسؤولية" وتتضمن هذه المادة حالات كثيرة تتضمن إثبات المسؤولية أو الخطأ ومن تحليلنا لهذه الحالات نستطيع أن نتعرف على نوع المسؤولية التي تقع على الناقل في حال إخلاله بإلتزاماته.

ولذلك نتسائل هل مسؤولية الناقل في ظل إتفاقية روتردام هي مسؤولية مفترضة أم هي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل أو أحد مستخدميه أم أنها تصل إلى أن تكون مسؤولية واجبة الإثبات؟ وعلى من يقع عبء الإثبات؟

[257] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 268.

وبناءً عليه سوف يقسم هذا المبحث إلى المطلب الأول تحت عنوان مسؤولية الناقل البحري المفترضة أو على أساس الخطأ المفترض، والمطلب الثاني تحت مسمى مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات.

المطلب الأول

مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض

تكون مسؤولية الناقل المفترضة عن هلاك أوتلف البضائع أو التأخر في تسليمها أثناء مدة مسؤوليته وفي حال الإخلال بإلتزاماته التعاقدية، أما قرينة المسؤولية المفترضة فتقوم حيث يقوم إلتزام الناقل إلتزاماً بتحقيق نتيجة وفي هذا الفرض لا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر إلا إثبات أن رد ذلك الضرر سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه[258].

إن مسؤولية الناقل محدودة بالزمان والمكان بحيث أن المتضرر وقبل كل شئ يجب عليه أن يثبت بأن الحادث الذي تسبب في الإضرار بالبضائع قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل وفي ذلك تنص الفقرة 1 من المادة 17 من إتفاقية روتردام على أن يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في تسليمها إذا أثبت المطالب[259] أن الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحادث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسب ما حُددت في الفصل الرابع[260].

وطبقاً لهذه الفقرة لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا أثبت المتضرر أو المطالب بالتعويض أن الضرر الذي أصاب البضائع قد حصل في المدة ما بين تسليمه لها هو أو أي طرف منفذ بغرض نقلها وما بين تسليمه إياها إلى المرسل إليه، وإثباته للوقت الذي حصل فيه الضرر قرينة على أن

---

258 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 31.

259 - يقصد بالمطالب الشخص الذي له الحق في البضاعة.

260 - أنظر نصوص الفصل الرابع من إتفاقية روتردام بالملحق وخاصة المادة 12.

الناقل قد أخل بإلتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع ولم يبذل العناية الكافية للحفاظ عليها، وإذا حصل ذلك تكون مسؤولية الناقل مفترضة.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه "أن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي معه مسئولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك بأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل إليه، ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها"[261].

وتقوم مسؤولية الناقل المفترضة أيضاً إذا لم يستطيع الناقل أن يثبت أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف المحددة في الفقرة 3 من المادة 17 قد تسبب أو أسهم في الهلاك أوالتلف أو التأخير، وفي ظل أحكام إتفاقية هامبورغ تظهر المسؤولية المفترضة للناقل من نص الفقرة 1 من المادة الخامسة منها، حيث أتاحت إتفاقية هامبورغ للناقل أسلوباً عاماً مرناً يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية ألا وهو إثباته لإتخاذه أو تابعوه التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه[262] وبالنسبة للقانون البحري البحريني، فقد نصت المادة 235 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 على مسؤولية الناقل على النحو التالي:

أ- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ب- يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي سلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق.

ج- يتحمل الناقل مسؤولية الخسائر الإقتصادية التي تنجم عن التأخير في التسليم نتيجة لخطأ من جانبه، حتى وإن لم يحدث أي فقدان أو تلف فعلي للبضائع، ما لم تنجم مثل هذه الخسائر الإقتصادية عن أسباب لايكون الناقل مسؤولاً عنها على النحو المنصوص عليه في المادة 236 من هذا القانون.

---

[261] - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 6872 لسنة 85 الصادر بتاريخ 26/03/2017

[262] - د.جلال وفاء محمدين، مرجع سابق - مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع - صفحة 45.

د- لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 242 من هذا القانون.

هـ- لايستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

وأيضاً بالنسبة للقانون الفرنسي، فإذا لم يقم الناقل الدليل على وجود حالة من الحالات الإستثنائية المذكورة فهنا يمكن القول بمسؤولية الناقل المفترضة وهو المبدأ الأساسي بالنسبة للناقلين البحريين، فليس على الناقل إلا أن يقيم الدليل على وجود حالة من حالات الإعفاء التي كانت السبب في الخسائر الأمر الذي يجعله متكفلاً بالخسارة ذات المصدر المجهول.

وكان المشرع المصري بدوره قد أورد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أوتلفها في نص المادتين 227 و240 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م وأعتبر الناقل ضامناً لهلاك البضاعة وتلفها مادامت أنها تضررت ما بين الفترة التي يتسلمها فيها الناقل وإلى غاية تسليمه إياها إلى صاحب الحق في تسلمها.

وعليه تكون مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع المصري التي تقوم على أساس إفتراضها، أي أنها مسؤوليته مفترضة وما من شك أن أحكام القانون المصري تعد أكثر حماية للشاحنين من الأحكام الواردة في إتفاقية هامبورغ إذ لا يعفي الناقل من المسؤولية حتى ولو أثبت أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر[263].

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه "عقد النقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لاينقضى وتنتهي معه مسئولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً، ذلك أن إلتزام الناقل إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها ولا ترتفع مسئوليته إلا إذا أثبت أن العجز أوالتلف كان بسبب أجنبى

[263] - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - القانون البحري الجديد - صفحة 285.

لايد له فيه أو بقوة قاهرة طبقاً لنص المادة 165 من التقنين المدني، لما كان ذلك وكانت الطاعنة قد إستندت في نفي مسئوليتها عن العجز - وعلى مايبين من مدونات الحكم المطعون فيه - على إنه إكتشف عند الإفراج عن البضاعة بتاريخ 26/12/1964 وبعد تمام تفريغها في المدة من 19/9/1964 حتى 16/10/1964 وعدم الإشارة إلى هذا العجز في قائمة البضائع المشحونة على السفينة "المانيفستو" مما يدل على عدم حصوله أثناء الرحلة البحرية وقد عجز الخبير المنتدب في الدعوى عن بيان سببه وكانت الطاعنة لم تقدم لمحكمة الموضوع دليلاً على إستلام المرسل إليها للبضاعة قبل تاريخ تحرير شهادة الإفراج التي ثبت بها العجز وأنها لم تنف مسئوليتها عن هذا العجز بسبب من الأسباب القانونية لدفع المسئولية، فإن الحكم المطعون فيه إذ أقام قضاءه بمسئولية الطاعنة عن العجز المشار إليه وقضى بإلزامها بالتعويض يكون قد طبق القانون تطبيقاً سليماً ولم يخالف الثابت في الأوراق[264].

ونستخلص من ذلك أن الناقل البحري مسئوليته مفترضة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في تسليمها أثناء مدة مسؤوليته عنها ولا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر إلا إثبات أن ذلك الضرر راجع لسبب أجنبي أو قوة قاهرة لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه ولا ترتفع مسئوليته إلا إذا أثبت أن العجز أوالتلف كان بسبب لا يد له فيه ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها لأن مسئوليته تكون مفترضة في ذلك الشأن.

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض حيث لا يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وقرينة الخطأ المفترض تقوم حيث يكون إلتزام الناقل إلتزاماً ببذل عناية مع إفتراض إرتكابه الخطأ وفي هذا الفرض يكون على الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه أي خطأ، وذلك بإثبات أنه وتابعوه قد أتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع ذلك الضرر.

فيظهر في نص الفقرة 2 من المادة 17عن قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض في ظل إتفاقية روتردام، والتي تنص على أن الناقل مسؤول إذا لم يثبت أن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو

[264] - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 321 لسنة 44 الصادر بتاريخ 27/06/1977

التأخير في تسليمها أو أحد أسبابه لا يعود إلى خطأ أرتكبه هو أو أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة 18.

ومن هنا يفترض الخطأ في جانب الناقل، أي أن الناقل قد أرتكب خطأ ويقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ذلك الخطأ بمعنى أن عليه أن ينفي الخطأ عنه وعن تابعيه، ويظهر كذلك الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل فيما ورد في الفقرة (4\ب) من المادة 17 من إتفاقية روتردام إذا لم يتمكن الناقل من إثبات أن الحدث أو الظرف غير ذلك المذكور في الفقرة 3 من نفس المادة والذي أسهم في هلاك أو تلف أو التأخر في تسليم البضاعة لا يعود إلى خطأ أرتكبه هو أو أحد تابعيه ذلك أن خطأه في هذه الحالة يكون مفترضاً.

وإذا كنا قد أشرنا إلى أن مسؤولية الناقل في ظل إتفاقية هامبورغ مسؤولية مفترضة فإننا نرجع للقول بأنها تقوم أيضاً على أساس الخطأ المفترض، حيث يجوز له إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه[265] وهو ما تنص عليه الفقرة (2\ف) من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ، حيث أجاز هذا النص للناقل دفع المسؤولية عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعله أو بخطأ منه، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، وعلى الناقل أو من يريد الإستفادة من هذا الإستثناء أن يثبت أن لاعلاقة للخطأ الشخصي أو لفعل الناقل ولا لخطأ أو فعل الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قلبه بالخسارة أو الضرر.

ونلاحظ بأن هذه الفقرة مقابلة للفقرة (4\ب) من المادة 17 من إتفاقية روتردام، ولكن إذا ما اطلعنا على ما ورد في المرفق رقم 2 الملحق بالإتفاقية تحت عنوان "تفاهم عام إعتمده مؤتمرالأمم المتحدة المعني بالنقل البحري فنجده ينص على المفهوم أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الإتفاقية تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدي ذلك كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الإتفاقية تعدل هذه القاعدة ببعض الحالات".

[265] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 272.

ولقد ورد في ذلك التفاهم أيضاً، أن مسؤولية الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية تعتمد على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ[266] ونجد بأن هذا المبدأ لم يرد صراحة في الفقرة 1 من المادة الخامسة وإنما جاء مؤكداً عليه في التفاهم المذكور، ومرد التأخر في إعمال المؤتمر للإتفاق على هذا المبدأ وعلى ذلك النحو إلى الخلاف الذي طال وأشتد بين المؤتمرين حول الصراع بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين إلى حد كاد أن يؤدي إلى إنفضاض المؤتمر[267].

ويتضح من هذا النص بأن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهدته دون أن يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ومعنى ذلك أن خطأ الناقل يفترض عند وقوع هذه الأضرار ولكن يستطيع الناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثباته إتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر أي أن إلتزام الناقل في ظل إتفاقية هامبورغ هو إلتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة[268] ولقد نص المشرع البحريني في المواد (230-231-232-233-234-235-236) سالفة الذكر بالقانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م على ذلك.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأن "...مؤدى المادتين (4 -5) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 إتفاقية هامبورغ أن إلتزام الناقل البحري بسلامة البضائع التي في عهدته وبعدم تأخير تسليمها هو إلتزام ببذل عناية لا بتحقيق غاية، يبدأ من الوقت التي إستلم فيه تلك البضائع من الشاحن في ميناء الشحن حتى الوقت الذي يتسلمها فيه المرسل إليه أو توضع تحت تصرفه في ميناء التفريغ، وكانت تلك القواعد - كما ورد بالمرفق الثاني من الإتفاقية - تقيم مسئولية الناقل على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المضرور إلا إلى إثبات الضرر، إذ يفترض خطأ الناقل كما تفترض علاقة السببية بين الخطأ والضرر، ويجوز للناقل نفي قرينة الخطأ بإثبات أنه أتخذ هو وتابعوه جميع ما كان من المعقول تطلب إتخاذه من تدابير لمنع وقوع الضرر..."[269].

---

[266] - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 30.

[267] - د.سعيد يحيى، طبعة 2000، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978، إتفاقية هامبورغ ، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، صفحة 31.

[268] - د.سعيد يحيى، مرجع سابق، صفحة 40.

[269] - الطعن 18493 لسنة 83 قضائية تجاري الدائرة التجارية والأقتصادية جلسة الثلاثاء 23 فبراير 2021م.

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية على أنه "إقامة دعوى التعويض على أساس الخطأ واجب الإثبات والقضاء بالتعويض على أساس الخطأ المفترض لاعيب، عله ذلك إستخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر من شئون محكمة الموضوع، لما كان السبب في دعوى التعويض هو الإخلال بمصلحة المدعي أياً كانت وسيلة هذا الإخلال أو علته يستوي أن تكون خطأ عقدياً أو تقصيرياً واجب الإثبات أو مفترضاً " قابلاً لإثبات العكس أولا يقبل ذلك وكان على محكمة الموضوع في كل حال أن تتقصي من تلقاء نفسها الحكم القانوني الصحيح وأن تنزله على واقعة الدعوى المطروحة عليها بإعتبار أن كل ما تولد به للمضرور حق في التعويض عما أصابه من ضرر من قبل من أحدثه أو تسبب فيه إنما هو السبب المباشر المولد لدعوى التعويض أياً كانت طبيعة المسئولية التي إستند إليها المدعي أو النص القانوني الذي إعتمد عليه فإن ذلك يعتبر من وسائل الدفاع في الدعوى، للمحكمة أن تأخذ منها مايتفق وطبيعة النزاع المطروح عليها ولا يعد ذلك منها تغييراً لسبب الدعوى أو موضوعها، فلا تثريب على الحكم المطعون فيه إن إستند في قضائه بالتعويض إلى الخطأ المفترض "بعد أن خلص إلى عجز الطاعنة عن نفي هذا الخطأ بإثبات أنه لم يكن هناك ثمة إهمال" ومن ثم يكون النعي على الحكم بمخالفة القانون في هذا الشأن أو الخطأ في تطبيقه غير صحيح، ولما كان وجود علاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تستقل محكمة الموضوع بإستخلاصه دون تعقيب عليها متى كان إستخلاصها سائغاً "[270].

ويستخلص من ذلك بأن تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض حيث لا يلتزم المضرور بإقامة الدليل على خطأ الناقل البحري، بل هي مسئولية الناقل بناء على الخطأ المفترض تقوم حيث يكون إلتزام الناقل إلتزاماً ببذل عناية مع أفتراض أرتكابه الخطأ وفي هذا الفرض يكون على الناقل البحري لدفع مسؤوليته عن الضرر إثبات العكس أنه لم يرتكب هو أو تابعوه أي خطأ، وذلك بإثبات أنه وتابعوه قد أتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع ذلك الضرر مالم تقوم مسئوليتة على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المضرور إلا إلى إثبات الضرر، إذ يفترض خطأ الناقل كما تفترض علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

[270] - الطعن رقم 286 لسنة 2001 القاعدة رقم 162 جلسة 24 يونيو 2002م.

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات

كذلك قد تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفي هذه الحالة يجب على المطالب بالتعويض أو المتضرر أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه، وإذا عجز عن ذلك فلا يكون الناقل مسؤولاً، ويتجلى لنا الخطأ واجب الإثبات، في نص الفقرة (4\أ) من المادة 17 وفق إتفاقية روتردام، حيث لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، إلا إذا أثبت المتضرر وجود خطأ في جانب الناقل أو الشخص المشار إليه في المادة 18 قد تسبب أو أسهم في وقوع الحدث أو الظرف الذي أدى إلى ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر[271] ودون أن يكون الناقل ملزماً بنفي الخطأ عنه، إذ ينتقل عبء الإثبات إلى المطالب بالتعويض الذي في هذه الحالة هو المتضرر.

كذلك، تكون مسؤولية الناقل البحري واجبة الإثبات من طرف المتضرر في الحالة المنصوص عليها في الفقرة 5 من المادة 48 وفق إتفاقية روتردام، حيث يجب على المطالب في هذه الحالة، أن يثبت بأن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها قد نجم عن عدم إتخاذ الناقل ما كان يعقل إتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على تلك البضائع، وأن الناقل كان على علم أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم إتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها، وأخيراً نصل إلى القول بأن مسؤولية الناقل البحري في ظل إتفاقية روتردام، قد تكون مفترضة كما قد تقوم على أساس الخطأ المفترض وقد تقوم في حالات أخرى على أساس الخطأ واجب الإثبات.

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية على أنه " إذا أسهم خطأ المضرور نفسه مع خطأ المدعي عليه في إحداث الضرر فإنهما يتحملان معاً المسئولية عن تعويضه بنسبة خطأ كل منهما إلا إذا تساوي الخطآن فإنه ينقسم بينهما بالتساوي فلا يحق للمضرور الرجوع على المدعي عليه إلا

[271] - أي أنه أسهم في وقوع الحدث أو الظرف المنصوص عليه في الفقرة "3" من المادة 17 من إتفاقية روترادم.

بصفته، وهو ما يسري على إجتماع أي خطأين سواء كان الخطأ واجب الإثبات أو كان خطأ مفترضاً "[272].

ويفهم من ذلك، بأن المضرور إذا ساهم في إحداث الضرر المزمع، فلا يسأل الناقل البحري عنه وحده، بل يقاسمه المضرور في المسئولية والتعويض، بنسبة خطأ كلا منهما، وإذا تساوى خطأ الناقل البحري والمضرور ينقسم بينهما التعويض بالتساوي، إلا اذا أثبت المضرور بأن الخطأ راجع للناقل البحري ذاته، وهو ما يسمى بالخطأ واجب الإثبات الذي يقع على عاتق المضرور وحده، وبالعكس يقع على عاتق الناقل البحري نفي ما يدعيه المضرور بكافة طرق الأثبات.

- مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام إتفاقية هامبورغ وقانون التجارة البحرية المصري:

أ - <u>الأساس القانوني لمسؤولية الناقل في ضوء إتفاقية هامبورغ:</u>

إذا كانت مسئولية الناقل البحري تحتل مركز الصدارة من مسائل النقل البحري فإن أساس المسئولية هو المحور الذي تدور حوله أحكام المسئولية وهو الجوهر الذي يحتوي فلسفة المشرع وأهدافه العليا.

وفي واقع الأمر فإن المواد 5 - 6 - 8 من إتفاقية هامبورغ وهي المتعلقة بأساس وحدود المسئولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية وأقتصاديات النقل البحري للدول المختلفة، ونظراً لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع النطاق وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري[273] :

1- مصلحة الناقلين في إسقاط المسئولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها ما أمكن.

[272] - الطعن رقم 475 لسنة 2008 رقم القاعدة 115 جلسة 11 مايو 2009.

[273] - أ.د.فريد العريني، نقل البضائع بحراً بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية، دراسة في تحديد نطاق القانون رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية 1991.

2- مصلحة الشاحنين في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها.

وهو الصراع الذي أمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق ولعل أهم ما قدمته إتفاقية هامبورغ وتتميز به على إتفاقية بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسئولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة الخامسة بالإتفاقية والتي نصت على أن (الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 4 ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته) وهي بذلك رتبت وبوضوح مسئولية الناقل عن كل حادث يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إذا وقع هذا الحادث أثناء وجود البضاعة في حراسته على الوجه المقرر بالمادة الرابعة من الإتفاقية وذلك ما لم يثبت النقل أنه هو ووكلائه وتابعيه أتخذوا جميع ما كان يلزم إتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث وإتقاء نتائجه فألفت بذلك إتفاقية هامبورغ على عاتق الناقل إلتزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها فإن أخل به أفترض وقوع الخطأ في جانبه وإنعقدت مسئوليته ومفاد ذلك أن المسئولية في كنف إتفاقية هامبورغ ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر وإنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض ومن ثم فليس على المدعى سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل وعلاقته السببية بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر.

ولكن يستطيع الناقل نفي قرينة هذا الخطأ المفترض ودفع مسئوليته إذا ما أفلح في إثبات أنه قد إتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر[274] وتطبيقاً لذلك فإنه إذا نشأ الضرر مثلاً عن مخاطر البحر فعلى الناقل ليدرأ عن كاهله قرينة الخطأ المفترض في حقه أن يثبت أنه قد اتخذ التدابير المعقولة للحيطة منها وإتقاء نتائجها وحقيقة الأمر أن ضابط " التدابير المعقولة " هو معيار جديد على مفهوم المدرسة اللاتينية التي تعتنق معيار " الرجل المعتاد " ولكن لا خلاف على كون هذا الضابط ذو

[274] - أ.د.هاني دويدار، تقادم دعوى مسئولية الناقل البحري للبضائع بين القضاء الوطني والتحكيم البحري، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة بيروت العربية، العدد الأول، يناير2008.

طبيعة مادية ينظر إلى ما يفترض أن يفعله الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف لا الناقل الغافل ولا الشديد اليقظة وإلتزم الناقل بإتخاذ التدابير المعقولة ليس لمنع وقوع الحادث فحسب بل لإتقاء نتائجه أو تحديد أثرها إذا ما وقع، كما هو الحال في القوة القاهرة وفي ضوء ما تقدم وما ورد النص عليه بالمادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ يتضح أن إلتزام الناقل في ضوء أحكام هذه الإتفاقية هو إلتزام يبذل عناية لا بتحقيق نتيجة.

ب - الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في ضوء القانون المصري:

مما لا شك فيه أن الإلتزام الأساسي والأصلي الذي يتعهد به الناقل في عقد النقل هو نقل البضائع وتوصيلها إلى ميناء الوصول أوالتفريغ ويتبعه تسليمها إلى المرسل إليه وتقديم سفينة سليمة وصالحة للنقل والملاحة ورص وشحن البضائع والمحافظة عليها حتى التسليم بميناء الوصول أي ملزم بالتنفيذ الملائم لإلتزاماته منذ تسلمه البضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه بميناء التفريغ ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأن "عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي معه مسئولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك بأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل إليه، ويظل الناقل البحري مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها"[275].

ولقد أهتم المشرع المصري بموضوع مسئولية الناقل البحري للبضائع وقد تناول أساس هذه المسئولية وفقا لقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 من المواد 227 وحتى المادة 247 حيث تنعقد مسئولية الناقل إذا اخطأ أو أهمل في تنفيذ الإلتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته مما يؤدي هذا الخطأ أو الأهمال إلى تلف أو هلاك أو تأخير وصول البضائع في الموعد المحدد.

فإذا لم يقوم الناقل بتنفيذ كل إلتزاماته أو أحداها أو بعضها أنعقدت مسئوليته القانونية وفقاً للمسئولية العقدية النابعة عن عقد النقل البحري، ولما كانت المادة 227 فقرة (1) تنص على " يضمن الناقل

[275] - محكمة النقض المصرية الطعن رقم 6872 لسنة 85 جلسة 26/03/2017

هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة ويفهم من نص المادة أن مسئولية الناقل تنعقد عن التلف أو الهلاك اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين إستلامه للبضائع في ميناء الشحن وحتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ[276].

وبناءً عليه إذا تلفت البضاعة أو تلفت اثناء تنفيذ الرحلة أنعقدت مسئولية الناقل لأفتراض الخطأ ويلزمه التعويض ولا يستطيع دفع المسئولية عن نفسه إلا إذا كانت لسبب أجنبي كالقوة القاهرة والحادث الفجائي أو خطأ من الشاحن أو من الغير ويقع عليه عبء أثبات ذلك.

المبحث الثالث

طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية

تمهيد وتقسيم:

الأصل أن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة وهي في عهدته إلا أن تلك الأضرار قد تقع خارجة عن إرادته بسبب تدخل العديد من الظروف، ولذلك تقررت للناقل طرق لحمايته، يحتمي بها لكي يدفع عنه المسؤولية، وفي حالة ثبوت قيامها، يتمكن من الأستفادة من حد أقصى للتعويض مهما كان مقدار الضرر الذي أصاب البضاعة.

وعلى ذلك، سوف نقسم المبحث الحالي إلى مطلبين، نتطرق في المطلب الأول إلى وسائل دفع الناقل البحري لإعفائه عن المسؤولية والمطلب الثاني عن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

[276] - د.عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسئولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط العدد الثالث يناير 2021م، ص 373

المطلب الأول

وسائل دفع الناقل البحري لإعفائه عن المسؤولية

حتى تتحقق مسؤولية المدين "المدنية" عقدية كانت أم تقصيرية، يتعين توافر أركانها وهي الخطأ، الضرر ورابطة السببية، وسبيل الناقل إلى التخلص من هذه المسؤولية هو أن يقطع رابطة السببية بين خطئه وبين الضرر الذي أصاب الشاحن[277] وقد عدد القانون بعد ذلك أسباباً يترتب على قيام أي منها إنتفاء المسؤولية بإنتفاء رابطة السببية، وتلك هي أسباب الإعفاء القانوني[278].

والناقل قد يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها طبقاً لنص الفقرة 6 من المادة 17 من إتفاقية روتردام فإذا كان ذلك الضرر يعزى بكامله إلى الحدث أو الظرف الذي لا يكون للناقل يد فيه، فإنه يعفى من كامل مسؤوليته، أما إذا أصاب البضاعة ضرر لا يعزى بأكمله، بل بجزء منه فقط إلى الحدث أو الظرف الذي تسبب فإن الناقل لا يعفى من مسؤوليته إلا عن ذلك الجزء فقط.

والأستفادة من ذلك الإعفاء لا يتوقف عند الناقل فحسب، بل أن هناك أشخاص آخرون يشملهم هذا الإعفاء وهم الأشخاص الذين أشارت إليهم المادة 18 من إتفاقية روتردام[279] فعميل الناقل المذكور في المادة الرابعة مكرر من إتفاقية بروكسل والمدرجة في المادة الثالثة من بروتوكول 1968 ومستخدمو الناقل أو وكلاؤه الذين ذكرتهم الفقرة 2 من المادة السابعة وفق إتفاقية هامبورغ ومنهم أيضاً الناقل الفعلي، وقد يثور التساؤل عن تعلق أحكام عقد النقل البحري بالنظام العام[280] فيما لو إتفق الناقل مع الشاحن على إدراج شروط بالعقد بغرض إستبعاد مسؤوليته وإعفائه منها، فقد نص المشرع البحريني في المادة 234 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م:

---

277 - د.علي البارودي، مرجع سابق، صفحة 250.

278 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 95.

279 - المادة 18 من إتفاقية روتردام بالملحق.

280 - د.أسامة عبدالعزيز، طبعة 2004، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، صفحة 49.

أ- يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

1- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

2- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.

3- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في البنود المحددة بالفقرة أ من المادة 242 من هذا القانون.

4- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي إتفاق آخر مماثل.

ب- للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته وإلتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن.

ج- يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكام الفقرة أ من هذه المادة، إذا كانت الظروف الإستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق بشرط أن لا يكون منشأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، وأن لا يصدر سند شحن، وأن يدون الإتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين ما يفيد ذلك.

د- كل خطاب ضمان أو إتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خالٍ من أي تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

يسأل الناقل بمجرد تضرر البضاعة، ولكي ينفي الناقل عنه المسؤولية يجب أن يثبت تحقق حالات معينة، تتمثل من جهة في تلك التحفظات أو التدابير الوقائية التي يكون قد أتخذها بغرض أستبعاد مسؤوليته وتتمثل من جهة أخرى في نفي الخطأ عنه وعن تابعيه، وتتمثل أخيراً في الأحداث والظروف التي تدخلت أو أسهمت في وقوع الضرر.

أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات:

قد يرتاب الناقل من صحة المعلومات التي يتلقاها من الشاحن، ومطابقتها فعلاً للبضاعة التي سينقلها، ذلك أنه كثيراً ما يتم شحن البضائع بسرعة لتفادي تأخير السفينة على رصيف الميناء والمتسبب في وقوع الخسائر لذلك يقوم الناقل بنفسه إذا ما توفرت لديه أو لدى عميله أسباب معقولة تحمله على الأشتباه في عدم مطابقة البيانات للبضائع المستلمة فعلاً، فيقوم بمعاينة البضائع وتدوين تقرير بحالتها الحقيقة في سند الشحن.

فإذا تبين له عدم مطابقة حالة البضائع من الواقع الذي توجد عليه، يستطيع الناقل حينئذ أن يبدي بشأنها تحفظات، وإذا أصدر بالرغم من ذلك سند شحن نظيف أي خال من التحفظات فيفترض عندئذ أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة، وعن مسألة التحفظات نصت المادة 36 و40 من إتفاقية روتردام على إمكانية تحفظ الناقل على المعلومات المتعلقة بالبضاعة إذا كان لديه علم فعلي بأن أياً من البيانات الجوهرية أو كانت لديه أسباب وجيهة للإعتقاد بأن بياناً جوهرياً وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

وفي نفس الإطار، كانت إتفاقية بروكسل وبموجب الفقرة (3\ج) من المادة الثالثة قد أتاحت للناقل أو عميله أو قائد السفينة، ألا يقوم بالتصريح عن الماركات والعدد والكمية والوزن أو لا يدونها في سند الشحن في حالة ما إذا كان لديه سبب جدي يحمله على الشك في أنها ليست مطابقة للبضاعة التي أستلمها من الشاحن أو في حالة ما إذا لم تكن لديه الوسائل اللازمة للتدقيق فيها، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل وبذلك تعتبر التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن إحدى الوسائل التي يستطيع بواسطتها دفع مسؤوليته، وقد جاء في نص المادة 224 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 بشأن التحفظات الواردة في سند الشحن :

أ- يقدم الشاحن كتابةً البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل أو من ينوب عنه إبداء تحفظاته على قيد أية بيانات تتعلق بالوصف أو العلامات أو

عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع وكميتها إذا كانت لديه دوافع جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتحقق من تلك البيانات، وتذكر أسباب التحفظ في سند الشحن.

ب- إذا لم يقم الناقل أو من ينوب عنه بتدوين أي تحفظ في سند الشحن بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، تعتبر البضائع في وضع وحالة جيدين.

ج- يعد سند الشحن الذي لا يحدد أجرة النقل أو يشير بطريقة أخرى إلى أن أجرة النقل مستحقة الدفع من قبل المرسل إليه كما هو وارد في البند 5 من المادة 221 أو لا يحدد غرامة التأخير المتكبدة في ميناء الشحن والمستحق دفعها من قبل المرسل إليه، دليلاً كافياً على عدم تحقق أجرة نقل أو غرامة تأخير عليه، وعلى أي حال، لا يقبل أي دليل من قبل الناقل يفيد العكس إذا كان سند الشحن قد تم تحويله إلى طرف ثالث، بما في ذلك المرسل إليه والذي تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل تلك الإشارة.

وحيث أكدت هذا الإتجاه محكمة التمييز البحرينية في أحد أحكامها حيث قضت "سند الشحن حجة بما ورد به من بيانات تتعلق بالبضاعة والتحفظ الوارد من جانب الناقل، أثره تفويض حجيته فيما يتعلق بوزنها أو عددها أو كميتها أو حالتها، إثبات بياناتها الحقيقية وأن العجز أو التلف ناشىء عن خطأ الناقل يقع على عاتق المرسل إليه، له إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات ومنها شهادة الشهود"[281].

ثانياً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية ينفي الخطأ عنه:

يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية بنفي الخطأ عنه أو عن تابعيه إستناداً إلى نص الفقرة 2 من المادة 17 من إتفاقية روتردام والتي جاء فيها أن الناقل يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ أرتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 من نفس القانون، وبذلك يستطيع الناقل أن يتلخص من المسؤولية

[281] - طعن رقم 2 لسنة 2004م تمييز - جلسة 2004/10/25م - مجموعة أحكام التمييز السنة الخامسة عشر - قاعدة رقم 182 - ص 653.

إذا نجح في نفي أو قطع رابطة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقيق النتيجة المقصودة من العقد وبين الضرر الذي لحق بالشاحن من جراء هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها[282].

وإضافة إلى ذلك يمكن للناقل وطبقاً لنص الفقرة (4\ب) من إتفاقية روتردام أن يستفيد من الإعفاء من المسؤولية بنفي الخطأ في حالة ما إذا أثبت المطالب أن هناك حدث أو ظرف آخر غير مذكور في الفقرة 3 من المادة 17 منها قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها واستطاع هو أن يثبت أن ذلك الحدث أو الظرف لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 سالفة الذكر، كما عليه لكي يعفي نفسه من جزء من المسؤولية، إقامة الدليل على أن ثمة سبباً آخر ساهم في إحداث هذا الضرر اللاحق بالبضائع[283].

ودفع الناقل للمسؤولية عن طريق نفيه للخطأ لم يكن وارداً في إتفاقية بروكسل إلا إستثناء في نص الفقرة ف من المادة الرابعة من المعاهدة، إذ على الناقل نفي علاقة السببية بين خطئه أو خطأ تابعيه وبين الضرر الذي أصاب البضاعة وإثبات أن المانع أو السبب الذي أدى إلى الإضرار بالبضاعة لا يعزي إلى خطأ الناقل الشخصي أو فعله ولا إلى فعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، وفي ذلك نجد بأن الفقرة 1 من المادة 5 من إتفاقية هامبورغ، وفيما يخص هذا الدفع، أتت واضحة في وصفها للتدابير التي يتعين على الناقل إتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته بأنها تلك التدابير (المعقولة) أي التي يمكن تطلبها من الناقل المعتاد في الظروف المماثلة لمنع وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر[284].

ثالثاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بتوافر حالات معينة:

ولأن الناقل ملزم بتحقيق النتيجة من تنفيذ عقد النقل البحري، ألا وهي إيصال البضاعة سليمة إلى مقصدها، ومفترض فيه بأن يسلمها إلى صاحبها بالحالة التي تسلمها عليها، ووفقاً لوصفها الوارد

---

[282] - د.محمد السيد الفقي، طبعة 2006، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 47.

[283] - د.وجدي حاطوم، طبعة 2011، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، صفحة 376.

[284] - د.جلال وفاء محمدين، مرجع سابق - مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري ، صفحة 44، 45، 46.

في تفاصيل العقد ما لم يثبت العكس[285] تعترف إتفاقية روتردام للناقل البحري بحقه في الدفاع عن نفسه، وذلك بإستناده إلى بعض أسباب الإعفاء القانونية لنفي المسؤولية عنه في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، وبالإضافة إلى نفي الخطأ كوسيلة لإعفاء الناقل من المسؤولية، عدد القانون أسباباً يترتب على قيام أي منها إنتفاء رابطة السببية، وبالتالي إنتفاء المسؤولية وهو ما يطلق عليها "أسباب الإعفاء القانونية" [286].

والناقل في ظل إتفاقية بروكسل، كان يتمتع بحالات إعفاء متعددة، بموجب نص المادة الرابعة منها خاصة ما تعلق منها بإعفائه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية لتابعيه وقد تولت بنفسها للإعفاء من المسؤولية[287] فقد أصبح البعض يرى أن إتفاقية بروكسل ما تزال في صف الناقلين[288] وفي ظل اتفاقية هامبورغ، أصبح الناقل يفقد ذلك الأمتياز، حيث أنقلبت الأوضاع لتميل الكفة لصالح الشاحن نوعاً ما كما سبق بيانه، إذ أن نص الفقرة 1 من المادة 5 منها جعل سبيل الناقل لدفع المسؤولية هو إثباته أنه أتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته، والغالب أن يضطر الناقل بغية تقديم هذا الدليل إلى إثبات مصدر الضرر أي السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير[289] فقد أنجز عن ذلك عدم إنضمام الدول، خاصة الناقلة منها بسبب فقدانها للحماية، وإنتقال دول أخرى بإعتبارها شاحنة إلى هذه الإتفاقية التي في رأيها تخدم مصالحها[290].

ومحاولة منها التوفيق بين مصالح الشاحنين والناقلين، حصرت إتفاقية هامبورغ حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالتين أثنتين فقط هما نقل الحيوانات الحية والتدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح والأموال في البحر، وذلك ضمن نص الفقرتين 5 و6 من المادة الخامسة، وألغت ما عدا

---

285 - يقصد به مالم يثبت وجود التحفظات التي يكون قد أبداها فيما يخص المعلومات المتعلقة بالبضائع.

286 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 95.

287 - د.علي البارودي، مرجع سابق، صفحة 275.

288 - د.جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية طبعة 1999، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية صفحة 253.

289 - هو ماجعل المشرع المصري ينسحب من إتفاقية بروكسل لينضم إلى إتفاقية هامبورغ بغرض حماية الشاحن، علماً بأن مصر بلد شاحن تهمه ألا يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية حماية لمصالحة.

290 - د.كمال حمدي، مرجع سابق - إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع - صفحة 79، 80.

ذلك من الحالات التي كانت إتفاقية بروكسل قد أوردتها[291] أما إتفاقية روتردام فقد أوردت مسألة إعفاء الناقل من المسؤولية في الفقرتين 2 و3 من المادة 17 آخذه بذلك ببعض أحكام إتفاقية بروكسل، وإن أختلفت عنها في بعض الحالات كما سيأتي بيانه، إلا أنها لم تميل إلى إتفاقية هامبورغ التي قضت على جل حالات الإعفاء.

ولذلك نجد بأن إتفاقية روتردام أعادت النظر في تلك الحالات الواردة في إتفاقية بروكسل، ونصت عليها ضمن نص الفقرة 3 من المادة 17، كما أنها أطلقت عليها تسمية الأحداث أو الظروف، وعددتها 15 حدثاً أو ظرفاً [292] يستطيع الناقل أن يستند على واحد أو أكثر ليتمكن من دفع مسؤوليته، وزيادة على حالات الإعفاء، أضافت إتفاقية روتردام حالات إعفاء أخرى بموجب الفقرة (4\ب) سالفة الذكر من المادة 17 منها، تكون ناتجة عن أي حدث أو ظرف آخر لا يعزي إلى خطئه أو خطأ تابعيه وسنتطرق إلى شرحها حالة بحالة مقارنة مع ما أعتمدته كل من إتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ.

نصت المادة 236 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م :"

أ- لايكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف البضائع خلال فترة مسؤوليته متى كان الفقد أو التلف ناجماً عن أي من الأسباب الآتية:

1- السبب الأجنبي.
2- المنع من الإبحار بموجب حكم أو أمر من سلطات الدولة أو أي جهة ذات اختصاص فيها.
3- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر.
4- التعليمات الصادرة من الشاحن أو مالك البضائع أو وكلائهما.
5- العيوب الخفية أو التلف أو الهلاك الذي ينتج عن الطبيعة الخاصة للبضاعة.
6- عدم ملاءمة التعبئة أو عدم كفاية العلامات التوضيحية أوغموضها.

[291] - د.محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صفحة 354.
[292] - أنظر نص الفقرة "3" من المادة 17 من إتفاقية روتردام بالملحق.

7- العيب الخفي في بدن السفينة المنقول عليها البضائع، إذا كان يتعذَّر مع بذل جهد معتاد من جانب الناقل معرفة العيب الخفي في توقيت مناسب لعملية الشحن ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل.

8- التدابير المعقولة لتفادي أو محاولة تفادي الإضرار بالبيئة.

ب- لا يعتبر إخلالاً بحكم الفقرة ب من المادة 230 من هذا القانون أي أنحراف عن المسار المحدد سعياً وراء إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو أي قدر معقول من الأنحراف عنه.

ج- يقع على عاتق الناقل مسؤولية الإثبات بإستثناء الأسباب الواردة في الفقرة أ من هذه المادة فيما عدا البند رقم 7 منها.

ونصت المادة 237 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م:

أ- يلتزم الشاحن بإخطار الناقل إذا كانت البضائع المراد نقلها خطرة أو قابلة للإلتهاب أو الإنفجار، ويضع بياناً عليها للتحذير من خطورتها وكيفية الوقاية منها، وبخلاف ذلك يجوز للناقل في أي وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن ذلك، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها.

ب- إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع و أذن بنقلها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا أثبت أن خطورتها صارت تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا ما تعلق بالخسارات المشتركة عند تحققها.

وأيضاً نصت المادة 238 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م :"

أ- لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحق بها من ضرر، إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

ب- إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن في نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ أو إهمال من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه.

ويعد من قبل حالات الإعفاء النسبي التي قررته محكمة التمييز البحرينية في أحد أحكامها حيث قضت أن "عدم إعلان الشاحن عن جنس البضاعة وقيمتها وتدوين هذا البيان في سند الشحن، أثره عدم مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بها بمبلغ يزيد عن مائة دينار عن كل وحده أو طرد[293] ".

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية بأنه "إلتزام الناقل البحري بتوصيل البضائع سالمة إلى جهة الوصول ماهيته، إلتزام بتحقيق غاية مسئوليته عن التعويض عند تخلفها دون حاجة إلى إثبات خطئه دفعه للمسئولية شرطه إثبات حدوث الهلاك أو التلف بسبب أجنبي ومنها مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى والقوة القاهرة من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م مادة (159/ج-د) من القانون البحري عدم أشتراط توافر القوة القاهرة في هذه الأخطار بعدم إمكان توقعها أو إستحالة دفعها تمسك الناقل بهذا الإعفاء القانوني من المسئولية وإن كان في إستطاعته توقع الخطر أو دفعه شرطه عدم تمكنه من ذلك رغم إتخاذه الأحتياطات وقيامه بجهود معقولة، تحقق السبب الأجنبي المعفي من مسئولية الناقل من مسائل الواقع إستقلال محكمة الموضوع بتقديرها.

قضاء الحكم المطعون فيه برفض الدعوى تأسيساً على ما خلص إليه من عدم مسئولية المطعون ضدهم عن هلاك أو تلف البضائع التي تعهدوا بنقلها على سفينتهم تأسيساً على تقرير الخبير المنتدب أن السفينة تعرضت لعاصفة قوية ومياه عالية أثناء إبحارها جعلتها تتأرجح بشده ومحأولة الربان تفادى هذه المخاطر والأضرار الناشئة عنها دون جدوى صحيح النعي عليه على غير أساس"[294].

[293] - الطعن رقم 473 لسنة 2005م - جلسة 2006/3/27م - مجموعة أحكام التمييز السنة السابعة عشرة - قاعدة 130 - ص 511.
[294] - محكمة التمييز البحرينية، الطعن رقم 200 لسنة 2011 رقم القاعدة 106 جلسة 3 مايو 2013م.

أسباب الإعفاءات القانونية في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م:

أ ـ حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة:

ألزمت إتفاقية روتردام الناقل وبموجب الفقرة أ من المادة 14 ببذل العناية الواجبة، قبل الرحلة في بدايتها وأثناءها بجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك، لذا يفقد الناقل في ظلها سبباً للإعفاء ذا أهمية كان يتمتع به في ظل إتفاقية بروكسل والمتمثل في إعفائه من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة البحرية، لأنها جعلت إلتزام الناقل في هذا الصدد إلتزاماً مستمراً يبدأ قبل الرحلة ويبقى مستمراً إلى غاية انتهائها[295].

وعلى غير ذلك، نصت الفقرة 1 من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذ أثبت بأنه قام هو أو المستفيد من الإعفاء ببذل الهمة الكافية قبل السفر، وعند البدء فيه بإعدادها لتكون كذلك ويتضح من ذلك أن الناقل لا يسأل عن الأضرار الواقعة بعد السفر لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعدادها وتجهيزها وهو ما يتحقق قبل السفر[296] ولا يسأل عن أي عيب يمكن أن يظهر فيما بعد[297].

وإعتباراً من أن إتفاقية روتردام قد أقامت بموجب نص الفقرة (5\أ) من المادة 17 مسؤولية الناقل البحري على أساس واجب إثبات المتضرر بأن الهلاك أو التلف أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار، فإن الناقل في مقابل ذلك يجب عليه أن يثبت طبقاً لنص الفقرة (5\ب) من نفس المادة بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير لم ينجم عن عدم تلك الصلاحية، وإن لم يستطع فعليه أن يثبت بأنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة لجعلها كذلك، وفي هذا الصدد

---

[295] ـ د.شريف محمد غانم، طبعة 2012، إلتزامات الشاحن ومسؤوليته في إتفاقية روتردام لسنة 2008، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 27.

[296] ـ د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 280.

[297] ـ د.بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، صفحة 136.

تتفق أحكام إتفاقية روتردام مع أحكام إتفاقية هامبورغ فيما يخص إلغاء حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عند عدم صلاحية السفينة للإبحار.

ورغم أن المشرع المصري قد أخذ من أحكام إتفاقية هامبورغ إلا أنه لم يكن مستقراً في شأن هذا الإلتزام فهو من جهة نص على إلتزام الناقل بإعداد سفينة لتكون صالحة للملاحة، ومن وجهة أخرى لم ينص على جزاء إهمال الناقل لهذا الإلتزام فلم يذكر هذه الحالة من الإعفاء وأكتفى مثلما جاء في إتفاقية هامبورغ وبموجب المادة 229 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م بالقول بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لايد له فيه ودون أن يحدد بالذكر حالة تضرر البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار.

ب - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي:

للربان وظيفة فنية وتعد هذه الوظيفة من أهم اختصاصاته فهو المسؤول الأول عن قيادة السفينة من الناحية الفنية الملاحية وإدارة الرحلة البحرية[298] والخطأ الملاحي إنما يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية أي كل خطأ فني في قيادة السفينة وتسييرها وكل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنياً.

وقد صدر حكم في ألمانيا عن محكمة إستئناف هامبورغ أن سهو الضابط المكلف بالمراقبة بعد أن غط في النوم عن إطفاء جهاز الإنذار والذي أدى إلى غرق السفينة يعد من قبيل الأخطاء الملاحية المبرئة لذمة الناقل كما أعتبر القرار أن الخطأ في سير السفينة والسهو عن فحص البوصلة والرادار يعدان من قبيل الأخطاء الملاحية أيضاً[299].

وهنا يقتضي التمييز بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية فالأولى هي تلك التي تقع في إدارة السفينة بينما الثانية فهي تلك التي تقع في إدارة البضاعة، ولذلك يعتبر الخطأ ملاحياً الذي يرتكبه

[298] - د.عبدالرحيم محمد عبدالله عوض العمودي، مرجع سابق، صفحة 60.
[299] - د.بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، صفحة 137.

الربان في قيادة السفينة بعد تقيده بقواعد الملاحة كالقيام بمناورة خاطئة أدت إلى تصادم أو جنوح السفينة أو إبحار السفينة بسبب ظروف جوية رديئة بالرغم من توقعها من قبل الأرصاد الجوية[300].

والإعفاء من الأخطاء الملاحية يبرره أن الناقل لا يتدخل فعلياً ولا قانوناً في ملاحة السفينة وسيرها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف[301] ولذا يبقى الربان وحده مسؤولاً عن تلك الأخطاء، وقد ذهبت إلى القول بإعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية محكمة إستئناف فرنسا في 20 ديسمبر 2001 بينما تقرير مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية يعتبر من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية[302] ولا يعفى الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان أو رجال الطاقم إذا كانت أخطاء جسيمة ترقى إلى مرتبة الغش أو كانت من قبيل الغش، فهو لا يعفى من المسؤولية إلا عن أخطائهم اليسيرة في الملاحة وفي إدارة السفينة[303].

أما إتفاقية روتردام فنجدها قد جعلت الناقل مسؤولاً عما يقوم به الربان من أخطاء ملاحية أثناء القيام بعملية نقل البضائع عبر البحر، لذلك لا يستفيد الناقل من الإعفاء نتيجة تلك الأخطاء وهو ما يجعله يفقد في ظلها أحد أسباب الحماية ويجعل مسؤوليته أكثر تشديداً ويرجع السبب في حذف إتفاقية روتردام لهذه الحالة إلى أنها ترتبط بالحالة الأولى المتعلقة بإعداد الناقل سفينة صالحة للملاحة والإبقاء عليها كذلك، والأخطاء التي تقصدها المواد المذكورة هي الأخطاء البحرية دون الأخطاء التجارية وقد إستبعدت الأخطاء التجارية على فرض أنها تحصل في مينائين الشحن أو التفريغ، وبالتالي فهي تجري بتوجيه من الناقل وإشرافه[304].

وبعد أن تطرقنا إلى حالتي الإعفاء اللتان كانتا واردتين في إتفاقية بروكسل وألغيتا بموجب أحكام إتفاقية روتردام، نواصل شرح الحالات الأخرى التي أوردتها إتفاقية روتردام ضمن نص الفقرة 3 من المادة 17 منها.

---

300 - د.وهيب الأسير، مرجع سابق، صفحة 216.

301 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - أساسيات القانون البحري - صفحة 263.

302 - د.وهيب الأسير، مرجع سابق، صفحة 217.

303 - نورة جبارة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 95.

304 - د.لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، صفحة 124 ، 125.

جـ - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي:

والسبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر يتمثل في حالة كل من القوة القاهرة أو الخطأ الصادر من الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة وفعل الغير[305]:

1-حالة القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل إلتزامه مستحيلاً، ومثال عن القوة القاهرة، هبوب العواصف وهياجان البحر هياجاً غير عادي، وأعمال الحرب المفاجئة والفتن والثورات والحصار البحري على ميناء الوصول، وأستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة [306] وهناك شرطين يجب توافرهم في القوة القاهرة لإعتبار الظرف الحادث قوة قاهرة هما:

- عدم إمكان التوقع/ أن يكون الحادث غير ممكن التوقع من جانب أشد الناس يقظة وبصراً بالأمور، وأن يكون عدم إمكان التوقع مطلقاً لا نسبياً، وعدم إمكان التوقع يرتبط بإستثنائية وندرة وقوع الحادث أو عدم مألوفية وقوعه.

- إستحالة الدفع/ أن يستحيل دفعه وأن تكون الإستحالة مطلقة وأن تكون تامة وعامة.

ولا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لإنتفاء عدم التوقع، وكذلك الإضراب عن العمل، إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الإلتزام مستحيلاً وكان فجائياً غير متوقع ولا دخل لإرادة الناقل فيه[307] كما تعتبر القوة القاهرة من قبيل الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية إذ تقطع رابطة السببية بين خطأ الناقل والضرر الذي يلحق بالشاحن[308].

---

305 - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق - عقد النقل البحري - صفحة 86.

306 - د.محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صفحة 347.

307 - د.عدلي أمير خالد، طبعة 2006، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية صفحة76.

308 - د.علي البارودي، مرجع سابق، صفحة 279.

وتعتبر حالات القوة القاهرة، والواردة في نص الفقرة (3\أ-ب)، ومن المادة 17 وفق إتفاقية روتردام، هي نفسها الحالات التي كانت قد أوردتها إتفاقية بروكسل ضمن نص الفقرة (2\ج-د) من المادة 4 وهي على التوالي، القضاء والقدر، مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وحوادثها ونشوب الحريق على السفينة، ومن بين حالات القوة القاهرة، حالة الحريق غير أن الحريق قد لا يعتبر بذاته قوة قاهرة، إذ قد ينشأ عن خطأ من الناقل أو من تابعيه[309].

وقد أشترطت إتفاقية بروكسل لإعتبار الحريق سبباً من أسباب الإعفاء ألا يحدث بفعل الناقل أو خطئه، وذلك لا يعفي الناقل من المسؤولية عن الحريق فحسب، بل يشمل الإعفاء الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف عنه، وكذلك الأضرار الناشئة عن المياه التي اطفأ بها الحريق، كل ذلك طبقاً للفقرة (2\ب) من المادة الرابعة من المعاهدة.

وقد حذت إتفاقية هامبورغ حذو إتفاقية بروكسل فيما يخص إعفاء الناقل من المسؤولية عن الحريق، بشرط ألا يثبت المدعي بالتعويض أن الحريق قد تسبب بفعل الناقل أو بنتيجة خطأ أرتكبه، وذلك طبقاً للفقرة (4\أ-1) من المادة الخامسة من الإتفاقية، ويعفى الناقل أيضاً من المسؤولية عن الحريق طبقاً للفقرة (4\أ-2) من المادة الخامسة منها، بشرط ألا يثبت المدعي أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في إتخاذ التدابير المعقولة لإخماده أو لتفادي آثاره أو للتقليل منها.

2- حالة الخطأ الصادر من الشاحن:

ويقصد بخطأ الشاحن فعل المضرور، سواء كان هو الشاحن أو المرسل إليه فيعد وجهاً لإعفاء الناقل من المسؤولية كون أن الضرر راجع إلى خطأ المرسل إليه، إذ هو فعل لا يمكن إسناده إلى الناقل وهو فرض نادر على أي حال، وبوجود هذا السبب تنتفي مسؤولية الناقل، ولا يلتزم الناقل بالتعويض إلا إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن[310] ويتمثل خطأ الشاحن في عدم إفصاحه عن الطبيعة الخاصة للبضاعة حتى يتسنى للناقل إتخاذ ما يلزم من إحتياطات أو

309 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - أساسيات القانون البحري - صفحة 264.
310 - د.كمال حمدي، مرجع سابق - إتفاقية الأمم المتحدة- صفحة 87 ، 86.

في عدم إحكام ربط البضاعة وسوء التعبئة[311] وجاءت بالنص على هذه الحالة الفقرة (3\ح) من المادة 17 من إتفاقية روتردام[312].

وعلى خلاف إتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ اللتان لم تعددا إلتزامات الشاحن، أعطت إتفاقية روتردام لهذه الإلتزامات أهمية كبيرة ولذلك يتحمل الشاحن طبقاً للمادة 30 منها مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت هذا الأخير أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته، كذلك يعفى الناقل من المسؤولية طبقاً لما نصت عليه الفقرة (3\ط) من المادة 17 من إتفاقية روتردام إذا أثبت أن هلاك البضاعة (تلفها أو التأخير في تسليمها) يرجع إلى أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي قام بها الشاحن بمقتضى إتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 منها ويعفى أيضاً طبقاً للفقرة (3\ك) من المادة 17 من إتفاقية روتردام، بسبب وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه.

وكانت هذه الحالة قد وردت أيضاً ضمن نص الفقرة (2\ط) من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل إذ لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أوكيله أو ممثله، وتضمن نص المادة 12 من إتفاقية هامبورغ، قيام مسؤولية الشاحن الناتجة عن أخطائه أو إهماله هو أو أحد مستخدميه أو وكلائه وكقاعدة عامة نصت على أن الشاحن لا يسأل عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي، أو عن الضرر الذي يلحق السفينة ما لم تكن تلك الخسارة أو ذلك الضرر نتيجة خطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

3- حالة تدخل الغير في إحداث الضرر:

قد يعترض الناقل وهو يهم بتنفيذ عقد النقل البحري، ببعض الأحداث التي يتسبب فيها الغير بالأفعال التي يقدم عليها وبدون أن يكون للناقل أو مستخدميه يد في ذلك و يكون من نتيجة هذه الأفعال عرقلة قيام الناقل بأداء إلتزاماته على أكمل وجه، وقد ورد بالنص على هذه الأفعال التي يعفى بموجبها

311 - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق - أحكام مسؤولية الناقل البحري - صفحة 81.
312 - أنظر نص الفقرة 3 "ح" من المادة 17 من إتفاقية روتردام بالمحلق.

الناقل من المسؤولية ضمن الفقرة (3\ج-د-هـ) من المادة 17 من إتفاقية روتردام وتتمثل في الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والأضطرابات الأهلية، وكذلك تقييدات الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الأحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزي إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 ونفس هذه الأفعال نجدها منصوص عليها ضمن أحكام إتفاقية بروكسل في نص الفقرة (2\هـ-و-ز-ح-ي-ك) من المادة الرابعة منها، وتعرض المشرع البحريني في نص المادة 272 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 " يُعفى الناقل من المسؤولية، إذا أثبت أن وفاة المسافر أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

4 - العيب الذاتي في البضاعة:

ويسمى العيب الذاتي في البضاعة بـ"عجز الطريق" وهو العيب الذي يكون متأصلاً في البضاعة، وناشئاً عن طبيعتها الداخلية، ويؤدي دون ما تدخل في الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها[313] ومثال العيب الذاتي في البضاعة أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة[314] ويقصد به أيضاً النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر ناشئ عن طبيعة البضاعة ولا يسأل حينئذ عن هذا العجز إذا ما أستطاع أن يثبت أن النقص الذي لحق حجم البضاعة أو وزنها ناجم عن طبيعتها[315].

ويعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة، ولا تقدر أية عناية من جانب الناقل على تفاديه، (قصر في الوزن والحجم فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق وهو ما يحدث لبعض البضائع والأواني الزجاجية سهلة الكسر[316]) والعيب في البضاعة غير ظاهر بطبيعته إذ لا يكتشف عند القيام بل عند الوصول ولا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن[317] وعليه فلا يسأل

313 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 102.
314 - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق، صفحة 76.
315 - د.عادل علي المقدادي، مرجع سابق، صفحة 136.
316 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 103.
317 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 102 ، 103.

الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسببه، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبياً عن الناقل وتابعيه وقد نصت على هذه الحالة الفقرة (3\ي) من المادة 17 من إتفاقية روتردام.

د - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أحداث خارجة عن إرادته:

ومعناه طبقاً للفقرة (3\س) من المادة 17 من إتفاقية روتردام أن الناقل في هذه الحالة لا يقصد الإضرار بالبضاعة حين قيامه ببعض الأفعال المخولة له بمقتضى الصلاحيات المحددة بالمادتين 15و16 منها[318] وعلى ذلك فهو لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ بمناسبة قيامه بها، وتتمثل الأفعال أو الأحداث الخارجة عن إرادة الناقل فيما يلي:

1- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر:

وجاءت هذه الحالة ضمن الأحداث والظروف التي نصت عليها الفقرة (3\ل-م) من المادة 17 من إتفاقية روتردام حيث أعتبرها سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، وجاءت كذلك هذه الحالة ضمن نص الفقرة 2 من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل كما تضمنت كل من إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والمعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المُوقعتان في 1910/9/23 [319] واجب الإنقاذ أو المساعدة ويراعى أن الإنقاذ إلتزام قانوني يشغل عاتق الربان ولا يسعه بالتالي الإمتناع عن تقديم المساعدة لأية سفينة تكون معرضة للخطر في البحر[320].

وأعبرت إتفاقية هامبورغ إنقاذ الأرواح والأموال سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة فنصت في الفقرة 6 من نفس المادة على أنه " فيما عدا العوارية العامة[321] لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر" ولقد أبقت إتفاقية هامبورغ على هذه الحالة التي وردت في نص الفقرة2

318 - أنظر المادتين 15 و 16 من إتفاقية روتردام بالملحق.
319 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق، صفحة 269.
320 - د.هاني محمد دويدار، و د.علي البارودي، مرجع سابق، صفحة 283.
321 - يقصد بالعوارية العامة، الخسارة المشتركة.

من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل كما سبق الذكر، ويفرق النص بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال.

فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح، فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ دون قيد أو شرط، كما لو أضطرت السفينة إلى الأنحراف عن خط سيرها، ذلك لأن إنقاذ الأرواح إلتزام قانوني يقع على عاتق الربان، بحيث يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه، كما أن الأرواح البشرية لا يعادلها مال.

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب إتخاذه التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر، وذلك لأن إنقاذ الأموال أمر أختياري لا يجبر الربان على القيام به، ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنه إلا بشرط أن يكون التدبير معقولاً، لأننا نكون بصدد المفاضلة بين مال ومال، وخير للناقل أن يحافظ على مال أؤتمن عليه من أن يضحى به لينقذ مالاً لا يعنيه[322].

ويقع على الناقل عبء إثبات أن مرد الضرر هو ما إتخذه من تدابير لإنقاذ الأرواح والأموال، وكذلك معقولية تلك التدابير إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، وتقاس المعقولية بما يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف، ويعني ذلك أن إعتبار المعقولية من عدمه، يتوقف على ظروف كل حالة بما لا يمكن معه وضع ضابط مجرد لها ومن ثم يستقل قاضي الموضوع بتقديرها[323].

2- العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة:

ويقصد بها تلك العيوب التي تكون بالسفينة وقد ورد النص عليها في الفقر (3\ز) من المادة 17 من إتفاقية روتردام على أن يعفى الناقل من المسؤولية في حالة وجود عيوب خفية يتعذر عليه أكتشافها ببذل العناية الواجبة، ونصت الفقرة (2\ع) من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل أيضاً بأنه لا تترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن

322 - د.عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، صفحة 345.
323 - د.كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 91.

عيوب مستترة لا يمكن أكتشافها بمجرد الأحتراز العادي، وعلى ذلك يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن هذه العيوب الخفية حتى ولو كان هذا العيب موجوداً عند بدء السفر، أما العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة فيسأل عنها الناقل[324].

وفي الواقع قد يرجع عدم صلاحية السفينة للملاحة إلى عيوب خفية بها لا تظهر رغم بذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة، وقد صدر قرار عن محكمة إستئناف جينون في إيطاليا بتاريخ 28 ديسمبر 1998 يقضي بأن الناقل لا يستطيع التذرع في سبيل التنصل من مسؤوليته بإمكانية حصول الأضرار بعد البدء بالرحلة تبعاً لعيوب خفية، إذا أخفق في إثبات أنه قام وقبل الإبحار بجميع الفحوصات الضرورية لمحرك السفينة[325].

3- الإنحراف المعقول عن الطريق:

تقتضي عملية نقل البضائع وفقاً للقاعدة العامة إلتزام الناقل في تنفيذ عقد النقل بإتباع خط السير وعدم الإنحراف عنه ولذلك يلتزم الربان بإتباع الطريق المعتاد المنصوص عليه في العقد، وإلا فإتباع أقصر الطرق وأكثرها أمناً[326] يكون أفضل له، وبموجب الفقرة 4 من المادة الرابعة أجازت إتفاقية بروكسل للناقل أن يحيد عن خط السير حيث لا يعتبر كمخالفة لهذه الإتفاقية أو لإتفاقية النقل، أي أنحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر ولا أي إنحراف إستتبابي[327] ولا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه.

أما إتفاقية روتردام فقد أجازت للناقل وبموجب المادة 24 أن ينحرف عن المسار بشرط ألا يثبت المطالب بأن هذا الإنحراف أدى إلى التأخير في تسليم البضاعة وأرتكب بقصد إحداث خسارة أو عن إستهتار وعن علم بإحتمال حدوث تلك الخسارة.

---

[324] - د.بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، صفحة 135.

[325] - د.بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، صفحة 154.

[326] - د.مصطفى البنداري سيد أحمد، مرجع سابق، صفحة 02.

[327] - يقصد بالإنحراف الإستتبابي وفق النص الفرنسي، الإنحراف المعقول.

هـ - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أحداث أو ظروف أخرى:

وردت هذه الحالة في نص الفقرة (4\ب) من المادة 17 من إتفاقية روتردام، حيث نصت على أن يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير ذلك المذكور في الفقرة 3 من نفس المادة، قد أسهم في ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير ولم يتمكن الناقل أن يثبت أن ذلك الظرف أو الحدث لا يعزي إلى خطأ أرتكبه هو أو أحد مستخدميه.

وبشأن هذه الحالة، نصت الفقرة (2\ف) من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل على أنه وعلى أية حال لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعل الناقل أو بخطأ عنه، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، وكمثال عن هذه الحالة في ظل إتفاقية روتردام، تحميل البضائع على سطح السفينة، والتي لا يجوز نقلها كذلك إلا في الحالات المنصوص عليها في المادة 25 منها فلا يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، والناتجة عن تحميلها على سطح السفينة إذ يصبح مسؤولاً طبقاً لنص الفقرة 3 من نفس المادة ما عدا الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح[328].

تعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة من النظام العام، إذ أتفقت النصوص الدولية البحرية كلها على أنه لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكام الإتفاقيات فيما يخص أستبعاد واجبات ومسؤوليات الناقل البحري، وهو ما أشارت إليه إتفاقية روتردام في الفصل 16 المادة 79 المتعلق بصحة الأحكام التعاقدية، وكذلك الفقرة 8 من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل، وأيضاً المادة 23 من إتفاقية هامبورغ والمتعلقة بالشروط التعاقدية.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "مفاد الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل المنطبقة على النزاع، أنه وإن جاز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسئولية أو على

328 - أنظر المادة 25 من إتفاقية روتردام بالملحق.

تخفيفها إذا كان العجز في البضائع أو تلفها قد حدث قبل شحنها أو بعد تفريغها أي قبل وبعد الرحلة البحرية إلا أنه إذا كان العجز أو التلف قد لحق البضائع أثناء هذه الرحلة فأن الإتفاق على مسؤولية الناقل البحري أو تخفيفها عن الحد الذي تقضي به إتفاقية بروكسل والقواعد العامة في القانون المدني المكملة لها يكون إتفاقاً باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يسوغ إعماله"[329] وقد أنتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية في منتصف القرن 19، فسعى الناقلون إلى وضعها في سندات الشحن وطالب الشاحنون بإلغائها، وسعى المأمنين والبنوك على إصدار قانون "هارتر" لسنة 1893 في الولايات المتحدة، وكان القصد منه تحديد حرية الناقل في إدراج شروط تعفيه من المسؤولية[330].

وتحت عنوان "صحة الأحكام التعاقدية" تقرر في نص الفقرة 1 من المادة 79 من إتفاقية روتردام مبدأ بطلان كل الشروط التي تأتي مخالفة لأحكامها، وتشمل هذه الشروط التي تعتبر باطلة طبقاً لنصوص إتفاقية روتردام وما يتفق عليه الناقل من أستبعاد لواجباته المقررة بموجب النصوص السابق ذكرها، مثل الأشتراط في عقد إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة على عاتق الشحن[331] إذ أن هذا الإلتزام يقع على الناقل دون سواه كما تشمل أيضاً الإتفاق على إعفاء الناقل كلياً من المسؤولية الناتجة من الإخلال بإتزاماته أو تقليصها.

ويأتي السبب في بطلان تلك الشروط، إلى أن إلقاء إتفاقية روتردام عبء الإثبات على المطالب في بعض الحالات قد لا تكون له جدوى أمام حرية الناقل عند إدراجه لشرط أو شروط تعفيه من المسؤولية كما يجعل الناقل في غنى عن إثبات عدم خطئه أو خطأ من هو مسؤول عنهم في إحداث الضرر، وعلى ذلك تكون إتفاقية روتردام قد حذت حذو إتفاقية بروكسل التي تنص في الفقرة 8 من المادة الثالثة على إلغاء كل الشروط أو وجود إتفاق أو إدراج بند في إتفاقية النقل يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة عن أي ضرر أو خسارة ألحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن إهمال الناقل أو خطئه أو إخلاله بالواجبات أو الإلتزامات المفروضة عليه بموجب هذه المادة أو يكون الغرض منه التخفيف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه المعاهدة.

---

329 - حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 3190 لسنة 59 جلسة 13 يونيو 1996م.

330 - د.عبدالقادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية، صفحة 275.

331 - د.وجدي حاطوم، مرجع سابق، صفحة 397، 398.

ويكون باطلاً أيضاً طبقاً لنص الفقرة 1 من المادة 23 من إتفاقية هامبورغ كل شرط يرد في عقد النقل البحري، أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ويكون مخالفاً لأحكامها بشكل مباشر أو غير مباشر، كما يعتبر باطلاً طبقاً لنص الفقرة 3 من نفس المادة كل شرط يتضمنه سند الشحن ويكون مخالفاً لأحكامها وضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه، وعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحاً طبقاً للفقرة 2 من نفس المادة كل إتفاق يزيد من مسؤوليات الناقل وإلتزاماته.

وعلى كلٍ لا يؤثر بطلان أي شرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد إذ يعتبر صحيحاً كل شرط يكون الغرض منه تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها كما يعتبر صحيحاً كل شرط يزيد من إلتزامات الناقل، وهو ما أكدته الفقرة 1 من المادة الخامسة من إتفاقية بروكسل، من أن للناقل كامل الحرية بأن يتخلى كلياً أو جزئياً عن حقوقه أو عن الإعفاءات أو أن يزيد في مسؤولياته وإلتزاماته بشرط أن يدون هذا التخلي أو تلك الزيادة في وثيقة الشحن.

وبالتالي فالتوازن الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري، سواء في الإتفاقيات أو التشريعات الوطنية، ركيزته عدم صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها مقابل تحديد حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري[332] ومبدأ بطلان الشروط التعاقدية إلزامية بصفة مباشرة أو غير مباشرة إلى إبعاد مسؤولية الناقل جاء متفقاً عليه في المادة 236 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م إذ نص على أن يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، ويكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، وبدوره فقد نص المشرع البحريني في المادة 234 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م والتي تم ذكرها سابقاً.

[332] - د.كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 102.

المطلب الثاني

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

الأصل وطبقاً للقواعد العامة، أن يغطي التعويض مقدار الضرر الذي لحق بالمضرور، وكمثال على ذلك أن أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه ولكن في الواقع يصعب الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة والمحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيراً إلى وقوع حوادث بحرية، وما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة[333] وفي حالة ما إذا ثبتت مسؤولية الناقل، إستفاد من تحديد التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

ويكون تحديد مسؤولية الناقل، بحجم الضرر الذي لحق البضاعة وفي ضوء ذلك يتحدد مبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه ولا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك المبلغ، حتى ولو كانت الأضرار التي تعرض لها الشاحن أكثر[334] ومن ثم يجب النظر إلى الحد الأعلى أو الأقصى للمسؤولية، أو التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري، على أنه نوع معين من التعويض أو إحدى صوره، أي أنه تعويض مستقل في الأسس والأعتبارات عن تلك التي يقوم عليه التعويض الذي نصت عليه المادة 194 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022:

(أ) - يكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لما يأتي:

1- بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الوفاة والأضرار البدنية، تحدد المسؤولية على النحو الآتي:

أ/ 3.02 مليون وحدة حسابية إذا كانت السفينة لا تتجاوز حمولتها الإجمالية ألفي طن.

ب/ بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن ألفي طن، يضاف المقدار التالي إلى ما هو مذكور في البند (أ):

333- د.محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صفحة 354.

334- د.عادل علي المقدادي - القانون البحري - طبعة 2011 - صفحة 144.

- 1.208 وحدة حسابية لكل طن من ألفين وواحد إلى ثلاثين ألف طن.

- 609 وحدة حسابية لكل طن من ثلاثين ألف وواحد إلى سبعين ألف طن.

- 604 وحدة حسابية لكل طن يزيد على سبعين ألف طن.

2- بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية، تحدد المسؤولية على النحو الآتي:

أ/ 1.51 مليون وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية ألفي طن.

ب/ بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن ألفي طن، يضاف المقدار التالي إلى ما هو مذكور في البند (أ):

- 604 وحدة حسابية لكل طن من ألفين وواحد إلى ثلاثين ألف طن.

- 453 وحدة حسابية لكل طن من ثلاثين ألف وواحد إلى سبعين ألف طن.

- 302 وحدة حسابية لكل طن يزيد على سبعين ألف طن.

3- بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الوفاة أو الإصابات الجسدية التي تلحق بركاب السفينة، فإن حد مسؤولية مالك تلك السفينة هو 175000 وحدة حسابية مضروباً بعدد الركاب المرخص حملهم على متن السفينة.

(ب) - يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرات السابقة.

(ج) - تحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

وأيضاً تقرره المادة 221 مدني مصري[335] وقد أظهرت هذه الإعتبارات رغبة المشرع في إقامة توازن بين مصلحة كل من الشاحن والناقل[336] ولم يعرف عقد النقل البحري المسؤولية المحدودة على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل عن نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة إلا في بداية القرن الماضي، وذلك عن طريق المشروع الدولي في بروكسل سنة 1924 حيث أبرمت أول إتفاقية دولية تقرر للناقل الحق في تحديد مسؤوليته عن الأضرار أو التلف الذي يصيب البضاعة المنقولة على سفينته إذا كان عقد النقل ثابتاً بسند شحن بحري، بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة من البضاعة الهالكة أو التالفة[337].

ولتحديد مسؤولية الناقل البحري أهميه بالغة، حيث يتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب، وحماية مصالح الشاحنين من جانب آخر، بشرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع[338] ويقوم وراء هذا التحديد للمسؤولية إعتبارات أخرى هامة، منها أن التعويض كاملاً بدأ للناقلين عسيراً بسبب جهلهم محتويات الطرود المنقولة، وقد تكون قيمتها كبيرة، كما يصعب على الناقلين التأمين على مسؤوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات والقيمة، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تسهيلاً لهذا التأمين، وتمكيناً للناقلين من حساب إحتمالاتهم وهو ما يفيد الشاحنين في نهاية الأمر وعلى الأجل الطويل، إذ يجنبهم أعباء الأجور الباهظة التي يؤدي إليها الحكم بتعويض كامل[339].

وتحت عنوان "حدود المسؤولية" نصت إتفاقية روتردام في الفقرة 1 من المادة 59 على أن تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ثلاث وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي

---

335 - مضمون هذه المادة هو التعويض الذي يغطي ما فات الدائن من كسب ومافاته من خسارة.

336 - د.شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، طبعة 2005، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، صفحة 161، 162.

337 - عبدالرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 13.

338 - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 284.

339 - د.علي جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في إتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الثانية، العدد الثاني 1978، صفحة 334.

موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر[340] وتكون الوحدة الحسابية طبقاً لنص الفقرة 3 من المادة 59 من إتفاقية روتردام، هي حق السحب الخاص (DTS) حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، ويحول إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين، ونصت المادة 242 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م:

أ- تكون مسؤولية الناقل أياً كان نوعها على النحو التالي:

1- تحدد مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بما يعادل ثمان مائة وخمساً وثلاثين وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما يعادل 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أي الحدين أعلى.

2- تحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع بما يعادل مرتين ونصف أجور النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

3- في جميع الأحوال لا يجوز أن يتجاوز إجمالي مسؤولية الناقل عن البندين (1) و(2) من هذه الفقرة الحد الأقصى المقرر بموجب البند (1) من هذه الفقرة عن الفقدان الكلي للبضائع والتي ترتبت المسؤولية عنها.

ب- لغرض إحتساب أي مبلغ يكون أعلى وفقاً للبند (1) من الفقرة أ من هذه المادة تطبق القواعد التالية:

1- يعتد في تحديد عدد وحدات الشحن للبضائع المنقولة في حاوية أو منصة نقل أو أي وسيلة نقل مشابهة لتجميع البضائع أو الطرود بما ورد في سند الشحن أو أية وثيقة استلام أخرى، فإذا خلا السند أو الوثيقة من تحديد عدد وحدات الشحن تعتبر البضائع المشحونة في وسيلة النقل تلك وحدة شحن واحدة.

[340] - هنا يلاحظ وجود سهو في إكتمال الفقرة مثلماً نجدها ضمن النص الفرنسي.

2- في الحالات التي تكون فيها وسيلة النقل (كالحاوية) نفسها مفقودة أو تالفة، تعد وسيلة النقل، إذا لم تكن مملوكة أو مقدمة بصورة أخرى من قبل الناقل وحدة شحن مستقلة.

ج- يجوز للناقل والشاحن الإتفاق على تحديد المسؤولية بينهما بما يجاوز الحدود الواردة في الفقرة أ من هذه المادة بمقتضى إتفاق بينهما.

ويقصد بالطرد، ذلك الغلاف كالصندوق أو البرميل أو الكيس الذي توضع فيه البضاعة، ويحمل أرقاماً وعلامات تميزه، أما الوحدة فهي تعتمد أساساً لحساب التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة، والتي لا يعرف عددها كالحبوب والأخشاب والبترول والفحم، ويقصد بها وحدة الوزن (كيلو غرام، طن...) أو الحجم (متر مكعب) أو المقياس أو الكيل، المبينة في وثيقة الشحن للتعريف بالبضاعة المسلمة للناقل والمتخذة أساساً لتحديد أجهزة النقل، فإذا ذكر الوزن بالطن يكون "الطن" هو الوحدة، أما عن الحاوية فهي أوعية تتفاوت في حجمها، توضع فيها البضاعة سواء مغلقة أو سائبة وقد تحتوي الحاوية الواحدة عدة طرود[341].

ويحسب التعويض على أساس قيمة البضائع في المكان والزمان اللذين يتم فيهما التفريغ من على متن السفينة، ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع ويراعى أنه في حالة ما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني، فلا يستحق المضرور إلا بقدر ما لحقه من ضرر، ذلك أن الحد القانوني الأقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق بالمضرور يفوق الحد القانوني، ومن ثم فلا يجوز إلزام الناقل بما يزيد عنه[342].

ويلاحظ أيضاً، بأن ذلك هو نفس ما نصت عليه إتفاقية هامبورغ في المادة 26 على أن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة، هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف.

---

[341] - د.بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، صفحة 161، 162، 163.

[342] - د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق - عقد النقل البحري، قواعد وأحكام - صفحة80 ،81.

وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدول.

أما في ظل إتفاقية بروكسل، وطبقاً للفقرة (2\ب) من المادة الثانية من البروتوكول المذكور، فيحسب المبلغ الإجمالي بالإستناذ إلى قيمة البضاعة بتاريخ ومكان تفريغها عملاً بالإتفاق أو بالتاريخ والمكان الذي كان يتوجب أن تفرغ فيه، وتحدد قيمة البضاعة بالأستناد إلى سعر البورصة أو في حال عدم توافره حسب السعر الرائج في السوق، أو في حال عدم توافره بالإستناذ إلى السعر العادي لبضاعة من نفس النوع والجنس.

وفي ظل التشريع المصري، حددت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها وأياً كان نوعها، وبموجب المادة 233 من قانون التجارة البحرية المصري، بمبلغ لا يجاوز ألفي (2000) جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى، أما المشرع الفرنسي فلم يبين حدود مسؤولية الناقل على أن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تتعدى في حساب الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضائع بالطرد أو الوحدة، المبلغ المحدد بموجب مرسوم ومن هنا نجد بأن المشرع الفرنسي لم يحدد المبلغ الأعلى للتعويض إلا عن طريق المرسوم الذي يصدره.

وإذا كان التحديد القانوني للمسؤولية حق للناقل، فلا شك أنه سيحرم منه متى كان غير جدير به لسوء سلوكه الإداري، كما لا يجوز له التمسك به إذا كان الشاحن قد قدم بياناً بطبيعة البضاعة وقيمتها[343] أوغير ذلك من الحالات التي تفقد الناقل حقه في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

[343]- د.شريف أحمد الطباخ، مرجع سابق، صفحة 146 ، 147.

أولاً: الإستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري قانوناً:

وتعني هذه الإستثناءات، سقوط حق الناقل في تحديد مسؤوليته، وتتمثل في:

1- عند وقوع الضرر خارج المجال القانوني لمسؤولية الناقل البحري، يعتبر الناقل مديناً طبقاً للقواعد العامة، ويلتزم بدفع التعويض كاملاً، إذ في هذه الحالة لا نكون أمام عقد نقل بحري.

2- عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، وهو ما جاء في الفقرة 1 من نص المادة 59 من إتفاقية روتردام، وأيضاً في نص الفقرة 5 من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل.

ويظهر بأن بروتوكول 1968 أضاف بموجب نص الفقرة أ من المادة الثانية، بأن الحد الأقصى هو الذي يطبق، بمعنى أن الناقل يلتزم بدفع التعويض مقابل قيمة تلك البضاعة حتى وإن كانت قيمتها تفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في ذلك البروتوكول.

وقد ورد في أحد الطعون[344] أمام محاكم النقض المصرية، بأنه يجب ألا يتعدى التعويض المستحق عن فقد البضاعة المبلغ المنصوص عليه في إتفاقية بروكسل، والسابق ذكره إذا لم تدون في سند الشحن قيمة البضاعة المشحونة، أما في حالة الغطس فيكون تقدير التعويض بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض الوارد بإتفاقية بروكسل بالفقرة 5 من المادة الرابعة منها، وهو نفسه ما جرى به قضاء محكمة النقض المصرية، من أن مناط تقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض، هو أن يكون الشاحن قد دون في سند الشحن بياناً بجنس البضاعة وقيمتها، بإعتبار أن هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة بين الناقل والشاحن والمرسل إليه[345] وعلى كلٍ إذ يستطيع الشاحن أن يطعن في قيمة البضاعة المصرح بها ويثبت خلافها، وهو ما نصت عليه الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل، وكذلك المادة 234 من قانون التجارة البحرية المصري.

---

[344]- د.سعيد أحمد شعلة، مرجع سابق، صفحة 166.

[345]- د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق - قضاء النقض البحري - صفحة 321.

3- يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية، عندما يتفق مع الشاحن على تعويض أقل مما هو مقرر بموجب النصوص، وسنشير إلى هذا الإتفاق لاحقاً ضمن المتعلق بالشروط التعاقدية لتحديد المسؤولية.

4- لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته، إذا ما وقع الضرر نتيجة فعل أرتكبه الناقل أو الشخص المطالب بالحد من المسؤولية، أو إذا ما قام الناقل بإرتكاب خطأ غير مغتفر كأن يكون قد أرتكب ذلك الفعل بقصد إحداث ذلك الضرر، أو كان قد أرتكبه عن أستهتار منه وهو يعلم بإحتمال حدوث ذلك الضرر وقد نصت على هذا الإستثناء، المادة 61 من إتفاقية روتردام، والفقرة ه من المادة الثانية من بروتوكول 1968 وحتى الفقرة الأولى والثانية من المادة الثامنة من إتفاقية هامبورغ، وبذلك أعتبرت المحكمة بأن الناقل قد أرتكب خطأ غير مغتفر بإستهتاره، ودون توقع للنتائج المنجزة عن قوة الرياح وتسببها في تفكك البضاعة.

5- لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته طبقاً لنص الفقرة 5 من المادة 25 من إتفاقية روتردام في حالة مخالفة الناقل لإتفاقه الصريح مع الشاحن على نقل البضائع تحت سطح السفينة، كما لا يستفيد الناقل في ظل إتفاقية بروكسل من تحديد المسؤولية في حالة نقل البضائع على متن السفينة أو نقل الحيوانات الحية وذلك لكونها لا تدخل ضمن مفهوم البضائع وتنطبق عليها القواعد العامة في هذا الشأن، أما بالنسبة لإتفاقية هامبورغ فيستفيد الناقل من تحديد المسؤولية إذا قام بنقل الحيوانات الحية ولا يستفيد من ذلك إذا قام بنقل البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن.

ثانياً: الشروط التعاقدية لتحديد مسؤولية الناقل البحري:

تعتبر نصوص الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل خاصعة للنظام العام، ولا يجوز مخالفتها إلا إذا نصت على خلاف ذلك، وتحت عنوان "صحة الأحكام التعاقدية" أعتبرت إتفاقية روتردام بموجب نص الفقرة ب من المادة 79 أي بند في عقد النقل باطلاً، متى كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في الإتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كل ذلك ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية.

الفصل الثاني

تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يقصد بمجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المدة التي يكون فيها مسؤولاً عن البضائع التي تكون في عهدته كما يقصد به المجال الذي تطبق ضمنه أحكام الإتفاقية، ولتحديد مجال مسؤولية الناقل أهمية كبيرة في تحديد بداية ونهاية تلك المسؤولية وهو يختلف بإختلاف النصوص التي تحدده، وذلك على حسب المفهوم الذي تعطيه كل إتفاقية أو كل تشريع لعقد النقل البحري أو إتفاقية النقل.

وسنتطرق في المبحث الأول إلى تحديد مجال مسؤولية الناقل البحري، وفي المبحث الثاني إلى حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وفي المبحث الثالث طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية ثم في المبحث الرابع سنتطرق للجوانب القانونية طبقاً لإتفاقية روتردام.

المبحث الأول

تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري

تمهيد وتقسيم:

تبدأ مدة مسؤولية الناقل البحري ببداية عقد النقل البحري وتنقضي بإنقضائه، ومسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من تلف أو هلاك تسري عليها القواعد العامة، وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية[346] فالمسؤولية العقدية (التقصيرية) بشكل عام هي الحالة التي تنشأ خارج دائرة العقد

[346] - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق - عقد النقل البحري - صفحة 170، 171.

ويكون مصدر الإلتزام بها هو القانون، فإذا سلك الشخص سلوكاً سبب ضرراً للغير يلتزم بالتعويض لذلك فهي تقوم على الإخلال بإلتزام قانوني واحد لا يتغير هو الإلتزام بعدم الإضرار بالغير، وهنالك ثلاث أركان للمسؤولية التقصيرية في العقد وهي:

1- الخطأ العقدي .

2- الضرر.

3- علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وعلى ذلك، سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتحدث في الأول عن تحديد المدة إستناداً إلى العقد وإلتزامات الناقل البحري وفي المطلب الثاني عن تحديد بدء فترة مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول

تحديد المدة إستناداً إلى العقد وإلتزامات الناقل البحري

أولاً: تحديد المدة إستناداً إلى عقد النقل البحري:

تنص الفقرة 1 من المادة الأولى من إتفاقية روتردام، على أنه عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري، وحيث تنص الفقرة د من المادة الأولى من إتفاقية بروكسل على أن نقل البضائع يشتمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منه، وتحدد الفقرة 6 من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ بأن عقد النقل البحري هو العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر دون سواه.

ومن هذه التعريفات المختلفة يتبين لنا بأن مدة مسؤولية الناقل البحري تتحدد بمرحلة النقل التي تحددها كل إتفاقية، كما لا يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة في ظل إتفاقية بروكسل، إذا ما تسلمها عن الشاحن في منطقة الميناء، إذ أن عقد النقل في ظل هذه المعاهدة يبدأ في الفترة الواقعة ما بين

شحن البضاعة على متن السفينة وتفريغها منها أي خلال الرحلة البحرية[347] والمستفاد من الأعمال التحضيرية لهذه المعاهدة، أنه إذا تعذر تحدد وقت حصول هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها، فإن الضرر يفترض وقوعه من فترة النقل البحري، أي بين شحن البضاعة وتفريغها فقط[348].

كذلك لا يكون الناقل مسؤولاً في ظل إتفاقية هامبورغ عن البضائع إذا ما تسلمها عن الشاحن خارج منطقة الميناء، فإذا كان الناقل تسلم البضائع خارج منطقة الميناء وقام بإيصالها إلى ميناء الشحن بواسطة نقل أخرى كالقطار الناقل للبضائع أو الشاحنات فإن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن.

ثانياً: تحديد المدة إستناداً إلى إلتزامات الناقل البحري:

يلتزم الناقل البحري بأدائه لجملة من الإلتزامات، وتتحدد بداية هذه الإلتزامات بعملية تسلمه للبضاعة وتحميله لها، وتنتهي بتسليمها وتفريغها، وعلى ذلك تنص الفقرة 1 من المادة 12 إتفاقية روتردام على أن تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع وتنص كل من الفقرتين 1 و 2 من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ على أن تكون البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، أما إتفاقية بروكسل فتنص في المادة الثالثة على أن إلتزامات الناقل تبدأ بتحميله للبضاعة وتنتهي بتفريغها، ونظراً للغموض الحاصل في تحديد الوقت الذي يعد مهماً في معرفة بداية مسؤولية الناقل، حددت إتفاقية روتردام الوقت الذي يعتبر فيه الناقل قد تسلم البضائع وذلك بموجب الفقرة 3 من المادة 12 على ألا يتعدى الوقت السابق على تحميلها الأولي في السفينة.

ويتبين لنا من خلال ما سبق، بأن مجال مسؤولية الناقل في ظل إتفاقية روتردام أصبح أكثر توسعاً عنه في إتفاقية هامبورغ وهذا راجع إلى تغير مفهوم عقد النقل البحري كما سبق بيانه وتقرير مبدأ

---

[347] - د.هاشم رمضان الجزائري ، متى يعتبر عقد الناقل البحري أنه قبل تسلم البضاعة في عقد النقل البحري البضائع ؟ مجلة الحقوق، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986، ص.ب 5476، الصفاة، الكويت صفة 133 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 85.

[348] - د.سعيد أحمد شعلة، طبعة 1993م، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية صفحة 83 وما بعدها.

الحرية في التعاقد، حيث أجازت الفقرة 3 من المادة 12 الإتفاق على تحديد مدة مسؤولية الناقل، وإن كانت قد وضعت لذلك شرطين في الفرعين أ و ب من الفقرة 3 من نفس المادة يقضيان بأن لايكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولي وألا يكون وقت تسليمها سابقاً لإتمام تفريغها النهائي، فلماذا قيدت إتفاقية روتردام حرية طرفي العقد بهذين الشرطين بالرغم من أنها تعترف بالدور الهام الذي تلعبه الحرية التعاقدية في تسهيل المعاملات فيما بين أطراف العقد؟

يرجع السبب في ذلك إلى أن إتفاقية روتردام أرادت تفادي المشاكل التي تأتي من جراء الخلط في المفاهيم المتعلقة بكل من عمليات التسلم، التحميل، التسليم، التفريغ، لأنها تشكل نقطة مهمة في تحديد مسؤوليته، فعملية التسلم لا تعني التحميل لأنها تسبقه، وعمليه التفريغ لا يقصد بها التسليم، لأن هذا الأخير يأتي بعدها، وقد أثبت الواقع العملي وقوع هذا الإشكال، إذ يجب تفادي وعدم الخلط بين تسليم البضائع وتفريغها، ذلك أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسلم البضاعة وليس بتفريغها، ونصت المادة 233 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 " النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن البضائع ":

أ- يسأل الناقل عن البضائع المنقولة في حاويات اعتباراً من الوقت الذي تسلم فيه البضائع وحتى وقت تسليمها.

ب- يسأل الناقل عن البضائع غير المنقولة في حاويات إعتباراً من وقت تحميل البضائع في السفينة وحتى الوقت الذي يتم تفريغها منها، ومع ذلك يجوز الإتفاق على مسؤولية الناقل عن هذه البضائع من تاريخ استلامها وحتى وقت التحميل وكذلك بعد تفريغها وحتى تاريخ تسليمها للشاحن أو المُرسل إليه.

ج- يسأل الناقل عن أي فقدان أو تلف يصيب البضائع خلال فترة مسؤوليته عنها، ما لم يكن الفقد أو التلف ناشئاً عن أسباب لا يكون الناقل مسؤولاً عنها وفقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل.

ويحدد قانون التجارة البحرية المصري بموجب المادة 227 مجال مسؤولية الناقل البحري، وفي هذا الشأن ورد عن محكمة النقض المصرية، بأن عقد النقل لا ينقضي ولا تبرأ ذمة الناقل إلا بوصول

البضاعة سليمة إلى جهة الوصول[349] والنقطة المهمة في إتفاقية روتردام، هو القول بحرية اتفاق الطرفين عن تأخير وقت التسلم أو تقديم وقت التسليم، على اللايكون التسلم لاحقاً على عملية التحميل، ولا يكون التسليم قبل الوصول.

المطلب الثاني

تحديد بدء فترة مسؤولية الناقل البحري

أولاً: الأساس القانوني لفترة مسؤولية الناقل البحري.

لما كان الطابع التقليدي الذي يتميز به القانون البحري قد جعله ذي قيمة دولية منذ الزمن البعيد، فإن موجة التقنين التي عرفتها قواعد هذا القانون منذ القرن 17 قد أدت إلى خلق أختلاف كبير في مواقف التشريعات الوطنية[350] الشيء الذي إستلزم بالضرورة توحيد وإنسجام وذلك عبر الإتفاقيات الدولية، وهكذا تسلسلت عدة إتفاقيات دولية وصولاً إلى إتفاقية هامبورغ، التي جاءت أحكامها مفصلة تفصيلاً يبتعد عن الغموض الذي كان سائداً في ظل إتفاقية بروكسل، إذ لم تكن موجزة الإيجاز الذي أثار الكثير من الخلافات والمنازعات عند تطبيق وتفسير إتفاقية بروكسل حيث حددت إتفاقية بروكسل البعد الزمني لمسؤولية الناقل البحري في مادتها الأولى فنصت على أن نقل البضاعة ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضاعة في السفينة وتفريغها منها، وذلك بخلاف إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1978م فقد خصت البعد الزمني لمسؤولية الناقل البحري بمجموعة من الأحكام مفصلة وشاملة وضعت بها حداً للإشكاليات التي كانت تثار في التطبيق نتيجة لما أتسمت به إتفاقية بروكسل من القصور والإيجاز حيث جاءت المادة الرابعة وحددت متى تبدأ مسئولية الناقل البحري، ذلك أن المادة بفقرتها الأولى قد وسعت من نطاق تطبيق مسئولية الناقل البحري بالمقارنة مع إتفاقية بروكسل التي تحددها من بداية الشحن وإلى غاية نهاية التفريغ أو ما

---

[349] - د.سعيد أحمد شعلة، مرجع سابق، صفحة 77.

[350] - د.فريد الحاتمي، الوسيط في القانون البحري المغربي الجزء الاول السفينة وأشخاص الملاحة البحرية الطبعة الاولى 2000 مطبعة دار النشر المغربية ص 25.

تعرف بالمرحلة البحرية من العقد، وهكذا تعتبر البضائع في عهدة الناقل عملاً بالمادة 4 من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها وفق ما أوردته الإتفاقية[351] أي أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تبدأ في الأحوال الآتية:

1- بالتلقي المادي للناقل حينما يتقدم لتسلمها من الشاحن مع أنه قد لا تسلم البضاعة مباشرة إلى الناقل ولكن يتم وضعها تحت تصرفه ليباشر عليها إختصاصاته المخولة له قانوناً بموجب الحق الثابت له على البضاعة بصفته ناقلاً، ويكون ذلك بناء على العقد المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يحدد كيفية وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو بموجب القانون أو العرف الساري في ميناء الشحن ذاته، وعلى ذلك ففي كل هذه الحالات تبرأ ذمة الشاحن وتنتهي مسئوليته عن البضاعة المسلمة بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو ممثله.

2- أو أن يتم تسليم البضائع إلى إحدى السلطات أو طرف ثالث يستوجب الأمر تسليم البضاعة إليه، طبقاً لما تنص عليه القوانين واللوائح السارية في ميناء الشحن، كالسلطات الجمركية أو السلطات العامة في الميناء كالمؤسسات التي تتعهد بالقيام بعملية الشحن، أضف إلى ذلك قد يتم تسليم البضائع إلى شخص ثالث من الغير تجيز القوانين ذلك.

واضح من خلال هذه النتائج، أن واضعي الإتفاقية حاولوا التوفيق بين المصالح المتضاربة للناقلين والشاحنين من جهة أولى، ومن جهة ثانية حاولوا مسايرة الأوضاع القانونية واللوائح والأعراف والعادات السارية في بلدان مختلفة، وخاصة الدول الشاحنة، والتي في مجملها دولاً نامية ولا تزال عمليات تسلم وشحن البضاعة، والعمليات المتصلة بها في معظمها تمارس من طرف شركات وطنية تابعة للقطاع العام التي تمارس إحتكارها لهذا النوع من النشاط كالمؤسسات المينائية في كثير من الدول - مصر نموذجاً- التي توجب على المتعاملين بالبضاعة من ناقلين وشاحنين ووضعها تحت تصرفها وتصرف الهيئات الجمركية، وهو الأمر الذي يؤخذ على نص الإتفاقية لأنه كان على

[351] - د.عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارية البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، الدار المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى 1996، ص54.

واضعي الإتفاقية عدم تنظيم هذه المسألة، لأنها من الإختصاص الداخلي للدول، وأن كل دولة لها نظامها الخاص في موانئها.

كما أن الإتفاقية جاءت بعبارات قد تكون محلاً للخلاف في تفسيرها وتعريفها كعبارة السلطات وطرف ثالث وجهة ثالثة فإن واضعي الإتفاقية حاولوا مواكبة التطور الحاصل في صناعة النقل البحري وظهور نظام النقل بالحاويات وكذا التواصل والترابط بين أنواع النقل المختلفة كالنقل المتعدد الوسائط.

ثانياً: الإطار الزماني والمكاني لبداية فترة المسؤولية.

قد يتبادر للذهن أنه لا يمكن أن نفصل الإطار الزمني عن نظيره المكاني في تحديد من فترة بداية المسؤولية، لكن لتعميق البحث والأشتغال بشكل دقيق سنعمل على التفرقة بين كل واحد منها وذلك بتخصيص الفقرة الأولى للإطار الزماني، والفقرة الثانية للإطار المكاني.

الفقرة الأولى: الإطار الزماني لبداية فترة مسؤولية الناقل البحري، عالجت المادة الرابعة الفقرة الأولى من إتفاقية هامبورغ مدة مسؤولية الناقل البحري حيث ورد فيها « إن مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل وفي ميناء التفريغ ».

لتحليل هذه الفقرة يجب التدقيق في المصطلحات الأساسية وإستخلاص مقاصدها.

1- تلقي البضائع:

من خلال المادة 4 من الإتفاقية يتبين أن المقصود بتلقي البضائع تلك العملية المادية التي يستلم الناقل بموجبها البضائع من يد الشاحن أو من ينوب عنه في ميناء الشحن بغرض نقلها بحرياً وتسليمها إلى المرسل إليه أومن ينوب عنه في ميناء الشحن ويعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة من الوقت الذي وضعت فيه تحت تصرفه أو تصرف وكلائه، وكان في مقدوره أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق وكلائه في فحص البضاعة.

2- في عهدة الناقل: شرح مصطلح عهدة:

- جمعها عهد، ويقصد بها كفالة وضمان ما يوكل حفظه من أشياء إلى مسئول هذا الأمر، ورد هذا التعريف في المنجد في اللغة العربية المعاصرة - العهدة الضمان والكفالة، الرجعة إلى الشيء لإصلاحه، ورد هذا التعريف في المنجد في اللغة والأعلام واستعمال مصطلح في عهدة الناقل يدل على كفالته وضمانه ومسؤوليته عن البضائع عند وجودها في حيازته وتحت حراسته القانونية بكل ما تخوله له هذه الحراسة من سلطة ورقابة.

مثال ذلك، عملية رص البضائع على متن السفينة يكون الناقل فيها صاحب السلطة في كيفية رصها وكيفية وضعها وشروط سلامتها من تبريد - إن كان سند الشحن يتضمن ما يفيد أن تبريد البضاعة شرط لازم لسلامتها - وما إلى ذلك من تدابير للمحافظة وضمان سلامتها.

وتعتبر البضائع في عهدة الناقل وفقاً للفقرة الثانية من المادة الرابعة، إعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه (أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح في ميناء الشحن تسليم البضائع له بغرض الشحن) حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة العينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجبه القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه، وبذلك أدمجت في نطاق النقل البحري المرحلة البرية السابقة على الشحن والمرحلة البرية اللاحقة للتفريغ[352] وبنظرنا أن هذا الرأي قد وسع من فترة المسؤولية ذلك أن نص الإتفاقية جاء صريحاً وحصرها من الإطار الزمني بلحظة التسلم والتسليم وربطها من حيث من الإطار المكاني بالميناءين ميناء الشحن وميناء التفريغ.

[352] - أ.د مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، طبعة 2009 ، مطبعة شركة جلال للطباعة - العامرية ص361.

3- الفترة التي تقع بين الإستلام والتسليم:

وهذه الفترة من عملية النقل البحري تسمى المرحلة البحرية والتي تكون البضاعة في حينها محملة على متن السفينة المبحرة أي أثناء عملية النقل البحري، وتشمل الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و تفريغها منها، وهذا هو التصور الفعلي لعملية النقل عن طريق البحر، والتي يكون الناقل متمتعاً بسلطة الرقابة والتصرف في البضائع مما يقتضي قيام مسؤوليته عن أي هلاك يصيبها خلال هذه المرحلة.

الفقرة الثانية: الإطار المكاني لبداية فترة مسؤولية الناقل، الجديد في إتفاقية هامبورغ أنها جعلت من الناقل مسؤولاً من الميناء إلى الميناء وهذا بالضبط ما سنتطرق إليه حيث أن مسؤولية الناقل البحري لا تشمل الفترة السابقة لوجود البضائع خارج ميناء الشحن، بحيث تتحدث الفقرة الأولى من المادة 4 من الإتفاقية عن ميناء الشحن وجعلت منه النقطة الأولى التي تبتدأ منها فترة مسؤولية الناقل طالما تم التنصيص على كون الناقل يعد مسؤولاً عن البضائع خلال المدة التي تكون فيها هذه الأخيرة في عهدته في ميناء الشحن، وبمفهوم المخالفة لا يكون الناقل مسؤولاً إن لم تكن البضائع في عهدته في ميناء الشحن، ويتم بداية إحتساب سريان فترة مسؤولية الناقل مكانياً، حسب المادة 4 في ميناء الشحن أما تسلم البضاعة والتعهد بشحنها فمن الممكن أن يتم خارج ميناء الشحن إذا ما إتفق الأطراف أو إذا نصت وثيقة الشحن على ذلك، لكن مسؤولية الناقل البحري وفق إتفاقية هامبورغ لا تقوم إلا منذ اللحظة التي يتم فيها التسلم في ميناء الشحن، أي أن نص الإتفاقية يؤكد على ضرورة إعتماد الإطار المكاني لقيام المسؤولية وهذا ما يؤكده قرار محكمة النقض المغربية التالي عرضه إن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تكلف بنقلها تستمر من وقت تسلمها بميناء الشحن لغاية تسليمها بميناء التفريغ تحت روافع المرسل إليه الذي تعد شركة إستغلال الموانئ وكيلاً عنه[353] حسب نص المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ، وإذا ماتمت عملية التسلم خارجه وأصيبت البضائع بعوار يكون الناقل مسؤولاً عن هذا وفق القواعد التي تنظم وسيلة النقل التي

[353] - نحن لا نتفق مع هذا الشق من القرار ذلك أن شركة إستغلال الموانئ، لا تعتبر وكيلاً عن المرسل إليه وذلك راجع لعدم وجود عقد وكالة، بل إن العقد الذي ينظم شركات إستغلال الموانئ هو عقد أمتياز وينظم في إيطار القانون رقم 15.02.

إستعملت في المرحلة السابقة لوصول البضائع إلى ميناء الشحن، مثال هذا نقل البضائع من مدينة مراكش إلى ميناء مدينة طنجة[354].

والذي يستفاد من هذه الفقرة هو أن فترة المسؤولية في ظل هذه الإتفاقية لا تشمل الفترة السابقة التي تكون فيها البضائع خارج ميناء الشحن ولو كانت بحوزة الناقل البحري، حيث تخضع مسؤوليته في هذه الحالة للأحكام المنظمة لوسيلة النقل المعتمدة خلال هذه الفترة السابقة لتواجد البضائع في ميناء الشحن، أي أنه في حالة تسلم الناقل البضائع، وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية، أو الطرق البرية، أو النهرية إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا حين وصول البضائع إلى ميناء الشحن.

نهاية فترة مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ.

بعد أن تم التطرق إلى بداية فترة مسؤولية الناقل البحري في المطلب الثاني، يكون لزاماً علينا أن نتطرق بالتفصيل إلى المرحلة الموالية التي تتنهي فيها فترة المسؤولية في المبحث الثاني.

أولاً: مفهوم تسليم البضاعة في ميناء التفريغ:

كما أوضحت المادة الثانية من إتفاقية هامبورغ أن مدة المسؤولية تنتهي بعملية التفريغ وبتسليمه البضائع أو وضعها تحت إشارة المرسل إليه أو لجهات أخرى عينتها ذات المادة، فماهية كل من تسليم البضاعة والوضع تحت التصرف.

الفقرة الأولى: تسليم البضاعة والوضع تحت التصرف:

1- تسليم البضاعة.

وهي تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل البحري إلتزامه بتسليم البضائع موضوع عقد النقل البحري إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني أو سلطة أو طرف ثالث، ويعد هذا هو التصرف

[354] - قرار77 صادر بتاريخ 12 فبراير 2015، في الملف التجاري عدد 2012/1/3/58، الغرفة التجارية، منشور بمجلة قضاء محكمة النقض، العدد 80، الصفحة 261.

الأخير في عقد النقل البحري، حيث يضع حداً للإلتزام الملقى على عاتق الناقل والمتمثل في وصول البضائع سليمة إلى ميناء التفريغ ووضعها تحت تصرف المرسل إليه مما يعني أخراجها من حيازة الناقل البحري ومن عهدته وهو ما ذهبت إليه محكمة الإستئناف التجارية بفاس.

مسؤولية الناقل البحري وإن كانت مسؤولية أساسها الخطأ المفترض فإن مسؤوليته تنتهي بمجرد تسليم البضاعة بميناء الوصول دون قيام المتسلم بتسجيل أي تحفظ أثناء قيام أعوانه بتفريغ البضاعة على الرصيف وهذا التسليم هو الفعل القانوني الذي يفي من خلاله الناقل بالإلتزام تجاه المرسل إليه، ويعتبر هذا الإتجاه الذي سلكته إتفاقية هامبورغ في تحديد بدء سريان مسؤولية الناقل من وقت إستلام البضاعة حتى وقت تسليمها للجهة المعنية يبرره أن البضاعة تكون تحت رقابة وإشراف الناقل بعيداً عن أنظار الشاحن.

يفهم من هذا أن عملية التسليم تنقسم إلى فعلين ضروريين، الأول قانوني وهو إعتبار التسليم واقعة قانونية تنتهي بها فترة العقد التي تظل قائمة ويظل الناقل خلالها ضامناً وكفيلاً لسلامة البضائع، والثاني هو فعل مادي ويتمثل في نقل حيازة البضائع من الناقل إلى صاحب الحق فيها.

2- الوضع تحت تصرف المرسل إليه.

وضع البضائع رهن إشارة المرسل إليه في الحالة التي لا يتسلمها هو أو أحد وكلاءه بشكل مباشر، أو إن تم الإتفاق في العقد على أن يتم وضع البضائع بمجرد وصولها في مخازن مخصصة لهذا الغرض، في إنتظار أن يضع المرسل إليه اليد عليها، مثاله إما رفض أو تأخر المرسل إليه في تسلم البضائع، أو كذلك في الحالة التي ينص فيها القانون على عدم إمكانية التسليم المباشر، مثاله بعض الدول التي تحتكر تدبير الموانئ وتفرض عدة مراحل قبل تمكين المرسل إليه من البضاعة، فتجدر الإشارة هنا إلى أنتهاء مسؤولية الناقل بمجرد تسليمه البضاعة للسلطة أو للطرف الثالث وفق القوانين الساري بها العمل في ميناء التفريغ فهذا الفعل بدوره ينهي مسؤوليته أي أن البضائع في حينها تكون خارج عهدته و لا يسأل عنها.

الفقرة الثانية: عملية التفريغ:

يتضح من خلال ما سبق، أن الناقل البحري يتحمل المسؤولية كلما كانت البضاعة بعهدته وتحت حراسته سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو في ميناء التفريغ ومن الواجب أن تكون البضاعة تحت حراسة الناقل من وقت إستلامها حتى الوقت الذي يتم فيه تسليمها للمرسل إليه أو الجهات التي ذكرتها المادة 4 لكن قبل عملية التسليم توجد عملية التفريغ، فبمجرد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ينتهي إلتزام الناقل بالنقل وتبدأ عملية تفريغ الحمولة تحت إشرافه وتوجيه، لكن ليس تحت مسؤوليته وعملية التفريغ هي عملية عكسية للشحن هدفها إنزال البضاعة من السفينة إلى الرصيف أو أي وسيلة أخرى توصل البضاعة إلى الرصيف في حالة رسو السفينة بعيداً عن الرصيف، إن عملية التفريغ تتطلب من الناقل إتخاذ الأحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة للهلاك أو التلف لكن لا تجعله مسئولاً إتجاه الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرر يصيب البضائع إلا في حالة ثبوت أن الضرر حاصل على أثر توجيهات الناقل ماعدا هذا يكون المتسبب في الضرر هو متعهد الإفراغ أو ما يسمى بالمناول ومثال لذلك، ما ذهبت إليه محكمة الإستئناف التجارية بالدار البيضاء في عدة قرارات لها نذكر منها القرار الذي جاء فيه" أن شركة إستغلال الموانئ لم تعلن يوم 2018/06/11 من وقوع أي حادث من شأنه أن يحدث الشرخ المذكور بالعنبر، لكن التحقيقات التي أجريت إثر هذا الحادث أثبتت أن الشرخ المعاين مراده اصطدام الغرافة المستعملة لإفراغ البضاعة بالجانب الأيمن للعنبر، الأمر الذي يتجلى من خلاله أن شركة إستغلال الموانئ هي المسؤولة عن الحادث، وأن مسؤولية الربان بصفته ممثلاً لمالكي ومجهزي ومستأجري هذه السفينة منتفية في النازلة "وهذا ما يؤكد أن الفهم الضيق لإتفاقية هامبورغ غير مجدي، فكان بين القرار أعلاه البضاعة لازالت في السفينة وخلال عملية تفريغها حدث ضرر ولم يعتبر الناقل مسؤولاً عنه، أي أنه بالنسبة للنقل من وإلى المغرب ستبدأ مسؤولية الناقل في الموانئ المغربية، عند التصدير والتحميل تحت الرافعة، وتتوقف عند التفريغ تحت الرافعة عند الإستيراد.

ثانياً: النطاق الزمني المستثنى من نهاية فترة مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ:

كما سلف بسطه لقد أتفقوا لمحاولة حماية الشاح نين من تعسف الناقلين لكن المادة 4 جاءت مخففة من نطاق مسؤولية الناقلين، وذلك بصريح قولها إن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليمه للبضائع إلى المرسل إليه أو وضعها رهن أو تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجبه القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ، وذلك بميناء التفريغ، أي لوتم الإتفاق على مكان آخر ليتم فيه التسليم خارجه وتعهد الناقل بأن ينقل البضاعة ويسلمها للمرسل إليه خارج ميناء التفريغ فلا يكون مسؤولاً في ظل إتفاقية هامبورغ عن أي ضرر يصيب البضاعة خلال هذه الفترة بل يكون مسؤولاً عنها حسب القواعد المنظمة لوسيلة النقل المعتمدة في هذه المرحلة.

أي أنه من الممكن أن يتفق طرفا عقد النقل على أن يتم تسليم البضاعة بعد تفريغها في ميناء الإفراغ، أو في أي مكان آخر بعد إنتهاء الرحلة البحرية لكن مسؤولية الناقل لا تبقى قائمة إلى غاية توصيل البضاعة للمرسل إليه ووضعه اليد عليها إلا في ظل القواعد التي تحكم وسيلة النقل المعتمدة في المرحلة اللاحقة للتفريغ، مثال هذا أن يكون تفريغ البضاعة قد تم بميناء طنجة لكن مكان تسليمها هو مدينة مراكش، وهنا سيكون الناقل البحري مجبوراً على إستعمال وسيلة نقل أخرى في الحالة التي يكون قد تعهد فيها بإيصال البضائع إلى مكان معين وإن أفترضنا جدلاً أن البضائع تعرضت للهلاك فعلى صاحب الحق في طلب التعويض أن يثبت أن الضرر حصل أثناء الفترة التي كانت مسؤولية الناقل قائمة فيها.

يستخلص من ذلك بأن سعت الإتفاقيات الدولية الحديثة إلى مواكبة تطورات النقل البحري، ومحاولة موازنة الكفة بين الشاحنين والناقلين وكان هذا من خلال تحديد دقيق لفترة مسؤولية الناقل البحري عن البضائع التي تعد في حوزته، ومما لا شك فيه أن لفترة إنجاز النقل البحري أهمية بالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة للهلاك أو لتقلبات الأسعار لذلك يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان والزمان المحددين قانوناً أو إتفاقاً، وبدون تأخير وهذا لتحديد مدى قيام مسؤولية الناقل البحري من عدمه، لذلك كان من الضروري تحديد متى تبتدئ فترة مسؤولية الناقل البحري ومتى تنتهي وفي أي فترة زمنية تعد البضائع في عهدة الناقل وتحت حراسته، وتبين لنا من خلال هذه الدراسة أن بداية مسؤولية الناقل البحري مرتبطة بالنطاق الزماني ونظيره المكاني ارتباطاً وطيداً، ووضحنا في أي

مرحلة زمانية ومكانية يبدأ هذا النطاق، وتبين لنا أن فترة مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ مرتبطة بمرحلة بتسلمه للبضاعة إلى غاية تسليمها أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه.

المبحث الثاني

حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

تمهيد وتقسيم:

إن المخاطر الكبيرة التي تتعرض لها الرحلة البحرية قد تؤدي إلى الإضرار بالبضائع المشحونة، ومن هنا تكتسب مسؤولية الناقل البحري أهمية قصوى نظراً لآثارها على أطراف العلاقة في عقد النقل البحري[355] وهي تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا النقل[356] ويلتزم الناقل وفق الأعراف البحرية بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن، كما يلتزم الناقل ورهناً بأحكام إتفاقية روتردام بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، وإحترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه ودون تأخير.

فيكون عدم تنفيذ الناقل البحري لإلتزامه التعاقدي إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو جزئياً أو إذا وصلت تالفة أو متأخرة عن الميعاد المحدد[357] ولقد نص المشرع البحريني على حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في المادة 230 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م سالفة الذكر.

يتبين لنا بأن هناك حالات ثلاثة تشكل صوراً لقيام مسؤولية الناقل، وتتحقق بسبب إخلاله بإلتزاماته أو نتيجة أفعال يقدم عليها أو يغفلها أحد تابعيه وهذه الصور هي هلاك البضاعة أو تلفها أوالتأخر في تسليمها، ولم تحدد إتفاقية بروكسل ضمن نصوصها صور مسؤولية الناقل، وأكتفت بذكر

355 - د.وهيب الأسير، شرح أحكام القانون البحري، الطبعة الثالثة، جامعة الجند للعلوم والتكنولوجيا، صفحة 200.
356 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - القانون البحري الجديد - صفحة 281.
357 - د.علي البارودي، طبعة 1988، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 248.

الخسائر والأضرار بمعناها الشامل، مثلها في ذلك المشرع الفرنسي[358] وقد نص المشرع البحريني في المادة 236 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م: "

أ- لايكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف البضائع خلال فترة مسؤوليته متى كان الفقد أو التلف ناجماً عن أي من الأسباب الآتية:

1- السبب الأجنبي.

2- المنع من الإبحار بموجب حكم أو أمر من سلطات الدولة أو أي جهة ذات اختصاص فيها.

3- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر.

4- التعليمات الصادرة من الشاحن أو مالك البضائع أو وكلائهما.

5- العيوب الخفية أو التلف أو الهلاك الذي ينتج عن الطبيعة الخاصة للبضاعة.

6- عدم ملاءمة التعبئة أو عدم كفاية العلامات التوضيحية أوغموضها.

7- العيب الخفي في بدن السفينة المنقول عليها البضائع، إذا كان يتعذَّر مع بذل جهد معتاد من جانب الناقل معرفة العيب الخفي في توقيت مناسب لعملية الشحن ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل.

8- التدابير المعقولة لتفادي أو محاولة تفادي الإضرار بالبيئة.

ب- لا يعتبر إخلالاً بحكم الفقرة ب من المادة 230 من هذا القانون أي أنحراف عن المسار المحدد سعياً وراء إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو أي قدر معقول من الأنحراف عنه.

ج- يقع على عاتق الناقل مسؤولية الإثبات بإستثناء الأسباب الواردة في الفقرة أ من هذه المادة فيما عدا البند رقم 7 منها.

[358] - علماً بأن المشرع الفرنسي، كان قد تكلم عن تلف البضاعة ضمن نص الفقرة "1" من المادة الرابعة من قانون 12 أبريل 1936 المعدل والمتمم، إلا أنه حذفها وإستبدلها بموجب نص المادة 27 من التقنين البحري بمصطلح الخسائر أو الأضرار.

وقد وردت هذه الصور في الفقرة 1 من المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ، والمادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري، وكذلك الفقرة 1 من المادة 17 من إتفاقية روتردام، وسنتطرق إلى كل صورة من صور مسؤولية الناقل البحري ضمن المطلبين التاليين.

المطلب الأول

المسؤولية عن هلاك وتلف البضائع

المسئولية عن هلاك وتلف البضائع في الإتفاقيات الدولية:

يقصد بهلاك البضاعة، فقدانها إذا كان الهلاك كلياً، أونقص في مقدارها أو جزء منها إذا كان الهلاك جزئياً، ويكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن تضرر البضاعة سواء أكان ذلك الهلاك كلياً أو جزئياً وهو ما ورد بمفهوم المادة 17 من إتفاقية روتردام التي لم تفصل في نوع الهلاك.

وتقوم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة كلياً في الأحوال التي تضيع فيها البضاعة كأن تتعرض للسرقة مثلاً ويمكن للمرسل إليه أن يثبت الهلاك الكلي بتقديم سند الشحن الذي يثبت إستلام الناقل البضاعة لنقلها ويأخذ الهلاك الكلي حكم الفقدان "وإستثناء من الأصل" لا يسأل الناقل عن الهلاك الكلي للبضاعة في حالة فقدانها بسبب الإلقاء بها في عرض البحر، وهي الحالة التي وردت ضمن نص المادة 16 من إتفاقية روتردام، حيث يقوم الناقل أو الطرف المنفذ بالتضحية ببعض البضائع في عرض البحر أثناء الرحلة البحرية، فيكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

وعن الهلاك الجزئي، يتحمل الناقل البحري مسؤولية ما يلحق البضاعة من نقص في الوزن أو المقدار أو العدد، مقارنة مع ما صرح به في سند الشحن، ولا يعد نقصاً في البضاعة ذلك النقص العادي أو ما يعرف بمصطلح (عجز الطريق[359]) الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو

[359] - د.كمال حمدي، مرجع سابق - إتفاقية الأمم المتحدة ، صفحة 67.

بسبب عملية النقل ولايسأل عنه الناقل، وقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها أو أثناء عملية الشحن والتفريغ، لا سيما في البضائع التي تشحن صباً كالحبوب، أو بسبب التبخر كالسوائل[360] أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو.

وتتم مسألة تقدير وجود الهلاك الجزئي أو عدمه، عن طريق مقارنة وزن أو حجم البضاعة أو عددها المذكور في سند الشحن، مع ما أصابه من نقص عند الوصول، على أن يتحمل الناقل الفرق الناتج، إذا كان الأصل مساءلة الناقل عن العجز الجزئي "فإستثناء من الأصل" لا يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي للبضاعة في حالة تضمينه سند الشحن تحفظاً بوزنها ومقدارها وفي هذه الحالة، يجب على المرسل إليه أن يثبت حقيقة القدر المشحون بالبضاعة[361] ويقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث وزنها ومقدارها ولكنها معيبة كما لو كانت أجهزة ووصلت محطمة، أو مواد من زجاج أو مرايا ووصلت مهشمة وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق البضاعة من تلف، سواء شمل هذا التلف جميع البضاعة أو جزءاً منها[362] ولكنه لا يسأل عن العيب الذي كان قد ثبته الناقل في سند الشحن[363].

وقد جاءت إتفاقية روتردام على ذكر هذه الصورة في المادة 17 أيضاً، إذ يعد الناقل مسؤولاً عن تلف البضاعة التي يقوم بنقلها، غير أنه لا يسأل عن تلف البضاعة، في حالة ما إذا قام بإتلافها طبقاً للمادة 15 منها فيجوز له ذلك إذا كانت تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل، ولقد ورد نفس الإستثناء ضمن أحكام إتفاقية بروكسل إذ بموجب الفقرة 6 من المادة الرابعة، يمكن للناقل أن يقوم بإتلاف البضاعة إذا ما كانت تشكل خطراً على البضاعة الأخرى، أو على الحمولة سواء لقابليتها للأشتعال أو للأنفجار أو لخطورتها، وذلك في أي وقت وأي مكان سواء علم الناقل بخصائصها الخطرة أم لم يعلم.

---

360 - د.محمد طلعت الغنيمي، مسئولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة، دراسة مقارنة، صفحة 92.

361 - د.عباس حلمي، التنظيم القانوني في عقد النقل البحري، دراسة قانونية، طبعة 2004م، صفحة 30.

362 - د.علي البارودي، مرجع سابق، صفحة 249.

363 - د.عادل علي المقدادي، مرجع سابق - القانون البحري - صفحة 130.

كذلك أجازت إتفاقية هامبورغ للناقل، وبموجب الفقرة (1\ب) والفقرة 4 من المادة 13 القيام بإعدام البضاعة أي إتلافها إذا ما شكلت خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، والمفترض في الناقل أنه قد تسلم البضاعة كما تسلمها من الشاحن، ويعد مسؤولاً عنها إذا ما اكتشفت بها عيب عند الوصول، ما عدا العيب الذي يثبت وجوده في سند الشحن، وتجدر الإشارة إلى أن ما قلناه بشأن الصورة الأولى أي هلاك البضائع، فقد نص المشرع البحريني بشأن ذلك في المادة 234 الفقرة (أ) من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م :

أ- يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

1- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

2- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.

3- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في البنود المحددة بالفقرة أ من المادة 242 من هذا القانون.

4- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي إتفاق آخر مماثل.

ونفس الشئ ينطبق قوله بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري، إذ لا يسأل الناقل عن تلف البضاعة إذ كان العيب الذي أصابها ثابتاً في سند الشحن في صورة تحفظات على حالة البضاعة[364] وهذا ماجاء في نص المادة 224 الفقرة (أ،ب) من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 " بشأن التحفظات الواردة في سند الشحن:

أ- يقدم الشاحن كتابةً البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل أو من ينوب عنه إبداء تحفظاته على قيد أية بيانات تتعلق بالوصف أو العلامات أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع وكميتها إذا كانت لديه دوافع جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتحقق من تلك البيانات، وتذكر أسباب التحفظ في سند الشحن.

[364] - د.عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، صفحة 339.

ب- إذا لم يقم الناقل أو من ينوب عنه بتدوين أي تحفظ في سند الشحن بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، تعتبر البضائع في وضع وحالة جيدين.

المسئولية عن هلاك وتلف البضائع في القانون المصري:

هلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً أو حكمياً ويكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة في الفترة الواقعة بين تسلم البضاعة في ميناء الشحن، حتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق.

1- تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها على السفينة في حالة التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة[365].

2- تنقضي حقوق الأمتياز على السفينة بمضي سنة بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه[366].

3- لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها[367].

4- لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه[368].

5- لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا إتفق على إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال، ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء

365 - المادة 29 فقرة 5 قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.
366 - المادة 38 فقرة ج من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
367 - المادة 60 فقرة ح من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
368 - المادة 143 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة[369].

6- يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة 226 والتي تنص على " إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وإمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة، ويكون للناقل أمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل[370].

7- تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في الفقرة 2 من المادة 240 من هذا القانون[371].

8- تحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى[372].

9- في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة[373].

---

369 - المادة 193 الفقرة الاولى والثانية من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

370 - نص المادة 226 و 227 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.

371 - المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.

372 - المادة 233 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.

373 - المادة 239 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

وبناءً على ما سبق بدأت المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري الكلام في أحكام المسئولية عن الهلاك والتلف بأمرين هامين:

الأول: تقرير مبدأ المسئولية بقولها أن الناقل ضامن للهلاك والتلف، وهو تعبير يحمل معنى أن المسئولية هي الأصل ولا يحتاج قيامها إلى إثبات، وإن نفيها إستثناء يتطلب إقامة الدليل عليه.

الثاني: تعيين نطاق تطبيق الأحكام الخاصة التي وضعها المشرع في خصوص المسئولية، وبدأ النص بتعيين النطاق الزمني فقصر تطبيق هذه الأحكام على الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة الى الناقل في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ، أما قبل هذه الفترة أو بعدها فتسري على مسئولية الناقل القواعد العامة ولو نشأت المسئولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري ومعنى هذا أن المشرع تخلى فيما يتعلق بنظام المسئولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي وضعه، والمرحلتين السابقة على هذه المرحلة واللاحقة لها للقواعد العامة، وأقامت المادة 142 مسئولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس أنه وكيل بأجر ملزم - طبقاً للفقرة الثانية من المادة 704 من القانون المدني - بأن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد.

أما في شأن مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها، فقد كان مشروع قانون التجارة البحرية بين حلين فأما أن يفترض خطأه، ويوازن هذا الإفتراض بتحديد مسئوليته على غرار مسئولية الناقل البحري، وأما أن يقيم المسئولية على فكرة الخطأ الواجب الإثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر وبإستطلاع رأي الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية في مصر تبين أنها تفضل الحل الثاني فأقره المشرع في المادة 143 والتي تنص على "لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه".

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "طبقاً للمادة 4/3 من إتفاقية بروكسل - الخاصة بسندات الشحن التي وافقت عليها مصر بالقانون رقم 18 لسنة 1940 - لا يسأل الناقل أو مالك

السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها وإذ كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التي تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها، وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسئولية، إذا لم يجاوز العجز النسبة التي جرى بها العرف، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسئولية بمقدار النسبة المسموح بها، ويعويض صاحب البضاعة عن الباقي، ولا يتحمل الناقل المسئولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه[374].

ومن المقرر أيضاً في قضاء محكمة النقض المصرية بأنه "وكان الحكم المطعون فيه قضى الطاعنة بالتعويض المحكوم به تأسيساً على ما قاله من أن الثابت بالأوراق من تقرير معاينة شركة التامين المؤرخ في 17/5/2007 وتقرير الخبير المنتدب أن البضاعة تم شحنها صالحة للإستعمال إلا أن الناقل سلمها متحجرة غير صالحة للإستعمال، وأن ذلك كان بفعل الشركة الطاعنة لتأخرها في تسليم البضاعة وأنها لم تثبت أن التلف كان لايد لها فيه غير أن الحكم المطعون فيه لم يستظهر ما إذا كان سند الشحن قد تضمن بياناً بالحالة الموصوفة بها البضاعة من حيث كونها سائلة أم غير ذلك، كما لم يستظهر تاريخ إستلام المطعون ضده للشحنة وتاريخ إخطاره للناقل بعيب التحجر، وما إذا كان هذا الإخطار قد تم في الميعاد المحدد في الإتفاقية من عدمه، والذي من شأن تخلفه أن تتحقق قرينة قانونية على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في سند الشحن ويجعل عبء إثبات أن التلف حدث وقت النقل البحري على عاتق المضرور، كما قضى الحكم بمبلغ التعويض عن كامل قيمة البضاعة دون أن يقف على المصير الذي آلت إليه تلك البضاعة، وما إذا كان المطعون ضده يحوزها من عدمه، مع ما لذلك من أهمية جوهرية في تحديد مقدار الضرر ومداه، وهو ما يعيب الحكم بالقصور في التسبيب الذي جره إلى الخطأ في تطبيق القانون بما يوجب نقضه على أن يكون مع النقض الإحالة[375].

---

[374] - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 128 لسنة 37 جلسة 23/12/1971.

[375] - الطعن رقم 18493 لسنة 83 الصادر بتاريخ 23/02/2021.

وأستنتج كباحث مما سبق بأن:

1- لايسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

2- عبء إثبات الهلاك أو التلف الذي وقع وقت النقل البحري يقع على عاتق المضرور.

المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع في القانون البحريني:

تنعقد مسؤولية الناقل سواء كان الهلاك جزئياً أو كلياً كما لو وصلت البضاعة ناقصة الوزن أو المقدار أو العدد، وسواء كان الهلاك حقيقياً أو حكمياً، مع ملاحظة أن هناك نسبة من التسامح بعدم مسؤولية الناقل عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها وبسبب عملية النقل، وهو ما يعرف بعجز الطريق كما لو كانت البضاعة من السوائل وتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو أو كانت حبوباً وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عملية الشحن أو التفريغ وتعد البضاعة في حكم الهلاك (الهلاك الحكمي) إذا لم تسلم البضاعة خلال ستين يوماً من إنقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه، وميعاد التسليم هو الميعاد المتفق عليه بين الشاحن والناقل على تسليم البضاعة.

يقصد بتلف البضاعة هو وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدارها، ولكن في حالة معيبة أو تالفة، سواء شمل العيب للبضاعة كلها أو جزءاً منها، مثلاً لو كانت أجهزة ووصلت محطمة أو فاكهة وتضررت، أو زهور فوصلت ذابلة أو زجاج ومرايا ووصلت مهمشة ولكن لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان العيب مثبتاً في سند الشحن.

التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول: يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق ولا يبرأ الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو لسبب آخر يقره القانون البحري البحريني على أنه:

1- للديون التالية دون غيرها حق أمتياز على السفينة في حالة هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.
- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارة المشتركة.
- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للركاب والربان والبحارة والتعويضات عن هالك أو تلف البضائع والأمتعة.
- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقاً له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين.

2- إنقضاء حقوق الأمتياز بمضي مدة سنة من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة من على السفينة أومن اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها.

3- يوقع الحجز التحفظي وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحرياً بسبب هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.

4- يتم إحتساب التعويض عن هلاك البضائع على أساس قيمتها الفعلية وقت الشحن فضلاً عن كلفة التأمين وأجور النقل.

5- تكون مسئولية الناقل أياً كان نوعها على النحو التالي، تحدد مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بما يعادل ثمانمائة وخمساً وثلاثين وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما يعادل 2.5

وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أي الحدين أعلى[376].

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية بأنه "وحيث إن الوقائع - على ما يبين من الأوراق - تتحصل في أن الطاعنة رفعت الدعوى رقم 2007/2217 على المطعون ضدهم باللائحة المقدمة إلى المحكمة الكبرى بتاريخ 2007/3/21 بطلب الحكم بإلزامهم في مواجهة وكيل السفينة في البحرين بأن يؤدوا لها مبلغ 101007.404 دينار بحريني وفوائده التأخيرية مقدار ما تكلفته في تعويض شركة ... للإستثمار الصناعي عن الخسارة الكلية التي تعرضت لها البضائع المبينة باللائحة المؤمن عليها من قبلها بموجب عقد التأمين المبرم بينهما والتي حلت محلها في حقوقها قبل المدعي عليهم الذين تعهدوا بنقل هذه البضائع إليها بحرياً من ميناء نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية مشحونة على ظهر السفينة داخل حاويتين وبوصولها البحرين تبين فقد إحداهما بسقوطها في البحر أثناء الرحلة فقامت بتكليف خبير في المسح البحري وتسوية الخسائر بفحص الشحنة وخلص إلى حدوث الخسارة بسبب إهمال الناقلين بالتثبيت غير المناسب للحاويات على ظهر السفينة مما أدى إلى سقوط إحدى الحاويتين في البحر وتلف محتويات الأخرى وأعتبارها خسارة كلية، تمسك المدعي عليهم بعدم مسئوليتهم عن هلاك البضائع وتلفها بسبب مخاطر البحر والمياه الملاحية وفقاً لنص المادة 159 من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م ، ندبت المحكمة خبيراً في الدعوى وبعد أن قدم تقريره حكمت برفضها فإستأنفت المدعية الحكم بالإستئناف رقم 2010/1702 وحكمت محكمة الإستئناف العليا ببطلانه لعيب أجرائي وفي موضوع الدعوى برفضها - فطعنت المستأنفة في هذا الحكم بطريق التمييز مما أعتبره الحكم المطعون فيه أمراً غير متوقع أستحال على ربان السفينة بخبرته تفادي الأضرار الناشئة عنه ملتفتاً عما تمسكت به من دفاع جوهري أطرحه ولم يرد عليه رغم ما له من أثر في تغيير وجه الرأي في الدعوى أن الثابت بتقرير خبير المسح البحري وتسوية الخسائر الذي أستندت إليه أن السفينة مزودة بأنظمة للملاحة والأتصالات بالأقمار الصناعية بالإضافة إلى نظام معلومات للطقس يمكنها من ضبط مسارها لتأمين سلامتها وتفادي أو الحد من ظروف الطقس القاسية والتنبؤ بهذه الظروف مما لا يسوغ معه

[376] - المواد 242،241،57،40،32 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م.

القول بأن هلاك البضاعة وتلفها نشأ عن قوة قاهرة بل كان نتيجة أهمال المطعون ضدهم في تثبيت الحاويات وربطها على ظهر السفينة وفقاً للأصول المتبعة خلافاً لما ذهب إليه الحكم المطعون فيه وبنى عليه قضاءه وهو ما يعيبه ويوجب نقضه[377].

وأستنتج كباحث مما سبق بأنه تقع على عاتق الناقل البحري مسئولية التعويض عن هلاك أو تلف البضائع نتيجة أهماله وعدم الأخذ بالأصول المتبعة في الشحن والتفريغ.

المطلب الثاني

المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع

تمهيد وتقسيم:

ما هو المقصود بالتأخير، فهل معناه في القواعد العامة مطابقاً لما هو موجود في نصوص القانون البحري والإتفاقيات الدولية، لاشك أن إعطاء تعريف واضح ومحدد للتأخير في عقد النقل البحري للبضائع سوف يساعد في وضع قواعد مشتركة تنطبق عليه.

تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

على الناقل أن يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ضمن الميعاد المتفق عليه، أو ضمن الميعاد المعقول، كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد، فإذا أنحرف عن ذلك كان مسؤولاً عما يلحق البضاعة من ضرر(سواء كانت بالهلاك أوالتلف) نتيجة تأخير وصولها بسبب هذا الإنحراف غير المبرر على ضوء ذلك يمكن أن يكون المفهوم العام للتأخير محدداً مثل الوصول

[377] - حكم محكمة التمييز رقم 200 لسنة 2011م جلسة 3 مايو 2013.

المتأخر جداً، أو الوصول بعد الفترة المحددة، وعلى ضوء ذلك يمكن تعريف التأخير بأنه تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة[378].

وبعبارة أخرى هو عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل، إذا لم يوجد هناك إتفاق على وقت لتسليم البضاعة بينما يرى أحد الفقهاء بأنه "يوجد تأخير عندما لايصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري"[379].

الفرع الأول

المسؤولية عن التأخير في ضوء الإتفاقيات الدولية

نخلص مما سبق أن قضية التأخير تعود إلى إشكالية أكثر إتساعاً من العلاقة بين القانون والوقت وهذا أمر واضح في النظرية العامة للإلتزامات المتعلقة بالتأخير ومن الضروري أن نميز في هذا المجال بين حالتين:

الحالة الأولى: أن تأخير وصول البضائع في الوقت المحدد يلزم الناقل بدفع مبلغ معين من المال كتعويض، يخضع لقواعد خاصة وفقاً للمصالح المتضررة.

الحالة الثانية: أن التأخير في تنفيذ الإلتزام بنقل البضائع يقتضي أعطاء قيمة أكثر للضرر الأقتصادي الناجم عن ذلك لأنه يختلف عن الأضرار الأقتصادية الأخرى.

---

[378] - د.ثروت عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، 1985، ص164.

[379] - د.عادل مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص130.

فقانون الإلتزامات في كافة الدول يتضمن قواعد متعلقة بالتأخير فعقد البيع مثلاً يسمح بالمعاقبة عن التأخير في تسليم البضاعة المباعة، والمشتري يستطيع بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار وأن يطالب إما بفسخ عقد البيع أو أتمامه[380].

أخذ التأخير صداً خاصاً في قانون النقل، فالمصدر (أو الشاحن) يتوقع أن تصل البضاعة بأسرع وقت ممكن، كما أن المرسل إليه ينتظر وصولها في أقصر مدة ممكنة بينما للتأخير أضرار وأخطار كبيرة عليهم، حيث يضطرون إلى دفع تعويض بدل الضرر الناجم عن التأخيرللمرسل إليهم، بالإضافة إلى ذلك فالنقل يستوجب الخطر المحتمل للتأخير وفي القانون البحري هناك نصوص قانونية تتعلق بالتأخير، بالإضافة إلى تحمل المسؤولية عن التأخير في هذا المجال وهي متعددة.

إن مسؤولية الناقل عن التأخير تلعب دوراً لا يمكن إهماله في عقد إستئجار السفينة لسفرة واحدة وهذا يعود لفرضية التعويض بالدفع المادي "المبلغ المدفوع عن طريق مستأجر السفينة بسبب التأخير الإضافي خلال شحن السفينة" إذ يجب دفع مبلغ معين إذا حصل تجاوز في المدة المحددة وهذا تعويض ناتج عن مدة التأخير.

إلا أن مسؤولية التأخير في النقل البحري تقوم على عدة إحتمالات، من خلال مقارنتها مع مسؤولية الناقل بالوسائل الأخرى مثل النقل على الطرق والنقل النهري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي وهذا الأخير يتبع نظاماً أكثر دقة في المسؤولية، فما هي الأسباب وراء هذا التساهل في المسؤولية بالنسبة للناقل البحري؟ لا شك أنه من الضروري التساؤل عن سبب التساهل ومشروعيته بالنسبة للناقل البحري، لأنه ليس من الضروري في الوقت الحاضر التشدد في مسؤولية الناقل البحري عن التأخير[381].

---

[380] - د.كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الأسكندرية، 2003، ص415.

[381] - د.عمر فؤاد عمر،إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة - في عقد النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، عام 2000م، ص52.

هناك عدة أسباب أو مبررات لعدم التشدد:

أولاً: لأن الملاحة البحرية قد إستفادت من التقدم التكنولوجي.

ثانياً: لأن النقل البحري تطور بشكل كبير بفضل هذا التطور العلمي، كما أن المجازفة في النقل البحري تؤخذ في الإعتبار وهذه الدراسة ستسمح بإختيار القانون الأفضل، وبالتالي نتساءل عن كيفية تفاقم مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير.

إن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير متعددة في حالة الخسارة أو الأضرار وله نظام خاص، وهذه الخصوصية متأتية من الطابع الخاص لخسائر النقل البحري، ولدراسة هذا الموضوع يجب طرح الأسئلة التالية:

السؤال الأول: ما هي النصوص القانونية القابلة للتطبيق في موضوع التأخير؟

السؤال الثاني: ما هي الأضرار الأقتصادية الناجمة عن التأخير في النقل البحري؟

السؤال الثالث: على فرض أن مسؤولية الناقل البحري معروفة، ما هي الطرق المعروضة عليه لتحديد مسؤوليته؟

إن معرفة القواعد المطبقة على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، تتطلب منا الرجوع إلى دراسة القواعد الواردة في إتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ لعام 1978م وإتفاقية روتردام لسنة 2008م.

مدى تطبيق إتفاقية بروكسل على التأخير في النقل البحري للبضائع

نعم، لا يوجد نظرية عامة تنص على أن الأضرار الناتجة عن التأخير تخضع لقواعد تختلف عن القواعد المطبقة على الخسائر والتلف، إلا أن هناك عدة أنظمة مختلفة إلا أن هذا ليس سبباً كافياً، لقد أختلف الفقه والقضاء حول مدى تطبيق إتفاقية بروكسل على التأخير وعلى الضرر الأقتصادي الناتج عنه، وكان لكل فريق حججه وأسانيده، وهو ما سنتعرض له تباعاً.

1) موقف الفقه:

لقد أنقسم الفقه حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير وعلى الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير بين إتجاهين متعارضين[382]:

أ - الإتجاه الأول: يرى هذا الإتجاه أنه لا يوجد في إتفاقية بروكسل لعام 1924م وعام 1968م نصوص تتعلق بالتأخير في نقل البضائع، ولا بالضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير، حيث ترك الأمر إلى القضاء لمعالجته، وموقف كهذا أمر منطقي لأن مسألة التأخير ليست على درجة كبيرة من الأهمية، لأن السفن في ذلك الوقت كانت شراعية وبطيئة، وتتعرض لمخاطر البحر التي تضطرها للإنحراف والتأخير، مما يصعب معه على الناقل التقيد بوقت محدد لأتمام الرحلة البحرية.

وبعبارة أخرى، إن الملاحة البحرية كانت تقوم على فكرة المجازفة، حيث من الصعب توقع وتحديد تاريخ معين لوصول السفينة لوجهتها المحددة علماً بأنه لم يرد أي ذكر لتعبير التأخير في نصوص إتفاقية بروكسل، ولم تتعرض هذه النصوص إلا لتعبير الهلاك وتعبير الخسارة وقد ورد ذكر هذين التعبيرين في المادة (6/3) والمادة (4/4-2-1) دون الإشارة إلى مدى الضرر الذي يخضع لقواعد الإتفاقية.

ب - الإتجاه الثاني: يرى أصحاب هذا الإتجاه أن إتفاقية بروكسل تنطبق على التأخير، وعلى الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وحجتهم في ذلك: أن عبارة الهلاك أو الخسارة الواردة في الأتفاقية ذكرت متبوعة بعبارة (اللاحقة بالبضاعة أو ما يتعلق بها) في المادة السابعة وفي المادة (8/3) ذُكِر هذان التعبيران متبوعين في النسخة الفرنسية بعبارة ومتبوعين بالنسخة الأنجليزية بعبارة اللاحقة بالبضائع أو ما يتعلق بها وردت هذه العبارة بصورة مطلقة مما يقتضي شمولها للضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير.

---

[382] - أ.د.عاطف محمد الفقي النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 وإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978(إتفاقية هامبورغ) ص 112.

كما أن عبارة (أو ما يتعلق بها) إشارة واضحة إلى تطبيق الأتفاقية على الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير كما يدعو أصحاب هذا الإتجاه إلى تفسير العبارات الواردة في الإتفاقية تفسيراً واضحاً وواسعاً لأجل التوحيد الدولي للقواعد القانونية، كما أُثيرت مسألة الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه في لجنة مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة 1923 وتساءَل البعض هل تعبير الخسارة يشمل الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير فأجاب رئيس اللجنة بأن كل الأسباب القانونية الموجبة للتعويض تخضع للإتفاقية.

أن أصحاب هذا الإتجاه يرون أن إتفاقية بروكسل والقوانين التي أقتبست نصوصها منها، تنطبق على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، إلا أننا نرى أن إتفاقية بروكسل والقوانين التي أقتبست نصوصها منها لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الأقتصادي الناتج عنه، لأن في ذلك تحميلاً للنص أكثر مما يحتمل، وهذا يستدعي تعديل نصوص الإتفاقية لتشمل التأخير بشكل واضح.

2) موقف القضاء:

أختلفت مواقف القضاء حول مدى تطبيق إتفاقية بروكسل على الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير بين إتجاهين[383]:

أ - الإتجاه الأول: ذهب هذا الإتجاه إلى أن إتفاقية بروكسل لا تنطبق بأي حال من الأحوال على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وهناك أحكام قضائية كثيرة في هذا الصدد نذكر أمثلة منها، فمثلاً قضية (Pioko Fashion.v.Amer.Pres) أمام القضاء الأنجليزي وتتعلق وقائع هذه القضية بصفقة ملابس موسمية تم نقلها من الهند إلى كندا، وتضمن سند الشحن شرطاً يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير، ووصلت الشحنة متأخرة عن موعدها أسبوعين، مما أضطر الشاحن لرفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض عن الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير، ورفضت المحكمة الطلب مستندة إلى

[383] - د.كمال حمدي، مسئولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية،1995م ص 42.

وجود شرط في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخيرفي تسليم البضاعة للمرسل إليه.

وفي قضية أخرى (United Merchants & Manfactures Inc.v.us.Lines.co) والتي حكم القضاء الأنجليزي بها، بأن الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لا يخضع لقواعد إتفاقية بروكسل، وأستند الحكم على أن الإلتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المحدد والمتفق عليه من ضمن الإلتزامات التي فرضتها المادة الثانية من الإتفاقية على الناقل، كما أن محكمة الإستئناف الفرنسية، قضت بأن شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، بسبب إهمال الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه، لا تعد مخالفة لأحكام الإتفاقية.

ب - الإتجاه الثاني: ذهب هذا الإتجاه إلى أن إتفاقية بروكسل تنطبق حتماً على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، ومن أمثلة القضاء على ذلك قضية:

أيد مجلس اللوردات البريطاني ما أخذ به القاضي الأنجليزي (Divlin) عندما نظرت القضية أمام محكمة إستئناف إنجلترا من أن عبارة (الهلاك أو الخسارة) الواردة في المادة (1/4) من إتفاقية بروكسل تشمل الضرر الأقتصادي الناتج عن تأخير تسليم البضاعة للمرسل إليه، وهناك أحكام أخرى مماثلة في بريطانيا وذهبت محكمة إستئناف باريس أكثر من مرة إلى أن الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل تنطبق على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما أكدت محكمة النقض الفرنسية من جانبها هذا القضاء[384].

إن نصوص إتفاقية بروكسل لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لأن إجبار الشاحنين على تطبيق إتفاقية بروكسل فيما يتعلق بموضوع التأخير أدى إلى أفلاس الناقلين، كما أن الرأي الداعي لتطبيق إتفاقية بروكسل 1924م

[384] - نقض القضاء الفرنسي بتاريخ 1994/2/15 D.M.F ص700 تونس 1959/7/13 D.M.F 1960، ص442 أشار إليه د.عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص40.

1968م على موضوع التأخير ليس حلاً مثالياً لأن بعض المصطلحات أو العبارات لا تنطبق على التأخير، وكذلك نص المادة (6/3) من الإتفاقية.

إلا أنه يمكن إجراء بعض التعديلات على نصوص الإتفاقية، فهي مسألة وقت لمراجعة إتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، خاصة وأن إتفاقية هامبورغ لعام 1978م بدلت أكثر نصوصها فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، وهو ما أخذ بعين الإعتبار للمرة الأولى بوجود نص دولي خاص بالتأخير بشكل عام، فما هي الأسباب التي دفعت الموقعين على إتفاقية هامبورغ بالنص على موضوع التأخير، خاصة وأن إتفاقية هامبورغ تحمي مصالح الدول النامية في هذا المجال، وتزيد من مسؤولية الناقل[385].

مدى تطبيق إتفاقية هامبورغ على التأخير في النقل البحري للبضائع:

نصت المادة (1/5) من إتفاقية هامبورغ على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث: هي هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها للمرسل إليه، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير على قدر المساواة مع هلاك البضاعة أو تلفها.

كما أوضحت المادة (2/5) مفهوم التأخير بتسليم البضاعة إذ نصت على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود الإتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة).

كما نصت المادة (3/5) على ما يلي: (للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (40) في خلال ستين يوماً تلي إنتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (2) من هذه المعاهدة) كما

[385] - د.محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (إتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس 1978)، دار النهضة العربية، سنة1985، بند 60.

حددت المادة (1/6) مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

يستفاد من هذه النصوص، أن الخسارة الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وفقاً للمادة (1/5) يقصد بها الضرر الأقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما أن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه يحدث إذا ما كان هناك إتفاق على مدة معينة يجب أن يتم خلالها تسليم البضاعة للمرسل إليه وأنتهت هذه المدة دون تسليمها، أما في حالة عدم وجود إتفاق فإن التأخير يحدث إذا ما أنتهت مدة معقولة يمكن لناقل يقظ إذا ما وضع في نفس الظروف أن يسلم البضاعة خلالها للمرسل إليه[386] كما يستفاد من نصوص الإتفاقية أنه يحق للمرسل إليه إذا ما كان هناك إتفاق على مدة معينة ومحددة يجب أن يتم تسليم البضاعة خلالها وإعتبار البضاعة في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً متتالية تلي تاريخ التسليم.

أن إتفاقية هامبورغ تنطبق على الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وأن نصوص هذه المعاهدة قد جاءت لتلبي مصالح الدول النامية رغم أن هذه الإتفاقية منتقدة من وجهة نظرنا للأسباب التالية:

1-أن عبارة المدة التي تتطلب من الناقل الحريص في المادة (2/5) غير دقيقة، فهل نستطيع أن نضع معياراً للحرص مع إشارة النص على ضرورة مراعاة ظروف الواقع لتحديد فترة التسليم المطلوبة من الناقل الحريص، النتيجة أن هذا النص لم يضع معياراً موضوعياً.

2-أن المادة (1/5) قد جمعت في نص واحد بين الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها، وذلك الذي يترتب على التأخير في التسليم، فكان يجب معالجتهما في فقرتين مختلفتين كي لا يوجد تشكيك في النص حول أستناد الضرر الناتج عن التأخير إلى مبدأ الخطأ المفترض.

3-يستفاد من المادة (3/5) من الإتفاقية أنها تفترض هلاك البضاعة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماَ من الوقت المقرر للتسليم ففي هذا النص قصور من ناحية، وتحكم من ناحية أخرى، فهل الأمر

386 - د.محمد بهجت فايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص394.

متروك لصاحب الحق في إستلام البضاعة، إذا لم يكن الأمر كذلك فما هو مصير العلاقة بين صاحب الحق والناقل إذا ظهرت البضاعة فيما بعد، كذلك فإن هذه المدة لإعتبار البضاعة هالكة يمكن أن تتباين بحسب طبيعة البضاعة؟ ولماذا حدد النص ستين يوماً، أليس هذا معياراً تحكمياً؟

مدى تطبيق إتفاقية روتردام على التأخير في النقل البحري للبضائع:

لا شك أن لمدة إنجاز النقل أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار[387] لذلك يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان والزمان المحددين قانوناً أو إتفاقاً وبدون تأخير ويعد التأخير في تسليم البضاعة إذاً سبباً من الأسباب المؤدية إلى تلف البضاعة إذا كان نوع البضاعة يستلزم إستهلاكها سريعاً أو كانت بحكم طبيعتها سريعة التلف.

ويكون الناقل مسؤولاً وطبقاً للمادة 17 من إتفاقية روتردام عن التأخير في تسليم البضائع إذا أثبت المطالب أن ذلك التأخير أوالحادث الذي تسبب فيه أو أسهم به قد وقع أثناء مدة مسؤوليته، ويحدث التأخير طبقاً لنص المادة 21 من إتفاقية روتردام عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

ولقد أشارت إتفاقية روتردام وبموجب نص المادة 43 منها إلى المكان والزمان اللذين يجب تسليم البضاعة فيهما، إذ يجب على المرسل إليه أن يقبل تسلم البضائع في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما إذ لم يوجد إتفاق من ذلك القبيل، مع مراعات أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف الحال، ومنه يتبين بمفهوم المخالفة، أن الناقل إذا ما خرج عن إحترام الوقت والمكان المتفق عليهما في تسليم البضاعة، يعد متأخراً في تسليمها، ذلك أن تسليمها مرهون بالمكان والزمان المعينين في عقد النقل بموجب مستند نقل أو بموجب سجل نقل إلكتروني تحت طلب الشاحن.

ويسأل الناقل أيضاً بموجب المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ، عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب فيه أثناء مدة مسؤوليته، وللتأخير في التسليم نتائج وخيمة

[387] - د.هاني محمد دويدار، مرجع سابق، صفحة 274.

ليس من جانب الخسارة التي تلحق الشاحن أو المرسل إليه من جراء هلاك البضاعة أو تلفها فحسب بل حتى من جانب الضرر الأقتصادي الذي يلحق به بسبب ما يلحقه من خسارة وما يفوته من كسب، ونظراً أيضاً لفوات الفرصة عليه لما قد يجنيه من الربح.

فيعد الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع التي ينقلها على سطح السفينة إذا ما كان ذلك التأخير بسبب نقلها[388] أما إذا ما قام الناقل بنقل البضاعة على السطح مخالفاً - ذلك ما جاء بنص الفقرة 1 من المادة 25 من إتفاقية روتردام - فلا يستفيد من الدفوع المقررة له في المادة 17 إذا كان التأخر في التسليم ناجماً حصراً عن نقلها فوق سطح السفينة [389]، نطرح السؤال فيما يتعلق بما جاءت به معاهدة بروكسل والبروتوكول المعدل لها سنة 1968 بخصوص مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحراً؟

للإجابة، نقول بأنه لم يرد في المعاهدة ما يشير إلى مساءلة الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة من جراء التأخير في التسليم طبقاً للتعريف الوارد بشأن إتفاقية نقل البضائع في نص الفقرة د من المادة الأولى، وكل ما ورد في المعاهدة هو تعبير الهلاك أو الخسائر وتعبير التلف أو الأضرار[390] دون أن تكون متبوعة بأية عبارة تفيد إنطباق الضرر المتعلق بالتأخير في التسليم على نصوصها [391].

وتجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل، وإن لم تذكر في نصوصها عبارة التأخير في التسليم، إلا أنها أشارت إلى الإنحراف عن المسار في الفقرة 4 من المادة الرابعة[392] والذي يشكل أحد أسباب التأخير في إيصال البضاعة، ويشكل سبباً من أسباب تعرض البضاعة للخسائر والأضرار، وهذا بالرغم من أنها (أي المعاهدة) لم تشر إلى الوقت اللازم الذي تأخذه الرحلة البحرية في إيصال

---

388 - أنظر نص الفقرة "2" من المادة 25 من إتفاقية روتردام بالملحق.

389 - أنظر نص الفقر "3" من المادة 25 من إتفاقية روتردام بالملحق.

390 - ورد ذلك التعبير في كل من نص الفقرة (6) من المادة الثالثة، والفقرات (1،2،3،4) من المادة الرابعة من إتفاقية روتردام بالملحق.

391 - د.خليل بوعلام، السنة 2004، التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، (م.ق) - دراسات - العدد2، (د.و.أ.ت) الجزائر، صفحة 51.

392 - حيث تنص هذه الفقرة من المادة بأنه لا يعتبر كمخالفة لهذه الإتفاقية، أو لإتفاقية النقل أي إنحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر أو أي إنحراف إستتبابي.

البضاعة والذي يلتزم الناقل بأحترامه حتى لا يسأل عن التأخير في تنفيذ عقد النقل البحري، ومن ذلك الإنحراف ما يكون سبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر، والمنصوص عنها في الفقرة 2 من المادة الرابعة.

ومن هنا، نجد بأن إتفاقية بروكسل قد تركت أمام الناقل والشاحن حرية الإتفاق على الوقت اللازم لتمام الرحلة البحرية، لأن ذكر الإنحراف عن خط السير وإعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما أضطر لذلك، يشكل دليلاً على أن الناقل ملزم بوقت محدد لإيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ، والتأخير في تسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها لا يعد هلاكاً كلياً، ومع ذلك إذا تأخر الناقل في تسليم البضاعة لمدة ستين يوماً عن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه ذلك التسليم، فإن البضائع تعد في حكم الهالكه أي أننا نكون في هذا الفرض بصدد هلاك حكمي[393].

وقد أشارت إلى ذلك المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة "3" من المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ، ويعتبر هذا النص قرينة مؤداها إعتبار البضاعة هالكه إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية للوقت المحدد للتسليم.

وبالنسبة لهذه الصورة من المسؤولية لم يذكر المشرع الفرنسي عبارة "التأخير في التسليم" وأكتفى بذكر عبارة (Pertes Ou Dommages) وتعني بذلك الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة، والمشرع الفرنسي قد أعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن تسليم البضاعة، مع أن ذلك قد يضر المرسل إليه إقتصادياً في حالة ما إذا شارك في أحد المعارض مثلاً، والناقل في ظل قانون التجارة البحرية المصري مسؤول أيضاً عن التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة، وذلك ما جاءت به الفقرة 2 من المادة 240 منه.

ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذ لم يوجد مثل هذا الإتفاق، والضابط هنا مادي، فالعبرة فيه بظروف النقل وليس بظروف الناقل الشخصية[394] وأن الناقل لا يبرأ من هذه المسؤولية،

393 - د.محمد كمال حمدي، مرجع سابق، صفحة 72.

394 - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق - عقد النقل البحري- صفحة 169.

إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا مانصت عليه المادة 235 من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022، وتعد البضائع في حكم الهالكة أيضاً، إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم[395] وذلك حتى يتمكن المرسل إليه من إقامة دعواه ضد الناقل على هذا الأساس[396].

الفرع الثاني

المسؤولية عن التأخير في ضوء التشريعات الوطنية

مدى تطبيق القانون البحريني على التأخير في النقل البحري للبضائع:

تنص المادة 235 من القانون البحري البحريني على أنه "

أ- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ب- يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق.

ج- يتحمل الناقل مسئولية الخسائر الأقتصادية التي تنجم عن التأخير في التسليم نتيجة لخطأ من جانبه، حتى وإن لم يحدث أي فقدان أو تلف فعلي للبضائع، ما لم تنجم مثل هذه الخسائر الإقتصادية عن أسباب لايكون الناقل مسئولاً عنها على النحو المنصوص عليه في المادة 236 من هذا القانون.

د- لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 242 من هذا القانون.

---

395 - د.مصطفى كمال طه، مرجع سابق - القانون البحري الجديد - صفحة 285 ، 286.

396 - د.أحمد محمود حسني، مرجع سابق - عقد النقل البحري - صفحة 170.

هـ- لا يستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

ومن المقرر في قضاء محكمة التمييز البحرينية بأنه " ... المادة 166 من القانون البحري البحريني الصادر بالمرسوم بقانون رقم 23 لسنة 1982 قد نصت على أنه " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة إلا إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة 159 من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م " وإذ كان الميعاد الواجب تسليم البضاعة فيه هو الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة بحيث يعتبر الناقل أنه قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق، وكان لمحكمة الموضوع سلطة فهم الواقع في الدعوى وتقدير عمل الخبير، ومتى أخذت بهذا التقرير لأقتناعها بصحة ما جاء به فأنها لا تكون ملزمه بالرد إستقلالاً على الطعون التي توجه إليه لأنها غير ملزمه بتعقب حجج الخصوم والرد عليها أستقلالاً، وحسبها أن تبين الحقيقة التي أقتنعت بها لأن في قيام تلك الحقيقة الرد المسقط لكل حجة تخالفها لما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه بمسئولية الناقل لإخلاله بإلتزامه بتوصيل الطاعنة في الميعاد المحدد أخذاً بما إستخلصه من تقرير الخبير الذي أطمأنت إليه المحكمة من أن الطاعنة كانت تعلم بوجوب توصيل تلك البضاعة خلال المدة المتوقعة لتوصيلها ما بين 26 إلى 30 يوماً كي تتمكن المطعون ضدها من نقلها بطريق البر إلى ألمانيا حيث يقام بها معرض يوم 2003/3/6 وأرجع خطأ الطاعنة في تأخير وصول البضاعة المشحونة في ذلك الميعاد إلى إهمال الناقلة لتعاقدها على النقل وهي تعلم بأن السفينة التي سوف تستخدمها في النقل " ... ما تزال في الحوض الجاف في دبي وهو لا يعد سبباً مفاجئاً أو قوة قاهرة يحول دون مسئولية الناقل، ولم تتوافر أي من حالات أنعدام مسئوليته المنصوص عليها في المادة 159 من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م، وحيث أنه لما تقدم يتعين رفض الطعن"[397].

[397] - الطعن رقم 255 محكمة التمييز لسنة 2005، جلسة 13من فبراير سنة 2006.

مدى تطبيق القانون المصري على التأخير في النقل البحري للبضائع:

صدر في مصر بتاريخ 1990/4/22م قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م ولقد أستعان القانون المذكور في غالبية نصوصه الخاصة بعقد نقل البضائع بالبحر بأحكام إتفاقية هامبورغ لعام 1978م، لقد أخضع القانون المصري الضرر الأقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لقواعده وهذا ما نصت عليه المادة (1/240-2) وهي تقابل المادة (2/5) من إتفاقية هامبورغ (يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق).

والجدير بالذكر أن المشرّع المصري قد نص على الناقل متوسط الحرص، بينما المادة (2/5) من إتفاقية هامبورغ نصت على الناقل الحريص فالعبرة في هذا الصدد ليست بأشد الناقلين حرصاً، وإنما بالناقل متوسط الحرص إلا أن هذا الخلاف بين هاتين الفقرتين ما هو إلا إختلاف لفظي، لأن التأخير ليس ضرراً بحد ذاته، وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يمكن إعتباره ضرراً إقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، مما يوقع الضرر على الشاحن أو على منشأته، كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة، أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية على أنه" إذ كان الواقع في الدعوى - حسبما حصل في الحكم المطعون فيه - أن المطعون ضده قدم خطاباً مؤرخاً بتاريخ 3 من مارس سنة 1977 صادراً من رئيس قطاع أشغال الطاعنة موجهاً إلى مدير فرع الشركة بالسويس تضمن الإقرار بقيام المطعون ضده بتنفيذ ما يقارب 90٪ من إجمالي الأعمال المسندة إليه بما يفيد تنفيذه لإلتزامه في المواعيد المتفق عليها دون تأخير، إلا أنه ولما كانت الطاعنة حددت نطاق دعواها وطلباتها فيها بإخلال المطعون ضده بتنفيذ إلتزاماته وفقاً للمواعيد ودون تأخير المبينة بالعقد المؤرخ في 31 من أغسطس سنة 1976 وملحقه المؤرخ في 2 من مارس سنة 1977 وجاء بالبند الخامس من العقد الأول ما نصه " يُلزم الطرف الأول (الطاعن) بدفع ... مقابل تنفيذ الطرف الثاني (المطعون ضده) بإلتزاماته في هذا العقد على أن يتم السداد على الوجه ... - دفع 25٪ من قيمة العملية للطرف الثاني فور تنفيذ جميع الإصلاحات - باقي المبلغ عند تقديم وتسليم الماعونة صالحة للملاحة وفقاً لشروط

الملاحة ويعول في هذا الشأن على قرار الشركة (الطرف الأول) "وفي البند السادس على أنه" يتعهد الطرف الثاني بتسليم الماعونة صالحة للملاحة بميناء السويس وفقاً لشروط الملاحة البحرية في ظرف ثلاثة أشهر دون تأخير إعتباراً من 1976/1/1 "وفي البند التاسع على أنه "يتعهد الطرف الثاني بأنه في حالة التأخير في تسليم الماعونة في الموعد المحدد في العقد يكون ملزماً بغرامة تأخير للطرف الأول بواقع 50 جنيهاً يومياً " ثم ورد تحت بند ثانياً من ذلك الملحق ما نصه "يلزم الطرف الثاني بتنفيذ كافة البنود والأعمال المدرجة بالتعاقد الأساسي المبرم بين الطرفين بتاريخ 1976/8/31 وعدم الإخلال بأي شرط من شروطه أو أي بند من بنوده " بما مؤداه أن طرفي التعاقد قد جعلا الإلتزام بتعويم الناقلة من مكان جنوحها وتسليمها صالحة للطاعنة بميناء السويس خلال الأجل المضروب إلتزاماً أساسياً في الإتفاق الأول وملحقه ورصداً له ما قيمته 75٪ من قيمة العملية بينما قصرا ما يقابل 25٪ منها على تنفيذ جميع الإصلاحات بالناقلة، وإذ جاء الحكم المطعون فيه وأعتبر القيام بتنفيذ الإصلاحات بما يقرب من 90٪ وفاءاً من المطعون ضده بكافة إلتزاماته الواردة بالعقد وملحقه دون أن يفطن إلى حقيقتها ومداها - على نحو ما سلف بيانه - ورتب على ذلك رفض دعوى الطاعنة، فإنه يكون معيباً "[398].

وأستخلص كباحث مما سبق بأنه:

1- الأخلال بالإتفاق وعدم التسليم خلال المدة المحددة في العقد النقل البحري، يوجب غرامة تأخير تقع على عاتق المتسبب في التأخير.

2- إذا كان الميعاد الواجب تسليم البضاعة فيه هو الميعاد المتفق عليه في العقد البحري أو الذي جرت به العادة والعرف البحري بحيث يعتبر الناقل أنه قد تأخر في التسليم ولم يسلم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق، يعتبر مسئول عن إخلاله بإلتزامه في تأخير وصول الشحنة نتيجة لأهماله ويجب عليه دفع غرامة تأخير مادام لم تتوافر حالات إنعدام المسئولية المنصوص عليها في المادة 236 بالقانون 10 لسنة 2022 من القانون البحري البحريني.

[398] - الطعن رقم 5660 محكمة النقض المصرية لسنة 65 جلسة 27/06/2006.

المبحث الثالث

الجوانب القانونية لإتفاقية روتردام لسنة 2008م

تمهيد وتقسيم:

ونتناول في هذا المبحث الجوانب القانونية التي أفرزتها إتفاقية روتردام من حيث طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ومن حيث المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية ومدة تقادمها.

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين، يرتب على الناقل إلتزاماً محدداً، هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وتسليمها في الوقت المتفق عليه، أو كما كان يحدده العرف، فإذا لم يحقق الناقل هذه النتيجة أعتبر مسؤولاً وتوجب عليه التعويض.

وبما أن إلتزام الناقل إلتزاماً بتحقيق نتيجة، فإنه يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أوالنقصان أو التأخير في تسليمها وهذه الإلتزامات قد تناولها المشرع البحريني في المواد (242-243-244-245) من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م، وسيتم التعرض في المطلب الأول لطبيعة مسؤولية الناقل البحري وتمييزها عن المسؤولية التقصيرية، وفي المطلب الثاني عن المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية وأخيراً في المطلب الثالث عن تقادم دعوى مسؤولية التاقل البحري.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري وتميزها عن المسؤولية التقصيرية

كل مسؤولية يفترض لقيامها ثلاثة عناصر وهي التي تقوم عليها المسؤولية المدنية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما)[399] فإذا كانت هذه العناصر مشتركة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء فإن الأمر يقتضي منا بيان مسؤولية الناقل على أي أساس تقوم عليه ثم تميزها عما قد يقترب منها من مسؤوليات أخرى، وخصائص هذه المسؤولية:

أولاً: الخطأ التقصيري (الفعل الضار) هو الإخلال بإلتزام مصدره القانون ويتكون الخطأ التقصيري من عنصرين:

أ - التعدي: يعتبر الشخص متجاوزاً أو متعدياً وفقاً لمعيارين أحدهما شخصي على أساس النظر للفعل من خلال شخص الفاعل إذا كان حريصاً أو يقظاً للوصول للعمل الخاطئ، ومعيار موضوعي على أساس النظر إلى الأنحراف دون الإهتمام بالأمور والظروف الشخصية للفاعل مع ضرورة الإشارة إلى أن هنالك حالات يتم فيها التعدي وفقاً للنص القانوني أو أن يكون مشروعاً كما في حالة الدفاع الشرعي، أوتنفيذ أمر الرئيس أوحالة الضرورة.

ب - عنصر معنوي وهو الإدراك والتمييز: بالنسبة للدول التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ فإنه لا يكفي أن ينحرف الشخص عن سلوكه بل يلزم الإدراك والتمييز من قبل الشخص المعتدي، فالصبي والمجنون لا تتقرر مسؤوليتهم عن أفعالهم حيث أنه في نظرهم لا يتوفر لديهم الإدراك والتمييز.

[399] - د.هشام فرعون، سنة 1976، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق الصفحة 215.

ثانياً: الضرر:

هو الأذى الذي يصيب الشخص مما يلزم تعويضه لأنه يمس حق من الحقوق أو مصلحة مشروعة، سواء تعلق الحق أو المصلحة بالحياة أو الحق بالسلامة الجسمية، أو بعدم المساس بالعواطف أو المال أو الحرية أو الشرف وغير ذلك.

أ - شروط الضرر في المسؤولية التقصيرية: هناك شروط يجب توفرها للضرر في المسؤولية التقصيرية حتى يتم التعويض وهي:

1. أن يكون الضرر محققاً: أي أن يكون ثابتاً وواقعاً ولو كان ذلك مستقبلاً أي يشمل الضرر الحالي والمستقبلي.

2. أن يكون الضرر مباشرة: وهو ما كان نتيجة طبيعة للخطأ الذي أحدثه، ويعتبر كذلك إذا لم يكن في مقدور الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

3. أن يصيب الضرر مصلحة مشروعة أو حق مكتسب: يشترط للتعويض عن الضرر في المسؤولية التقصيرية أن يقع على حق مكسب تحميه القانون أو على مصلحة مشروعة، ولكنها لا ترتقي إلى حق ثابت ولكنها بكل الأحوال غير مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة.

4. أن يكون الضرر شخصياً لمن يطلب التعويض: لا تقبل المطالبة بالتعويض إلا من قبل المتضرر نفسه أو أي شخص آخرله صفة قانونية كوكيله أو خلفه العام، أي أن يكون الأذى المطالب التعويض عنه قد أصاب شخص المتضرر سواء بحق جسده أو ماله أو جانبه المعنوي وأيضاً فإن الأذى لا يقف عند المتضرر لوحده فقط بل يشمل إناس آخرين وهو مايسمى الضرر المرتد، وهو ضرر شخص بالتبعية.

5. أن يكون الضرر لم يتم تعويضه في السابق: الهدف من التعويض هو جبر الضرر وليس ايقاع الأذى بالفاعل، وهدفه محو الأذى والتقليل منه، بحيث لا يجوز للمتضرر أن يحصل على أكثر من تعويض على نفس الأذى إلا في حالة عدم استقرار الأذى، وهذا المعنى أنه لا يحق للمتضرر أن يقضى أكثر من تعويض على نفس الضرر الثابت.

ب - أنواع الضرر في المسؤولية التقصيرية: ذهب القسم الأكثر من فقهاء القانون المدني إلى العمل على تقسيم الضرر إلى ثلاث أنواع وهي الضرر الجسدي، والضرر المالي، والضرر المعنوي.

1. الضرر الجسدي: وهو الأذى الذي يصيب جسد الإنسان فإما أن يسبب إزهاق روح الإنسان أو أن يصيب الجسم بالأذى ولا يسبب الموت بل إصابة الجسد بأذى أو عاهة فتعطل بعض أعضاء الجسم ويكون إما عجز مؤقت أو دائم.

2. الضرر المالي: وهو الذي يصيب المال فيسبب تلفه الجزئي أو الكلي فتنقص قيمته أو منفعته ومثال ذلك تلف المحاصيل الزراعية أو الأذى الذي يصيب الأملاك الشخصية.

3. الضرر المعنوي: وهو الضرر الذي يصيب الإنسان في شرفه أو سمعته أو حريته أو شعوره أو عاطفته أو مركزه الإجتماعي أو المالي ويشمل الحزن والأسى، وما يفتقده الإنسان من الحب والحنان وموت قريب له والإصابة بالعجز.

ثالثاً: رابطة السببية بين الخطأ والضرر:

حتى تتحقق المسؤولية التقصيرية يجب توفر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، أي أن يكون الخطأ هو السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر، فإذا لم تتوفر هذه العلاقة لا تنهض علاقة السببية مع الإشارة إلى أنه في كثير من الأحوال يصعب تقدير الرابطة نتيجة لتعدد الظروف وتداخلها، بحيث يصعب تعيينها عند تعدد الأسباب التي اجتمعت على حدوث الضرر، وهنالك عوامل معينة قد تحدث وتؤدي إلى قطع علاقة السببية وتندرج تحت ما يسمى بالسبب الأجنبي الذي يعرف بأنه كل فعل أو حادث معين لا ينتسب إلى الفاعل ويؤدي إلى أن يصبح حدوث الضرر مستحيلاً.

- وأبرز صور السبب الأجنبي هي:

1. الحادث الفجائي أو القوة القاهرة: وهو الأمر الذي لا يمكن توقعه أو تلافيه ومن شأنه أن يجعل التنفيذ مستحيلاً أو هو حادث مستقل عن إرادة المدين ولا يمكن توقعه أو مقاومته.

2. خطأ المضرور: بحيث من الممكن أن يكون عمل المصاب أو تصرفه هو الذي أدى لحصول الضرر بحيث تنتفي المسؤولية والعبرة أن يكون خطأ المضرور لا يمكن توقعه أو دفعه أو إدراكه بحيث لا يوجد وسيلة لتلافي وقوع الحادث.

3. خطأ المضير: أن يكون هو السبب الذي أدى لوقوع الضرر فتزول المسؤولية عن المدعى عليه، بشرط أن يكون سبباً أجنبياً وغير متوقع ولا يمكن تلافيه، ويجب أن لا يكون الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعي عليه مسؤولاً عنهم.

ويرتبط تحديد مدة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ارتباطاً جدياً بالمعنى الذي يتضمنه عقد النقل البحري في ظل الإتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، ذلك أنه لا يمكن أن تكون مدة مسؤولية الناقل خارجة عن إطار إنطباق الإتفاقية أو ما ينص عليه التشريع الوطني في هذا المجال.

رابعاً: أساس مسؤولية الناقل البحري:

تختلف التشريعات فيما بينهما حول أساس مسؤولية الناقل البحري بوجه عام فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بإلتزام بتحقيق النتيجة[400] بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص[401] فأن تحديد أساس مسؤولية الناقل هو في بالغ الأهمية وذلك لإختلاف النظم القانونية للمسؤولية (العقدية أو التقصيرية) وإنعكاسها على الإثبات، وعلى تحديد التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية[402]، فمسؤولية الناقل في ظل القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م في حالة وقوع الضرر، مسؤولية عقدية لأن منشأها عقد النقل البحري، إذ أنها هي جزاء إخلاله بإلتزامه التعاقدي ألا وهو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول ولإعمال قواعد المسؤولية العقدية لابد من شرطين:

400 - د.شريف أحمد الطباخ، سنة 2005، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، الصفحة 122.

401 - د.هاني دويدار، سنة 1999، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الصفحة 250.

402 - د.أحمد السعيد الزقرد، 1996، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد 1، ص 23 وما يليها.

1- أن نكون بصدد عقد صحيح.

2- أن يترتب عن الإخلال بالإلتزامات التي يولدها العقد ضرر يصيب المرسل إليه[403].

ولكن مسؤولية الناقل لا تبرز في الواقع العملي بهذا الوضوح وقد تلتبس ببعض المسؤوليات العقدية أو التقصيرية منها على حد سواء والمنطق القانوني يقتضي منا تخليص مسؤولية الناقل عما قد يقترب بها من نظم.

خامساً: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية التقصيرية:

قد يسأل الناقل لا بصفته متعاقداً بل بصفته الشخص المخطأ ويكون هذا الخطأ بعيداً تماماً عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموماً ويمكن تصور الحالة هذه عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ثم يحصل وأن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضراراً بالبضاعة ومثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف مكان تواجد البضاعة، كما يمكن أن يحتمل خطأ الناقل وصفين في آن واحد أي أن يكون خطأ تعاقدياً وفي الوقت ذاته تقصيرياً ولكن هنا نقول أنه لا يجوز الجمع ولا الخيار بين المسؤوليتين فطالما يوجد عقد فالواجب هو إعمال المسؤولية التعاقدية والتي هي مسؤولية محددة، فهي أما عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

سادساً: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية العقدية الناتجة عن عقود أخرى:

يسأل الناقل عقدياً نتيجة إخلاله بإلتزاماته التعاقدية الناتجة عن الإخلال بعقد آخر خلاف عقد النقل البحري، فمثلاً قد يكون الناقل هو نفسه وسيط العبور فإن تنفيذه السيئ للعقد يرتب المسؤولية العقدية ولكن ليس بوصفه ناقلاً، كما يكمن أن يكون الناقل البحري في نفس الوقت هو من يتولى الشحن والتفريغ بمعداته الخاصة، فعندما يخل بإلتزاماته التعاقدية تكون مسؤوليته هنا هي ليست مسؤولية الناقل بقواعدها وتحديداتها بل تسري عليها قواعد مسؤولية مؤسسة الشحن والتفريغ.

[403] - د.مصطفى كامل طه، سنة 1996، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر الصفحة 228.

المطلب الثاني

المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية

في شأن تحديد المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري، نصت المادة 259 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م تحديداً واضحاً لبيان المحكمة المختصة للفصل في المنازعات التي قد تنشىء بين الناقل والشاحن، والمحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع:

أ - ترفع الدعاوى الناشئة عن العقد أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أن ترفع الدعاوى المذكورة أمام المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ، أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة.

ب - ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب هذا الحق من المدعي أو يقيده، حيث نظم المشرع البحريني في قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم 12 لسنة 1971م في الفصل الأول من الباب الأول بشأن ترتيب المحاكم وأختصاصها، ولقد نصت المادة الثالثة من قانون التحكيم التجاري البحريني رقم 9 لسنة 2015م (تختص محكمة الأستئناف العليا المدنية بأداء الوظائف التي أشارت إليها المادة 6 من القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لعام 1985م المرافق لهذا القانون).

- عضوية الدول العربية في إتفاقيات النقل البحري:

- إتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 (قواعد لاهاي) الجزائر - الكويت.
- البروتوكول الخاص بتعديل إتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1968 (قواعد فسبي) لا أعضاء من الدول العربية .

- البروتوكول الخاص بتعديل إتفاقية بروكسل المعدلة لسنة 1979 (بروتوكول وحدات السحب الخاصة) لا أعضاء من الدول العربية.
- إتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحراً لسنة 1978 (إتفاقية هامبورغ) الأردن - مصر - لبنان - المغرب - سوريا - تونس.
- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 (لم تدخل في حيز النفاذ) لبنان - المغرب.
- إتفاقية الأمم المتحدة بشأن قواعد نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر لسنة 2008 (إتفاقية روتردام) أحدث إتفاقية للنقل البحري وبطبيعة الحال لم تدخل حيز النفاذ بعد، ولقد تم الإحتفال بفتح باب الإنضمام إلى عضوية هذه الإتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام، ومما يذكر أن النصاب القانوني لدخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ هو إنضمام 20 دولة على الأقل إلى الإتفاقية.

إذا قلنا إيجابيات أو سلبيات لموقف الدول العربية للإنضمام في إتفاقيات النقل البحري، فهذه مسألة نسبية وموضوعية تعتمد على كل حالة على حدة وعلى الظروف والملابسات المحيطة بها، وما قد يعد سلبية لدى دولة ناقلة قد لايعد كذلك لدى دولة أخرى شاحنة، والمقصود هنا هو الإيجابيات لصالح الدول العربية بإعتبارها دولاً شاحنة ومستقبلة للبضائع بالدرجة الأولى، وليست دولاً ناقلة تملك الأساطيل التجارية عبر البحار، إذن فالهدف الأسمى لنا هو حماية الشاحنين مع تشجيع الإستثمار في حقل النقل البحري، إلا أنه من الجائز أيضاً قبول ميل إتفاقية روتردام إلى قواعد العدالة في خلق التوازن القانوني بين حقوق وإلتزامات كل من طرفي عقد النقل، وهما الناقل والشاحن، هذا التوازن الذي ظل مفقوداً في ظل أحكام إتفاقيات النقل السابقة.

من المعروف أن إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها تعتبر منحازة إلى مصالح الناقلين، بينما جاءت إتفاقية هامبورغ لسنة 1978م أكثر مراعاة لمصالح الشاحنين وإنضم إليها عدد 34 دولة (حتى أكتوبر2008) بينهم 6 دول عربية ولا يوجد بين إجمالي الدول المنضمة إلى إتفاقية هامبورغ أي من الدول ذات البحريات التجارية الكبرى.

ونظراً لأهمية وخطورة الحدود القانونية المرتفعة للتعويض، فمن المحتمل أن تضغط إتحادات الناقلين في الدول البحرية الكبرى على حكوماتهم للأحجاب عن الإنضمام إلى هذه الإتفاقية، غير أن البعض يرون عدالة هذه الزيادة في حدود المسؤولية، ويسوقون تبريراً لذلك ما حدث من تضخم مالي عالمي كبير وإرتفاع الأسعار خاصة منذ زمن توقيع إتفاقية هامبورغ سنة 1978.

الفرع الأول

قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري

تسمح الكثير من الدول في قوانينها للمتخاصمين فض نزاعاتهم خارج المحاكم والهيئات القضائية الرسمية وهذا ما يصطلح على تسميته بالطرق البديلة لفض النزاعات، ويأتي على رأس هذه الطرق التحكيم، والذي يعرف بأنه إتفاق بين الأطراف على عرض نزاعات ثارت بينهم بالفعل أو يحتمل أن تثور على أشخاص عاديين يقومون بإختيارهم كمحكمين، وقد نصت المادة 260 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م" في باب التحكيم في دعاوى عقد النقل البحري للبضائع":

1- إذا اتفق في العقد على إحالة الدعوى إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يوجد بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو في موطن المدعى عليه، أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع وكالة، أو في المكان المعين في إتفاق التحكيم، أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة.

2- ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يسلب من المدعي الحق في هذا الإختيار أو يقيده.

3- يلتزم المحكمون بالفصل في النزاع بمقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون، ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام، ويمكن الرجوع إلى القواعد العامة في أحكام قانون غرفة البحرين لتسوية المنازعات رقم 30 لسنة 2009م.

وللتحكيم الكثير من المزايا التي تجعل المتخاصمين يفضلونه على المحاكم والهيئات القضائية الرسمية، فهو نظام يوفر مناخاً جيداً وملائماً للمعاملات التجارية التي تتميز بالسرعة، وهو ما لا يتناسب مع القضاء العادي الذي مازالت تعتبر بطء إجراءات الدعوى وإطالة أمد التقاضي أحد عيوبه الرئيسية، فلا تطرح بالحدة نفسها في التحكيم، أضف إلى ذلك شعور الأطراف بالرضا والإطمئنان، إذ في التحكيم تلعب إرادة هؤلاء دورها كاملاً، فهم من يقومون بإختيار المحكم مما يفترض معه ثقتهم فيه من حيث كفاءته وحياده[404] وللجوء إلى التحكيم مبررات إقتصادية أيضاً، إذ كثيراً ما يتخوف المستثمرون الأجانب من الهيئات القضائية الوطنية ويرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الإقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي وصعوبة ضمان عدم إنحيازه لمواطنيه، طبعاً لا يقصد هنا التشكيك في نزاهة القاضي غير أنه كما أشار إلى ذلك بحق الكثير من الفقهاء[405] فإن القاضي ومن غير قصد سيحدث إختلالاً وعدم توازن بين الأطراف وسيميل إلى مواطنيه على إعتبار أنه يتقاسم مع هذا المواطن تراثه الثقافي من الناحية اللغوية والإقتصادية، وخاصة القانونية، وهذه كلها سلبيات لا وجود لها في التحكيم ولذلك كان هذا الأخير وسيلة تلقى رواجاً كبيراً عند المستثمرين والإقتصاديين.

وينقسم التحكيم بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين "النوع الأول" فهو قد يتم من قبل مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوي وإداري وتتدخل في العملية التحكيمية تنظيماً وإدارة وإشرافاً، وهذا هو التحكيم المؤسساتي، ومن أمثلة هذه المؤسسات التحكيمية غرفة التحكيم البحري بباريس[406]، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري المتواجد مقرها أيضاً بباريس[407] أما في "النوع الثاني" فإنه يرجع للأطراف أنفسهم تنظيم إدارة التحكيم دون اللجوء إلى هيئة تحكيمية منظمة وقائمة وهذا هو التحكيم

---

404 - د.إبراهيم أحمد إبراهيم، 1997، التحكيم الدولي الخاص، طبعة 2، دار النهضة العربية، ص7.

405 - د.أبو زيد رضوان، سنة 1977، الضوابط العامة للتحكيم التجاري الدولي، القسم الأول، طبيعة التحكيم في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة الأولى، العدد الثاني، يونيو الصفحة 16 ومابعدها.

406 - غرفة التحكيم البحري بباريس تضطلع بالتحكيم في المنازعات الناشئة عن الإستغلال البحري، والملاحة البحرية، والنقل، والإيجار البحري، وبناء السفن أو إصلاحها، وبيع أو شراء السفن التجارية، أو سفن الصيد أو سفن النزهة، والمنازعات الخاصة بالأرصفة البحرية ومعداتها وتجهيزاتها، وكذلك المنازعات الناشئة عن التأمين البحري، وبوجه عام كل المنازعات الناشئة عن أي نشاط بحري (المادة الأولى من لائحة تحكيم غرفة التحكيم البحري بباريس).

407 - كذلك حددت المنظمة الدولية للتحكيم البحري، في المادة الأولى من لائحتها النزاعات المنظورة أمامها بأنها، التحكيم المتعلق بالتجارة البحرية ومنها التحكيم المتعلق بالفصل في المنازعات المتعلقة بمشارطات إيجار السفن، وعقود النقل البحري، وعقود التأمين البحري، والإنقاذ البحري، والخسارة البحرية المشتركة، وعقود بناء وبيع السفن، كل العقود التي تنشئ حقوقاً على السفن.

الحر، حيث يتفق الأطراف مثلاً على تعيين المحكمين ومقر التحكيم والقانون المطبق على إجراءات التحكيم، ولتسهيل الأمور على المتخاصمين وضعت لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة لائحة تحكيم نموذجية تعرف بلائحة اليونسترال[408] ورغم أنها وضعت من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، إلا أن هذه الأخيرة لم تنشئ هيئة تحكيمية دائمة ذات هيكل عضوي وإداري تشرف على تطبيق اللائحة.

وينقسم التحكيم وبالنظر إلى طبيعته إلى نوعين، تحكيم داخلي وتحكيم دولي أو أجنبي، وكثيراً ما ثار الجدل بين الفقه حول الحد الفاصل بين النوعين، وهو جدل حسمته الكثير من القوانين الوطنية عن طريق إعتماد بعض المعايير تجعل من الحكم إما ذو طابع داخلي أو دولي، وتكمن أهمية هذه التفرقة بالخصوص في مجال معين هو مسألة الإعتراف بالحُكم التحكيمي أو تنفيذه، إذ تلك مسألة تطرح بلا شك في مجال التحكيم الدولي أو التحكيم الأجنبي، دون التحكيم الداخلي.

الفرع الثاني

تنظيم قواعد التحكيم من حيث تكوينها وتنفيذها

لا يتم عرض نزاع على التحكيم إلا بإتفاق الأطراف وهذا هو إتفاق التحكيم، والذي قد يكون سابقاً على قيام النزاع كما يمكن أن يكون لاحقاً له، فإذا ما حدث وأن أتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم فإن هذا يعني عرض النزاع على هيئة التحكيم والتي تتشكل إما من محكم واحد أو أكثر، فالقاعدة الفقهية تقول "كل مايجوز فيه الصلح يجوز فيه التحكيم".

408 - اللائحة تحتوي على جميع النصوص المتعلقة بالعملية التحكيمية في مجملها، حيث يمكن للأطراف الإتفاق على تطبيق تلك النصوص، إما جميعها أو بعضها، ويظل التحكيم بموجب لائحة اليونسترال تحكيماً حراً.

- إتفاق التحكيم:

إتفاق التحكيم ويسمى أيضاً عقد التحكيم في بعض التشريعات الأجنبية هو إتفاق على إلتجاء الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية[409] وهذا مانصت عليه المادة 260 الفقرة أ القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 "إذا إتفق في العقد على إحالة الدعوى إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب أختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يوجد بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو في موطن المدعى عليه، أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع وكالة، أو في المكان المعين في إتفاق التحكيم، أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة" ويجب أن تتوافر في إتفاق التحكيم شروط حتى يكون هذا الأخير صحيحاً لكن قبل تحديد هذه الشروط وجب أن نطرح التساؤل التالي متى يكون التحكيم دولياً؟

1- معيار التحكيم الدولي: كثيراً ما أختلف الفقه حول معيار دولية التحكيم والتفرقة بين تحكيم دولي وتحكيم داخلي[410] ولقد كان لهذا الإختلاف أثره على الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتحكيم الدولي[411] كما كان له بطبيعة الحال تأثير على قوانين الكثير من الدول.

2- شروط صحة إتفاق التحكيم: إتفاق التحكيم يمكن أن يتم قبل نشوء النزاع وهو ما يحدث في مجال العقود حيث يتم وضع بند إما في العقد الأصلي وهذا هو الأصل وإما في عقد لاحق، لكن دائماً قبل

409 - د.عاطف محمد الفقي، سنة 2004، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة 1994م، دار النهضة العربية، القاهرة الصفحة 118 ومابعدها.

410 - قدم الفقه الكثير من المعايير، فهناك من أستند إلى القانون الواجب على إجراءات التحكيم من أجل الوقوف على دولية هذا الأخير، وعلى ذلك يكون التحكيم دولياً إذا خضع من حيث الإجراءات لقانون أجنبي أو إتفاقية دولية، ويكون التحكيم داخلياً إذا خضع في إجراءاته للقانون الوطني، ومن المعايير المقترحة أيضاً المعيار الإقتصادي بحيث يكون التحكيم دولياً إذا تعلق النزاع بمصالح التجارة الدولية، ومن المعايير ما هو إقليمي فيعتبر التحكيم دولياً متى صدر الحكم في إقليم دولة وطلب الإعتراف به أو تنفيذه في دولة أخرى، وأخيراً هناك المعيار القانوني والذي يتمثل في إختلاف جنسية الأطراف أو إختلاف موطنهم، أنظر د.عبدالحميد المنشاوي، التحكيم الدولي، والداخلي، سنة 1995، منشأة المعارف الإسكندرية، ص19 وما يليها.

411 - د.عاطف محمد الفقي، سنة 2004، التحكيم في المنازعات البحرية، مرجع سابق دار النهضة العربية، القاهرة الصفحة 33 وما بعدها.

نشوء النزاع يقضي بأن كل ما ينشأ من خلاف حول تفسير العقد الأصلي أو تنفيه يحل بواسطة محكمين، وهذه هي "الصورة الأولى" لإتفاقية التحكيم وتعرف بشرط التحكيم أو بند التحكيم وهذه تكون قبل نشوء النزاع وهي التي قصدها المشرع من خلال عبارة النزاعات المستقبلية الواردة فيه، أما "الصورة الثانية" فتعرف بمشارطة التحكيم، وهذه تكون عند نشوء النزاع وهي التي أشار إليها المشرع في نفس الفقرة من ذات المادة بعبارة النزاعات القائمة، وهنا الإتفاق على التحكيم لا يكون في العقد الأصلي وإنما يكون عن طريق إبرام إتفاق خاص بعد نشوء النزاع من أجل عرضه على التحكيم[412].

وقد أظهرت الممارسات العملية الدولية شكلاً أخر من أشكال إتفاق التحكيم يعرف بشرط التحكيم بالإشارة، وتوجد هذه الصورة من صور شرط التحكيم في حالات العقود الدولية التي تبرم عن طريق الفاكس أو التلكس ولكنها لا تتضمن بنودها شرطاً للتحكيم، ويتم الإحالة فيها إلى وثائق أخرى تلحق بها كالعقود النموذجية[413].

3- سير الخصومة التحكيمية: إن أهم أثر يترتب على وجود إتفاق تحكيم هو إعطاء الإختصاص لمحكمة تحكيمية، وهو ما يؤدي في الوقت ذاته إلى سلب الإختصاص من المحاكم الوطنية صاحبة الإختصاص الأصيل، ومع ذلك يظهر أن عدم الإختصاص لا يقرره القاضي الوطني من تلقاء نفسه حتى ولو كان عالماً بوجود إتفاق تحكيم أو خصومة تحكيمية قائمة، وإنما عليه أن ينتظر طلب أحد الخصوم، وهذا يعني بإمكانية التنازل الضمني عن الإلتجاء إلى التحكيم، وهو ما يحدث في الصورة التي يكون فيها هناك إتفاق تحكيم بين الأطراف فيعمد أحدهم إلى رفع دعواه أمام القضاء رغم وجود هذا الإتفاق، فيجد المدعى عليه نفسه أمام خيارين، الأول أن يدفع بعدم إختصاص المحكمة لوجود إتفاق التحكيم وهو ما يجب أن يتم قبل التطرق للموضوع، وفي هذه الحالة على هذه المحكمة الحكم بعدم إختصاصها، أما الخيار الثاني فهو ألا يدفع المدعى عليه بعدم إختصاص المحكمة المرفوع أمامها النزاع فيؤدي ذلك إلى قيام قرينة تنازل هذا الأخير ضمناً عن حقه في التمسك

412 - د.عبد الحميد الشواربي، سنة 2000، التحكيم والتصالح في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الإسكندرية مصر، الطبعة الثانية ص52.

413 - د.محمد عبد الفتاح ترك، سنة 2003، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، الصفحة 460.

بإتفاقية التحكيم وهو ما يجعل المحكمة مختصة، إذاً تعد مسألة الإختصاص هي مسألة أولية فإذا أنتهت منها محكمة التحكيم وأقرت إختصاصها توجب عليها التعرض لموضوع الخصومة وهو ما يتم بدون شك في عدة جلسات وعن طريق تبادل مذكرات[414].

تنفيذ حكم التحكيم:

مهمة محكمة التحكيم هو الفصل في النزاع، وهو ما يتم عن طريق إصدار حكم، لتبدأ مرحلة أخرى بعد ذلك وهي تنفيذ هذا الحكم وهو ما لا يتم إلا بعد إدخال الحكم التحكيمي في النظام القانوني الوطني من خلال الإعتراف به وإعطائه الصيغة التنفيذية[415] وكما هو الشأن في الأحكام القضائية يمكن أن تكون الأحكام الصادرة في مجال التحكيم الدولي عرضة للطعن، وحكم التحكيم يتم إعداده من قبل المحكم أو المحكمين وفق شروط نص عليها القانون الدولي، كما يفرض أيضاً شروط شكلية في الحكم والذي يرتب آثاراً بمجرد صدوره.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية بأن "التنظيم القانونى للتحكيم إنما يقوم على رضاء الأطراف وقبولهم به كوسيلة لحسم كل أو بعض المنازعات التي تنشأ بينهم بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية أو غير عقدية، فإرادة المتعاقدين هي التي توجد التحكيم وتحدد نطاقه من حيث المسائل التي يشملها والقانون الواجب التطبيق وتشكيل هيئة التحكيم وسلطاتها وإجراءات التحكيم"[416].

أولاً: إعداد حكم التحكيم:

نجد في المادة 260 القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م تفصيلاً لهذه المسألة، وبالرجوع إلى المبادئ العامة المقررة في مجال التحكيم الدولي من جهة، وما هو مقرر في مجال القواعد الإجرائية العامة من جهة أخرى، ولما كان أحد المبادئ الأساسية في مجال التحكيم الدولي هو إعطاء الحرية للأطراف فإنه يرجع لهؤلاء كأصل عام أن يتفقوا على الشكل والإجراءات التي

414 - د.عاطف محمد الفقي، سنة 2004، التحيكم في المنازعات البحرية، مرجع سابق، دار النهضة العربية، القاهرة الصفحة 430 وما يليها.

415 - د.أبو زيد رضوان، سنة 1977، الضوابط العامة للتحكيم التجاري الدولي، القسم الأول، طبيعة التحكيم في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة الأولى، العدد الثاني، يونيو الصفحة 52 وما بعدها.

416 - محكمة النقض المصرية، الطعن 1681 لسنة 91 جلسة 16 فبراير 2022م.

يصدر فيها الحكم، فإذا غاب هذا الإتفاق يمكن الرجوع إلى المبادئ الإجرائية، فلا تطرح المشكلة في حال وجود محكم واحد أما في حالة تشكيلة جماعية فإن الحكم يصدر بالأغلبية بعد مداولة يشترك فيها جميع المحكمين.

ويلاحظ في الواقع العملي أنه كثيراً ما يسعى رئيس محكمة التحكيم جاهداً إلى أن يصدر الحكم بطريق الإجماع، إذ من شأن ذلك أن يجعل هذا الحكم مقبولاً بسهولة من قبل المحكوم ضده وهو ما يسمح في النهاية بالتنفيذ الإختياري، فصدور حكم بالأغلبية يعني بداهة أن هناك من المحكمين من لديه رأي مخالف، في مثل هذه الحالة يسمح لهؤلاء بالتعبير عن رأيهم والأسباب التي دعتهم إلى المخالفة، حيث يتم إدراج ذلك في القرار التحكيمي، كما يحق للمحكم ذو الرأي المخالف أن يرفض التوقيع وفي هذه الحالة يقوم بقية المحكمين بالإشارة في قرار التحكيم إلى هذا الرفض، وتجدر الإشارة هنا إلى أنه الحكم الصادر بأغلبية الأصوات وآخر صادر بالإجماع إذ كل منهما يكون قابلاً للتنفيذ وفق الشروط المقررة قانوناً.

ثانياً: الشكل والإجراءات الخاصة بحكم التحكيم:

حكم التحكيم يجب أن يكون مكتوباً وهذا شرط يفرضه منطق الأمور ويتماشى مع مبدأ الكتابة الذي يحكم إتفاقية التحكيم، والشكل المكتوب يفترض من دون شك إحتواء الحكم على بعض البيانات الأساسية، فيجب أن يكون موقعاً من قبل المحكم أو المحكمين الذين قاموا بإصداره، كما يجب أن يتضمن تاريخ النطق به، وقد يكون لهذا البيان أهميته في الحالات التي يتم فيها تحديد مهلة من أجل إصدار الحكم، كما هو الشأن مثلاً في نظام التحكيم الفرنسي حيث يفرض صدور الحكم في خلال 6 أشهر من تاريخ رفع النزاع أمام محكمة التحكيم، ومن البيانات أيضاً الواجب توافرها تعيين مكان التحكيم، ولهذا أهميته في مجال تحديد الإختصاص في الطعن بالبطلان كما تم الإشارة إليه سابقاً، وإضافة لكل هذا نجد بيانات أخرى ضرورية كتحديد أسماء الخصوم وصفاتهم، وكذلك أسماء المحكمين أو المحكم، ثم إشارة إلى إتفاق التحكيم بوصفه الأساس المنشئ لمحكمة التحكيم.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية في حكم حديث لها على أنه " نقض - الدائرة التجارية - النص في المادتين 40 و43 من قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة

1994م يدل على أن إمتناع أحد المحكمين في هيئة تحكيم عن التوقيع على الحكم لا يؤدي بذاته إلى بطلانه طالما استوفى حكم التحكيم ثلاثة شروط هي حدوث المداولة بين أعضاء هيئة التحكيم بما فيهم المحكم الممتنع عن التوقيع على الوجه الذي يرونه مناسباً، وصدور الحكم والتوقيع عليه من أغلبية أعضاء الهيئة، وإثبات حكم التحكيم لأسباب إمتناع توقيع المحكم الممتنع عن التوقيع إن لم يثبتها هو بنفسه والغرض من اشتراط هذا الشرط الأخير هو تمكين المحكمة التي تنظر دعوى البطلان من بسط رقابتها على أسباب الإمتناع عن التوقي"[417].

ثالثاً: الإعتراف بحكم التحكيم الدولي وتنفيذه:

إن فكرة السيادة وإحترام النظام العام في دولة القاضي تجعل الحكم الأجنبي يعامل معاملة مختلفة عن الحكم الصادر عن القضاء الوطني، إذ مما لا شك فيه أن تنفيذ حكم أجنبي صادر عن قضاء دولة أجنبية دون قيد يعني الخضوع لهذه الدولة، إذ سيمتثل المكلفون بتنفيذ أوامر قضاء أجنبي، هذا من جهة ومن جهة أخرى قد يحدث أن يصدر الإستعجال بإصدار أوامر تتضمن تدابير مؤقتة أو تحفظية، وحيث أن إختيار التحكيم وسيلة لفض النزاعات لا يعني بأي حال من الأحوال سلب القضاء إمكانية الرقابة الملاحقة على القرار التحكيمي الذي سيصدر لحل النزاع، وممارسة الرقابة القضائية، في هذه الحالة يكون عند الإعتراف بالقرار التحكيمي وتنفيذه وعند النظر في الطعن بالبطلان المرفوع ضد القرار التحكيمي.

من خلال كل ما تقدم، يتبين لنا جلياً تميز وخصوصية مسألة الفصل في المنازعات البحرية، حيث خص عقد النقل البحري للبضائع بأحكام خاصة تعكس تأثرها بواقع التجارة البحرية وما تحكمه من أعراف، هدفها الأساسي تسهيل عملية النقل البحري ورفع كل القيود التي يمكن أن تعترض سرعة المعاملات البحرية.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية - الدائرة التجارية - "بأنه متى ورد في حكم التحكيم بيان تمسك أحد الخصوم بصدوره مخالفًا للحقيقة، فإنه لا سبيل إلى أطراحه إلا إذا أتخذت بشأنه

[417] - حكم محكمة النقض المصرية، الدائرة التجارية، الطعن رقم 8199 لسنة 80 جلسة 22 مارس 2022م.

إجراءات الطعن بالتزوير لأن حكم التحكيم يعتبر بمجرد صدوره والتوقيع عليه ورقة رسمية شأنه في ذلك شأن الأحكام التي يصدرها القضاء، ويجوز الحجية بين الخصوم في القضية التحكيمية، ويصدر من المحكمين بإعتبارهم مكلفين بتأدية وظيفة القضاء في خصوص النزاع المطروح عليهم أستناداً إلى الإتفاق على التحكيم، على الرغم من أنهم في الأصل من غير القضاة، غير أن هذه الوظيفة تُمنح لهم بناء على التنظيم القانونى للتحكيم الذي أورده المشرع المصري في قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية، وما منحه لهم من سلطات في إصدار حكم التحكيم إحتراماً لإرادة الطرفين المحتكمين[418].

المطلب الثالث

تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

يحتل القانون البحري مركزاً بالغ الأهمية بين فروع القانون الأخرى، فالإلتجاء إلى الملاحة البحرية كان منذ ألاف السنين وما زال أمراً محتماً، بل وضرورة أقتصادية واجتماعية، وإذا كان القانون البحري يهتم بموضوعات كثيرة فإن أهم هذه الموضوعات التي فرضت نفسها هو النقل البحري بحسبانه الغاية الأساسية للملاحة البحرية لذلك أهتم المشرعون به على الصعيد الداخلي والدولي وقد نظم قانون التجارة البحرية المصري عقد النقل البحري في المواد (196-278) وعلى الصعيد الدولي تنظم الإتفاقيات الدولية بعض أحكام النقل البحري للبضائع مثل (قواعد إتفاقية هامبورغ لعام 1978) وهي الحديثة لإتفاقية بروكسل[419] 1924 كما ينظم مسئولية الناقل البحري للأشخاص (إتفاقية أثينا لعام 1947 التي حلت محل إتفاقية بروكسل 1969).

وإذا كان الفقه البحري قد أهتم بدراسة مسئولية الناقل البحري من حيث: أساسها وحالاتها ونطاقها، وطرق دفعها ونظامها الإجرائي، إلا أنه قد توارى وراء ذلك وأختفى الأهتمام ببعض الأمور الهامة

418 - حكم محكمة النقض المصرية، الدائرة التجارية، الطعن رقم 8199 لسنة 80 بتاريخ 22 مارس 2022م

419 - د.محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية القاهرة، ص67.

في دعوى المسئولية، ونقصد بذلك موضوعاً محدداً وهو موضوع تقادم دعوى مسئولية الناقل البحري.

التعريف بالتقادم:

يعرف التقادم بأنه وسيله للتخلص من الإلتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو إحدى وسائل إنقضاء الإلتزامات ففي التقادم المسقط قد حال القانون دون أن يستوفي الدائن حقه وابرأ ذمة المدين لإعتبارات تمت للمصلحة العامة.

والذي حد بالمشرع في مختلف البلاد إلى قبول نظام التقادم هو ما يحققه من أستقرار إجتماعي وحيث أن التقادم يقوم على أساس المصلحة الاجتماعية العامة، أي أن الحق لا يجوز إستعماله بعد تركه مده معينه من الزمن، فمفاد ذلك إلا تصبح الحقوق مستعمله مده طولية من الزمن للوصول إلى حالة الأستقرار، فتارة يكون متأثراً بإعتبار من إعتبارات النظام العام، حيث يريد أن يضع حداً للمنازعات عندما يكون الدائن قد ضيع على نفسه مده طويلة كانت تكفيه لإستيفاء حقه، وتارة يكون أساس التقادم هو أفتراض حصول الوفاء، وتارة يريد الشارع بالتقادم أن يخفف العبء عن المدين عندما تتراكم عليه فوائد رأس المال فهو لذلك يجعل مدة تقادم هذه الفوائد أقصر من مدة تقادم رأس المال.

خصائص التقادم: التقادم المسقط والمكسب والفرق بينهما:

التقادم المسقط هو دفع موجه إلى دعوى الدائن يؤدي إلى سقوط حق المطالبة بالدين إذا تمسك به من له مصلحه فيه وترجع علة تقرير التقادم المسقط إلى إعتبارات تتعلق بالنظام العام والأمن المدني في الجماعة، ويضاف إلى هذا الإعتبار إعتبار آخر تسنده مصلحة المدين ويبرره إهمال الدائن وذلك أن السكوت عن المطالبة بالحق قرينه على الوفاء مما يرفع الحرج عن المدين فلا يضطر إلى الأحتفاظ بالمخالصة (أي سند الوفاء) وهو آمن على نفسه من شر مطالبة الدائن مره أخرى.

والتقادم المسقط تنقضي به الحقوق الشخصية والعينية فيما عدا حق الملكية، وذلك إذا لم يستعمل صاحب الحق حقه لمده معينه حددها القانون إما التقادم المكسب وتقترن به الحيازة دائما فيكسب

الحائز ما حازه من حقوق عينيه بعد أن تستمر حيازته مده معينه حددها القانون، فالتقادم المسقط لا يتم التمسك به إلا عن طريق الدفع فإذا رفع صاحب الحق الذي سقط بالتقادم دعواه أمكن المدعي عليه أن يدفع هذه الدعوى بالتقادم المسقط، إما التقادم المكسب فيتمسك به عن طريق الدفع وعن طريق الدعوى على السواء.

نص قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على التنظيم لعقد النقل البحري للبضائع وذلك في المواد من 199 إلى 217 منه وغالبية الأحكام، خاصة ما يتعلق منها بمسئولية الناقل البحري ودعوى المسئولية من النظام العام، ويعرف عقد النقل البحري في قانون التجارة البحرية بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة (المادة 196) وهو عقد لا يثبت إلا بالكتابة (المادة 197).

وعقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي وملزم للجانبين كما انه من عقود المعاوضات، ووفقاً للمادة السادسة من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 فان النقل البحري يعد عملاً تجارياً، إما بالنسبة للشاحن فالعقد يعتبر تجارياً بالتبعية إذا كان الشاحن تاجراً وكان نقل البضائع لحاجة تجارته أو بمناسبة مباشرتها، وإلتزام مسئولية الناقل البحري هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ونطاق مسئولية الناقل البحري المادي هو هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها (المادة 227 فقرة 1) - (المادة 240 فقرة 1) إما نطاق مسئوليته الزمني فهو المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها (المادة 227 فقرة 1).

وقد قرر قانون التجارة البحرية المصري تفادياً للدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري فيما نصت عليه (المادة 244 فقرة 1) من انه "تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البضائع بحراً بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم كما قرر تقادم دعاوى الرجوع، فيما نصت عليه (المادة 244 فقرة 3) من أنه" وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء، ولو إنقضت المدة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة".

وتعرض قانون التجارة البحرية المصري لبداية حساب مدة التقادم في الفقرة (1) من المادة 244 منه، حيث تنص على أنه "تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم".

والمقصود بالتسليم الذي يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلي وليس الرمزي، ولا تنتهي مسئولية الناقل البحري إلا بتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه تسلماً فعلياً ولا ترتفع مسئوليته عن البضاعة إلا إذا أثبت أن العيب أو التلف نشأ عن البضاعة ذاتها أو بسبب القوة القاهرة أو خطأ الغير[420] كما قضت محكمة النقض المصرية على أن تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية لا يبرئ ذمه الناقل قبل المرسل إليه، إذ أنه لا يعتبر تسليماً فعلياً، فمصلحه الجمارك لا تعتبر نائبة عن المرسل إليه في إستلام البضاعة، ويبدأ سريان التقادم من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه فالقانون يواجه بفرضين:

الفرض الأول: فرض البضاعة ويعتريها هلاك جزئي أو تلف أو تأخير في تسليمها، حيث يبدأ سريان التقادم في هذا الفرض من تاريخ التسليم، والعبرة هنا بالتسليم الفعلي للبضائع ويتمكن للمرسل إليه من الكشف عن البضائع ومعرفة ما يصيبها من هلاك جزئي أو تلف، وكذلك يحدد قدر ومدة التأخير التي قد تكون سبباً في خسارته.

الفرض الثاني: فرض هلاك البضائع كلياً وأياً كان سبب هذا الهلاك سواء كان الهلاك فعلياً أو حكمياً من واقع عدم تسليم البضائع أثناء فترة الستين يوماً التالية لميعاد التسليم، فيبدأ التقادم من التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه والعبرة بالتسليم الكامل وليس الجزئي، فإذا سلم جزء من الحمولة ولم يسلم الباقي بسبب ضياعه فتبدأ المدة من يوم التسليم الفعلي.

وفي سبيل تحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع تميز الفقرة الثانية من المادة 240 من قانون التجارة البحرية بين فرضين:

[420] - أ.د.عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001م ص 38.

1- الإتفاق على موعد محدد للتسليم يكون صريحاً بذكر ميعاد التسليم في سند الشحن، ويكون ضمنياً إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحي منتظم.

2- عدم الإتفاق على موعد معين للتسليم.

والإتجاه الذي أخذ به المشرع المصري هو إلزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي للبضائع في الظروف المماثلة ويعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك.

وفي حالة ذكر أسم شخص معين على سند الشحن فأنه يجب على الربان أن يسلم البضاعة إلى الشخص الذي ذكر أسمه في السند أو إلى الشخص الذي أنتقل إليه هذا السند بمقتضي إجراءات حوالة الحق، مما يقتضي وجوب تحقق الربان من شخصية من يطالبه بالبضاعة عند الوصول، وإذا كان سند الشحن أذنياً، فلا يجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للمظهر الأخير ووفقاً للتظهير الثابت على ظهر السند، إما إذا كان السند لحامله فيجب على الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه سند الشحن عند الوصول.

الأمتناع عن تسليم البضائع:

في حالة حضور صاحب الحق في تسليم البضاعة وتسلمه لها لا تقوم أدنى مشكله، ولكن المشكلة تثور عند حدوث حاله من الحالتين التاليتين:

أ - الحالة الأولى: إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة.

ب - الحالة الثانية: حالة ما إذا أمتنع عن تسلمها أو عن أدائه أجرة النقل أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن عقد النقل.

إذن فلابد من تفصيل كل حالة على حده، والإجابة يوفرها نص المادة 266 من قانون التجارة البحرية حيث أوردت أنه" إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن عقد النقل، جاز للناقل أن يطلب من

قاضي الأمور الوقتية الأذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضين ويجوز للناقل طلب الأذن ببيع البضاعة كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة".

فالحالة الأولى: حالة عدم حضور صاحب الحق لتسلم البضائع وفي هذه الحالة نفرق بين فرضين:

الفرض الأول: الفرض الذي فيه يعلم صاحب الحق بتاريخ وصول السفينة أو لا يعلم فإذا كان ميعاد وصول السفينة مذكوراً في سند الشحن أو معلوماً لدى المرسل إليه أو كان الشحن على خطوط ملاحيه منتظمة فيتعين على صاحب الحق الحضور في الميعاد لإستلام البضاعة في هذا التاريخ، ومن ثم إذا لم يحضر تبدأ مدة التقادم من تاريخ الوصول.

الفرض الثاني: إما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير معلوم ولا مثبت في سند الشحن ولم يكن الشحن على خطوط ملاحية منتظمة، أو حدث أي تعديل أو تغيير في الميعاد، فيلتزم الناقل بالأخطار عند تعديل هذا الميعاد ومن ثم يبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ الإخطار عند تعديل هذا الميعاد، ومن ثم يبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ الإخطار بتعديل ميعاد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وذلك لعلم المرسل إليه بميعاد الوصول المسجل في الإخطار.

فالحالة الثانية: حالة حضور صاحب الحق والأمتناع عن تسلم البضائع

إما إذا غرقت السفينة وهلكت البضائع نميز بين رأيين:

الرأي الأول: أن التقادم يبدأ من تاريخ الغرق على أساس أنه في هذا التاريخ تنتهي الرحلة البحرية إلا أن الرأي الراجح يبدأ سريان التقادم من يوم علم صاحب الحق في البضاعة بغرقها، أو من اليوم الذي يفترض فيه أن يكون قد علم به، إما إذا أنقطعت أخبار السفينة فان ميعاد التقادم يسري من اليوم الذي يزول فيه كل أحتمال معقول لوصولها، وفي حالة بيع البضائع في الطريق من قبل الربان فان ميعاد التقادم يسري من يوم علم المرسل إليه بالبيع.

الرأي الثاني: وهي حالة حضور صاحب الحق في تسليم البضائع، ولكن أمتنع عن تسليمها أو أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن عقد النقل، قد يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع،

لكنه يرفض تسلمها وغالباً ما يرجع أمتناع المرسل إليه عن تسلم البضائع إلى ما أصابها من هلاك أو تلف، أو يثبت فيها عجز عما هو ثابت في سند الشحن.

ولا يجوز لصاحب الحق في تسلم البضائع تركها مقابل عند الوفاء بأجرة النقل المستحقة للناقل البحرين وأياً كان سبب أمتناع المرسل إليه عن تسلم البضائع يكون للناقل طلب إيداعها طبقاً للمادة 227 من قانون التجارة البحرية، وبه يتخلص الناقل من تبعة البضائع التي قام بنقلها، فحضور صاحب الحق وأمتناعه عن الاستلام يعد بمثابة إستلام حيث يبدأ منه سريان التقادم ولا يستلزم الأمر حدوث إخطار بواقعة الإيداع، إذن يسري التقادم من تاريخ الحضور وعلمه بوصول البضاعة وليس من تاريخ الإيداع

إنقضاء دعوى المسئولية:

تنص المادة 90 من قانون التجارة البحرية على أن" تنقضي دعوى المسئولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية":

- ويستفاد من النص السابق أن الدعاوى التي تقام على مالك السفينة عن الأضرار البدنية والمادية أياً كان نوعها عقدية أو تقصيرية وكذلك على غيره من الأشخاص الذين يتسببون في وقوع هذه الأضرار تنقضي بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية.

ومدة السنتين التي قررها المشرع لتقادم دعوى المسئولية تعد مدة تقادم وليست مدة سقوط وعلى ذلك تخضع لأسباب الوقف والأنقطاع الواردة في القانون المدني ومنها المطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة والتنبيه والحجز[421] ولذلك فالفقرة الثانية من المادة 90 بحري أضافت إلى الأسباب الواردة لأنقطاع التقادم في القانون المدني ثلاثة أسباب أخرى هي:

[421] - د.محمد بهجت عبدالله أمين فايد - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - فقرة 330 ص313.

1- أنقطاع سريان المدة بكتاب مسجل لعلم الوصول.

2- أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.

3- أو بندب خبير لتقدير الأضرار.

ولكن يري البعض أن مدة انقضاء المسئولية تسري على المالك وحده دون غيره ممن أجازت المادة 91 استفادتهم من التمسك بأحكام تحديد المسئولية تأسيساً على أن مدة إنقضاء المسئولية لا تعد من أحكام دعوى المسئولية وإنما من القواعد المنظمة لدعوى المسئولية[422].

وقف التقادم:

المقصود بوقف التقادم هو" أن يتعطل سريان التقادم مده معينه بسبب وجود مانع يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه" فهناك أسباب توقف سريان التقادم بعد أن يكون قد بدأ في هذا الوقت، ولا تحسب المدة التي وقف فيها سريان التقادم بل تحسب المدة التي سبقت على الوقف والمدة التي تلي الوقف، فيفرض أن التقادم بدأ سريانه ثم وقف لسبب ما، ووقف التقادم يفترض فيه أن التقادم لم يبدأ من أساسه لعدم إستحقاق الدين ولكن يبدأ السريان بمجرد الإستحقاق[423].

نشأ القانون البحري منذ عرف الإنسان البحر، وذلك في شكل عادات وتقاليد تحكم العلاقات البحرية وفي مجال نقل البضائع بحراً جاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، والتي يرجع تاريخها إلى الصراع الذي كان قائماً بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من المسئولية، وأوردت الإتفاقية المذكورة أحكاماً خاصة بتقادم دعوى المسئولية الموجهة إلى الناقل أو السفينة، وإذ كشف العمل عن عيوب في الإتفاقية المذكورة، فقد تم تعديلها بمقتضي بروتوكول بروكسل لعام 1986م الذي عرض لتقادم دعوى الرجوع.

[422] - د.كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ،1978م منشأة المعارف، الإسكندرية،1998م ص.71.
[423] - د.إيمان فتحي حسن الجميل - تقادم الدعوى في عقد النقل البحري دار الجامعة الجديدة - ص99.

على أن إتفاقية بروكسل لسنة 1924م ورغم تعديلها بروتوكول 1986 عجزت عن مجاراة التطور الأقتصادي من النقل البحري وإستغلال السفينة، ومن ثم أبرمت في 1978 إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع والتي تعرف "بإتفاقية هامبورغ" وعرضت الإتفاقية الأخيرة لتقادم الدعوى المتعلقة بنقل البضائع [424].

عرضت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 1924/8/25 إلى تقادم دعوى المسئولية الموجهة إلى الناقل أو السفينة وذلك في المادة 3/سادساً منها التي نصت على أنه " وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ".

وتم في بروكسل بتاريخ 1968/6/23 التوقيع على بروتوكول خاص بتعديل أحكام تلك الإتفاقية الذي أضاف في المادة الأولى منه فقرة " سادساً مكرر" للمادة الثالثة من الإتفاقية تقادماً خاصاً بدعوى الرجوع جاء نصها كالتالي: " يجوز إقامة دعوى تعويض ضد طرف ثالث بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال الوقت المسموح به طبقا لقانون المحكمة المختصة بالموضوع، ومع ذلك لا يجوز أن يقل الوقت المسموح به عن ثلاثة شهور تبدأ من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي أقام دعوى التعويض قد سدد المطالبة، أو يكون قد أتم إعلانه في الدعوى المرفوعة ضده "وأحكام التقادم التي أوردتها إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها 168 إنما تنطبق على الدعاوى التي تخضع لتلك الإتفاقية.

أساس التقادم ومدته:

أولاً: أساس التقادم:

التقادم الذي نصت عليه إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لا يقوم على قرينة الوفاء، وإنما يقوم على الرغبة في سرعة إنهاء المنازعات وهذا التقادم شرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة

[424] - د.كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية،1997 ص829.

بشأن تسليم البضاعة وكذلك خشية ضياع معالم الإثبات، فلقد نصت الفقرة (6) من المادة الثالثة من إتفاقية سندات الشحن على أنه " في كل جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية ناشئة عن الهلاك أو التلف، إذ لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ".

ويبدأ سريان التقادم من اليوم التالي لإنتهاء البضاعة أو الذي كان المفروض أن ينتهي فيه، ولا يجوز الإتفاق على تقصير مدة التقادم، ولكن يمكن أن يسمح للناقل أن يسمح للشاحن بمد مدة التقادم بحيث تزيد على سنة وأن كان ذلك لا يحصل غالباً في العمل، وقد أجاز بروتوكول 1968 مد المدة بحيث تزيد على سنة وذلك بنصه في المادة الأولى على أنه" مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة(6) مكرر لا يسال الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك".

ثانياً: مدة التقادم:

ومدة التقادم في الإتفاقية هي سنة ميلادية واحدة، ويختلف بدء سريانها في حالة النقصان والتلف عن حالة الهلاك الكلي، فيسري التقادم في حالة النقصان أو التلف من وقت التسليم، فإن أستمر التسليم بعدة أيام سري التقادم من اليوم الذي أنتهى فيه من وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه.

فإن سلم من البضاعة جزء وكان الجزء الآخر مفقوداً فيسري التقادم من وقت تسليم الجزء الذي وصل، لا من الوقت الذي يبلغ فيه الناقل المرسل إليه بأن جهوده في البحث عن الجزء المفقود لم توصل إلى أية نتيجة، فمدة التقادم هي سنة تبدأ من اليوم التالي لإنتهاء عملية التسليم، والتسليم المقصود هنا هو التسليم الفعلي.

ويبدأ سريان التقادم في حالة الهلاك الكلي من الوقت الذي كان يجب تسليم البضاعة فيه، وذهبت بعض الأحكام القضائية إلى القول بأن ميعاد السنة المقرر لرفع دعوى المسئولية وفقاً لأحكام إتفاقية بروكسل هو ميعاد سقوط لا تسري عليه أحكام الوقف والإنقطاع التي تسري على التقادم، إلا أن الرأي الغالب في القضاء والفقه أن هذه المدة هي مدة تقادم حقيقي، وإذا لم يكن هناك تسليم فإن مدة

التقادم يبدأ سريانها في اليوم التالي لليوم الذي كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع، وتفسير ذلك يحتاج أن تقوم المحكمة بتحديده من وقائع كل دعوى.

- تتقادم الدعوى في عقد نقل البضائع بحراً في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (إتفاقية هامبورغ) لعام 1978م:

وقعت جمهورية مصر العربية على إتفاقية هامبورغ (إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لسنة 1978) بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 104 لسنة 1979 وقد دخلت الإتفاقية المذكورة حيز النفاذ الدولي في 1992/12/1 وثمة أختلاف ظاهر بين أحكام قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورغ يتمثل في سبيل الناقل لدفع مسئوليته، والحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري عن التأخير، بما يعني وجود أزدواج في التشريع، وقد عرضت الإتفاقية في المادة 20 منها لتقادم الدعوى على أن:

1- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، أو في حالة عدم تسليم البضائع، أو من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حق مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب ويجوز إعادة تجديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقه.

5- الشخص الذي يحمل مسئولية له أن يقيم دعوى تعويض، حتى وإن إنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة، إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات على أنه يجب إلا تقل المهلة بها عن 90 يوماً تبدأ من

اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة، أو اليوم إلى أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه"[425].

كما أجازت إتفاقية هامبورغ إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء هذه المدة بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابي يوجه إلى المدعي، معرباً فيه عن رغبته في إطالة مدة التقادم ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما يقوم أساساً على الرغبة في إنهاء المنازعات المرتبطة بعملية النقل في أسرع وقت ممكن وذلك للتخوف من ضياع معالم الإثبات، حماية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجزه عن الوفاء، ولا شك أن إتفاقية هامبورغ تتسم بالمرونة في هذا الخصوص أكثر من إتفاقية بروكسل.

وتبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضائع تبدأ المدة من آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه، ولا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة الفقرة الثالثة من المادة 20 إما إذا استغرق التسليم عدة أيام فإن مدة التقادم تبدأ من اليوم الذي ينتهي فيه فعلاً، أي من يوم التسليم الفعلي وليس التسليم الرمزي الذي يستطيع المرسل إليه معاينة البضائع المنقولة والتحقق من حالتها، إما في حالة عدم حصول تسليم للبضائع بسبب هلاكها أو فقدها فمدة التقادم تبدأ من آخر يوم كان ينبغي التسليم فيه، وتحسب هذه المدة بالتقويم الميلادي، وكما تحسب بالأيام وليس بالساعات.

إما بالنسبة لحالات التسليم، تتمثل في ثلاثة فروض:

الفرض الأول: حالة تسليم البضاعة:

المقصود بالتسليم هو الأستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في تسلم البضاعة، بحيث يتمكن من حيازتها الحيازة الفعلية، وكذا يتمكن من فحصها والتحقق من حالتها، فتسليم البضائع يعتبر عملاً

[425] - د.محمد بهجت عبدالله فايد، مسئولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م، ص.34.

قانونياً يتحقق بحصوله تنفيذ الناقل لإلتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري، ويترتب عليه إنقضاء لذلك العقد.

ومن هذا يتضح أن مدة التقادم تبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 20 وإذا أستغرق التسليم عدة أيام تحسب المدة من اليوم الذي أنتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه ولا يقوم تسليم البضاعة إلى الجمارك مقام التسليم الفعلي إلى المرسل إليه أو نائبه، كما أنه يعد نائباً عن المرسل إليه في استلام البضاعة مقاول التفريغ إلا إذا كان هذا المقاول موكلاً في استلام البضاعة، ومن ثم يبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ تسليم هذا المقاول للبضاعة، وتفسير المقصود بالفقرة الثانية من المادة 20 من الإتفاقية والتي تشير إلى أن مدة التقادم تبدأ من يوم تسليم جزء من البضائع، معناه حالة الهلاك الجزئي الذي لا يتم فيه سوى تسليم جزء من البضاعة.

الفرض الثاني: حالة عدم تسليم البضاعة:

إذا لم يحدث تسليم للبضاعة فان مدة التقادم تبدأ من آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه (الفقرة الثانية من المادة 20) وحالات عدم التسليم إما بسبب فقد البضاعة أو بسبب الهلاك الكلي لها، وإذا غرقت السفينة وهلكت البضائع فان التقادم يسري من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضاعة بغرق السفينة، وتقضي الفقرة الأولى من المادة 226 من قانون التجارة البحرية بأنه إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة، أو حضر وامتنع عن تسلمها، أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عقد النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الأذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، وأنه يجوز للناقل طلب الأذن بإيداع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة. خلاصة الأمر أن مدة التقادم تبدأ من يوم حضور صاحب الحق في البضاعة وعلمه بوصولها وامتناعه عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل المتفق عليها[426].

الفرض الثالث: حالة التأخير في تسليم البضاعة:

[426] - د.سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإلسكندرية، ص 35.

تحسب مدة التقادم في حالة التأخير في تسليم البضاعة من اليوم الذي كان ينبغي أن يتم فيه النقل، فتنص الفقرة الثانية من المادة 5 من إتفاقية هامبورغ على أنه " يقع التأخير في التسليم إذا لم يتم تسليم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الإتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول طلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة ".

ففي الحالة الأولى يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه صراحة، وفي الحالة الثانية فيكون ثمة تأخير إذا لم يسلم الناقل البضاعة في الميعاد الذي يسلمها في الناقل العادي في ظروف مماثلة لعملية النقل هذه، وفي حالة التأخير يفترض أن البضاعة قد وصلت سليمة، فالتأخير يعتبر على عكس الهلاك أو التلف بحيث يمثل الضرر في فوات كسب أو وقوع خسارة فهو ضرر "أقتصادي" وهذا الضرر يقع على البضاعة كما لو كانت فاكهه مثلاً ويسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلف وقد يقع الضرر على المرسل إليه أو على منشاته كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة أو الحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة.

الخاتمة

النتائج التي توصلنا لها في الرسالة بناءً على إتفاقية روتردام لسنة 2008م

نظراً لوجود توجه عام في العالم أجمع لتوحيد قواعد النقل البحري لما تتمتع به هذه الوسيلة من قبول من قبل جميع دول العالم، ونظراً لما تتمتع به مملكة البحرين من موقع جغرافي مميز يطلع على الخليج العربي وعليه كان النقل البحري منذ القدم يتمتع بأهمية كبيرة، إلا أن المشرع البحريني تبنى وجه النظر الواردة في إتفاقية بروكسل (قواعد لاهاي - فيسبي) في القانون رقم 10 لسنة 2022م.

ونظراً لما شاب هذه القواعد من إنتقادات ومن بعدها إتفاقية هامبورغ، الأمر الذي حذا بجامعة الدولة العربية الإجتماع بلبنان، وعلى هامش الاجتماع تم التناقش في "القوانين البحرية في ضوء الإتجاه لتوحيدها وإنشاء دوائر قضائية بحرية متخصّصة" من أجل بحث سبل توحيد قواعد النقل البحري نظراً للتضارب في القواعد الحاكمة لعقد النقل البحري في الدول العربية.

وبعد أن ألقينا الضوء على إتفاقية روتردام وما وفرته هذه الإتفاقية من حماية كبيرة للشاحن البحري من حيث توسيع دائرة نطاق المسؤولية للناقل البحري فضلاً عن القضاء ببطلان أي بند في عقد النقل البحري مخالفاً لأحكام هذه الإتفاقية وتحديد قدر التعويض في حالة الضرر التي قد تلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية الأمر الذي يوضح ما حققته هذه الإتفاقية من مزايا لصالح الشاحنين على حساب الناقل البحري، فضلاً عما استحدثته هذه الإتفاقية في مجال وثائق الشحن الإلكترونية لمواكبة التطور التكنولوجي وغيرها من المزايا عما سبقها من إتفاقيات في مجال النقل البحري، لذا سوف نسرد النتائج التي أتيت بها من خلال بحثي في إتفاقية روتردام لسنة 2008م:

1- وضع أحكام قانونية تفصيلية:

إتفاقية روتردام لاتدع مجالاً واسعاً لجهود التفسير والتأويل فهي تتدخل في تفاصيل المسائل وتضع لها الأحكام القانونية المنظمة، وتتصور الفروض الجائزة وتسن لها القواعد القانونية المناسبة.

2- توسيع المدلول القانوني لعقد النقل البحري:

أوردت الإتفاقية تعريف "الناقل" ويفيد بأنه هو الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن، ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحرياً كلياً فيمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو عمليات النقل المخترق أو حتى علميات النقل المجزأ حسب الأحوال، شريطة وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل.

3- توسيع المدلول القانوني لمدة إلتزام الناقل:

أن إتفاقية روتردام طبقاً للمادة 3/12 وسعت أكثر من مدة إلتزام مسؤولية الناقل، فأرجعت هذه المدة إلى إرادة طرفي عقد النقل أي الناقل والشاحن، وتنص على أنه "لأغراض تحديد مدة إلتزام الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان إستلام البضاعة وتسليمها" وأوردت شرطين مانعين في غاية الأهمية يعتبران من محاسن هذه الإتفاقية وهما:

أ - ألا يكون وقت تسلم الناقل البضاعة لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد العمل.

ب - ألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

4- توازن أساس المسؤولية لكل من الشاحن والناقل:

من أهم ما جاءت به إتفاقية روتردام من أحكام هي أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية كل من الناقل والشاحن، راعت فيها قواعد العدالة، طبقاً للمواد (1/17 - 2/17 - 18 - 3/17 - 30 - 1/30 - 2/30 - 34 - 2/31 - 1/59 - 2/79/ب) من إتفاقية روتردام.

5- التوسيع في إلتزامات الناقل في شأن تداول البضاعة:

وسعت إتفاقية روتردام طبقاً للمادة 13 "إلتزامات معينة" من نطاق إلتزامات الناقل مقارنة بإتفاقية بروكسل لسنة 1924 فأولت إهتمامها بعملية إستلام الناقل البضاعة من الشاحن وعملية تسليمها إلى المرسل إليه.

6- التوسيع في إلتزامات الناقل فيما يتعلق بالرحلة البحرية:

ومما يثلج الصدر أن المشرع البحريني عندما أصدر القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م أورد في المادة 307 "إلتزام المؤجر بتجهيز السفينة" حكماً يتماثل مع حكم مادة 14 من إتفاقية روتردام (يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة).

7- إتفاقية روتردام تعتبر تقدم إلى الأمام لصالح الشاحنين في شأن أساس مسؤولية الناقل:

أثارت الفقرة الثالثة من المادة 17 من إتفاقية روتردام جدلاً أكثر مما أثارته أي مادة أو فقرة أخرى في هذه الإتفاقية، لكن دعونا نفحص النص المادة 3/17 من إتفاقية روتردام بروية متأنية، ونعقد مقارنة بينه وبين النص المقابل في إتفاقية بروكسل لسنة 1924 مادة 4 سوف نلاحظ أولاً أن إتفاقية روتردام قد ألغت وإستبعدت الإعفاء من المسؤولية الذي كان يتمتع به الناقل في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1924 فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها الذي يحدث بسبب أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، وسوف نلاحظ ثانياً أن الناقل فقد أيضاً في ظل إتفاقية روتردام ما كان يتمتع به في إتفاقية بروكسل سنة 1924 من إعفاء من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يحدث للبضاعة نتيجة لعدم صلاحية السفينة الى يستجد بعد بدء الرحلة البحرية.

8- تميز إتفاقية روتردام لسنة 2008م في شأن حرمان الناقل أو تابعيه من الحق في تحديد المسؤولية:

نصت المادة 61 من إتفاقية روتردام وهي المتعلقة بفقدان الناقل الحق في تحديد المسؤولية، تقضي بحرمان الناقل أو أي شخص من تابعيه وفقاً للمادة 18 من الحق في تحديد المسؤولية إذا أثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه تعزى إلى فعل أو إمتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد مسؤوليته قد إرتكب بقصد إحداث الضرر، أو عن عدم إكتراث مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث، وبهذا تكون إتفاقية روتردام قد تميزت على إتفاقية هامبورغ في هذه الخصوصية أي " فقدان الناقل الحق في تحديد المسؤولية.

وأستنتج كباحث أن هذا ما تجنبته إتفاقية روتردام، لذلك فلها التميز على إتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص، ويجدر بنا في هذا المقام أن نوضح أن المادة 1/8 من إتفاقية هامبورغ بصورتها المنحازة تماماً إلى الناقل، كانت جزء من حزمة الإتفاق التي وضعت في مؤتمر هامبورغ، لذلك فقد جاءت عرجاء ضعيفة الفاعلية، وليس لها نصيب في التطبيق العملي.

9- تميز إتفاقية روتردام لسنة 2008م في نقل وتسليم البضائع:

تتخذ إتفاقية روتردام في مدى إلتزام الناقل منهجاً يقترب من جعله إلتزاماً بتحقيق نتيجة أكثر منه إلتزاماً ببذل عناية والغاية المستهدف تحقيقها هي نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول، فإن ما قطعته إتفاقية روتردام من شوط نحو حماية الشاحنين من خلال ما قدمته من أحكام عن طريق مدى إلتزام الناقل في ظلها، لا شك يتميز على ما قدمته كل من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها لسنة 1968 وكذلك إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

10- حق السيطرة أو حق التوجيه (الفصل رقم 10):

وضعت إتفاقية روتردام مبدأ قانوني جديد على الإتفاقيات الدولية في شأن النقل البحري، وهو حق السيطرة أو حق التوجيه الذي تعرفه بعض إتفاقيات النقل الأخرى وتعرف الإتفاقية حق السيطرة (التوجيه) على البضائع بأنه يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً للمادة 12/1 ويعد المستفيد الأول من هذا الحق هو الشاحن - بإعتباره صاحب المصلحة في عملية النقل - ما لم يتنازل عنه إلى المرسل إليه، وتتضح أهمية حق السيطرة (التوجيه) خاصة في ظل ظروف عدم الأمان وعدم اليقين التي باتت تهدد إزدهار التجارة الدولية، ففي مواجهة تفشي حالات الغش والإفلاس والإحتيال وغيرها التي نشهدها حالياً، يمكن للطرف المهدد بمثل هذه الحالات أن يتفادى آثارها عن طريق إستخدام حق السيطرة (التوجيه).

11- مستندات النقل الإلكترونية:

أدخلت إتفاقية روتردام إبتكاراً جديداً هو نظام مستندات النقل الإلكترونية إلى جوار مستندات النقل الورقية، وقضت بأنه يجوز تسجيل أي شئ يمكن أن يحتويه مستند النقل في سجل نقل إلكتروني، بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني وإستخدامه رهناً بموافقة الناقل والشاحن وفقاً للمادة 8/أ وجعلت الإتفاقية لسجل النقل الإلكتروني والسيطرة عليه وإحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالته طبقاً للمادة 8/ب.

ولا شك أن الخطوة تفسح المجال لنشر إستخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني بين الأمم والإستفادة من مميزات التجارة الإلكترونية، وفي هذا توفير للنفقات والمجهود والوقت ورفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري بوجه خاص والنقل متعدد الوسائط بشكل عام ومن ناحية أخرى فإن الإرسال اللحظي للبيانات الإلكترونية يعني ببساطة إنتهاء العهد الذي كان يمكن فيه أن تتعطل المستندات الورقية خلال رحلتها البريدية، مما كان يترتب عليه حدوث المشكلة التقليدية العتيقة في وصول البضاعة إلى محطتها النهائية قبل وصول المستندات الخاصة بها، وما يترتب عليه من إشكالات للمستلمين لعدم قدرتهم على إستلام بضائعهم بلا مستندات، وتعرض البضاعة للعوامل الجوية نتيجة بقائها على الرصيف لفترات قد تطول، مع تكبد أصحابها مصاريف الأرضيات والحراسة وغيرها مع إمكانية فقد السوق الملائم نتيجة التعطيل.

12- أحكام مستحدثة بشأن العقود الكمية:

إبتداءً فإن العقد الكمي يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أقصى أو نطاقاً معيناً وفقاً للمادة2/1 وقد أوردت المادة 1/80 من إتفاقية روتردام هذه الأحكام، إلا أن الإتفاقية عندما أعطت للشاحن والناقل الحق في الإتفاق في العقد الكمي، على زيادة أو إنقاص الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها الإتفاقية.

13- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري وفقاً للمادة 26:

أن تنظيم إتفاقية روتردام للقواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، يعتبر من الحسنات التي إستحدثتها الإتفاقية، والمقصود بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري هو النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق الذي تتخلله رحلة بحرية، ولقد طبقت الإتفاقية لهذا الغرض نظام المسؤولية الشبكية على عاتق الناقل لكي يغطي كل مراحل النقل سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية.

التوصيات

بناءً على النتائج التي توصلنا لها في الرسالة، خرجنا بمجموعة من التوصيات التي نلتمس من المشرع البحريني الأخذ بها وتبني هذه الإتفاقية والأخذ بقواعدها عن طريق الإنضمام إليها كخطوة لمواكبة التطور في مجال النقل البحري ونظراً لما شاب إتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ من العديد من الإنتقادات من قبل الفقه، فضلاً من عدم صلاحية قواعد لاهاي - فيسبي والبروتوكول المعدل لها في هذا الوقت لتنظيم قواعد النقل البحري نظراً لدخول العديد من التطورات على عقد النقل البحري حيث لم يعد النقل البحري بصورته التقليدية التي كان عليها في السابق وأثناء صدور هذه الإتفاقيات:

1. نظراً لأهمية إتفاقية روتردام في مجال النقل البحري ولأهمية مملكة البحرين في مجال النقل البحري، أوصي كباحث أن تنضم إلى الإتفاقية لما لها من إيجابيات في تنظيم العلاقة بين الناقل والشاحن، وأهمها التطبيق الحديث للتكنولوجيا كسند الشحن الإلكتروني وغيرها من المعاملات التي تتم عبر شبكات الأنترنت.
2. المناداة بضرورة أن يأخذ مجلس التعاون الخليجي بإتفاقية روتردام في تشريع موحد يخدم تلك الدول نظراً لكونها من الدول المطلة على بحر الخليج العربي، خاصة النقل البحري للبضائع بين تلك الدول، فالملاحة البحرية تعد أهم الأنشطة الأقتصادية لها، ندعوا التشريعات في دول مجلس التعاون الخليجي إلى صياغة قوانين بحرية موحده في مسائل النقل البحري للبضائع.
3. إنشاء العديد من المشروعات الأستثمارية الكبرى التي تزدهر بها الشراكات العربية وتعود بالنفع على التجارة البينية العربية بل وتساهم أيضاً في نمو التجارة العالمية مثل انشاء الجسر السعودي المصري، والذي سوف ييسر معظم عمليات النقل البحري والنقل متعدد الوسائط بين المشرق العربي والمغرب العربي، على نمط جسر الملك فهد (السعودية - البحرين) وجسر قطر البحرين.
4. المناداة بإنشاء شركات عربية مشتركة للنقل البحري والنقل متعدد الوسائط لتقدم خدماتها بأعلى كفاءة ممكنة وبمستوى لا يقل عن مستوى الشركات الأوربية مع ما يوفره ذلك من فرص جيدة

لتدريب الكوادر العربية اللازمة لتشغيل قطاع النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في العالم العربي على أعلى مستوى.

5. تسهيل الجهود الرامية إلى المشروعات الإقليمية المشتركة لدعم النقل وخدمات النقل، وتوفير الإعتماد المطلوب لمشروعات التطوير التي تخدم الدول العربية ككيان متكامل، ودعوة القطاع الخاص إلى الأستثمار في مجال خدمات النقل البحري واللوجستيات وسلاسل الإمداد لصالح أصحاب البضائع في مختلف الدول العربية ولخدمة وإزدهار التجارة العربية بالنقل متعدد الوسائط.

6. إنشاء شركة نقل بحري خليجية تشارك فيها الحكومات العربية الراغبة، وتطرح باقي أسهمها للإكتتاب العام، بهدف ربط الموانئ العربية الساحلية لتنمية التجارة العربية مع منح الشركة تسهيلات محددة واضحة في جميع الدول العربية وعلى أن يبدأ تقليل هذه التسهيلات بعد نجاح الشركة في خلق الطلب، إن تبني وتطوير نظام نقل دولي وإقليمي متكامل سيسهم بشكل كبير في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات وغيرها لتتبوأ مكانتها اللائقة بين دول وأقاليم العالم وخصوصاً في ظل الإتجاهات المتزايدة نحو العولمة.

7. تشجيع المصارف والمؤسسات المالية العربية والإقليمية على تمويل المشاريع الإستثمارية في مجال صناعة النقل البحري والنقل متعدد الوسائط وأهمها إقتناء السفن والاستثمار في المشروعات القيمة المضافة في الموانئ الخليجية والعربية ونخص بالذكر مؤسسات التمويل العربية وعلى رأسها الصندوق العربي للإنماء الإقتصادي والإجتماعي، والصندوق الخاص بتمويل القطاع الخاص العربي وأيضاً البنك الإسلامي للتنمية وبنك التنمية الإفريقي.

8. أن التجارة والنقل في منطقة الخليج العربي سوف تتأثر ايجابياً بسبب إقامة مشروعات مناطق عالمية للتجارة الحرة في مختلف أجزاء الخليج العربي مثل ما تأثرت المنطقة التي حول قناة السويس، فهناك أرتباط تكاملي بين أنتاج وخدمات المنطقة اللوجستية لقناة السويس وبين الجسر السعودي المصري، خاصة بالنسبة للبضائع ذات الوجهة إلى الشرق وقد يكون من

المناسب جداً إجراء التنسيق بين هذه المنطقة وبين المناطق اللوجستية الأخرى في مملكة البحرين ومدينة دبي وجبل علي وصلالة والأردن وتونس والمغرب.

9. ندعوا إلى إنشاء جهة تحقيقات ومحاكم موحدة في دول مجلس التعاول الخليجي تختص بالفصل في المنازعات الناشئة عن النقل البحري على شاكلة المحاكم الأقتصادية في مصر، نظراً إلى أهمية دول مجلس التعاون الخليجي على الصعيد العالمي وما تمارسه أنشطتها الأقتصادية التي تتطلب إستخدام الملاحة البحرية في حياتها الأقتصادية.

10. ندعوا التشريعات في الدول العربية التي لديها أنشطة بحرية بالإنضمام إلى الإتفاقيات الدولية البحرية في مسائل النقل البحري للبضائع ووضع هدف أسمى لهذا التكامل بين الدول العربية في مجال النقل البحري الموجه للشركات الأجنبية العملاقة في هذا المجال خاصة وأن الدول العربية تحتل مركز الشاحن الأكبر أو المرسل إليه في أغلب الأحيان.

11. نوصي المشرع البحريني بأن يضع نصاً في قانون التحكيم البحريني رقم 9 لسنة 2015م ينظم آلية النظر في منازعات النقل البحري سواء وردت بالقانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م أو وردت في اتفاقية روتردام الصادرة عن الأمم المتحدة للعام 2008م وبما لا يتعارض مع قواعد النظام العام البحريني .

المصادر والمراجع العربية

Arabic sources and references

أ- المراجع العامة:

1- د.إبراهيم أحمد إبراهيم 1997، التحكيم الدولي الخاص، طبعة 2، دار النهضة العربية، ص7.

2- د.أحمد بركات مصطفى أحمد، المسئولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عمليات الأرشاد، دراسة مقارنة، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2000م.

3- د.أحمد حسين عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف بالإسكندرية.

4- د.أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندية - دراسة نظرية وتطبيقية، طبعة 2000، ص 28.

5- د.أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، طبعة 1991م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

6- د.أحمد محمود حسني، نصوص إتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية.

7- د.أسامة عبدالعزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري، طبعة 2004م، منشأة المعارف الإسكندرية.

8- د.إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص 173.

9- د.بسام عاطف المهتار، إتفاقية بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن - عقود النقل - مسؤولية الناقل - دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، صفحة 103.

10-د.ثروت عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، 1985، ص164.

11-د.جلال وفاء محمدين، القانون البحري الجديد، دار الكتاب الحديث 1994م.

12-د.جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

13-د.حمّاد مصطفى عزب مصطفى، القانون البحري الجديد، جامعة أسيوط، دار النهضة العربية، 2010م.

14-د.حمّاد مصطفى عزب مصطفى، مسئولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة، دراسة مقارنة، جامعة أسيوط.

15-د.حمّاد مصطفى عزب مصطفى، نطاق تطبيق إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978م (إتفاقية هامبورغ)، جامعة أسيوط، 1998م.

16-د.حمد الله محمد حمد الله، سنة 1997، عقد النقل (البري - البحري - الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة 1998، ص127.

17-د.خليل بوعلام، السنة 2004، التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، (م.ق) - دراسات - العدد2، (د.و.أ.ت) الجزائر، صفحة 51.

18-د.رفعت رشاد، سنة 1998، الأقمار الصناعية والملاحة الإلكترونية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص80.

19-د.سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، طبعة 1993م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

20-د.سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978 (إتفاقية هامبورغ)، طبعة 2000م، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية.

21-د.سمحية القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2011م.

22-د.سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2010م.

23-د.سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، طبعة 2004م، دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية.

24-د.شافع بلعيد عاشور،سنة 2006، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة الجزائر.

25-د.شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، طبعة 2005م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

26-د.شريف محمد غانم، إلتزامات الشاحن ومسئوليته في إتفاقية روتردام لسنة 2008م، طبعة 2012م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

27-د.عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة 2011م، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

28-د.عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة 2008م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

29-د.عباس حلمي، التنظيم القانوني في عقد النقل البحري، دراسة قانونية، طبعة 2004م، صفحة 30.

30-د.عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، طبعة 2002م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

31-د.عبدالحميد الشواربي، سنة 2000، التحكيم والتصالح في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الإسكندرية مصر، الطبعة الثانية، ص52.

32-د.عبدالحميد المنشاوي، التحكيم الدولي، والداخلي، سنة 1995، منشأة المعارف الإسكندرية، ص19 وما يليها.

33-د.عبدالدافع موسى، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2005م.

34-د.عبدالرحمن محمد عبدالله عوض العمودي، المركز القانوني للربان، طبعة 2005م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

35-د.عبدالعزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، جامعة المنوفية، مصر، 2005م.

36-د.عبدالفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية، الكتاب الأول، نظام التجارة الإلكترونية وحمايتها مدنياً، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002م.

37-د.عبدالقادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية.

38-د.عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام طبعة 2006م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

39-د.عزيز عبدالأمير العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربي، القاهرة ، 1971م.

40-د.علي البارودي، القانون البحري، طبعة 1988م، الدار الجامعية، الإسكندرية.

41-د.علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية القاهرة، سنة 1992م.

42-د.علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، طبعة 1972م.

43-د.علي رضاء، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب مطبعة الشرق، ص 289 وما بعدها.

44-د.علي يونس، أصول القانون البحري، دار المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى سنة 1954م.

45-د.عمر فؤاد عمر،إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة - في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، عام 2000م، ص52.

46-د.فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر الاسكندرية 1996م.

47-د.فاضل الزهاوي، شرح أحكام القانون البحري البحريني، الطبعة الثالثة، جامعة البحرين 2017م.

48-د.فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقا للقانون الإتحادي رقم 26-1981، أكاديمية شرطة دبي، مطابع البيان التجارية، دبي، 2003، ص 287.

49-د.فريد الحاتمي الوسيط في القانون البحري المغربي الجزء الاول السفينة وأشخاص الملاحة البحرية الطبعة الاولى 2000 مطبعة دار النشر المغربية ص 25.

50-د.فريد العريني، نقل البضائع بحراً بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية، دراسة في تحديد نطاق القانون رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية 1991.

51-د.فؤاد العواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1992م.

52-د.كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978م، طبعة 1998م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

53-د.كمال حمدي،عقد الشحن والتفريغ، طبعة 2002م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

54-د.لطيف جبر كوماني، القانون البحري، طبعة 1996م، مكتبة دار الثقافة للتشر والتوزيع، عمان.

55-د.مازن جلال خيربك، وثيقة الشحن الإلكترونية ، حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: www.Iqtissadiaya.com/archivesdetail.asp

56-د.مجيد حميد العنبكي، شرح القانون البحري العراقي، بيت المحكمة ، بغداد 2002 ص 721.

57-د.محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (إتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس 1978) دار النهضة العربية، سنة1985، بند 60.

58-د.محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2005م.

59-د.محمد بهجت عبد الله فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية القاهرة، الطبعة الأولى، 2005م.

60-د.محمد طلعت الغنيمي، مسئولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة، دراسة مقارنة، صفحة 92.

61-د.محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية طبعة 2005م.

62-د.محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م، طبعة 1995م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

63-د.محمد كمال حمدي،عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة 8، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983م.

64-د.محمود ربيع ملط، هندسة بناء السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية 2004م.

65-د.محمود سمير الشرقاوي، شرح القانون البحري المصري، 1993م.

66-د.محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، 1999.

67-د.مختار السويفي، مصطلحات التجارة الدولية، والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الأنكويترمز الصادرة في 1990م، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993م.

68-د.مصطفى البنداري سيد أحمد، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، طبعة 1994م.

69-د.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى سنة 2006م.

70-د.مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دار نشر الثقافة بالإسكندرية، الطبعة الأولى، سنة 1952م.

71-د.مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية سنة 1989م.

72-د.نادية محمد معوض، الطبعة الرابعة، مسئولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، جامعة حلوان، القاهرة، ص39.

73-د.نبيل فرج، مخاطر التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر " إتفاقية روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين.

74-د.هاني دويدار ود.علي البادروي، القانون البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية،الإسكندرية.

75-د.هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للشنر، مصر سنة 1999م.

76-د.هشام فرعون، سنة 1976، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق الصفحة 215.

77-د.وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، طبعة 2011م، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان.

78-د.وهيب الأسير، شرح أحكام القانون البحري، الطبعة الثانية، جامعة الجند للعلوم والتكنولوجيا، صفحة 200.

ب- <u>الرسائل الجامعية:</u>

1- خديجة قبال، الكتابة الإلكترونية ، دراسة مقارنة - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة - جامعة محمد الخامس - أكدال - الرباط - السنة الجامعية 2005م -2006م.

2- خياظ محمد، التصادم البحري - رسالة لنيل درجة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عين شمس - عام 1987م.

3- رزيقة عزوز، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2015م.

4- عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي - رسالة لنيل درجة الدكتوراه مقدمة إلى كلية الشريعة والقانون - جامعة الأزهر.

5- عبدالرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 13.

6- محجوبة بوفضيلة، حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي (الإلكتروني)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، السنة الجامعية 1998 - 1999م ، ص 59.

7- محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص - رسالة لنيل درجة الدكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عين شمس - عام 1990م.

8- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام، دراسة مقارنة - رسالة لنيل درجة الماجستير بكلية الحقوق جامعة محمد بوقرة بومرداس، الجمهورية الجزائرية 2013م.

9- نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين - رسالة لنيل درجة الماجستير مقدمة إلى كلية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - عام 1999م.

10- نورة جبارة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية - دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، السنة الجامعية 2007 - 2008م.

11- يوسف لحروسي، إثبات عقد النقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية المغربي وإتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة 1978م، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص- جامعة الحسن الثاني - عين الشق - السنة الجامعية 1998- 1999م.

ج- <u>الأبحاث والمقالات:</u>

1- د.أبو زيد رضوان، الضوابط العامة للتحكيم التجاري الدولي، سنة 1977، القسم الأول، طبيعة التحكيم في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة الأولى، العدد الثاني، يونيو الصفحة 16 ومابعدها.

2- د.أحمد السعيد الزقرد، 1996، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد 1، ص 23 وما يليها.

3- د.أحمد بركات مصطفى أحمد، الحجز التحفظي على السفن، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2011م.

4- د.أنور مطاوع منصور محمد، سند الشحن البحري الإلكتروني بين النظرية والتطبيق، بحث منشور بمجلة الدراسات القانونية، الصادرة عن كلية الحقوق، جامعة أسيوط العدد الأربعون، الجزء الثاني، يونيو 2017م.

5- د.أنور مطاوع منصور محمد، دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، المجلة القانونية كلية الحقوق جامعة القاهرة 2023/2/22م.

6- د.حمّاد مصطفى عزب مصطفى، ضمان العيوب الخفية في عقد بناء السفينة، بحث منشور بمجلة الدراسات القانونية، الصادرة عن كلية الحقوق، جامعة أسيوط العدد االخامس والعشرين، 2002م.

7- د.حنان عبدالعزيز مخلوف، النظام القانونى للطرف المنفذ البحري في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (إتفاقية روتردام 2009)، مجلة البحوث القانونية والأقتصادية، كلية الحقوق، جامعة بني سويف، المجلد 31 العدد 2 ، 2019 من ص 40 الي ص 185.

8- د.رشيد الغزراوي، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، سنة 2013، مجلة القضاء التجاري، جامعة محمد الخامس - السويسي - الرباط.

9- د.سالم بن سلام بن حميد الفليتي، المدى الزمني لمسئولية الناقل البحري وفق إتفاقية روتردام، بحث منشور بمجلة الدراسات لكلية الحقوق جامعة المنصورة.

10-د.عبدالمجيد ميلاد، تشفير البيانات والتوقيع الإلكتروني أحسن ضمان لتأمين سرية المبادلات الإلكترونية وسلامتها ، ص١، مقال منشور على الموقع الإلكتروني.

11-د.عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسئولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط العدد الثالث يناير 2021م، ص 373.

12-د.على جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في إتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الثانية، العدد الثاني 1978م.

13-د.عماد رشيد خفاجي، د.أحمد حافظ عبد النعيم، أهمية مسجل بيانات الرحلة (الصندوق الأسود) في تحقيق الحوادث البحرية، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 28، العدد 56، 2003م.

14-د.فاروق ملش، إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحركلياً أو جزئياً لسنة 2008م الحسنات والإيجابيات ، مجلة أخبار النقل البحري السنة 15.

15-د.فؤاد العلواني، لسنة 1978، أضواء على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً (إتفاقية هامبورغ)، المجلة العربية للفقه والقضاء، صادرة عن الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، العدد 19، (أكتوبر 1997)، ص 148.

16-د.مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء إتفاقية روتردام لعام 2008م لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دراسة تحليلية - المجلد الثاني من العدد الرابع والثلاثين، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية والعربية، جامعة القصيم 2018م.

17-د.ميناس ختشادوريان، التحكيم البحري، المجلة التحكيمة العالمية، العدد العاشر - نيسان (أبريل) 2011، منشورات الحلبي، الحقوقية، بيروت لبنان.

18-د.هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر عقد الناقل البحري أنه قل تسلم في عقد النقل البحري البضائع؟ مجلة الحقوق، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986م، الصفاة، الكويت.

19-د.هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة بيروت العربية، العدد الأول، سنة 2004م.

20-د.وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لإلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي و إتفاقية هامبورغ)، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 259-260.

21-د.يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، العدد الأول والرابع مارس يونيو 1992م، كلية الحقوق، جامعة الكويت.

د- أحكام المحاكم القضائية:

1- حكم محكمة التمييز البحرينية الطعن رقم 200 لسنة 2011 جلسة 3 مايو 2013.

2- حكم محكمة التمييز البحرينية الطعن رقم 411 لسنة 2011 جلسة 26 نوفمبر 2013.

3- طعن رقم 2 لسنة 2004م محكمة التمييز - جلسة 2004/10/25م - مجموعة أحكام التمييز السنة الخامسة عشر - ص 653.

4- محكمة التمييز البحرينية " طعن تمييز رقم 473 لسنة 2005م " جلسة 2006/3/27م -مجموعة أحكام التمييز السنة الرابعة عشر - ص 511.

5- محكمة التمييز الطعن رقم 255 لسنة 2005، جلسة 13من فبراير سنة 2006.

6- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 128 لسنة 37 جلسة 23/12/1971

7- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 3190 لسنة 59 جلسة 13 يونيو 1996م.

8- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 321 لسنة 44 الصادر بتاريخ 27/06/1977.

9- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 331 لسنة 72ق جلسة 28 اكتوبر 2003.

10- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 4837 لسنة 65 ق جلسة 26 نوفمبر 2001.

11- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 6872 لسنة 85 الصادر بتاريخ 26/03/2017.

12- حكم محكمة النقض المصرية الطعن11409 لسنة 65 ق جلسة 26 ديسمبر 2002.

13- حكم محكمة النقض المصرية، الدائرة التجارية، الطعن رقم 8199 لسنة 80 جلسة 22 مارس 2022م.

14- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 1660 لسنة 77 الصادر بتاريخ 23/02/2014.

15- محكمة النقض المصرية " الطعن رقم 4100 لسنة 85 قضائية تجاري" جلسة 18 يناير سنة 2021م.

16-محكمة النقض المصرية الدائرة التجارية والأقتصادية "الطعن رقم 18493 لسنة 83 قضائية تجاري" جلسة 23 فبراير سنة2021م.

17- محكمة النقض المصرية الطعن 1681 لسنة 91 جلسة 16 فبراير 2022م.

18- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 119 لسنة 29 جلسة 30/01/1964.

19- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 1397 لسنة 61 ق - جلسة 13/12/2004

20- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 2317 لسنة 59 ق - جلسة 8/2/1996 - س 47 ع1 ص 317.

21- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 2655 لسنة 78 قضائي الدائرة المدنية والتجارية، جلسة 19/11/2014.

22- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 286 لسنة 2001 القاعدة رقم 162 جلسة 24 يونيو 2002م.

23- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 303 لسنة 31 ق - جلسة 10/5/1966 - س 17 ص 1050.

24- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 3202 لسنة 62 ق - جلسة 11/11/1999 - س50 ع2 ص 1077.

25- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 3342 لسنة 58 جلسة 08/04/2002.

26- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 475 لسنة 2008 رقم القاعدة 115 جلسة 11 مايو 2009.

27- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 482 لسنة 39 جلسة 23/02/1977.

28- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 5459 لسنة 63 ق - جلسة 13/11/2000 - س 51 ع2 ص 982.

29- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 5660 لسنة 65 جلسة 27/06/2006.

30- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 576 لسنة 71 ق - جلسة 9/4/2013.

31- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 632 لسنة 57 جلسة 11/12/1995.

32- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 655 لسنة 70 جلسة 09/02/2010.

33- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 7046 لسنة 88 الصادر بتاريخ 28/03/2019.

34- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 787 لسنة 52 ق - جلسة 23/3/1987 - س 38 ع1 ص 429.

35- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 7917 لسنة 81 ق " تجاري " جلسة 10/12/2019.

36- محكمة النقض المصرية الطعن رقم 9804 لسنة 76 الصادر بتاريخ 18/01/2023.

37- محكمة النقض المصرية طعن 1114 س 25- نقض جلسة 1989/12/4.

هـ- <u>القوانين والإتفاقيات الدولية:</u>

1- إتفاقية بروكسل للنقل البحري لسنة 1924م والبروتكولات المعدلة لها (لاهاي - فيسبي).

2- إتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م والبروتكولات المعدلة لها.

3- القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022م.

4- قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.

5- قانون التجارة البحريني رقم 7 لسنة 1987م.

6- قانون التحكيم التجاري البحريني رقم 9 لسنة 2015م.

7- القانون والتشريع الأنجليزي لسنة 1992م - 1995م.

8- إتفاقية روتردام لسنة 2008م المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع.

9- مجموعة أحكام التمييز والطعون في مملكة البحرين وجمهورية مصر.

10-قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة 1994م.

المصادر والمراجع الأجنبية

Foreign sources and references

1-A.Barofsky, The European Commission's Directive On Electronic Signature, Boston College, International And Comparative Law Review, Vol.24, Issue 1, 2000.

2-E.Greiner, Edi And Tradition Bill Of Lading, Faculty Of Law, University Of Cape Town,1997.

3-E.Muthow, The Impact Of Edi On Bills Of Lading, A Global Perspective On The Dynamics, Faculty Of Law, University Of Cape Town, 1997.

4-G.Chandler, International Efforts Towards The Facilitation Of Electronic Commerce, See At https//www.ic.gc.ca/eic/site/ecic-ceac.nsf/eng/gv378.html.

5-J.Hire, New Attempts At Electronic Documentation In Transport Bolero, The End Of The Experiment, The Feigning Of The Future? Master, Faculty Of Law, University Of Cape Town, 2001.

6-J.Senekal, The Electronic Bill Of Lading, A Legal Perspective, 2010,See at, http://dspace.nwu.ac.za, 14-10-2012.

7-J.Sundaram, Paperless Trading In Shipping Practice, See At, P.22, 12-10-2017.http//www.martiminelegal.com.

8-J.Wittman, Electronic Contracts, 2007, See at, www.wdwLaw.ca/electronic-contracts 1110, 1-2-2010.

9-Javier Fernandez, Comparaison Des Regles Se Rotterdam Avec Les Differentes Conventions Internationals Sur Le Transport Maritime. Memoire Universite De Droit, D "Economiie Et De Ssciences D'Aiix - Marseille III. Faculte De Droiit Et DE Sciiences Poliitiiques. P.55, 2010-2011.

10-M.Dubovec, The Problems And Possibilities For Using Electronic Bills Of Lading As Collateral, Arizona Journal Of International And Comparative Law, Vol.23, No.2, 2006.

11-M.Gisler And Others, Legal Aspects Of Electronic Contracts, 2000,See at, http://ceur-ws.org/Vol-30/paper7pdf, 11-10-2009.

12-M.Marianne, The Electronic Signatures In Global And National,Virginia Journal Of Law And Technology, Summer 2001, P.63.

13-M.Winnie, Lading Without Bills, How Good Is The Bolero Bill Of Lading Australia, Bond Law Review, Vol.12, Issue 2, 2000.

14-P.Bazin, An Outline Of The French Law On Digital Evidence, Digital Evidence And Electronic, Signature Law Review, Vol.5, 2000, P. 179.

15-Ph.Delebecque, Convention Des Nations Unies Sur Le Contrat De Transport International De Marchandises Entierement Ou Partiellement Par Mer Et La Liberte Contratuelle, Annuaire De Droit Maritime Et Oceanique (ADMO) 2008.

16-S.Biythe, Digital Signature Law Of The United Nations, European Union United Kingdom And United States, Richmond Journal Of Law And Technology, Vol.6, Issue 2, P.6, 2005.

17-T.Smedinghoff, The Legal Challenges Of Implementing Electronic Transactions, Uniform Commercial Code Law Journal, Vol.41, No.30, P.123, 2008.

إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً



الأمم المتحدة
فيينا، 2009

قرار اتخذته الجمعية العامة

٦٣/١٢٢- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

إن الجمعية العامة،

إذ تشير إلى قرارها ٢٢٠٥ (د-٢١) المؤرخ ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٦ الذي أنشأت بموجبه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مسندة إليها مهمة تعزيز التنسيق والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي ومراعاة مصالح جميع الشعوب في هذا الصدد، وبخاصة شعوب البلدان النامية، في تنمية التجارة الدولية على نطاق واسع،

وإذ يساورها القلق لأن النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرا يفتقر إلى التوحيد ولا يأخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية،

وإذ تلاحظ أن تنمية التجارة الدولية على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقتناعا منها بأن اعتماد قواعد موحدة من أجل تحديث ومواءمة القواعد التي تنظم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئيا من شأنه أن يعزّز اليقين القانوني، وأن يزيد من الكفاءة ومن إمكانية التنبؤ التجاري في مجال النقل الدولي للبضائع، وأن يحد من العوائق القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية فيما بين جميع الدول،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد موحدة تنظم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كليا أو جزئيا سيعزّز اليقين القانوني ويحسّن كفاءة النقل الدولي للبضائع وييسّر فرصا جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دورا جوهريا في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي معا،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم ومتوازن للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل التي تشمل طرق نقل متنوعة،

وإذ تشير إلى أن اللجنة قرّرت في دورتيها الرابعة والثلاثين والخامسة والثلاثين لعامي ٢٠٠١ و٢٠٠٢ إعداد صك تشريعي دولي ينظّم عمليات النقل من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء بحري،[١]

وإذ تسلّم بأن جميع الدول والمنظمات الدولية المهتمة قد دعيت إلى المشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا وفي الدورة الحادية والأربعين للجنة، إما بصفة أعضاء أو مراقبين، وأتيحت لها كامل الفرص للتكلّم وتقديم المقترحات،

وإذ تلاحظ مع الارتياح أن نص مشروع الاتفاقية قد عمّم على جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وعلى المنظمات الحكومية الدولية التي دعيت إلى حضور اجتماعات اللجنة بصفة مراقبين، لكي تبدي تعليقاتها عليه، وأن التعليقات الواردة عرضت على اللجنة في دورتها الحادية والأربعين،[٢]

وإذ تحيط علما مع الارتياح بالمقرّر الذي اتخذته اللجنة في دورتها الحادية والأربعين بعرض مشروع الاتفاقية على الجمعية العامة للنظر فيه،[٣]

وإذ تحيط علما بمشروع الاتفاقية الذي وافقت عليه اللجنة،[٤]

وإذ تعرب عن تقديرها لحكومة هولندا لعرضها استضافة حفل توقيع الاتفاقية في روتردام،

١- تثني على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لإعدادها مشروع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا؛

٢- تعتمد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الواردة في مرفق هذا القرار؛

---

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 وCorr.3)، الفقرات ٣١٩ إلى ٣٤٥؛ والمرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢١٠ إلى ٢٢٤.

(٢) A/CN.9/658 وAdd.1 إلى Add.14 وAdd.14/Corr.1.

(٣) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثالثة والستون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/63/17 وCorr.1)، الفقرة ٢٩٨.

(٤) المرجع نفسه، المرفق الأول.

٣- تأذن بتنظيم حفل فتح باب التوقيع في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ في روتردام، هولندا، وتوصي بأن تدعى القواعد التي تنص عليها الاتفاقية ''قواعد روتردام''؛

٤- تهيب بجميع الحكومات النظر في أن تصبح أطرافا في الاتفاقية.

الجلسة العامة ٦٧

١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكّد من جديد اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقتناعا منها بأن التنسيق والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي، بتقليل أو إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، يسهمان إسهاما كبيرا في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع الشعوب،

وإذ تسلّم بما قدّمته الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقّعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقّعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جليلة في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحرا،

وإذ تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كليا أو جزئيا سيعزّز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي وييسّر فرصا جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دورا جوهريا في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل ١
أحكام عامة

المادة ١
التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

١- ''عقد النقل'' يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

٢- ''العقد الكمي'' يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا.

٣- ''النقل الملاحي المنتظم'' يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجداول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.

٤- ''النقل الملاحي غير المنتظم'' يعني أي نقل لا يمثل نقلا ملاحيا منتظما.

٥- ''الناقل'' يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

٦- (أ) ''الطرف المنفذ'' يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

(ب) ولا يشمل ''الطرف المنفذ'' أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

٧- ''الطرف المنفذ البحري'' يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٨- ''الشاحن'' يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

٩- ''الشاحن المستندي'' يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ''الشاحن'' في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠- ''الحائز'' يعني:

(أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١- ''المرسل إليه'' يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢- ''حق السيطرة'' على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل ١٠.

١٣- ''الطرف المسيطر'' يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤- ''مستند النقل'' يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

١٥- ''مستند النقل القابل للتداول'' يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل ''لأمر'' أو ''قابل للتداول'' أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته،

على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه ''غير قابل للتداول'' أو ''ليس قابلا للتداول''.

١٦- ''مستند النقل غير القابل للتداول'' يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلا للتداول.

١٧- ''الخطاب الإلكتروني'' يعني المعلومات المعدة أو المرسلة أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقا.

١٨- ''سجل النقل الإلكتروني'' يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

١٩- ''سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول'' يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل، بعبارة مثل ''لأمر'' أو ''قابل للتداول''، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه ''غير قابل للتداول'' أو ''ليس قابلا للتداول''؛

(ب) ويفي استخدامه بمقتضيات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠- ''سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول'' يعني سجل نقل إلكترونيا لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

٢١- ''إصدار'' سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقا لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢- ''إحالة'' سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣- ''تفاصيل العقد'' تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهيرات).

٢٤- ''البضائع'' تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥- ''السفينة'' تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا.

٢٦- ''الحاوية'' تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

٢٧- ''العربة'' تعني عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.

٢٨- ''أجرة النقل'' تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.

٢٩- ''المقر'' يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقا، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

٣٠- ''المحكمة المختصة'' تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

المادة ٢
تفسير هذه الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣
مقتضيات الشكل

توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩،

والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و٥ من المادة ٨٠. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

المادة ٤

انطباق الدفوع وحدود المسؤولية

١- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو

(ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

٢- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلائهما أو مستخدميهما.

الفصل ٢
نطاق الانطباق

المادة ٥

نطاق الانطباق العام

١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

(أ) مكان التسلم؛ أو

(ب) ميناء التحميل؛ أو

(ج) مكان التسليم؛ أو

(د) ميناء التفريغ.

٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٦
استثناءات خاصة

١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحي المنتظم:

(أ) مشارطات الاستئجار؛

(ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.

٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم إلا عندما:

(أ) لا تكون هناك مشارطة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛

(ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

المادة ٧
الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفا أصيلا في مشارطة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصيلين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

الفصل ٣
سجلات النقل الإلكترونية

المادة ٨
استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

رهنا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

(أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة الناقل والشاحن؛

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٩
إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول

١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛

(ب) وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛

(د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) '٢' و(ج) من المادة ٤٧.

٢- يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورا.

المادة ١٠
إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني
قابل للتداول

١- إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد؛

(ب) ويصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكترونيا قابلا للتداول يتضمن بيانا مؤداه أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول؛

(ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢- إذا أصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذاك بمستند نقل قابل للتداول:

(أ) يصدر الناقل إلى الحائز، عوضا عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلا للتداول يتضمن بيانا مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٤
واجبات الناقل

المادة ١١
نقل البضائع وتسليمها

يقوم الناقل، رهنا بأحكام هذه الاتفاقية ووفقا لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٢
مدة مسؤولية الناقل

١- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع.

٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسلم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

(ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

٣- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على:

(أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛ أو

(ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

المادة ١٣
واجبات معينة

١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٦، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

المادة ١٤
واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

يكون الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

(أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛

(ب) وتطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

(ج) وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

المادة ١٥
البضائع التي قد تصبح خطرا

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و١٣، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل.

المادة ١٦
التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و١٣ و١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

الفصل ٥
مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧
أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولا 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.

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

(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 مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤؛

(ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدى بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛

(ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو 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 الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛

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

٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولا عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه:

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثا أو ظرفا غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها و لم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٥- يكون الناقل مسؤولا أيضا، 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؛ أو '٢' عدم تطقيم السفينة

وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو '٣' أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة 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.

٦- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولا إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

المادة ١٨
مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

يكون الناقل مسؤولا 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 أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

المادة ١٩
مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١- يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه الدفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:

(أ) تسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛

(ب) ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر: '١' أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة؛ وإما '٢' أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري؛ أو '٣' في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

٢- إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزما بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.

٣- يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولا عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وفقا للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٤- ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

المادة ٢٠
المسؤولية الجماعية والفردية

١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- دون مساس بالمادة ٦١، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الإجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٢١
التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٢
حساب التعويض

١- رهنا بأحكام المادة ٥٩، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.

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

٣- في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٣
الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها

١- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

٢- لا يجوز أن يفضي عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.

٣- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية.

٤- لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوما متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

٥- عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

الفصل ٦
أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

المادة ٢٤
الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالا بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

المادة ٢٥
البضائع المنقولة على سطح السفينة

١- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

(أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو

(ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

٢- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها،

ولكن لا يكون الناقل مسؤولا عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقا للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣- إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولا عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصرا عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفوع المنصوص عليها في المادة ١٧.

٤- لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتاز بحسن نية مستند نقل قابلا للتداول أو سجل نقل إلكترونيا قابلا للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح.

٥- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجما عن نقلها على السطح.

المادة ٢٦
النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخرا في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحدث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحدث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كليا أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

الفصل ٧
واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٧
تسليم البضائع للنقل

١- يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

٢- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملا بالفقرة ٢ من المادة ١٣.

٣- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٨
تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادرا على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٢٩
واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

(أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامتثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢- ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملا بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتزم.

المادة ٣٠
أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

٣- عندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولا إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

المادة ٣١
المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.

٢- يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٢
قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك و لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتزم لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٣
تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١- تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، وتكون له حقوق الشاحن ودفوعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢- لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفوع.

المادة ٣٤
مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولا عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولا عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

الفصل ٨
مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

المادة ٣٥
إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

المادة ٣٦
تفاصيل العقد

١- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسبا للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

٢- يدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛

(ب) واسم الناقل وعنوانه؛

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(د) وإذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

٣- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن؛

(ب) واسم السفينة، إذا كان محددا في عقد النقل؛

(ج) ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل؛

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

٤- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالها بناء على:

(أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٧
هوية الناقل

١- إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، لا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد.

٢- إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٦، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت على متن سفينة محددة الاسم، يفترض أن المالك المسجل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلا من ذلك، يمكن للمالك المسجل أن يدحض افتراض أنه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وبيان عنوانه. كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل.

٣- ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

المادة ٣٨
التوقيع

١- يمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.

٢- يضمّن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٩
النواقص في تفاصيل العقد

١- لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما.

٢- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:

(أ) التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة؛ أو

(ب) التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة.

٣- إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، اعتبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضائع وحالها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.

المادة ٤٠
التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد

١- يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بيانا جوهريا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

٣- عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقدها الناقل أو الطرف المنفذ فعلا، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بندا يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة.

٤- عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:

'١' لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

'٢' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

'١' لم يقم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

'٢' ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

المادة ٤١
المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيا من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

'١' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

'٢' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

‘١’ تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

‘٢’ وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات؛

‘٣’ وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

المادة ٤٢

”أجرة النقل مدفوعة سلفا“

إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة ”أجرة النقل مدفوعة سلفا“ أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضا الشاحن.

الفصل ٩
تسليم البضائع

المادة ٤٣

واجب قبول تسلم البضائع

عند وصول البضائع إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسلم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٤

واجب الإقرار بتسلم البضائع

يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسلم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسلم.

المادة ٤٥

تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(د) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٦

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويرفض الناقل التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف أو لم يسلم المستند، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ج) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

المادة ٤٧
تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣:

'١' عند تسليم مستند النقل القابل للتداول وإثبات الحائز هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو

'٢' عند إثبات الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يرفض الناقل تسليم البضائع إذا لم تستوف مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) '١' أو (أ) '٢' من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية مذكورا في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن الحائز، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو واف أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ب) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقا للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يعوض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولا تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان واف في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزا لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقا أخرى غير الحق في المطالبة بتسلم البضائع؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزا بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم و لم يكن ممكنا في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزا، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزا، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع.

المادة ٤٨
بقاء البضائع غير مسلّمة

١- لأغراض هذه المادة، لا تعتبر البضائع قد بقيت غير مسلّمة إلا إذا وصلت إلى مكان المقصد:

(أ) و لم يقبل المرسل إليه تسلم البضائع بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و٤٦ و٤٧؛ أو

(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و٤٥ و٤٦ و٤٧؛ أو

(د) لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو

(هـ) تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع.

٢- دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضائع غير مسلّمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضائع، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضائع، بما في ذلك:

(أ) خزن البضائع في أي مكان مناسب؛

(ب) وفك رزم البضائع إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛

(ج) والعمل على بيع البضائع أو إتلافها وفقا للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضائع آنذاك.

٣- لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطارا معقولا بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى الشخص الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضائع إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التالين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤- إذا بيعت البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضائع، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضائع.

٥- لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلّمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها.

المادة ٤٩

الاحتفاظ بالبضائع

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠
حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٠

ممارسة حق السيطرة ونطاقه

١- لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصور على ما يلي:

(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛

(ب) والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛

(ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.

٢- يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥١

هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١- باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و٣ و٤ من هذه المادة:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛

(ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛

(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.

٢- في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، فعليه أن يثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

المادة ٥٢
تنفيذ الناقل للتعليمات

١- رهنا بالفقرتين ٢ و٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٠ إذا:

(أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛

(ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقا لأحكامها ممكنا في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛

(ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

٢- على أي حال، يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

٣- يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.

٤- تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، إخلالا بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

المادة ٥٣
اعتبار البضائع مسلّمة

تعتبر البضائع التي تسلم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلّمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضائع أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٤
إدخال تغييرات على عقد النقل

١- الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠.

٢- تذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يوقع عليها وفقا للمادة ٣٨.

المادة ٥٥
تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١- يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢- إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقوم الشاحن بتوفيرها. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

المادة ٥٦
التغيير بالاتفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١(ب) و(ج) من المادة ٥٠ والفقرة ٢ من المادة ٥٠ والمادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضا أن يحدا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها.

الفصل ١١
إحالة الحقوق

المادة ٥٧
في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرا حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستندا لأمر؛ أو

(ب) دون تظهير، إذا كان: '١' مستندا لحامله أو مستندا مظهرا على بياض؛ أو '٢' مستندا أصدر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

المادة ٥٨
مسؤولية الحائز

١- دون مساس بالمادة ٥٥، لا يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا.

٢- يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، ما يفرضه عليه عقد النقل من مسؤوليات، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك المستند أو السجل.

٣- لأغراض الفقرتين ١ و٢ من هذا المادة، لا يمارس الحائز الذي ليس هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

(أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول؛ أو

(ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٧.

الفصل ١٢
حدود المسؤولية

المادة ٥٩
حدود المسؤولية

١- رهنا بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

٢- عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عددت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزما أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معددة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقا لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.

المادة ٦٠

حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦١، يحسب، وفقا للمادة ٢٢، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٥٩ الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥٩ في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

المادة ٦١

فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

٢- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

الفصل ١٣
الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٢

الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

١- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

٢- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

٣- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

المادة ٦٣
تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ للتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجددا بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

المادة ٦٤
دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

المادة ٦٥
رفع الدعاوى على الشخص المحدد أنه الناقل

يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي يحدد أنه الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧ بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي تحدد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧.

الفصل ١٤
الولاية القضائية

المادة ٦٦
رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يمتثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

'١' مقر الناقل؛ أو

'٢' مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

'٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

'٤' الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

المادة ٦٧
اتفاقات اختيار المحكمة

١- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقا للفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٦ حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية:

(أ) واردا في عقد كمي يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '١' جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، أو '٢' يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاقا على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛

(ب) ويسمي بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

٢- لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقا للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

(أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٦٦؛

(ب) وكان ذلك الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

(د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة.

المادة ٦٨
رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع.

المادة ٦٩
عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنا بأحكام المادتين ٧١ و٧٢، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨.

المادة ٧٠
الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس للمحكمة الموجودة في الدولة التي يتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبت في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تستوف مقتضيات هذا الفصل؛ أو

(ب) تنص على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

المادة ٧١
ضم الدعاوى ونقلها

١- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزما بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، إذا رفعت على الناقل والطرف المنفذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مسماة بمقتضى المادتين ٦٦ و ٦٨ كلتيهما. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة مسماة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزما بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، يقوم الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يرفع دعوى يلتمس فيها إعلانا بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يحرم شخصا من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨ بسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، متى كان المدعى عليه قد اختار محكمة مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨، أيهما انطبقت، يمكن فيها استهلال الدعوى مجددا.

المادة ٧٢
الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال مثول المدعى عليه أمامها

١- بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.

٢- تكون للمحكمة المختصة التي يمثل أمامها المدعى عليه دون أن يطعن في ولايتها، وفقا لقواعد تلك المحكمة، ولاية قضائية.

المادة ٧٣
الاعتراف والإنفاذ

١- يعترف بالقرار الذي يصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمة لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وينفذ في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون تلك الدولة المتعاقدة الأخيرة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلانا بمقتضى المادة ٧٤.

٢- يجوز للمحكمة أن ترفض الاعتراف والإنفاذ استنادا إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها.

٣- لا يمس هذا الفصل انطباق قواعد أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية تكون طرفا في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

المادة ٧٤
انطباق الفصل ١٤

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٥
التحكيم

المادة ٧٥
اتفاقات التحكيم

١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

(أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو

(ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:

'١' مقر الناقل؛ أو

'٢' مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

'٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

'٤' الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.

٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق ملزما في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق واردا في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.

٤- في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:

(أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعا في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛

(ب) وكان الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزما بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛

(د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم.

٥- تعتبر أحكام الفقرات ١ و٢ و٣ و٤ من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلا متى تضارب معها.

المادة ٧٦

اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس وجوب إنفاذ اتفاق للتحكيم يرد في أحد عقود النقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم وتنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب :

(أ) انطباق المادة ٧؛ أو

(ب) إدراج الطرفين طوعا هذه الاتفاقية في عقد نقل ليس، بخلاف ذلك، خاضعا لها.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعا لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

(أ) يبين هوية طرفي مشارطة الاستئجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦ ويبين تاريخ مشارطة الاستئجار أو العقد الآخر؛

(ب) ويتضمن، من خلال إشارة محددة، البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشارطة الاستئجار أو العقد الآخر.

المادة ٧٧

الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

المادة ٧٨

انطباق الفصل ١٥

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٦
صحة الأحكام التعاقدية

المادة ٧٩
أحكام عامة

١- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ج) يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٢- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة ٨٠
قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة ملزما إلا عندما:

(أ) يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛

(ب) ويكون العقد الكمي '١' قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو '٢' يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجا عن الاتفاقية؛

(ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

(د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية '١' مدرجا عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون '٢' مدرجا في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقدا كميا بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.

٥- إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:

(أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزما بذلك الخروج؛

(ب) وألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

٦- يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

المادة ٨١

قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة

بصرف النظر عن المادة ٧٩ ودون مساس بالمادة ٨٠، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا:

(أ) كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر؛ أو

(ب) كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقا بشحنات تجارية معتادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

الفصل ١٧
المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

المادة ٨٢
الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

المادة ٨٣
حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

المادة ٨٤
العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٥
المسافرون والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

المادة ٨٦
الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/ يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٢ و١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/ مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغلي المنشآت النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساويا لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٨
أحكام ختامية

المادة ٨٧
الوديع

يعيّن الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة ٨٨
التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

١- يفتح باب توقيع هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في روتردام، هولندا في ٢٣ أيلول/ سبتمبر ٢٠٠٩، وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.

٣- يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولا موقعة عليها اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.

٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ٨٩
الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

١- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفا في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط/ فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية

لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٢- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها وتكون طرفا في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٣- لأغراض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، الذي يبلغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذا إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك، ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضمانا للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

المادة ٩٠
التحفظات

لا يسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة ٩١
إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

١- يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادتان ٧٤ و٧٨ في أي وقت. أما الإعلانات الأولية التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٢ والفقرة ٢ من المادة ٩٣، فتصدر وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- تكون الإعلانات التي تصدر وقت التوقيع مرهونة بتأكيدها عند التصديق أو القبول أو الإقرار.

٣- تصدر الإعلانات وتأكيداتها كتابة، ويبلغ بها الوديع رسميا.

٤- يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يبلغ به الوديع رسميا بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعارا به.

٥- يجوز لأي دولة تصدر إعلانا بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحبه في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان أو تعديله، حيثما تسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

المادة ٩٢
النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.

٢- يبلغ الوديع بهذه الإعلانات، وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.

٣- إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعا، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يعتبر واقعا في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية.

٤- إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلانا بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة ٩٣
مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تعد منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢- توجه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلانا تحدد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغيرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣- أي إشارة إلى ''دولة متعاقدة'' أو ''دول متعاقدة'' في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، حينما يقتضى السياق ذلك.

المادة ٩٤
بدء النفاذ

١- 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.

٢- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

٣- تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

المادة ٩٥
التنقيح والتعديل

١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.

٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر ساريا على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٩٦
الانسحاب من هذه الاتفاقية

١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بإشعار مكتوب يوجه إلى الوديع.

٢- يصبح الانسحاب نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول من ذلك، أصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.

حُرِّرت في نيويورك، في هذا اليوم الحادي عشر من كانون الأول/ديسمبر من عام ألفين وثمانية، في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

وإثباتا لما تقدّم، قام المفوّضون الموقّعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بتوقيع هذه الاتفاقية.

النبذة

أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، غير أن هناك ثالث يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه، فالناقل هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحراً الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه، وبالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإذا صدرت وثيقة الشحن خالية من اسم الناقل عد المجهز ناقلاً وإذا ظهر على صدر وثيقة النقل أسم معين فهو الناقل بذاته.

The overview

The contract of sea carriage is concluded between two parties, namely the carrier and the shipper, but there is a third party who benefits from this contract without participating in its creation, which is the consignee. The carrier, Le transporter, is that party in the contract for transporting goods by sea who is obligated to transport the goods delivered to him by the shipper for the benefit of the consignee. By referring to the shipping document, it is easy to identify the carrier. If the shipping document is issued devoid of the carrier's name, the supplier is considered a carrier, and if a specific name appears on the front of the transportation document, then he is the carrier himself

الملخص

نظراً لوجود توجه عام في العالم أجمع لتوحيد قواعد النقل البحري لما تتمتع به هذه الوسيلة من قبول من قبل جميع دول العالم حيث إن حوالي 70% من البضائع يتم نقلها بحراً، ونظراً لما تتمتع به مملكة البحرين من موقع جغرافي مميز يطلع على الخليج العربي وعليه كان النقل البحري منذ القدم يتمتع بأهمية كبيرة، إلا أن المشرع البحريني تبنى وجه النظر الواردة في قواعد لاهاي في القانون رقم 10 لسنة 2022م.

ونظراً لما شاب هذه القواعد من انتقادات ومن بعدها قواعد هامبورغ، الأمر الذي حذا بجامعة الدولة العربية الاجتماع بتاريخ 2013/8/28م بلبنان تحت عنوان "القوانين البحرية في ضوء الاتجاه لتوحيدها وإنشاء دوائر قضائية بحرية متخصّصة" من أجل بحث سبل توحيد قواعد النقل البحري نظراً للتضارب في القواعد الحاكمة لعقد النقل البحري في الدول العربية.

Summary

Given that there is a general trend throughout the world to unify the rules of maritime transport due to the acceptance of this method by all countries of the world, as about 70% of goods are transported by sea, and given that the Kingdom of Bahrain enjoys a distinctive geographical location overlooking the Arabian Gulf, and accordingly it was Maritime transport has enjoyed great importance since ancient times, but the Bahraini legislator adopted the point of view contained in the Hague Rules in Law No. 10 of 2022 AD.

In view of the criticism of these rules and then the Hamburg rules, the matter led to the Arab State League meeting on 8/28/2013 AD in Lebanon under the title “Maritime laws in light of the trend to unify them and establish specialized maritime judicial chambers” in order to discuss ways to unify the rules of maritime transport in view of Due to the conflict in the rules governing the maritime transport contract in Arab countries.

فهرس الرسالة

الموضوع		رقم الصفحة
المقدمة		**6**
أهمية الدراسة		10
أهداف الدراسة		11
إشكالية الدراسة		11
منهج الدراسة		12
خطة الدراسة		13
الفصل التمهيدي	**تعريف عقد النقل البحري وبيان أطرافه**	**14**
المبحث الأول	تعريف عقد النقل البحري	18
المطلب الأول	التطور التاريخي لعقد النقل البحري	19
المطلب الثاني	الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري	25
المبحث الثاني	أطراف عقد النقل البحري	31
المطلب الأول	من هو الناقل البحري والشاحن البحري	31
المطلب الثاني	من هو مالك السفينة أو المجهز والمرسل إليه	48
الباب الأول	**أحكام النقل البحري للبضائع**	**60**
الفصل الأول	مركز الناقل من حيث إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع	61
المبحث الأول	مركز الناقل في عقد النقل البحري للبضائع	62
المطلب الأول	مركز الناقل البحري وفقاً لإتفاقية هامبورغ	63

المطلب الثاني	مركز الناقل البحري وفقاً للقانون البحريني	66
المبحث الثاني	آثار عقد النقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية روتردام لسنة 2008م	67
المطلب الأول	إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة	68
المطلب الثاني	إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع	76
المطلب الثالث	إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية	90
المبحث الثالث	الحماية القانونية التي أوجدتها الإتفاقيات الدولية لصالح الشاحنين	94
المطلب الأول	مدى حماية الشاحن البحري للبضائع وفقاً للإتفاقيات الدولية	95
الفرع الأول	مدى حماية إتفاقية بروكسل للشاحن البحري	96
الفرع الثاني	مدى حماية إتفاقية هامبورغ للشاحن البحري	102
الفرع الثالث	مدى حماية إتفاقية روتردام للشاحن البحري	108
المطلب الثاني	موقف الناقلين والشاحنين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م	118
الفرع الأول	موقف الشاحنين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م	118
الفرع الثاني	موقف الناقلين من إتفاقية روتردام لسنة 2008م	125
الفصل الثاني	مستندات النقل الإلكترونية وفقاً لإتفاقية روتردام	129
المبحث الأول	تعريف سند الشحن البحري الألكتروني	132
المطلب الأول	الفرق بين سند الشحن التقليدي وسند الشحن الإلكتروني	132
المطلب الثاني	أهمية سند الشحن البحري الإلكتروني	139
الفرع الأول	قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول	140
الفرع الثاني	طرق إثبات سند الشحن الإلكتروني	145

المبحث الثاني	إنشاء سندات الشحن البحرية الإلكترونية وآلية عملها	156
المطلب الأول	الشروط الموضوعية والشكلية لسندات الشحن البحري الإلكترونية	156
المطلب الثاني	آلية عمل سندات الشحن البحري الإلكترونية	164
الباب الثاني	**المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع**	**171**
الفصل الأول	طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع	172
المبحث الأول	طبيعة مسؤولية الناقل البحري	173
المطلب الأول	التزام الناقل البحري ببذل عناية	173
المطلب الثاني	التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة	177
المبحث الثاني	أساس قيام مسؤولية الناقل البحري	181
المطلب الأول	مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض	182
المطلب الثاني	مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الاثبات	189
المبحث الثالث	طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية	193
المطلب الأول	وسائل دفع الناقل البحري لإعفائه عن المسؤولية	194
المطلب الثاني	التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري	216
الفصل الثاني	تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع	224
المبحث الأول	تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري	224
المطلب الأول	تحديد المدة إستناداً إلى العقد وإلتزامات الناقل البحري	225
المطلب الثاني	تحديد بدء فترة مسؤولية الناقل البحري	228
المبحث الثاني	حالات قيام مسؤولية الناقل البحري	237

المطلب الأول	المسؤولية عن هلاك وتلف البضائع	239
المطلب الثاني	المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع	249
الفرع الأول	المسؤولية عن التأخير في ضوء الإتفاقيات الدولية	250
الفرع الثاني	المسؤولية عن التأخير في ضوء التشريعات الوطنية	261
المبحث الثالث	الجوانب القانونية طبقاً لإتفاقية روتردام لسنة 2008	265
المطلب الأول	طبيعة مسؤولية الناقل البحري وتميزها عن المسؤولية التقصيرية	266
المطلب الثاني	المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية	271
الفرع الأول	قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري	273
الفرع الثاني	تنظيم قواعد التحكيم من حيث تكوينها وتنفيذها	275
المطلب الثالث	تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري	281
الخاتمة	**النتائج التي توصلنا لها في الرسالة بناءً على إتفاقية روتردام لسنة 2008م**	**295**
التوصيات	التوصيات التي تم طرحها من قبل الباحث	301
	قائمة المراجع العربية	305
	قائمة المراجع الأجنبية	317
	ملحق اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً	320
	نبذة الرسالة	379
	ملخص الرسالة	381
	فهرس الرسالة	383