

جامعة البحرين

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق



إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً لاتفاقية روتردام و القانون البحريني

(دراسة مقارنة)

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة (دكتوراة فلسفة) في القانون الخاص

اعداد

هشام سعيد حسب الله الأوسي

الرقم الجامعي: 20135506

إشراف

د. فاضل صالح الزهاوي

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة البحرين

مملكة البحرين

مايو 2017 م

شعبان 1438 هـ

ملخص الدراسة

يعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، ويحتل النقل البحري مكان الصدارة بين أنواع نقل البضائع الأخرى، مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، وحيث أن عقد النقل البحري وهو العقد الذي ينظم هذه الصورة من صور نقل البضائع، يترتب على عاتق الناقل البحري التزاماً بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر لقاء أجر، فإن ما يترتب على أخلاقه لهذا الالتزام قيام مسؤوليته عن تعويض المتضرر.

وقد بذلت جهود دولية لتوحيد القواعد و الأحكام المتعلقة بهذه المسؤولية، على اعتبار عملية النقل البحري نشاطاً يتم بين أطراف متعددة وفي أقاليم تنتمي لدول مختلفة. وقد حاولت الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية في تنظيمها لهذا الموضوع التوفيق بين اعتبارين هامين، الأول هو حماية شاحنوا البضائع و الثانىهو تشجيع الاستثمار في المجال البحري من خلال حماية مشروعات النقل البحري.

وقد استهدفت هذه الدراسة بيان أحكام هذه المسؤولية وحالات إعفاء الناقل منها في كل من التشريع البحريني واتفاقية روتردام لعام 2009 مع المقارنة بكل من اتفاقية بروكسل لعام 1924 و البروتوكولات المعدلة لها لعام 1968 وعام 1969، واتفاقية هامبورغ لعام 1978، وكل من التشريع المصري و الفرنسي، و ذلك بتقسيم الدراسة إلى بابين، خصص الأول لبيان الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع، في فصلين وذلك بتعريف عقد النقل البحري للبضائع وبيان خصائصه، وبيان دور وثيقة الشحن البحري، ثم بيان التزامات كل من الناقل و الشاحن، وهي الالتزامات التي تنشأ عن عقد النقل البحري للبضائع. أما الباب الثاني فقد تناول النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وذلك في فصلين أيضاً، حيث تضمن بيان طبيعة مسؤوليته وأساسها القانوني وحالات قيام هذه المسؤولية. وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج المتعلقة بكيفية معالجة الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية المشار إليها ومدى تمكنها من تحقيق التوازن المطلوب بين حماية الشاحنين من جهة و تشجيع مشاريع النقل البحري من جهة أخرى، كما توصلت إلى عدد من التوصيات المهمة بخصوص تعديل بعض نصوص القانون البحري البحريني.



جامعة البحرين

كلية الحقوق

قسم القانون العام/ الخاص

برنامج الدكتوراه

نموذج رقم (2)

صفحة الاعتماد من قبل لجنة التحكيم

ناقش الطالب هشام محمد حسب الله رقم جامعي 2013506 الأطروحة
التي استكمل بها متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في (القانون
(أعضاء الناقل من المأوية في عقد لنقل الجري للبضائع وفقاً
للتفاقية روبردام والقانون الجري - دراسة مقارنة -
وذلك في يوم 18 يونيو 2017
وتوصي اللجنة بمنحه درجة الدكتوراه، بتقدير B

(لجنة المناقشة)

الاسم

التوقيع


الختم

د. غاضل صالح الزهاوي مشرفاً
د. عبد القادر غالب وسمه ممتحناً خارجياً
د. محمد يوسف الزعبي ممتحناً داخلياً
د. ضيفي محمد سعيد النعمان ممتحناً داخلياً
د. ناصر جلال ممتحناً داخلياً

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(.....وَقُلْ رَبِّ زِدْنِي عِلْمًا)

سورة طه, الآية 144

{ إهداء }

إلى أحق الناس عليّ بالبر... والدتي ووالدي

إلى عائلتي... زوجتي الغالية

شكر وتقدير

يقول الله سبحانه و تعالى:

(وَإِذْ تَأَذَّنَ رَبُّكُمْ لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ)¹

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

(من لم يشكر الناس لم يشكر الله)²

(إن أشكر الناس لله عز وجل أشكرهم للناس)³

يطيب لي أن أتوجه بخالص الشكر و التقدير و الامتنان إلى أستاذي الفاضل الدكتور فاضلصالح الزهاوي بقبوله الإشراف على هذه الأطروحة، و الذي بذل الكثير من وقته وراحته ولم ييخل على بالرأي و المشورة، فقد أمدني بملاحظات و توجيهات قيمة أثرت الأطروحة ودعمتها وكان لها الأثر في إخراج هذه الأطروحة كما ينبغي، فجزاه الله خيراً وأجزل له الثواب.

وأقدم بجزيل الشكر إلى كلية الحقوق بجامعة البحرين على اتاحتها لنا الفرصة للدراسة في ربوعها، كما أخص بالشكر و التقدير والذي الدكتور سعيد حسب الله الأوسي على دعمه و مساندته و مساهمته في تذليل كثير من الصعاب التي واجهتني و الذي لولاه لم ينتسى لي أتمام هذا العمل، ولجميع الأفاضل أعضاء هيئة التدريس بالكلية وأساتذة برنامج الدكتوراة على رعايتهم و مساندتهم، متمنياً لهم دوام التوفيق و النجاح، وأن يجزهم الله عنا خير الجزاء، وأن ينفعهم بما علمونا

¹ جزء من الآية 7 من سورة إبراهيم.

² سنن الترمذي، محمد بن عيسى بن سورة الترمذي، باب ماجاء في الشكر لمن أحسن إليك، حديث رقم 1955، مكتبة المعارف للنشر و التوزيع، دون ذكر سنة النشر، الطبعة الأولى، ص 445.

³ مسند الإمام أحمد، أحمد بن حنبل بن هلال بن أسد، مسند الأنصار رضي الله عنهم، حديث الأشعث بن قيس الكندي رضي الله عنه، حديث رقم 21339، دار إحياء التراث العربي، سنة النشر 1414 هـ-1993م، دون ذكر المطبعة.

	قائمة المحتويات
الصفحة	الموضوع
1	موضوع الأطروحة
ب	الإقرار
ت	الآية
ث	الإهداء
ج	شكر و تقدير
أ	ملخص الأطروحة باللغة العربية
ح	الفهرس
1	المقدمة
6	الباب الأول الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع
9	الفصل الأول ماهية عقد النقل البحري للبضائع
9	المبحث الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه
10	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
12	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
12	الفرع الأول: الصفة الرضائية للعقد
13	الفرع الثاني: عقد النقل البحري من عقود الإذعان
14	الفرع الثالث: عقد النقل البحري عقد تجاري
15	المبحث الثاني: دور وثيقة الشحن في إثبات عقد النقل البحري
16	المطلب الأول: تعريف وثيقة الشحن وبياناتها
24	المطلب الثاني: وظائف سند الشحن البحري
33	الفصل الثاني الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع
34	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

34	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري عند الشروع في تنفيذ الرحلة البحرية
35	الفرع الأول: الالتزام بتجهيز وإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية
42	الفرع الثاني: الالتزام بشحن البضائع
47	الفرع الثالث: الالتزام برص البضاعة
50	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية
50	الفرع الأول: الالتزام بالنقل
55	الفرع الثاني: تغيير السفينة
59	المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول
59	الفرع الأول: الالتزام بفك وتفرغ البضائع
61	الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضائع
66	المبحث الثاني: التزامات الشاحن
67	الفرع الأول: التزام الشاحن بتقديم البيانات و المعلومات اللازمة بشأن البضائع
69	الفرع الثاني: التزام الشاحن بتسليم البضائع
71	الفرع الثالث: التزام الشاحن بشحن البضائع
72	الفرع الرابع: التزام الشاحن بالتفريغ
73	الفرع الخامس: التزام الشاحن بدفع الأجرة
77	الباب الثاني طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحالات الإعفاء منها وفقاً لاتفاقية روتردام و القانون البحريني
79	الفصل الأول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحدودها
80	المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها القانوني
80	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
80	الفرع الأول: التزام الناقل البحري للبضائع بذل عناية
84	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري تحقيق نتيجة

89	المطلب الثاني: أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
89	الفرع الأول: المسؤولية المفترضة للناقل البحري
92	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات
97	المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري
98	المطلب الأول: عدم تنفيذ عقد النقل وآثاره
98	الفرع الأول: عدم تنفيذ عقد النقل
100	الفرع الثاني: الضرر اللاحق بالبضائع
110	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير
110	الفرع الأول: موقف الفقه
111	الفرع الثاني: موقف القضاء
113	الفرع الثالث: موقف الاتفاقيات الدولية وعدد من التشريعات
116	المبحث الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
117	المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
123	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص
128	المبحث الرابع: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري
129	المطلب الأول: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير
138	المطلب الثاني: الإستثناءات على مبدأ المسؤولية المحدودة
145	الفصل الثاني إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
147	المبحث الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
147	المطلب الأول: حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للإبحار
152	المطلب الثاني: حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الخطأ الملاحي
157	المطلب الثالث: حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي
172	المطلب الرابع: حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات

177	المبحث الثاني: شروط إعفاء الناقل من المسؤولية
177	المطلب الأول: شروط الواجب توافرها لتحقيق الإعفاء
180	المطلب الثاني: شرط تحديد المسؤولية بأقل من المبلغ المحدد قانوناً
182	المطلب الثالث: شروط التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين
184	المطلب الرابع: شروط تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء أو التخفيف منه
186	المطلب الخامس: الإستثناءات من قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
189	الخاتمة
193	قائمة المراجع
193	الكتب و المؤلفات القانونية
196	الرسائل الجامعية و البحوث
196	القوانين
197	الاتفاقيات الدولية
197	مجاميع الأحكام القضائية
198	المراجع الأجنبية
A	ملخص الأطروحة باللغة الانكليزية

المقدمة

أولاً: موضوع الدراسة:

يتمتع عقد النقل البحري بأهمية خاصة بين مواضيع القانون البحري حيث يؤدي وظيفة مهمة من الناحية التجارية و الإقتصادية سواء على النطاق الداخلي أو الدولي تتمثل بتسهيل نقل البضائع في جميع أنحاء العالم. و نظراً لهذه الأهمية, و لكون عقد النقل البحري نشاطاً يتم بين أطراف متعددة, و في أقاليم تنتمي لدول مختلفة, فقد بذلت جهود دولية لتوحيد القواعد و الاحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

و تعد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية من أهم موضوعات عقد النقل البحري, وذلك لكثرة المنازعات الناشئة عن تنفيذ هذا العقد, لذا كانت موضع اهتمام الفقه و التشريع. حيث أن عقد النقل يترتب التزامات على عاتق الناقل البحري تتمثل في تحقيق نتيجة معينة, و هي نقل البضائع و تسليمها كاملة إلى المرسل إليه, أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه, الأمر الذي يقتضي من الناقل أو من ينوب عنه المحافظة على البضائع أثناء شحنها و نقلها, و تفريغها و من ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه, فإذا لم تتحقق هذه النتيجة و هلكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها إلى الميناء المتفق عليه, حينئذ تقوم مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك. ففي حالات التلف الكلي أو الجزئي للبضائع يسعى الشاحنون إلى أثبات حقوقهم و استرداد مقابل الشحنات التي شحنوها على ظهر السفينة و إلقاء المسؤولية على عاتق الناقل, أما الناقلين فيسعون إلى التهرب من هذه المسؤولية القانونية بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها عن طريق وضع نصوص ضمن الاتفاقية تساعدهم من التهرب من المسألة القانونية.

لذلك سترتكز هذه الدراسة على بيان مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري, التي احتدم الخلاف الفقهي و القضائي و القانوني في تكييفها, حيث تسلط الضوء على آلية قيام مسؤولية الناقل, من خلال البحث في أساسها و كيفية إثباتها و الإعفاء منها على صعيد الفقه و التشريع و القضاء.

ثانياً: أهمية الدراسة:

تكتسب الدراسة أهميتها في ضرورة استعراض بنود اتفاقية روتردام فيما يتعلق بحالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الهلاك أو التلف أو الفقد للبضائع التي تكون تحت مسؤوليته في عملية نقله

للبضائع، و بيان الاحكام الاساسية التي تحكم حالات إعفائه منها و طبيعة التزاماته في ظل الاتفاقيات الدولية و القانون البحري البحريني، و كيفية نفي الناقل للمسؤولية في مواجهة الشاحن، كذلك في بيان مضمون الإثبات اللازم توافره لنفي المسؤولية عنه و تحديد الضرر و نطاقه الذي تنشأ عنه مسؤولية الناقل، و بيان مدى إمكانية مطالبة الشاحن بالضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير في تسليمه للبضائع، و مدى تقبل البيئة التشريعية للقانون البحريني في حال الانضمام إلى هذه الاتفاقية و بيان مشاكل تطبيقها، و محاولة الاستفادة من نصوصها لإكمال القصور في القانون البحري البحريني ليوكب التطور الحاصل في مجال النقل البحري.

كما و تكتسب أهميتها في بيان مدى إمكانية اعتبار خطأ الشاحن كسبب لإعفاء الناقل من مسؤوليته، و شروط توافرها لاتاحة الفرصة للناقل بالاحتجاج بالإعفاءات المقررة في مواجهة الغير حامل سند الشحن حسن النية. بالإضافة إلى أهمية تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل و شروط انعقادها و مدى تأثيرها على حالات الإعفاء الواردة سواء في بنود الاتفاقية أم تلك الواردة في نصوص القانون البحري البحريني.

يضاف لما تقدم ما تقدمه هذه الدراسة للباحثين و الدارسين و المهتمين بالقانون البحري من فائدة من خلال بيان أوجه القصور في القانون البحري البحريني، خاصة وأن موضوع التزامات الناقل البحري وحالات اعفائه لم ينل الاهتمام الكافي من قبل شراح القانون البحري.

ثالثاً: أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف الدراسة بالإجابة على جملة من التساؤلات فهي من جانب تهدف إلى التعرف على كيفية معالجة المشرع البحري البحريني و التشريعات المقارنة لموضوع إعفاء الناقل البحري من مسؤولياته في عقد النقل البحري للبضائع وذلك من خلال مايلي:

❖ دراسة الاحكام الأساسية لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية و بيان طبيعة التزامات الناقل البحري في القانون البحري البحريني و اتفاقية روتردام.

❖ تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و بيان شروط انعقادها، و الآثار التي تترتب عليها.

❖ بيان مدى ملائمة قواعد روتردام للتوقيع عليها و سريانها في مملكة البحرين و الدول العربية، و هل تعتبر هذه الاتفاقية بشكل عام في صالح الدول العربية فتوقع عليها و تجعلها نافذة أم ضد

مصالحتها فتمتتع عن التوقيع عليها. و ما إذا كان ينبغي على المشرع البحريني أن يعدل في أحكام القانون البحري على ضوء ما جاء في قواعد روتردام.

❖ تسعى هذه الدراسة لإيجاد الحلول المناسبة للمشاكل التي تعترض التطبيق العملي للقانون و الوقوف على أوجه القصور فيه من أجل المساهمة في تطوير البنية التشريعية للقانون البحري البحريني.

رابعاً: مشكلة البحث:

تتمثل إشكالات البحث في جملة من التساؤلات التي ينبغي الإجابة عليها و أهمها:

❖ ما هو أساس مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري البحريني بالمقارنة بالاتفاقيات التي عالجت الموضوع و طبيعتها القانونية و الكيفية التي تمكن الناقل من التخلص من المسؤولية.

❖ ما هي الإشكالات التي تثيرها مسألة تحديد معنى التسليم و مدى الفائدة الإعفاية المتحققة للناقل من أجل إبراء ذمته عن هلاك أو تلف البضائع عند تسليمها إلى المرسل إليه.

❖ ماهي الإشكالات التي تثيرها مسألة إلغاء اتفاقية روتردام لمبدأ الخطأ المفترض للناقل البحري و مدى تأثيرها على حق الشاحنين في التعويض عن الخسائر الناتجة عن الهلاك أو التلف في البضائع و مدى تأييد القانون البحري البحريني في هذا الخصوص.

❖ مدى تأثير خطأ الشاحن من استفادة الناقل البحري من حالات الإعفاء المقرر في القانون البحري البحريني و الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذا الموضوع, وما هي الشروط الواجب توافرها لإعفاء الناقل من مسؤوليته.

❖ ما هي الفترة الزمنية التي تبدأ بها مسؤولية الناقل البحري, و ما هي الآثار التي تترتب عليها بالنسبة للناقل البحري, وهل يشمل ذلك الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضائع.

❖ مدى إمكانية احتجاج الناقل بالإعفاءات المقررة له من المسؤولية في مواجهة الغير حامل سند الشحن. و ماهي الحالات التي تمكن الناقل من نفي هذه المسؤولية و طبيعة الإعفاء منها في القانون البحري البحريني و اتفاقية روتردام و إشكالات تطبيقها.

خامساً: منهجية الدراسة:

ارتكزت هذه الدراسة على المنهج المقارن و المنهج الوصفي, و ذلك من خلال تتبع النصوص التشريعية و الاحكام القضائية العربية منها و الاجنبية المنتمية للعديد من النظم القانونية المختلفة و إعمال مقارنة بينها, هذا بالاضافة إلى عرض آراء الفقه القانوني لجزيئات الدراسة و محاولة بيان اصلها.

سادساً: خطة الدراسة:

و بناء على ماتقدم, فقد تم تقسيم الدراسة إلى بابين و على النحو الآتي:

الباب الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع وقد تم تقسيمه إلى فصلين:

❖ الفصل الأول: ما هية عقد النقل البحري للبضائع وقد قسم إلى مبحثين تناول الأول تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه, و تعرض الثاني لبيان دور وثيقة الشحن البحري في إثبات عقد النقل البحري.

❖ الفصل الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع وقد تم تقسيمه إلى مبحثين تناول الأول بيان التزامات الناقل في حين تناول الثاني التزامات الشاحن.

الباب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحالات الإعفاء منها طبقاً لاتفاقية روتردام و القانون البحريني و قد تم تقسيمه إلى فصلين.

❖ الفصل الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها

و قد تم تقسيمه إلى أربع مباحث الأول لبيان طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها القانوني و الثاني لتوضيح حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع و الثالث لتحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع و الرابع لبيان حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

❖ الفصل الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

وقد قسم إلى مبحثين: الأول لبيان حالات اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية و الثاني لتوضيح شروط الإعفاء من المسؤولية.

واختتمت الدراسة ببيان أهم النتائج و التوصيات التي توصلنا إليها.

الباب الأول

الإحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

_ ويشتمل على فصلين:

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

الباب الأول

الإحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

تمهيد و تقسيم:

لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع عن عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد، فالسفينة تعد الوسيلة التي يتم بواسطتها تنفيذ عقد النقل البحري حيث تتعرض للمخاطر البحرية ذات الطبيعة الخاصة، مما جعل المشرع يحاول التوفيق بين اعتبارين مهمين: الأول هو ضرورة توفير الحماية اللازمة لشاحن البضائع، و الاعتبار الثاني تشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية و يتم ذلك من خلال حماية مشروعات النقل¹.

لذلك سنستعرض من خلال هذا الباب مفهوم عقد النقل البحري للبضائع مع بيان خصائصه الجوهرية وأطرافه و العناصر التي تحدده، بالإضافة بيان القواعد الواجبة التطبيق على هذا العقد و من ثم فإن من الضروري التعرض للقواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الواردة في القانون البحري البحريني، علاوة على الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل البحري للبضائع على النحو الآتي: اتفاقية بروكسل للنقل بسندات الشحن لعام 1924 و البروتوكولات المعدلة لها، و اتفاقية هامبورغ لعام 1978، و اتفاقية روتردام لعام 2009 للنقل البحري، مع توضيح ما أشتملت عليه من جديد بالنسبة للاتفاقية التي سبقتها في هذا المجال، مع تحديد مضمون عقد النقل البحري للبضائع من أجل معرفة حقوق و التزامات طرفيه.

حيث أن التشريع يعتبر المصدر الرئيسي للقانون البحري و يحتل موضع الصدارة بين سائر المصادر الأخرى، حيث يتعين على القاضي اللجوء إليه أولاً للبحث عن القاعدة الواجبة التطبيق على النزاع المطروح أمامه، و يتمتع عليه اللجوء إلى المصادر الأخرى في حالة وجود نصاً يحكم هذا النزاع². لذلك فمن الضروري دراسة أحكام عقد النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه، و من ثم شكل هذا العقد و تداوله و

¹ يعتبر النقل البحري في مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى " البري و الجوي و النهري" في عملية نقل التجارة العالمية، حيث يمثل حوالي 85% من حجمها الأجمالي، وذلك تبعاً لقدرة السفينة بالتكثيف مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع و البضائع، و ما يتميز به من سعة استيعابية في استقبال البضائع المتنوعة الأنواع و الأحجام ونقلها إلى موانئ العالم المختلفة، بالإضافة إلى تكاليفه التي تعتبر الإرخص فيما يتعلق بتكاليف إجور شحن البضائع.

² فاضل صالح الزهاوي، شرح احكام القانون البحري البحريني، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة البحرين، 2012، ص 17.

وظيفته و البيانات المدونة فيه و مدى حجيته في العلاقة فيما بين أطرافه أو في مواجهة الغير . و من ناحية أخرى فإن عقد النقل البحري للبضائع كأى عقد ينشأ التزامات متبادلة بين اطرافه, حيث يرتب التزامات على الناقل وأخرى على الشاحن, وما يتطلب بيان هذه الالتزامات.

لذلك سنقسم هذا الباب إلى فصلين نتناول في الأول ماهية عقد النقل البحري للبضائع من حيث تعريفه وخصائصه وبيان أهمية ودور وثيقة الشحن كونها اداة لإثبات استلام الناقل للبضائع واداة لاثبات عقد النقل, واداة لتمثيل البضاعة ذاتها. أما في الفصل الثاني فندرس الالتزامات المتبادلة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع, وذلك ببيان حالات التزام الناقل البحري ومضمون هذا الالتزام, و بيان الالتزامات الناشئة على عاتق الشاحن.

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

ويشتمل على بحثين

المبحث الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه

المبحث الثاني: دور وثيقة الشحن في إثبات عقد النقل البحري

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

تعتبر عمليات النقل البحري للبضائع من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة الملاحة البحرية، و من ثم فإن عقد النقل البحري يؤدي وظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل البضائع و السلع و تبادلها بين مختلف البلدان³. ذلك أنه لا يتصور وجود النقل البحري بدون وجود التجارة الخارجية وذلك بسبب ارتباط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباطاً وثيقاً، و على ضوء تلك الأهمية لعقد النقل البحري للبضائع فإنه لا بد من تعريف عقد النقل البحري للبضائع و تحديد خصائصه الأساسية التي تميزه عن سائر العقود المشابهة له. لذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في الأول تعريف عقد النقل البحري و بيان خصائصه الجوهرية، و نتطرق في الثاني إثبات عقد النقل البحري و دورها في إثبات عقد النقل البحري.

المبحث الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه

تمهيد و تقسيم:

تعد السفينة أداة الملاحة البحرية، و يعتبر الاستغلال البحري الهدف الرئيسي من إنشائها وذلك إما بقيام مالكيها بنقل البضائع على متنها خاصة على المستوى الدولي و كذلك على الصعيد الداخلي بالنسبة للعديد من الدول و بالتالي تتحدد صفة الناقل و الشاحن و صفة المرسل إليه على ضوء ذلك أو بتأجيرها للغير. و قد خصص القانون البحري البحريني الفصل الثالث منه لتنظيم عقد النقل البحري للبضائع الذي يقصد

³ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الاردن، الطبعة الأولى، سنة 2009، ص222.

به نقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر متفق عليه فيما بين طرفيه. لذلك يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود حيث يعتبر عقداً رضائياً و من العقود الملزمة، و هو كذلك عقد تجاري واخيراً يعتبر من عقود الإذعان، وسنتناول فيما يأتي تعريف هذا العقد ثم بيان خصائصه.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع

اختلف الفقهاء في تعريف عقد النقل البحري للبضائع على الرغم من التقاء أغلب التعريفات في بيان خصائصه ومميزاته، فقد عرفه بعض الفقه بأنه " عقد يتعهد فيه الناقل بأن يوصل البضائع من ميناء إلى آخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن"⁴. و قام البعض الآخر بتعريفه على أنه " التزام الناقل بإيصال بضائع معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة، و يبدأ سريان العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه"⁵.

عرفت اتفاقية بروكسل لعام 1924 عقد النقل البحري بأنه " عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن" (م1 فقرة ب منها). و قد تضمنت المادة (2/5) منها تفسيراً للمادة الأولى منها على أن " لا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة على مشارطات إيجار السفن. ولكن في حالة صدور سندات شحن في حالة كون السفينة تخضع لمشاركة إيجار فلا يمنع ذلك من خضوع أحكام الاتفاقية على هذه السندات و لا يمنع من تضمن هذه السندات على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارة البحرية العامة".

⁴ Samir Mankabady, The Hamburg Rules On The Carriage Of Goods By Sea. The British Institute, A.W. Sijthoff.Leyden/ Boston, London, 1978. P.39.

⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 95. أشار إليه: بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية. رسالة دكتوراة في القانون الخاص، مقدمة لجامعة أبي بكر بلقايد جامعة تلمسان، 2012، ص 16.

يتضح من النصين أعلاه أن احكام الاتفاقية تنطبق على النقل البحري بوثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة، و يكون للأطراف كامل الحرية في تدوين أي شروط في سندات الإيجار. و تستهدف اتفاقية بروكسل لعام 1924 أساساً مسؤولية الناقل البحري بقواعد آمرة لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها⁶.

وقد عرفت المادة (144) من القانون البحري البحريني عقد النقل البحري للبضائع بقولها أنه "عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو تجهزها أو مستاجرهما بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر". و لا يشترط في ممارسة النقل الاحترافية، فعقد النقل البحري يعتبر تجارياً ولو تم تنفيذه فردياً. و يعتبر العقد تجارياً أيضاً في حالة كون أحد الأطراف مدنياً و الآخر تجارياً تطبيقاً لحكم المادة 72 من القانون التجاري البحريني التي نصت على أنه "إذا كان العقد تجارياً بالنسبة لأحد المتعاقدين سرت على جميع ذوي الشأن فيه أحكام قانون التجارة".

كما عرفت المادة (6/1) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 عقد النقل البحري بشكل أوسع و أكثر وضوحاً مما قدمته اتفاقية بروكسل حيث نصت على أنه " عقد يتعهد الناقل بموجبه بنقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر"⁷.

وقد أوضحت المادة (196) من قانون التجارة البحرية المصري الصادر عام 1990 مفهوم عقد النقل البحري بنصها على أنه " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن"

وتناولت المادة (1/1) من اتفاقية روتردام لعام 2009 تعريف عقد النقل البحري بصورة أكثر وضوحاً من الاتفاقيات التي سبقتها بنصها على أنه " عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، و يجب أن ينص العقد على النقل بحراً، و يجوز أن ينص على النقل بوسائل أخرى ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعددة الوسائط". و قد استخدمت هذه الاتفاقية مصطلح مستند النقل عوضاً عن مصطلح وثيقة الشحن البحري التي كان متعارفاً عليها منذ القرن الثامن عشر. كما تضمنت قواعد تحكم عملية النقل

⁶ على البارودي، مبادئ القانون التجاري، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1995، ص 305.

⁷ يختلف مفهوم عقد النقل البحري في اتفاقية هامبورغ لعام 1978 عنه في اتفاقية بروكسل لعام 1924 حيث تقتصر عبارة عقد النقل في اتفاقية بروكسل على العقد المثبت بسندات الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة، كما أن الاتفاقية أهتمت بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن. أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فإنها تجنب الإشارة إلى عبارة سند الشحن، حيث لا يشترط أن يدون العقد في صورة سند شحن من أجل خضوع عقد النقل البحري لأحكام الاتفاقية.

السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية (النقل من الباب إلى الباب) أو النقل المتعدد الوسائط بخلاف الاتفاقيات السابقة⁸.

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص نتناول كل منها في فرع مستقل و على النحو الآتي:

الفرع الأول

الصفة الرضائية للعقد

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري للبضائع بأنه من العقود الرضائية حيث يكفي توافق الإرادة الصحيحة لطرفي العقد وهما الناقل و الشاحن لإبرام العقد، ولا يشترط الشكلية ولا يمنع العقد بكونه رضائياً أشتراط إثباته بالكتابة، حيث تعتبر الكتابة مشترطة للإثبات وليس للأنعقاد⁹. و يعد رضا طرفي العقد أمراً جوهرياً لإبرام العقد لا سيما الربان، حيث قضت المادة (149) من القانون البحري البحريني على أنه "إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو كان البيان المتعلق بها مخالفاً للحقيقة جاز له إخراجها من السفينة أو إبقائها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع للبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض". و يجوز للربان رميها من السفينة إذا تم اكتشافها أثناء عملية نقل البضائع وكان من شأن هذه البضائع إحداث ضرراً بالبضائع المشحونة أو السفينة، أو إذا كان التصرف بها مخالفاً لأحكام القانون. ويقع على القاضي سلطة تقديره لإرادة الاطراف عند غموضها و يكملها بالنصوص المفسرة وذلك في حالة عدم الإفصاح عنها، و يلجأ القاضي في هذه

⁸ Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Stanil And Tsimplis. The Rotterdam Rules A Practical Annotation, Routledge, Interactive Sciences Ltd, London, 2009, P.15.

⁹ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 207.

الحالة إلى تطبيق العادات المتعارف عليها في المكان المبرم فيه العقد في كل ما لا ينص عليه الاتفاق أو القانون¹⁰

ولا يغير رضائية العقد التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل أو احد تابعيه فهو لا يعتبر من العقود العينية, حيث أن عملية التسليم لا تعتبر شرطاً لأنعقاد العقد, و أنما من أجل تمكين الناقل من تنفيذ التزاماته في العقد¹¹.

وعليه فإن عقد النقل البحري للبضائع عقد ملزم للجانبين, تنشأ عنه التزامات في ذمة طرفيه, وذلك بالتزام الناقل بنقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه في العقد و يلتزم الشاحن بدفع أجر النقل المتفق عليها.

الفرع الثاني

عقد النقل البحري من عقود الإذعان

عقد النقل البحري من العقود الرضائية حيث يتم بتلاقي الإيجاب و القبول, إلا أن الواقع العملي لعملية نقل البضائع يفرض نمطاً آخر للعقد بحيث تتلاشى فيه إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر, حيث أن الشاحن لا يملك حق مناقشة شروط العقد المثبتة من قبل الناقل نظراً للقوة الإقتصادية التي يتمتع بها الناقل, وهذا ما يفسر عدم التوازن بين الحقوق و الالتزامات بين طرفي العقد (الشاحن و الناقل)¹². و يتضح هذا الأمر في العقود التي تتم بواسطة سند الشحن في خطوط السفن المنتظمة, حيث يقتصر دور الشاحن على مجرد القبول أو الرفض للشروط المثبتة في السند من قبل الناقل دون أن يتمكن الشاحن من مناقشتها أو تعديلها, مما أدى بالمشرعين البحرينيين بمن فيهم المشرع البحريني إلى إيراد نصوص آمرة في القانون البحري تهدف إلى التخفيف من أثر الشروط المجحفة التي يتم وضعها من قبل الناقلون البحريون لتوفير قدراً من الحماية للشاحن باعتباره الطرف الأضعف في عقد النقل البحري للبضائع¹³.

¹⁰ عبد القادر العطير, المرجع السابق, ص 226.

¹¹ محمد السيد فقهي, القانون البحري و الجوي, منشورات الحلبي الحقوقية, الطبعة الأولى, 2005, ص 502.

¹² محمد بهجت عبدالله أمين قايد, الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, الطبعة الأولى, دار النهضة العربية, القاهرة, 2005, ص 64.

¹³ فاضل صالح الزهاوي, المرجع السابق, ص 207.

وفي جميع الأحوال فإن الوثيقة المستخدمة في عقد النقل عبارة عن نماذج مطبوعة صيغت مسبقاً من قبل شركات النقل، ذلك أنه ليس للشاحن أي سلطة تخوله التفاوض في مثل هذه الشروط بحيث لا يكون له سوى قبول هذه الشروط جميعها أو رفضها كلها و هو بذلك يذعن لمشئئة الطرف القوي باعتبار أن المسألة تتعلق بخدمة جوهرية لا غنى له عنها¹⁴.

و لقد قيد المشرع البحري البحريني هذه الحرية عندما نص في المادة (161) من القانون البحري على أنه "يعتبر باطلاً كل شرط تعاقدى يتم تدوينه من قبل الناقل في سند الشحن أو أي سند آخر مماثل فيما عدا مشاركة إيجار السفينة الذي يكون من شأنه التخفيف من الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل في عقد النقل البحري للبضائع أو إعفائه منها أو التنازل له عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع".

الفرع الثالث

عقد النقل البحري عقد تجاري

تقضي المادة (4) من قانون التجارة البحريني على أنه يعد عملاً تجارياً كل عمل ولو وقع لمرة واحدة و بغض النظر عن صفة القائم به طالما أن الغرض منه المضاربة بنية تحقيق الربح، فقد جاء نص المادة المذكورة مطلقاً ، دون ربط هذه الصفة بأي شرط أو تحديد قانوني حيث نصت على أنه "يعتبر كذلك عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة البحرية كانت أو جوية و بوجه خاص النقل البحري أو الجوي." و حيث أن جميع التصرفات المشار إليها في المادة لا يمكن أن تتم إلا من قبل مشاريع و مؤسسات تجارية، لذلك فهي تعد تجارية و لو وقعت لمرة واحدة. بمعنى أن النقل يجب أن يقع على وجه الاحتراف من أجل أضفاء الصفة التجارية على العمل، أي أن يقوم به ناقل محترف، و بصرف النظر عن صفة القائم بالعمل، سواء كان فرداً أم شركة، أما بالنسبة للشاحن فإنه يعتبر تجارياً إذا مارس العمل بصيغة مشروع تجاري وكان النقل مرتبطاً بنشاط هذا المشروع¹⁵.

¹⁴ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2002، ص 43.

¹⁵ باسم محمد صالح عبدالله، شرح القانون التجاري البحريني، جامعة العلوم التطبيقية، 2012، ص 62.

المبحث الثاني

دور وثيقة الشحن في إثبات عقد النقل البحري

تمهيد و تقسيم:

أن عقد النقل البحري للبضائع يثبت بوثيقة تسمى سند الشحن وذلك يعني أن شرط الكتابة هو للإثبات فقط وليس لأنعقاده، لأن هذا العقد من العقود الرضائية و التي لا يشترط لصحته شكلية معينة، ويؤدي ذلك إلى القول بأن عقد النقل البحري للبضائع لا يجوز إثباته بالشهادة أو القرائن، و إنما يجوز إثباته بأدلة أخرى لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين و الإقرار أو بإثبات تنفيذه وذلك باستلام الناقل للبضاعة و القيام بنقلها فعليا وتسليمها إلى المرسل إليه.

فلوثيقة الشحن وظائف متعددة، فهي أداة لإثبات استلام الناقل للبضائع المدونة فيها من قبل الشاحن، و كذلك كونها أداة لتمثيل البضاعة ذاتها، و أخيراً باعتبارها أداة لإثبات عقد النقل البحري نفسه، و تؤدي وثيقة النقل هذه الوظائف من خلال البيانات الواردة فيها و المقدمة من قبل الشاحن، ولبيان هذه الوثيقة ودورها سوف يتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول البيانات الواجب توافرها في وثيقة الشحن لأهميتها في أداء دورها في الإثبات، و نوضح في الثاني الوظائف التي تؤديها هذه الوثيقة في عقد النقل البحري للبضائع.

المطلب الأول

تعريف وثيقة الشحن وبياناتها

أن عملية نقل البضائع تنشأ بعقد يبرم بين الناقل و الشاحن يتمثل في وثيقة تسمى " سند الشحن" وتتضمن هذه الوثيقة عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته. لذلك فإن وثيقة الشحن هي وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضاعة أو قيامه بشحنها, وكذلك تعهد الناقل بتسليم البضائع في مقابل استرداد هذه الوثيقة, وذلك من خلال النص على ذلك في وثيقة الشحن بما يفيد بتسليم البضاعة لشخص معين أو لحامله. وقد نصت المادة (145) من القانون البحري البحريني على ذلك بقولها " يثبت عقد النقل البحري بوثيقة تسمى سند الشحن ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخاً وموقعاً من الناقل أو من ينوب عنه ويذكر في سند الشحن اسم كل من الناقل و الشاحن و المرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع وعلى الخصوص عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن وعلامات البضائع وحالتها وشكلها الظاهر وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسياتها واسم الربان ومقدار أجرة النقل وكيفية حسابها ومكان إصدار السند وعدد النسخ التي حررت منه".

وقد عرفت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 للنقل البحري سند الشحن على أنه " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لحاملها".

والجدير بالذكر أن وثيقة الشحن تصدر عادة وفي وقت شحن البضائع على السفينة أو بعد الانتهاء من شحنها على السفينة وذلك لإثبات عملية شحن البضائع بالإضافة إلى إثبات واقعة استلام الناقل للبضائع¹⁶.

أما اتفاقية روتردام فقد تضمنت المادة (14/1) تعريف مستند النقل على أنه " ذلك الذي يصدره الناقل, بمقتضى عقد النقل و الذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل, ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه". يلاحظ على الاتفاقية بأنها قسمت مستند النقل إلى نوعين: أولاً مستند النقل القابل للتداول وهو ذلك المستند الذي يدل بعبارة مثل " لأمر " أو " قابل للتداول", وذلك بأن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو المرسل إليه أو حامله, ولا يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابلاً للتداول. أما الثاني, فيقصد به ذلك المستند الذي لا يكون قابلاً للتداول. (المادة 1/ 15-16).

¹⁶ بسعيد مراد, المرجع السابق, ص 39.

وقد تضمنت العديد من نصوص القانون البحري على البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن، إلا أنه بالرغم من ذلك أجاز القانون للطرفين من النص على بيانات أخرى في وثيقة الشحن. و يلاحظ أن مختلف النصوص الدولية¹⁷ و الوطنية¹⁸ تختلف في البيانات الواجب توافرها في وثيقة الشحن، و يمكننا استنتاج نقطتين: الأولى هي أن عدم إدراج أي من البيانات لا يستتبع ذلك بطلان العقد، حيث أن عقد النقل البحري عقد رضائي، و الثانية هي أنه لا يوجد أي جزاء يترتب على عدم إدراج أي من البيانات السالفة الذكر.

و بالرغم من هذه الاختلافات فيما بين النصوص، إلا أنها تشترك في هدف تحديد عناصر عقد النقل البحري، و إعطاء بيان و وصف شامل للبضائع المراد نقلها، و تجيز للناقل إدراج تحفظاته بشأن البضائع التي لا يعلم بمحتواها.

لذلك تعتبر وثيقة الشحن الوثيقة التي تشتمل على العناصر الأساسية للعقد و من ضمنها، أطراف العقد، الرحلة البحرية، التاريخ، و مبلغ أجرة النقل و الإمضاءات الضرورية لعقد النقل البحري، بالإضافة إلى التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن فيما يتعلق بالبضائع التي لا يعلم بشأنها.

¹⁷ تنص المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل لعام 1924 على أنه " على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد تسلم البضائع وجعلها تحت تعهده، أن يسلم الناقل بناء على طلبه، سند شحن يتضمن بالإضافة إلى بياناته المعتادة البيانات الآتية:

1. العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، وذلك متوافقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع. على أن تكون تلك العلامات مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع حتى نهاية السفرة.
 2. عدد الطرود أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال، وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن كتابة.
 3. حالة البضائع وشكلها الظاهر.
- على أن الناقل أو الربان أو وكيله لا يكون ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو أن يدون فيها العلامات أو كمية البضاعة إذا توافر لدى الناقل سبب جدي يحمله على الشك في عدم صحة البيانات المقدمة من قبل الشاحن فيما يتعلق بالبضائع المسلمة إليه أو عند عدم توافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها".

و في هذا الخصوص نصت المادة 15 من معاهدة هامبورغ لعام 1978 على أنه " يجب أن تشتمل وثيقة الشحن على البيانات الآتية:

1. الطبيعة العامة للبضائع كنوعها و جنسها، و العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها، و بيان صريح عن خطورتها متى كانت من البضائع الخطرة، وعدد الطرود أو القطع أو كميتها إذا كانت معينة بغير الوزن، كأن تعين بحجمها مثلاً، و تدون هذه البيانات في سند الشحن كما قدمها الشاحن، دون الإخلال بحق الناقل في إدراج تحفظات على تلك البيانات في الحدود و الشروط التي تقررها المعاهدة.
2. الحالة الظاهرة للبضاعة، و يشمل ذلك بيان حالة الأوعية أو الأغلفة أو الحاويات الموضوعة فيها البضائع".

¹⁸ نصت المادة 154 من القانون البحري البحريني على أنه " ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخاً وموقعاً من الناقل أو من ينوب عنه ويذكر في سند الشحن اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه و موطن كل منهم وصفات البضائع و على الخصوص عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن وعلامات البضائع وحالتها وشكلها الظاهر وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيته واسم الربان ومقدار أجرة النقل وكيفية حسابها ومكان إصدار السند وعدد النسخ التي حررت منه. ويجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة".

أولاً: هوية أطراف العقد:

لابد أن تتضمن وثيقة الشحن بعض القيود تتعلق بهوية الأطراف, أي اسم و عنوان الأطراف المتعاقدين, أي أن يذكر اسم الناقل بصورة واضحة في سند الشحن الذي غالباً ما يكون في أعلى الوثيقة من جهة اليمين, أما هوية الشاحن أو المرسل إليه فتكون على جهة اليسار من الوثيقة. إلا أنه جرى العمل على أن يكون اسم كلاً من الشاحن و المرسل إليه غير محدد, كما أنه في بعض الحالات يكون الشاحن الحقيقي ليس هو نفسه الشاحن الظاهر في وثيقة الشحن, ولكن يدرج اسم وكيله بالعمولة, و الأمر مشابهة بالنسبة للمرسل إليه الذي يعتمد على اخفاء اسمه تحت اسم أحد مساعدي النقل البحري أو تحت اسم البنك الذي مول العملية و تفاوض باعتماد مستندي من قبله¹⁹.

وقد تثار مشكلة بالنسبة للغير حامل وثيقة الشحن وذلك في حالة إصدار وثيقة شحن خالية من بيان واضح على هوية الناقل, حيث تكون الخانة المخصصة للناقل بيضاء لا تحمل أية بيانات, مثال على ذلك, وثائق الشحن المتعلقة بمشارطات الإيجار, تحمل اسم الناقل و لا يكون هناك أي مشكلة عندما تكون وثيقة الشحن تحت يد المستأجر, حيث أن العلاقة فيما بين المتعاقدين يحكمها عقد إيجار السفينة, و لكن عند تحول وثيقة الشحن إلى المرسل إليه باعتباره من الغير بالنسبة للعقد (إيجار السفينة), حيث أن تحويل وثيقة الشحن يسبب بعض الصعوبات, حيث أن الغير حامل سند الشحن يكون ملزماً فقط بالعلاقة التي تربطه بعقد النقل البحري, في حين عقد مشاركة الإيجار لايتوافر لديه العلم, لا يلزم بها. فإذا تحقق الضرر للبضائع المنقولة, فإن الغير حامل سند الشحن يطالب بالتعويض عن تلك الأضرار من الناقل, ولا يتوفر لديه سوى وثيقة الشحن, في الوقت الذي لا تحمل هذه الوثيقة أي بيان حول هوية الناقل.

وعليه فإن عدم تعيين هوية الناقل في عقد النقل البحري ليست الفرضية الوحيدة التي ممكن أن تثير المشاكل, حيث قد يكون نتيجة تعدد الناقلين سواء أكان كناقل ظاهر أم ناقل متعاقد.

ثانياً: تاريخ إصدار وثيقة الشحن و توقيعها:

توجب المادة (145) من القانون البحري البحريني تحديد تاريخ و مكان إصدار وثيقة الشحن, حيث أن هذا التحديد يفيد في بيان تاريخ أنتقال حيازة البضائع إلى الناقل البحري و بيان مدى مسؤوليته عن سلامتها

¹⁹ أحمد غنيم, سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية, دراسة نظرية و تطبيقية, الطبعة السابعة, 2000 (بدون دار نشر), ص 27-

في حالة هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، وقد قضت المادة (146) من القانون ذاته على أن توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من جانب الناقل أو من ينوب عنه بنصها على أنه " يحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم أحدهما إلى الشاحن بعد توقيعها من جانب الناقل أو من ينوب عنه و تعطى هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسليم البضائع و التصرف فيها". لذلك فتوقيع الناقل على وثيقة الشحن يعد تعبيراً عن إرادة الناقل و اعترافه بمضمون سند الشحن و بأن البضاعة المذكورة على الوصف المبين في وثيقة الشحن قد أصبحت في حيازته و تحت مسؤوليته و يلتزم بتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه بالتنوع و الكمية التي كانت عليها عند تسلمها من الشاحن²⁰.

و لم تتضمن اتفاقية بروكسل لعام 1924 أية إشارة حول وجود إمضاء الناقل من عدمه بالرغم من أهميته في تحديد مسؤولية الناقل، إلا أن هذا الالتزام يجد سنده في المادة (15/ي) من قواعد هامبورغ بنصها على أنه " يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية: ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه". إلا أنه تجدر الإشارة إلى عدم تضمن اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورغ أي قواعد بخصوص إمضاء وثيقة الشحن من قبل الشاحن.

و اتخذ القانون البحري المصري مسلكاً مشابهاً لاتفاقية هامبورغ حيث أشار في المادة (2/202) منه على وجوب توقيع الناقل و لم يتضمن النص أي إشارة إلى وجوب توقيع الشاحن بنصها على أنه " يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن و يكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة". حيث يلاحظ أن هذه المادة لم تشترط أن يوقع الشاحن على السند.

ثالثاً: تعيين البضاعة:

أقرت اتفاقية بروكسل في المادة (3/3) منها وجوب التحقق من بيانات البضائع ووصفها بنصها على أنه "وبعد استلام البضاعة إلى جهة الشحن، يقوم الناقل أو وكيل الناقل، بناء على طلب الشاحن، بإصدار شحنة بوليصة الشحن إلى الشاحن تظهر من بين أمور أخرى: (أ) العلامات الرئيسية اللازمة لتحديد البضائع، على أن يتم تقديمها كتابياً من قبل الشاحن قبل أن يبدأ تحميل تلك البضائع، شريطة أن تكون هذه العلامات مختومة أو تظهر بطريقة أخرى بوضوح على البضاعة في حالة كشفها أو على الحالات أو التغطيات التي ترد فيها هذه السلع بطريقة كما ينبغي عادة أن تظل مقروءة حتى نهاية الرحلة. (ب) إما

²⁰ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2005، ص 296-297.

عدد الطرود أو القطع، أو الكمية، أو الوزن، حسب الحالة، على النحو الذي قدمه الشاحن كتابة. (ج) الأمر الواضح وحالة البضائع. شريطة ألا يكون الناقل أو وكيل الناقل ملزماً بأن يبين أو يظهر في بوليصة الشحن أي علامات أو أرقام أو كميات أو وزن يكون له أساس معقول للشك في عدم تمثيل البضائع التي تم استلامها فعلاً، لم يكن لديه وسائل معقولة للتحقق".

و قد أكدت المادة (145) من القانون البحري البحريني في هذا الخصوص على وجوب تحديد صفات البضائع من حيث العدد أو الكمية أو الوزن طبقاً لما تم تقديمه من الشاحن، وكذلك علاماتها و حالتها و شكلها الظاهر.

و قد تضمنت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على وجوب تحديد وصف البضاعة وبيان حالتها الظاهرة في المادة 15 منها.

وقد سائر المشرع المصري اتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص حيث أشار في المادة (201) من القانون البحري المصري على أنه " يجب أن يتضمن سند الشحن تعييناً للبضاعة المشحونة من حيث نوعها و مقدارها و العلامات و الحالة الظاهرة لها، و يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضاعة كافية لتعيينها و أن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة".

رابعاً: مسؤولية الشاحن في حالة عدم صحة بيانات البضاعة:

في حالة تقديم الشاحن بيانات غير صحيحة في سند الشحن فيلزم الشاحن بتعويض الأضرار التي قد تنشأ عن ذلك. وقد نصت المادة (5/4) من اتفاقية بروكسل لعام 1968 على ذلك بنصها على أنه " يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يتعلق بالعلامات و عدد و كمية و وزن البضائع، و يكون مسؤولاً في مواجهة الناقل عن الخسائر و المصاريف الناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، و يعتبر الناقل غير مسؤول عن الخسارة أو الضرر نتيجة تقديم الشاحن بيانات غير دقيقة أو غير صحيحة".

وفي هذا الخصوص جاء القانون البحري البحريني على نفس سياق اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بضمان الشاحن صحة البيانات المقدمة إلى الناقل حيث نصت المادة (2/148) منه على أنه "يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع، ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن إلا إذا كان قد تحفظ في شأن هذه البيانات في سند الشحن".

أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فقد نصت المادة (1/17) منها على أنه " الشاحن ضامن للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضاعة و علاماتها و عددها و وزنها و كميتها التي قدمها لكي تدرج في سند شحن, ويلزم الشاحن بتعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات ويظل الشاحن مسؤولاً وأن قام بتحويل سند الشحن إلى الغير". و تعني عبارة الضامن الواردة في النص أن الشاحن سيشغل ذمته بالضمان سواء كان مخطئاً أو غير مخطئ. فإذا قدم الشاحن بياناً كاذباً بسبب قوة قاهرة أو سهواً فإنه يظل مسؤولاً عن ذلك في مواجهة الناقل بالرغم من حسن نيته. وقد أضافت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على أن كل خطاب ضمان يتعهد بمقتضاه الشاحن بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن يكون باطلاً في مواجهة الغير الذي أنتقل إليه سند الشحن.

أما القانون البحري المصري فقد أشار إلى مسؤولية الشاحن بضمان عدم صحة البيانات المقدمة من قبله إلى الناقل وذلك وفق نص المادة (208) منه التي اعطت حلاً للربان عند اكتشافه عدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة حيث نصت على أنه " إذا وجد الربان في السفينة قبل البدء بالسفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقائها فيها و نقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض. و إذا تبين وجودها في السفينة جاز للربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً".

خامساً: تحفظات الناقل بشأن البيانات في سند الشحن:

الأصل هو صدور سند شحن نظيف خالي من التحفظات, حيث يقوم الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل من أجل تدوينها كما قدمت من الشاحن, و أي بيان بخصوص البضاعة يقبل الناقل بتدوينه في سند الشحن يعتبر حجة عليه خصوصاً في مواجهة الغير أو المرسل إليه, حيث لا يجوز للناقل إثبات عكس ماجاء من بيانات في مواجهة الغير, حيث يظل الناقل مسؤولاً في مواجهة المرسل إليه عما جاء بالسند من بيانات حتى لو كان الشاحن قد قدم بيانات غير صحيحة عن البضاعة إلى الناقل²¹. لذلك

²¹ محمد عبد الفتاح ترك, عقد النقل البحري, المرجع السابق, ص 330.

فإن الناقل يتحمل تبعه الهلاك أو النقص في البضائع في مواجهة المرسل إليه بالرغم كونه غير مسؤولاً عن ذلك، حيث أن التلف أو النقص قد يكون موجوداً قبل عملية نقل البضائع. لذا للناقل إمكانية حماية مصالحه ضد هذا الخطر وذلك بإدراج بعض التحفظات أو البيانات في وثيقة الشحن عند إصدارها تتعلق بالبضائع المنقولة.

وفي هذا الخصوص نصت المادة (3/3) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 بشأن تلك التحفظات وذلك بحق الناقل على عدم إعلان أو إدراج في وثيقة الشحن أي بيان يتعلق بالعدد أو الكمية أو الوزن، وذلك في حالة توفر دواعي مثيرة للشك لدى الناقل تتعلق بصحة المعلومات المتعلقة بالبضائع التي تسلمها، أو إذا لم تكن له الوسائل المعقولة للتحقق منها.

ونفس المضمون نجده في المادة (148/أ) من القانون البحري البحريني التي نصت على أنه " للناقل أو من ينوب عنه الامتناع عن قيد البيانات المتعلقة بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها". و يلاحظ على المادة ذاتها أنها أجازت للناقل في فقرتها الثانية وبصورة غير واضحة من إدراج التحفظات بشأن البيانات المدونة في سند الشحن بنصها على أنه " لا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن إلا إذا كان قد تحفظ الناقل بشأن هذه البيانات في سند الشحن". وقد أكدت محكمة التمييز البحرينية ذلك في حكم لها بهذا الصدد بقولها " للناقل أن يتمسك قبل الغير بما فيهم صاحب البضاعة و المؤمن عليها بعدم صحة بيانات سند الشحن إذا كان قد تحفظ بشأنها في سند الشحن"²².

وذهبت في قرار آخر لها إلى أنه "يعتبر سند الشحن حجة في إثبات ما ورد فيه من شروط وبيانات إلى أن يثبت عكسه طبقاً لنص المادة (152) من القانون البحري البحريني ما لم يتضمن تحفظاً من الناقل على ما ورد به نقلاً من البيانات المقدمة من الشاحن تتعلق بعلامات البضاعة أو عددها أو كميتها أو وزنها إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها حسب نص المادة (148) من القانون ذاته، فإن من شأن هذا التحفظ تقويض حجية السند ويقع على الشاحن أو

²² الطعن رقم 122 لسنة 1997، مجلة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية لسنة 1998 الطبعة الثانية، ص 12.

المرسل إليه عبء إثبات حقيقة ما تم التحفظ عليه وكان لا يجوز وفقاً لمفهوم هذه المادة التحفظ على حالة البضاعة إذا كان من السهل على الناقل التحقق منها²³.

وقد أشارت اتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص ضمن نص المادة (1/16) بنصها على أنه " إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو توافرت لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظاً في سند الشحن يثبت فيه أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة لديه".

وتناول القانون البحري المصري حالة التحفظات في سند شحن ضمن نص المادة (1/205) التي نصت على أنه " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، و تقيد هذه البيانات في سند الشحن، و للناقل إبداء تحفظات على قيدها أن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها. و تذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن". و يلاحظ على نص المادة المذكورة أعلاه أنه وضع قيود على وضع تلك التحفظات، حيث أن من شأن تلك التحفظات إعفاء الناقل من المسؤولية لذلك قيد القانون حق الناقل في إجراء تلك التحفظات، إذ أن الأفرط في وضع تلك التحفظات في سند الشحن من شأنه إضعاف حججه في الإثبات و إثارة الشك حول ماورد فيه من بيانات، لذلك قيد القانون تلك التحفظات بقتدين هما: 1- وجود أسباب جدية للشك في صحة البيان. 2- وجوب ذكرها في سند الشحن. و يقع عبء أثبات جدية أسباب هذا الشك من صحة البيانات على عاتق الناقل فإذا عجز عن ذلك، تعين عدم الاعتداد بالتحفظ المدون في سند الشحن.

والملاحظ من حيث الشكل أن متطلبات و مقتضيات مختلف النصوص التي تم ذكرها، تظهر أنه من أجل أن تكون هذه التحفظات صحيحة وقادرة على إهدار حجية سند الشحن يتعين أن تكون محددة أي لا تكون عامة، وأن تكون مثبتة في نسختي الشحن أو على الأقل في النسخة المسلمة إلى الشاحن. حيث أن الأثر المترتب على هذه التحفظات إذا ما توفرت شروط صحتها هو تقويض حجية السند فيما يتعلق بنطاق

²³ الطعن رقم 487 لسنة 2009، قرار صادر من محكمة التمييز البحرينية الدائرة الأولى بتاريخ 3/8/2010، قرار غير منشور.

التحفظ (وزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها) و إقامة قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق بالبضائع قبل عملية شحنها، و هي قرينة بسيطة ويجوز للمرسل إليه دحضها بكافة طرق الإثبات²⁴.

وقد أشارت اتفاقية روتردام لعام 2009 بشأن تلك التحفظات في تفاصيل العقد حيث أجازت الاتفاقية للناقل التحفظ بشأن المعلومات الواردة في مستند النقل والتي يوفرها الشاحن و التي تتعلق بوصف البضائع والعلامات الدلالة اللازمة التي تكون ضرورية للتعرف على البضائع، وكذلك عدد الرزم أو كمية البضائع ووزنها، وذلك لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن إذا كان الناقل على علم بأن البيانات الجوهرية المذكورة في مستند النقل زائفة وغير صحيحة، أو كانت لديه أسباب جدية لذلك. وكذلك يجوز للناقل التحفظ على تلك البيانات عند عدم تسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية، أو عند عدم قيام الناقل بفحص البضاعة ولم يكن للناقل ولا الطرف المنفذ علم فعلي بمحتوياتها قبل إصدار مستند النقل.(المادة 40 منها).

المطلب الثاني

وظائف سند الشحن البحري

تتمتع وثيقة الشحن بوظيفة حيوية و ذات أهمية كبيرة في عقد النقل البحري للبضائع، و ذلك لكونها تمثل الأشياء الثابتة فيها، و لكونها تحل محل هذه الأشياء خلال وجودها في حيازة الغير، وذلك في سبيل تسهيل عملية تداولها و التعامل فيها، وعليه نستطيع القول أن الحائز لهذا المستند تكون له الحيازة الرمزية للبضائع دون الحيازة المادية لها²⁵. حيث يتم تحرير سند الشحن بعد شحن البضائع على ظهر السفينة، لذلك فإنه يكون وسيلة لإثبات عملية شحن البضائع على السفينة و ليس لإثبات عقد النقل البحري فقط²⁶.

²⁴ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003، ص 245.

²⁵ نصت المادة 151 من القانون البحري البحريني على أنه " يجوز للناقل أن يعطي الشاحن ايصالا باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة".

²⁶ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 205

وبالرغم من الحياة المادية للربان إلا أن وثيقة الشحن الممثلة للبضائع بحراً هو الذي تقوم حيازته محل حيازة البضائع أثناء الرحلة البحرية، و يتمتع حائز مستند الشحن بعدة حقوق منها حق طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ، كذلك يحق له التصرف فيها أثناء الرحلة ، ذلك بالإضافة إلى حق الرجوع على الناقل بالمطالبة بالتعويض عن مسؤولية التلف أو الهلاك في البضائع²⁷.

لذلك فإن وثيقة الشحن تقوم بوظائف ثلاث، فهي أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة على الوصف المدون من قبل الشاحن، وأنها أداة لتمثيل البضاعة، وأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع وذلك لتضمنه لشروط النقل.

أولاً: سند الشحن كأداة لإثبات عملية شحن البضاعة:

مما لا شك فيه أن سند الشحن يعتبر أداة للاتبات بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع (الناقل و الشاحن أو المرسل إليه). فوثيقة الشحن و ما تتضمنه من بيانات يتيح للشاحن فرصة كبيرة في إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته تجاه الناقل، كالتزامه مثلاً بشحن البضائع المتفق عليها و في الميعاد المحدد للشحن، كما أن البيانات المدونة في سند الشحن و ما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة و حجيتها في الإثبات في مواجهة الغير²⁸. و قد أوجبت المادة (145) من القانون البحري البحريني ذكر عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن و علامات البضائع وحالاتها وشكلها الظاهر²⁹.

ثانياً: سند الشحن أداة لتمثيل البضاعة:

أن وثيقة الشحن (الإذنية أو لحامله)³⁰ تمثل البضائع المنقولة بحراً و تعطي لحائزها الحق في تسليم البضائع و الحق في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، لذلك فإن من تؤول إليه ملكية هذا المستند يكون من حقه تسليم البضائع المثبتة به و التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، و ذلك لكونه الحائز القانوني

²⁷ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 110.

²⁸ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 51.

²⁹ نصت المادة 145 من القانون البحري البحريني على أنه "يجب أن يكون سند الشحن مؤرخاً وموقعاً من الناقل أو من ينوب عنه ويذكر في سند الشحن اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع وعلى الخصوص عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن وعلامات البضائع وحالاتها وشكلها الظاهر وميناء القيام وميناء الوصول".

³⁰ يقصد بسند الشحن الأذني أنه إذا صدر سند الشحن لإذن شخص معين كان السند أذنياً، و يترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير على ظهر السند بما يفيد نقل الحق الثابت فيه للشخص آخر أما السند لحامله فيقصد به أنه ينتقل بمجرد التسليم، و السند لحامله هو سند الشحن الذي يخلو من شرط الأذن أولاً يحمل اسم المرسل إليه، إلا أنه إذا تضمن سند الشحن شرط الإذن دون أن يذكر به اسم المستفيد من هذا الشرط فإنه يعتبر بمثابة سند شحن لحامله.

للبضائع ما دام أن الربان يباشر السيطرة المادية على هذه البضائع لحسابه، حيث يلتزم الربان بتسليم البضائع إلى الحامل القانوني لمستند الشحن. و من ثم فإن الحامل القانوني لوثيقة الشحن يحق له وحده أن يطلب استلام البضاعة من الناقل³¹.

لذلك يتعين تحديد البضائع بدقة بحيث يمكن التحقق من كميتها و نوعها ووزنها أو أن يتم تحديدها حسب نوع البضاعة، بالإضافة إلى ضرورة توضيح العلامات و الأرقام المثبتة على البضائع. فعندما يسلم الشاحن البضائع إلى ربان السفينة يكون بذلك قد تخلّى عن العنصر المادي أو السيطرة المادية للحيازة، بينما يبقى الشاحن الحائز القانوني لهذه البضائع، حيث تعتبر وثيقة الشحن أداة انتماء فهي تمثل البضائع المشحونة على السفينة و تقوم مقامها، و عليه فإن سند الشحن لا يكون من بين وظائفه أن يكون سند ملكية و إنما هو سند حيازة، فالملكية لا تكتسب إلا بالعقد، لذلك فإن حائز الوثيقة ليس بالضرورة أن يكون مالكا لها، وهذا ما يلاحظ عند قيام الناقل بتسليم الشاحن وثيقة الشحن نظير البضائع التي قام بشحنها على السفينة³².

و في البيوع البحرية فإن التسليم المادي للبضائع لا يتم إلا عند وصول السفينة إلى الميناء المحدد بالعقد، لذلك يستعاض عن ذلك بنقل ملكية وثيقة الشحن إلى المشتري، فهي محل التسليم المادي للبضائع لما تؤديه عملية التسليم لوثيقة الشحن من وظيفة مشابهة لعملية التسليم ذاتها، الأمر الذي يترتب عليه أن يكون للمشتري حامل السند الحق في التصرف بالبضاعة و الحق في المطالبة بتسليمها عند القيام بعملية تفرغها³³.

كما أن دور سند الشحن في الحيازة الرمزية للبضاعة تقوم بوظائف متعددة في البيوع البحرية، حيث ترد تلك العقود على بضائع أو أشياء معينة بنوعها، لذلك يتطلب تخصيصها من أجل انتقال ملكيتها، لذلك يعتبر قبولاً للبضائع من قبل المشتري بمجرد قبوله لوثيقة الشحن التي تتعلق به. لذلك فإن وثيقة الشحن تعين البضائع بشكل محدد وذلك للبيانات المدونة في سند الشحن التي تعد ضرورية للبضائع المشحونة و التي تشمل نوعها وعلاماتها وأرقامها بالإضافة إلى اسم السفينة و ميعاد الشحن، لذلك يعد المشتري المستفيد الوحيد من الحقوق التي تتولد من وثيقة الشحن في عقد النقل البحري، على الرغم من كون المشتري لم يكن يمثل طرفاً في عقد النقل البحري، و من ثم تجده يتمتع بحق شخصي في مواجهة الناقل يتمثل في حقه

³¹ أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1983، ص 45.

³² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2006، ص 207.

³³ سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987، ص 338-339.

بالمطالبة بالبضائع من الناقل، و كذلك الحق في المطالبة بالتعويضات التي تكون نتيجة هلاك أو تلف أو التأخر في تسليم البضائع³⁴.

ثالثاً: سند الشحن كأداة إثبات:

من المعلوم أن سند الشحن يعتبر أداة للإثبات بين طرفي عقد النقل البحري كسائر العقود التجارية، فيمكن إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، حيث أن إثبات عقد النقل البحري يعني إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل و الشاحن وذلك بواسطة سند الشحن و ما تتضمنه من بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل، و كذلك مواعيد التسليم و التسلم و غيرها من أمور تتعلق بالعملية البحرية³⁵. و هذا ما يستفاد من نص المادة (145) من القانون البحري البحريني بأن سند الشحن يشكل الإثبات على استلام الناقل للبضائع على الوصف المبين في وثيقة الشحن بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها. و قد أضافت المادة (148) من القانون ذاته على أن تعد وثيقة الشحن قرينة ثابتة على استلام الناقل للبضائع بالحالة و الكمية المدونة في سند الشحن، ما لم يثبت غير ذلك، هذا و لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة إلى الغير حسن النية. و عليه تقضي الأحكام المبينة المشار إليها على ضرورة التفرقة أولاً بين حجية سند الشحن فيما بين أطرافه و هم الناقل و الشاحن و كذلك المرسل إليه، إذا كان يعتبر كشاحن، و ثانياً بيان حجية سند الشحن بالنسبة للغير كالمؤمن على البضائع أو المرسل إليه إذا لم يكن هو الشاحن نفسه أو وكيل عنه، فيما يأتي بيان ذلك:

1- حجية بيانات سند الشحن في العلاقة بين الناقل البحري و الشاحن:

يعتبر سند الشحن بما يتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة (145) من القانون البحري البحريني و بالشكل المنصوص عليه في المادة (148) من القانون ذاته حجة بين طرفيه (الناقل و الشاحن) سواء لإثبات عقد النقل و شروطه أو لإثبات عملية شحن البضائع و تسليمها للناقل بالحالة و الكيفية المبينة في سند الشحن و في الميعاد المبين فيها.

فمن الضروري تحديد أوصاف البضاعة بالكامل و بيان حالتها الظاهرة في سند الشحن وذلك على اعتبار أن مسؤولية الناقل عن البضائع لا تقوم إلا عند هلاك أو تلف البضائع أثناء عملية نقلها أو عند التأخر

³⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 122-123.

³⁵ علي سيد قاسم، المرجع السابق، ص 118.

في تسليمها. و قد قضت المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل على ذلك بنصها على أنه "يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات و العدد و الكمية و الوزن حسب البيانات التي قدمها. و على الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك و التلف و المصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، و حق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر على مسؤولية الناقل و تعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن" و قد جاء القانون البحري البحريني بحكم مشابه لما جاء في المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل حيث يعتبر الشاحن مسؤولاً في مواجهة الناقل عن تعويض الأضرار الناتجة عن عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن بشأن البضائع سواء ما يتعلق بحالتها أو أوصافها أو عددها أو كميتها، كما يجوز للناقل الامتناع عن تدوين أو قيد تلك البيانات المتعلقة بالبضائع إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها. لذلك يعد الشاحن ضامناً في مواجهة الناقل عن صحة تلك البيانات، و يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف قد يصيب البضاعة تكون ناشئة عن الأخطاء المتعلقة بالبيانات المقدمة من قبل الناقل³⁶.

و قد أشارت المادة (152) من القانون البحري البحريني إلى مدى إمكانية إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن و ذلك بنصها على أنه " يعتبر سند الشحن حجة في إثبات ماورد فيه من شروط وذلك في العلاقة بين الناقل و الشاحن و كذلك بالنسبة للغير. و يجوز في العلاقة بين الناقل و الشاحن إثبات عكس ما ورد بسند الشحن. أم بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء به و إنما يجوز ذلك للغير".

أما فيما يتعلق بالتحفظات التي ترد في سند الشحن فقد أشار القانون ذاته إلى إمكانية الناقل من التمسك بعدم صحة البيانات المدونة في سند الشحن في مواجهة أي شخص آخر غير الشاحن، إلا في حالة تحفظ الناقل بشأن تلك البيانات في السند ذاته (م 148/2 ف2 من القانون البحري البحريني). لذلك فإن حجية سند الشحن فيما بين الناقل و الشاحن حجية نسبية غير مطلقة، حيث يجوز لأي من أطراف سند الشحن تقويضها وإثبات عكس ما جاء من بيانات في سند الشحن، فيجوز للناقل البحري إثبات أن البضائع المشحونة كانت بحالة مغايرة عما تم وصفها في سند الشحن (م 152 من القانون البحري البحريني). ويجوز كذلك للشاحن إثبات أن البضائع كانت أحسن حالاً مما وصفت عليه في سند الشحن³⁷.

³⁶ المادة 148 من القانون البحري البحريني.

³⁷ محمد بهجت عبدالله أمين، المرجع السابق، ص 91.

وقد تضمن قانون التجارة المصري رقم 8 لسنة 1990 الأحكام المشار إليها فقد نصت المادة 205 منه فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن عن البيانات المقدمة الخاصة بالبضائع على أنه " على الشاحن أن يقدم كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، و تقيد هذه البيانات في سند الشحن، و للناقل إبداء تحفظات على قيدها أن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، و تذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن". و قد قررت المادة (206) من القانون ذاته على مسؤولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ من جراء عدم صحة البيانات المقدمة فيما يتعلق بالبضائع ولو تم التنازل عن سند الشحن إلى الغير، و يكون الشاحن مسؤولاً عن تعويض الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع. وقد أضافت المادة (207) من القانون ذاته على حالة اتفاق الشاحن و الناقل البحري على إصدار سند شحن خالي من أية تحفظات، حيث تشترط المادة أعلاه على حصول الناقل البحري على خطاب الضمان و الذي يتضمن تعويضه عن الأضرار التي تلحق به جراء إصدار سند شحن خالي من تحفظات عن البيانات الواردة فيه، حيث أن كل خطاب أو اتفاق ضمان يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة فيه لا يحتج به في مواجهة الغير الذي لا يعلم بعدم صحة تلك البيانات وقت حصوله على سند الشحن. وقد يعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

أما فيما يتعلق بالمفعول الإثباتي في اتفاقية روتردام فقد بينت المادة (41/ب) على أنه " لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلّم البضائع و يحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية". فقد أشارت ف/ج من المادة ذاتها على أن لا يقبل أي دليل يقدم من قبل الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية وذلك فيما يتعلق بعدد الحاويات و نوعها و الأرقام و تفاصيل العقد عندما تكون مقدمة من قبل الناقل.

2- حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير

يعتبر سند الشحن هو الدليل الكتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، و عليه فإن لبيانات هذا السند حجية في إثبات الحقوق و الالتزامات الخاصة بكل طرف من أطراف العقد وأيضاً في إثبات عناصر العقد

و في مواجهة الغير³⁸. و يقصد بالغير كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تتصل بواقعة شحن البضائع و طبيعتها و كميتها أو وزنها، لذلك فهو يشمل المؤمنين على الشحنات، و الشاحنين الآخرين فيما يتعلق بالمساهمات بالخسائر البحرية المشتركة، و المرسل إليه إذا لم يكن هو الشاحن نفسه³⁹. فإن حجية السند تكون مطلقة في الإثبات بالنسبة لما أشتملت عليه البيانات لمصلحة الغير، لذلك لا يجوز لكل من الشاحن أو الناقل إثبات خلاف ما ورد من بيانات في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية(م 148 من القانون البحري البحريني). و في هذا الخصوص قضت محكمة التمييز البحرينية على " أن إقامة المحكمة قضائها على خلاف الثابت من بيانات في سند الشحن مخالف للثابت بالأوراق مما يعيبه و يوجب نقضه و الاحالة"⁴⁰. و على خلاف ذلك يجوز للغير إثبات عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات بجميع طرق الإثبات بما في ذلك القرائن و البينة، و في هذا الخصوص قضت محكمة التمييز البحرينية بقولها على أن " يعتبر سند الشحن حجة بما ورد به من بيانات تتعلق بالبضاعة الواردة به من جانب الناقل ينتج عنه تقويض حجته فيما يتعلق بوزنها أو عددها أو كميتها أو حالتها، و أن العجز أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل و يقع على عاتق المرسل إليه إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات و منها القرائن"⁴¹.

و في هذا الخصوص نصت المادة (1/210) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل و الشاحن و كذلك بالنسبة للغير". ونصت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على أنه " لا يجوز إثبات خلاف الدليل المبين في سند الشحن أو خلاف ما ورد به من بيانات في مواجهة الغير حسن النية مع أنه يجوز للغير إثبات عكس ماورد به من بيانات في مواجهة الناقل و الشاحن". و عليه يكون لسند الشحن حجية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير بشرط أن يكون الغير حسن النية، بمعنى أنه إذا كان الغير على علم بعدم صحة البيانات المذكورة في السند فإنه يعد سئ النية الأمر الذي يترتب عليه أنه يجوز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على خلاف ما ورد في سند الشحن من بيانات، كما يتعين على الناقل و الشاحن إقامة الدليل على انتفاء حسن نية الغير.

³⁸ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص154.

³⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 301.

⁴⁰ الطعن 126 لسنة 1996، مجموعة الأحكام الصادر عن محكمة التمييز البحرينية، السنة الثامنة، 1997، ص 62.

⁴¹ الطعن رقم 2 لسنة 2004، جلسة 10/2004، مجموعة الأحكام الصادر من محكمة التمييز البحرينية، 2007. أشار إليه: فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 217.

وقد أشارت اتفاقية روتردام لعام 2009 إلى حجية مستند النقل فقد أجازت المادة (41) فقرة " ب/1-2" اعتبار مستند النقل دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل عقد النقل، ولا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عند إدراجها في مستند النقل القابل للتداول في مواجهة الغير وكذلك المرسل إليه الذي يتصرفان بحسن نية.

الفصل الثاني

الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

- ويشتمل على مبحثين:

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: التزامات الشاحن

الفصل الثاني

الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد و تقسيم:

عملية النقل بصورة عامة ما هي إلا حلقة في سلسلة مرتبطة بالانتاج، فالنقل أمر ملزم للبائع و المشتري⁴². فالعقود قد تتابع على ذات المحل الذي أبرمت العقود بشأنه و التي بدورها تنظمها هذه السلسلة على الرغم من اختلاف أطرافها، فإذا أمعنا النظر نجد بأن هذه الفكرة تجسد إحدى صور المجموعات العقدية⁴³. فإذا إبرم عقد بيع البضاعة و كانت البضاعة تنقل بحراً فقد يصبح البائع شاحناً و المشتري مرسلأً إليه، فقد توجد عقوداً أخرى إلى جانبه كعقد نقل هذه البضاعة و عقد الشحن و التفريغ، و عقد التأمين على البضائع، و عقود نقل متتابعة، بمعنى آخر يوجد هناك عقداً أصلياً يتمثل في بيع البضاعة ثم عقود تابعة تتمحور حول العقد الأصلي و جميعها تهدف إلى ضمان وصول البضاعة إلى المرسل إليه⁴⁴. بعبارة أخرى فإنه منذ استلام الشاحن للبضائع و إلى حين تسليمه إياها إلى المرسل إليه، فإن عدد من العمليات المادية و القانونية تكون ضرورية لاتمام وصول هذه البضائع⁴⁵.

وحيث أن عقد النقل البحري يعتبر من العقود الملزمة للجانبين، فهو ينشئ التزامات في ذمة أطرافه أي الناقل من جهة و الشاحن. و تكون من شأن الوفاء بهذه الالتزامات وضع العقد موضع التنفيذ.

هذا وقد استقر القضاء و الفقه منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه في الحقيقة ليس من أطراف عقد النقل البحري، فيثور التساؤل حول الأساس القانوني لمركز المرسل إليه، و هل يعتبر ذلك استثناءً على مبدأ نسبية العقود، أم أن ذلك يدور في إطار القواعد العامة و لا يعتبر إستثناءً. و لتوضيح كل ذلك سنقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول في الأول التزامات الناقل البحري للبضائع، ونتعرض في الثاني إلى التزامات الشاحن.

⁴² Lachmi Singh, the law of carriage of goods by sea, United Kingdom, Hobbs Printers LTd, Tottom, Hampshire, 2012, p.3.

⁴³ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 194.

⁴⁴ محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية- الطبعة الأولى-2006، ص 441.

⁴⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 329.

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

أوجب القانون البحري عدة التزامات على الناقل بموجب عقد النقل البحري، فالالتزام الأصلي و الأساسي الذي يتعهد به الناقل هو نقل البضاعة أي توصيلها إلى ميناء الوصول، و يتبعه التزامه بتسليمها إلى المرسل إليه⁴⁶. ويفترض أن يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية لأجل القيام بتنفيذ التزاماته، و كذلك القيام بشحن البضائع و رصها في السفينة و المحافظة عليها بصورة تضمن وصولها إلى ميناء التفريغ ليتم تسليمها إلى المرسل إليه. بمعنى آخر أن الناقل البحري يلتزم بتنفيذ التزاماته المدونة بوثيقة الشحن التي وضعها وذلك إلى حين تسليم البضائع المعهودة إليه إلى أصحاب الحق فيها⁴⁷.

و يتطلب بيان هذه الالتزامات دراستها في ثلاثة مطالب مستقلة نتكلم في الأول عن التزاماته الناشئة عند الشروع في تنفيذ الرحلة، و نخصص الثاني للالتزامات الناشئة بعد أتمام شحن البضاعة وأثناء الرحلة، و ندرس في الثالث الإلتزامات الناشئة عند الوصول.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري عند الشروع في تنفيذ الرحلة البحرية

ينشأ على عاتق الناقل عدد من الالتزامات قبل شروعه بالرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى الميناء المقصود، و هذه الالتزامات هي أولاً الالتزام بأن يبذل قبل بدء الرحلة العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة، و الثاني الالتزام بشحن و تحميل البضائع على سطح السفينة إذا كان متفقاً عليه، و الثالث الالتزام برص البضاعة وصيانتها وحراستها⁴⁸. و هذا ما نعرضه في الفروع الآتية:

⁴⁶ Baris Soyer and Andrew Tettenborn, carriage of goods by sea , land and Air , third avenue, New York, USA, and Milton Park, Canada, 2014, p 26-27.

⁴⁷ Simon Baughen, Shipping Law, Sixth Edition , Rutledge, London And New York, 2015, p 15.

⁴⁸ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 218.

الفرع الأول

الالتزام بتجهيز وإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

يلتزم الناقل وفقاً للمادة (1/3)⁴⁹ من اتفاقية بروكسل لعام 1924 بالسهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة و تجهيزها و تموينها بشكل مناسب. بعبارة أخرى يلتزم الناقل بتجهيز السفينة مادياً بالماء و الوقود و غيرها من الأدوات التي تكون لازمة لإبحار السفينة. فالناقل يتصرف على حسب معيار الرجل المحترف "professional man"، وهذا الالتزام مستمر يبدأ قبل البدء بالرحلة و يبقى حتى أتمام الرحلة⁵⁰.

وقد توافق القانون البحري البحريني مع اتفاقية بروكسل، حيث نصت المادة (158) منه على أنه

"يلتزم الناقل بأن يبذل قبل بدء السفر العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة و أن يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد و مؤن و بحارة و أن يعد للاستعمال أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع و نقلها، و يسأل عن الضرر الذي يترتب عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا ثبت أن ذلك غير ناشئ عن تقصيره في القيام بالالتزامات الناشئة عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي". ويستفاد من هذا النص بأن الناقل يلتزم ببذل العناية اللازمة قبل بداية السفر لجعل السفينة صالحة للملاحة، و أن يجهزها بما يلزم من مواد و مؤن و بحارة، و أن يعد أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع و نقلها. وهذا ما أكدته محكمة التمييز البحرينية في أحد احكامها عندما قضت بأنه "الالتزام الأساسي للناقل البحري هو تنفيذ عملية النقل وذلك يقتضي منه أن يضع سفينته الصالحة للملاحة تحت تصرف الشاحن حتى يقوم بعملية الشحن"⁵¹.

و يلاحظ على نص المادة (158) بأن المشرع البحريني أكتفى بالإشارة إلى مسؤولية الناقل ببذل العناية اللازمة قبل بدء الرحلة إلا أنه لم يورد أي ذكر بشأن التزام الناقل ببذل العناية اللازمة أثناء الرحلة البحرية، و هذا نقص يعيب النص يجدر بالمشرع البحري البحريني تداركه، لذلك نقترح تعديل نص المادة المذكورة

⁴⁹ نصت الفقرة "1" من المادة "3" من الاتفاقية على أن " يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة قبل و عند بداية عملية نقل البضائع من أجل: أ) - جعل السفينة صالحة للإبحار ب) - تزويد و تجهيز و تموين السفينة بما يلزم ه) - جعل جميع الغرف التي تنقل فيها البضائع مبردة و آمنة لتسلمها و نقلها و الحفاظ عليها، و جميع الأجزاء الأخرى من السفينة".

⁵⁰ Abdellah Aboussoror, 1' execution du contrat de transport maritime de merchandise en droit marocain et en droit francais, OP. cit, P276.

⁵¹ الطعن 35 لسنة 1996 مجلة مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة السابعة 1996، ص 227.

بحيث تكون على النحو الاتي (يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية و في بدايتها و أثنائها بأن يبذل العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة و أن يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد و مؤن و بحارة و أن يعد للاستعمال أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع و نقلها، و يسأل عن الضرر الذي يترتب عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا ثبت أن ذلك غير ناشئ عن تقصيره في القيام بالالتزامات الناشئة عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي).

وقد فرضت الفقرة "3" من المادة "3" من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 هذا الالتزام على عاتق الناقل بنصها على أنه " يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن إهماله ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للإبحار على معيار الرجل العادي، و تجهيز السفينة و تزويدها أو بجعل الغرف المخصصة للنقل مناسبة و آمنة لنقل البضائع فيها".

و يتضح من النص بأنه يتعين على الناقل قبل و عند بداية الرحلة إعداد السفينة و تطعيمها و تموينها و إعداد العنابر و الغرف و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها و نقلها و حفظها. و هذا يعني أنه يتعين على الناقل جعل السفينة صالحة للملاحة قبل و عند بداية الرحلة، و كذلك المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة⁵².

و على ضوء ما ورد في اتفاقية هامبورغ فقد نصت المادة (214) من القانون البحري المصري على أنه "على الناقل إعداد السفينة و تجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة لتنفيذ السفر المتفق عليه، و عليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها و حفظها". و يتضح من النص أن المشرع المصري لم يكتفي بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بانجاز عملية النقل و المحافظة على البضائع المنقولة بل أوجب عليه إعداد سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع وذلك بوصفه التزاماً يقع على عاتق الناقل البحري في مواجهة الشاحن⁵³.

كما و أن اتفاقية روتردام فرضت التزاماً مماثلاً على عاتق الناقل حينما قررت في المادة (14) منها على أنه " يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية و في بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل: (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك: (ب) و تطعيم السفينة و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة و مزودة بالمعدات و الإمدادات طوال الرحلة البحرية: (ج) و جعل

⁵²Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, at 140.

⁵³ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 60.

عناصر السفينة و سائر إجزائها التي تنقل فيها البضائع, و ما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها, مهياة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها و الحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك".

يلاحظ من النص أعلاه أن أحكام اتفاقية روتردام تتميز عن أحكام اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورغ فيما يتعلق بالتزام الناقل بأعداد سفينة صالحة للملاحة . حيث لاحظنا بأن اتفاقية بروكسل و هامبورغ تفرضان على الناقل التزاماً بجعل السفينة صالحة للملاحة قبل بداية الرحلة البحرية فقط. في حين أن أحكام اتفاقية روتردام عدلت من هذا المضمون وفرضت التزاماً على الناقل بأن جعلته ملتزماً بأن يعد السفينة صالحة للملاحة قبل بداية الرحلة وأثناء عملية النقل. ورتبت أثراً مهماً على إخلال الناقل بهذا الالتزام وهو حرمانه من الاستفادة من الإعفاءات المقررة في نصوصها في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة البحرية أو أثناء عملية النقل, و بهذا فإن التزامه هذا لا يقتصر على بدء الرحلة وإنما يكون ملتزماً بالمحافظة على صلاحية السفينة في أثناء عملية النقل للبضائع و لهذا فإن الاتفاقية أجرت تعديلاً جوهرياً في التزام الناقل بهذا الشأن⁵⁴ . وعلى هذا الأساس فإن دراسة هذا الالتزام الأساسي للناقل يستلزم منا أولاً التعرف على مفهوم صلاحية السفينة للملاحة , ثم التطرق ثانياً إلى مضمون الالتزام.

أولاً- صلاحية السفينة للملاحة.

أوضحت المادة (1/3) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 و ما يقابلها في القوانين المستمدة منها, أن الأمر يقتضي حتماً لكي تكون السفينة صالحة للملاحة الخاصة بنقل البضائع أن يقوم الناقل:

أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر .

ب- تجهيز السفينة و تطعيمها و تموينها على الوجه المرضي.

ج- اعداد العنابر و الغرف الباردة المبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها و حفظها و نقلها.

و تجدر الإشارة هنا أن اتفاقية بروكسل جعلت التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة مجرد التزام ببذل عناية قبل السفر و عند البدء فيه, و يتخلص الناقل من المسؤولية بمجرد إثباته أن بذل العناية المعقولة

⁵⁴ Nusret- Semahat Arsel, The United Nations convention on contract for international carriage of goods wholly or partly by sea, Springer, Heidelberg Dordrecht London and New York, 2011, p 139.

التي يبذلها ناقل عادي في تنفيذه لعملية النقل. و يقع على عاتق الناقل عبء إثبات بذل الهمة الكافية ليجنب نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة⁵⁵.

ويعتبر مصطلح صلاحية السفينة ذات معنى واسع، ولا يتضمن فقط هيكل السفينة و لكنه يتسع ليشمل عناصر السفينة الأخرى. و بالتالي ليس من السهل إعطاء تعريف شامل لهذا المعنى، إلا أنه يفضل استخدام العبارات العامة من أجل إعطاء معنى قريب إليه. و عرف مصطلح صلاحية السفينة في قضية **kopitoff v. Wilson** على أنه درجة العناية المطلوبة التي يبذلها صاحب السفينة في الظروف العادية من أجل بدء الرحلة⁵⁶. و قد عرف واجب صلاحية السفينة بأنه " التزام الناقل بأن يوفر كل ما تحتاجه السفينة لكي تكون صالحة للإبحار، و تكون قادرة على استلام البضائع و نقلها و تسليمها إلى المرسل إليه⁵⁷.

و يمكن تعريف صلاحية السفينة للملاحة بأنها قدرة السفينة و جاهزيتها من قبل مالكيها لتكون قادرة على السير و تحمل الضغوط العادية من رياح و أمواج و غيرها من الأحوال الجوية التي قد يتوقع عادة أن تعترض السفينة⁵⁸. وفي قضية (Dixon V Sadler)⁵⁹ بينت المحكمة معنى صلاحية السفينة للملاحة بقولها " تعتبر السفينة صالحة للملاحة عندما تكون السفينة و بشكل منطقي قادرة و بشكل ملائم على مواجهة مخاطر البحر العادية ". و بالتالي فإن العنصر الحاسم في تحديد صلاحية السفينة للملاحة هو "قدرة السفينة على مواجهة مخاطر البحر في الظروف الاعتيادية". و ينبغي الإشارة إلى أن القاضي **Mustill J** في قضية :

⁵⁵ نصت المادة (1/4) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 على أنه : " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها، أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرض أو لإعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها، وذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة، وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة".

⁵⁶ Ahmed Hussam Kassem, Legal Aspects Of Seaworthiness. PHD Dissertation Submitted To Swansea University. 2006. P 16-17. Retrieved from www.discovery.ucl.ac.uk.

⁵⁷ Kenneth Rawson. The Carriage of Bulk Oil and Chemicals At Sea. Champlion Press Ltd. England, 1994. P.51.

⁵⁸ M.I. Hendrikse, N.H. Margetson, N.J. Margetson. Aspects of Maritime Law. Kluwer Law International. Netherlands. 2009. P.72.

⁵⁹ Baris Soyer. Warranties In Marine Insurance. Second Edition. Cavendish Publishing Ltd. London , Sydney. 2006. P.50.

إلى ثلاث أقسام: 1- سوء الأحوال الجوية غير الطبيعية، هنا يخرج الطقس خارج نطاق الظروف التي يمكن التنبؤ بشكل معقول أن السفينة قد تواجهها أثناء الرحلة. 2- سوء الأحوال الجوية و هي الطقس التي يقع في نطاق ما يمكن أن يتوقع ، و لكن في النهاية غير المواتية من هذا النطاق في الواقع، و الطقس هو أسوأ مما كان مأمولاً. 3- الظروف المناخية المتوقعة ، أي الطقس الذي يقع في نطاق ما يمكن توقعه، ولكن ليست سيئة بما فيه الكفاية لتصنف كظروف عسيرة. و ذهب القاضي في حكمه إلى أنه " من أجل اعتبار السفينة صالحة للملاحة يجب أن تكون السفينة ملائمة للتعامل بشكل معقول مع الظروف الجوية السيئة و الظروف الاعتيادية⁶⁰. و من الجدير بالملاحظة أن المشرع البحريني أشار إلى التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للإبحار ولكنه أغفل بيان المقصود بصلاحية السفينة .

ولا يختلف الحال في ظل اتفاقية هامبورغ عنه في ظل اتفاقية بروكسل ، إذ أنه بالرغم من عدم تضمينها نصاً مماثلاً لنص الفقرة "1" من المادة "3" منها، إلا أن مضمون هذا النص يعد متضمناً فيها بصورة ضمنية، ذلك لأنها وسيلة الناقل لتنفيذ و توصيل البضائع سليمة وفي الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول⁶¹.

هذا ويعد مفهوم (صلاحية السفينة للإبحار) مفهوماً معقداً و تطور بتطور المجالات التقنية و القانونية، فحسب الفقه الأنجلوسكسوني⁶²، صلاحية السفينة للملاحة يعني أن السفينة تبنى و تستغل من أجل مواجهة كل صعاب و مخاطر البحار، و كذلك أن تكون تحت سيطرة ربان يمتلك الكفاءة اللازمة و فريق من البحارة بشكل كافي للإبحار.

و تجدر الإشارة أنه خلال مؤتمر لاهاي المنعقد سنة 1899 عرف اللورد فليمور ممثل بريطانيا صلاحية السفينة للملاحة على أنها لا تعني فقط صلاحية السفينة لركوب البحر، و لكن كذلك قابليتها لنقل الشحنة في أحسن الظروف، فعلى سبيل المثال السفينة التي لها أجزاء غير مرتبة و نظيفة هي سفينة غير صالحة للملاحة البحرية فيما يخص البضائع⁶³.

⁶⁰ Baris Soyer, Warranties in Marine Insurance, at 50. أشار إلبالحكم

⁶¹ Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, at 142.

⁶² فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، 1996، ص 222-223.

⁶³ M.Pourcelet, 1E transport maritime sous connaissance, droit canadien, americain et anglais; PUL, 1972, P 62 ET AUSSI, p.197.

وحسب الفقيه POURCELET, فإن صلاحية السفينة للملاحة تعني صلاحيتها الملاحية و التجارية, فالمصطلح الأنكليزي لابد أن يترجم بمفهومه الواسع⁶⁴.

وقد أعطى الفقيه PUTIZEYS, كذلك أمثلة على ذلك حيث أضاف أن السفينة لابد أن تكون قادرة على مخاطر البحر, فمثلاً أن تكون السفينة مجهزة بمبردات قادرة على المحافظة على البضائع خلال الرحلة, و إذا لم تكن كذلك لا تعتبر السفينة في حالة صالحة للملاحة⁶⁵.

وكذلك أعطى الفقه الفرنسي عدة تعريفات لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة, حيث يرى الفقيه Ripert أن صلاحية السفينة تعني قابلية السفينة بالقيام بالرحلات البحرية في أمان و في ظروف أعتيادية ووفقاً لرؤيته فإنه لا فائدة من التوسع في هذا الالتزام, بل أن يؤخذ بالاعتبار الالتزام بالنتيجة الملقة على عاتق الناقل بمجرد إبرام العقد⁶⁶.

أما الفقيه REMOUND-GOUILLOUD فقد بين مفهوم صلاحية السفينة بالمعنى الواسع بقوله بأنها تعني ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها, فهي مكلفة برحلة لابد من إتمامها وببضائع لابد من نقلها⁶⁷.

و نرى من جانبنا أن صلاحية السفينة للملاحة يقصد بها أن تكون السفينة من القوة و مزودة بكل مايلزم لاجتياز مختلف الصعاب الملاحية المتواتر حدوثها, و أن تكون مزودة كذلك بكل ما تقتضيه سلامتها الملاحية , و أن هذا المفهوم يعد مفهوماً نسبياً وذلك لاختلاف مقتضيات هذه الصلاحية من حالة لأخرى.

ثانياً: مضمون الالتزام.

يتبين من مختلف التعريفات الفقهية و التشريعية أن فكرة الصلاحية الملاحية تحتوي جانبين, الأول الملاحي (Navigating side) و الثاني تجاري (Commercial aspect).

فالمقصود بالصلاحية الملاحية (Navigability Nautical) هي قدرة السفينة بمكوناتها وأدواتها لمواجهة مخاطر البحر, وذلك يقتضي أن تكون السفينة قادرة على تحمل مخاطر الرحلة البحرية⁶⁸, و مجهزة مادياً

⁶⁴ M.Pourcelet, 1E transport maritime sous connaissance, at 197.

⁶⁵ J.PUTZEYS, droit des transport et droit maritime, Bruylant, 1993, n 578, page 319.

⁶⁶ G. Ripert, traite de droit maritime, tome2, page 311.

⁶⁷ M.Remound-Gouilloud, Droit maritime, pedone, 1993, p.375.

⁶⁸ علي سيد قاسم, المرجع السابق, ص 128-129.

بكل ماتتطلبه الرحلة البحرية من مؤونة ووقود، وتزويدها بطاقم كافى من الربان و الملاحين و غيرهم من أفراد الطاقم حسبما تقتضيه القوانين و المعاهدات الدولية بهذا الشأن⁶⁹.

وقد أشار القاضي برينت في قرار له صادر من المحكمة الابتدائية في نيويورك إلى هذا المعنى في قضية (United States V. Ultramar Shipping Co.) بقوله أن صلاحية السفينة لا تشير إلى المعنى المطلق و إنما هو معنى نسبي يعتمد على ظروف الرحلة و البضاعة، فتعتبر السفينة صالحة للملاحة في حالة كون السفينة قادرة على الابحار في الظروف الاعتيادية مع الأخذ بعين الاعتبار، نوعية البضاعة المنقولة و طريقة رص البضائع على السفينة. ولا يجب أن تكون السفينة تتصف بالكمال من أجل أن تعتبر السفينة صالحة للملاحة⁷⁰.

أما صلاحية السفينة من الوجهة التجارية (Navigability commercial) فهي قدرة السفينة على نقل الشحنة محل العقد، بحيث تكون مهيأة بما يلزم من أدوات الشحن و التفريغ و سلامة معدات التهوية و التبريد⁷¹. و بهذا الخصوص فقد نصت الفقرة "1" من المادة "3" من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على إلزام مجهز السفينة ببذل الهمة الكافية قبل بدء الرحلة و عند البدء، لجعل السفينة في حالة صالحة للعمل. و تجهيز السفينة و تطعيمها و تموينها على وجه مرضي، مع ضرورة أعداد العنابر و الغرف الباردة المبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع البضائع فيها و نقلها. و قد نهج المشرع البحريني نهجاً موازياً لما جاء في اتفاقية بروكسل حيث نصت المادة (126) من القانون البحري البحريني على أنه " يلتزم المؤجر بأن يبذل قبل بدء السفر العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة وأن يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد و مؤن و ببحارة وأن يعد للاستعمال أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع و نقلها". و يلاحظ من نص هذه المادة أن السفينة تكون صالحة للملاحة في القانون البحريني في حالة قيام الناقل بالوفاء بالتزاماته المتعلقة بتجهيزها بما يلزم من مؤن و ببحارة و أن تكون أقسامها صالحة لحفظ البضائع فيها و نقلها فقط.

و لا يختلف الحال في ظل اتفاقية هامبورغ عنه في ظل اتفاقية بروكسل و القوانين المستمدة منها، إذ أنه على الرغم من عدم تضمينها نصاً مماثلاً لنص المادة الثالثة فقرة (أ) من اتفاقية بروكسل و ما يقابله في

⁶⁹Ahmed Hussam Kassem, Legal Aspects of Seaworthiness. at 25-26.

⁷⁰Robert Force, A.N. Yiannopoulos, And Martin Davies. Admiralty And Maritime Law. Abridge Edition. Washington, D.C. 2006. P.225-226.

⁷¹ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 115.

القوانين المستمدة من هذه الاتفاقية , إلا أن هذا المعنى يعد متضمناً فيها و بصورة ضمنية. لذلك لا تعد السفينة صالحة للملاحة ملاحياً إذا ما بدأت الرحلة رغم ما يعترى هيكلها من ثقوب, أو بالرغم من عدم قدرتها على تحمل مشاق الرحلة المعتادة⁷².

الفرع الثاني

الالتزام بشحن البضائع

يقصد بالشحن وضع البضائع المراد نقلها على ظهر السفينة, و هو بذلك يختلف عن رص البضائع. فالشحن هو عبارة عن عملية مادية تعني وضع البضائع على ظهر السفينة, لهذا فإن الشحن لا يمكن تصويره إلا بعد أن يتسلم الناقل البضاعة⁷³.

ويتم شحن البضائع في الأصل في العنابر المعدة لهذا الغرض في السفينة و التي تتفق و طبيعة كل منها تجنباً لهلاكها أثناء عملية النقل, حيث لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة ذلك لكثرة احتمال المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها البضائع بسبب العواصف و الأمطار و التعفن من جراء البلل بمياه البحر, وذلك فضلاً عن احتمالية سقوطها في البحر⁷⁴.

وتسبق عادة قبل البدء في شحن البضائع من قبل الناقل, عملية قبول البضائع و تسلمها من قبل الناقل أو ممثله القانوني. هذا ما أشارت إليه المادة(1/149) من القانون البحري البحريني بنصها على أنه " إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو كان البيان المتعلق بها مخالفاً للحقيقة جاز له إخراجها من السفينة في محل الشحن أو إبقاؤها فيها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض.

وإذا اكتشفت البضائع أثناء السفر جاز للربان أن يأمر برميها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو إذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصاريف تربو على قيمتها

⁷² Almojil Establishment V Malayan Motor and General Underwriters (Private) Ltd, AL-Jubail IV [1982] 2 Lloyd's Rep 637, Singapore CA.P 5.

⁷³ علي سيد قاسم, المرجع السابق, ص 130.

⁷⁴ سميحة القلوبي, موجز القانون البحري, المرجع السابق, ص 365: علي يونس, العقود البحرية, دار الفكر العربي, القاهرة, بدون سنة نشر, ص 64.

أو إذا كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً قانوناً". يستفاد من النص على أن يتولى الربان - الممثل القانوني للناقل - مهمة القيام بفحص البضائع و مراجعة البضاعة طبقاً لبيانات سند الشحن. فإذا ما تبين أو وجد في السفينة بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو كانت مخالفاً للحقيقة قبل السفر، جاز له إخراجها من السفينة أو إبقائها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها وذلك مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض.

و خلافاً لاتفاقية بروكسل فإن المشرع البحريني لم يلزم الناقل بعملية شحن البضائع على السفينة وإنما جعله من التزامات الشاحن إلا أنه أجاز اتفاق أطراف العقد على غير ذلك ⁷⁵.

وفرضت اتفاقية بروكسل لعام 1924 على الناقل الالتزام بشحن البضائع بنصها على أنه " على الناقل أن يقوم بطريقة ملائمة و بعناية "properly and carefully" بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها" (ف2 من المادة 3 منها).

وتأكيداً لذلك نصت المادة (150) من القانون البحري البحريني على أنه " لا يجوز للناقل المطالبة بالتعويض إذا ما شحنت البضائع الخطرة بعلم الناقل ورضائه إلا إذا أصبحت خطراً". , مما يعني أنه بغض النظر عن من قام بالشحن أو من تحمل مصاريف الشحن (سواء الشاحن أو الناقل أو ممثله القانوني) فالناقل لا يلتزم بعملية شحن البضائع إلا إذا تم الاتفاق على ذلك مع الشاحن.

و قد حذت اتفاقية هامبورغ حذو معاهدة بروكسل فيما يخص التزام الناقل بشحن البضائع، حيث يستدل من الفقرة "1" ⁷⁶ من المادة الرابعة من الاتفاقية بأن الناقل ملزم بموجب الاتفاقية بالقيام بالعمليات الآتية:

أ- استلام البضاعة في ميناء الشحن.

ب- شحنها على السفينة

أما القانون المصري فقد أوجب هذا الالتزام أيضاً على الناقل حيث نصت المادة (215) بحري على أنه "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة و تفريغها مالم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة و نقلها و تسليمها عند الوصول"، فيلاحظ أن القانون المصري أجاز الاتفاق على أن يقوم الشاحن

⁷⁵ يفهم ذلك من نصوص المواد (122 و 150 و 157) من القانون البحري البحريني.

⁷⁶ نصت الفقرة "1" من المادة "4" من اتفاقية هامبورغ على أنه " مسؤولية الناقل بموجب الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيه البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

بعملية الشحن, بمعنى رفع البضائع من على الرصيف في الميناء ووضعها على ظهر السفينة, بخلاف القانون البحري البحريني الذي جعل هذا الالتزام على عاتق الناقل فقط .

أما بخصوص اتفاقية روتردام لعام 2009 فإنها فرضت على الناقل واجب القيام بشحن البضائع, بنصها على أنه " يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته, بتسلم البضائع و تحميلها و مناولتها و تستيفها و حفظها و الاعتناء بها و تفرغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية" (ف1 من م 13 منها). و قد أجازت الاتفاقية بموجب الفقرة "2" من المادة ذاتها الاتفاق بأن يقوم الشاحن بعملية شحن البضائع وذلك بنصها على أنه "يجوز للناقل و الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفرغها, بشرط أن يشار إلى ذلك في تفاصيل العقد".

ويلاحظ بأن القانون البحري البحريني جاء مخالفاً لاتفاقية روتردام حيث قرر التزام الشاحن بشحن البضائع على السفينة خلافاً لنص المادة "13" من اتفاقية روتردام و التي فرضت هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري.

■ الشحن على سطح السفينة:

الطريقة العادية لشحن البضائع على السفينة هو إيداعها في عنابرها, ذلك أن عنبر السفينة هو المكان الوحيد بها الذي بحكم موقعه وإعداده وإتساعه يمكن أن تودع فيه البضائع دون أن يؤثر ذلك على ثبات وإتزان السفينة⁷⁷. حيث أن شحن البضائع على سطح السفينة يؤدي إلى نتائج تتمثل في تعرض البحارة للخطر و الحوادث التي تقع على السطح خاصة في سوء الأحوال الجوية, و عدم ثبات وإتزان السفينة, و تعرض البضائع على السطح للهلاك أو التلف لتعرضها للرطوبة و الشمس و الأمطار, ذلك أنها تكون أول ما يلقي في البحر إذا ماتعرضت السفينة لخطر الغرق, بالإضافة إلى أنها تشكل خطورة على البضائع المشحونة في العنابر التي يهددها تسرب المياه إليها⁷⁸.

⁷⁷ كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع, منشأة المعارف بالإسكندرية, الطبعة الثانية, 2003, ص81.

⁷⁸ Johin Livermore, Transport Law In Australia, Wolters Kluwer Law International, The Netherlands. 2011. P.175-176.

وتستبعد معاهدة بروكسل لعام 1924 من نطاق تطبيقها البضائع التي تدون في سند الشحن بأنها تنقل على سطح السفينة (المادة 1/ج منها)⁷⁹، و ترك أمر نقلها للحرية التعاقدية للأطراف المتعاقدة، فلا تطبق بشأنه المسؤولية الواردة في المعاهدة.

وقد سائر القانون البحري البحريني نهج اتفاقية بروكسل حيث أشار في هذا الخصوص في المادة (165) إلى أنه " تسري احكام المسؤولية الواردة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن و لا تسري على البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها مشحونة على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية".

أما قانون التجارة المصرية لعام 1990 فقد ذهب إلى نهج مغاير لما قضت به اتفاقية بروكسل و القانون البحري البحريني حيث قضت المادة (216) منه على أنه " عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا إذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن، أو إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، و يجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح".

يستفاد من النص أعلاه باستثناء الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية من عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة، و إنما أجاز المشرع المصري شحن البضائع على سطح السفينة ذلك في حالات معينة حددها نص المادة أعلاه و هي كالاتي:

أولاً: الإذن الكتابي من قبل الشاحن: أشتراط أن يكون الإذن بالكتابة يقصد به أنه لا يجوز إثبات رضا الشاحن في هذا الخصوص بالبيئة، وأنما فقط بما يقوم مقام الكتابة وهو الإقرار و اليمين الحاسمة، وإثبات الناقل لإذن الشاحن على هذه الحالة قاصر على العلاقة بينه و بين الشاحن، ولكن لا يجوز له أن يحتج بهذا الاتفاق في مواجهة الغير حسن النية طالما أنه غير مدون في سند الشحن. و يعتبر المرسل إليه من الغير في هذا الصدد، و يجب أن يكون الإذن بالشحن على سطح السفينة صريحاً، حيث لا يكفي أن يكون هناك اتفاق على التزام الناقل بشحن البضائع بالطريقة التي تلائم نوع البضاعة⁸⁰.

⁷⁹ نصت المادة 1/ج من معاهدة بروكسل على أنه " أن مفهوم البضائع التي تشتمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة".

⁸⁰ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 83.

ثانياً: أن يكون الناقل البحري ملزماً بالشحن على سطح السفينة: قد يكون الناقل ملزماً بشحن البضائع على ظهر السفينة اعمالاً لقانون معمول به في ميناء الشحن، أو تستلزمها طبيعة الشحنة مثل السيارات والأخشاب ذات الأحجام الكبيرة وغيرها من الآلات الضخمة والتي يتعذر شحنها داخل عنابر السفينة. وتجدر الملاحظة أنه إذا اتفق الشاحن و الناقل على وجوب شحن البضائع في عنابر السفينة، فإنه لايجوز للناقل أن يقوم بشحنها على ظهر السفينة حتى لو كانت طبيعة البضائع أو العرف الجاري في ميناء الشحن تقتضي شحنها على سطح السفينة، إلا إذا كان مصدر إلزام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة حكم يورده نص قانوني آمر فإنه لا يجوز للأطراف مخالفته⁸¹.

ويشترط قانون التجارة المصري لعام 1990 في جميع الحالات التي يجيز فيها للناقل شحن البضائع على سطح السفينة من وجوب تدوين ذلك البيان في سند الشحن تبين فيه أن البضائع مشحونة بهذه الطريقة وثم فإن المرسل إليه يكون على بينة من أمرها (م 216 منه).

إلا أنه بعد ظهور نظام النقل في الحاويات سواء بالسفن العادية أو بسفن الحاويات التي صممت لهذا النوع بدأت تظهر مشاكل قانونية تتعلق بعمليتي شحن و رص البضائع في الحاويات على ظهر السفينة، و مدى إمكانية تمسك الناقل بتحديد مسؤوليته عن الطرد أو الوحدة. ويمكننا القول بأن القانون البحري البحريني و القانون المصري و معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ لم تتطرق أي منهما لمسألة النقل بواسطة الحاويات على سطح السفينة سواء كانت سفن عادية أم سفينة حاويات مخصصة لهذا الغرض. غير أن اتفاقية روتردام تطرقت إلى هذا الموضوع حيث قضت المادة (1/25) - ب منها بهذا الخصوص على جواز نقل البضائع على سطح السفينة إذا نقلت البضائع في حاويات مهيأة لهذا الغرض بنصها على أنه " 1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: (ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات، و كان السطح مهيأة خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات".

و قد أشارت الفقرة "5" من المادة (25) من الاتفاقية إلى عدم إمكانية الناقل من الاستفادة بالحد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا اتفق الناقل و الشاحن صراحة على نقل البضائع في عنابر السفينة و كان الهلاك أو التلف أو التأخر ناتجا عن نقلها على سطح السفينة.

⁸¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 78.

الفرع الثالث

الالتزام برص البضاعة

يقصد بعملية رص البضاعة أو التستيف Stowage وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة و ترتيبها مع غيرها من البضائع، بصورة يجنبها الهلاك أو التلف في أثناء عملية النقل و يحفظ للسفينة توازنها و يقي السفينة و الحمولة من الخطر⁸².

وقد عرفت محكمة التمييز البحرينية عملية رص البضائع بقولها "الرص هو وضع البضاعة داخل السفينة بترتيب فني كفيل بأن يحمي البضاعة من الهلاك أو التلف وأن يحفظ توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية"⁸³. و لما كانت عملية رص البضائع تتصل بتوازن السفينة فإنها تعتبر عملاً فنياً يستوجب من الناقل أو من يمثله تثبيت البضائع لمنعها من الانزلاق و الاصطدام ببعضها البعض حفاظاً على سلامة السفينة و البضائع المنقولة⁸⁴. إذ قد يكون الرص المعيب للبضاعة السبب في اختلال توازن السفينة و بالتالي هلاك البضاعة أو تلفها. و يستلخص من مفهوم نص المادة (2/77) من القانون البحري البحريني أن الربان هو الذي يلتزم برص البضاعة نيابة عن الناقل باعتباره الممثل القانوني له، حيث نصت على أنه " يجب على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية". حيث لم يتضمن القانون البحري نص صريح يلزم الناقل برص البضاعة، و هذا النقص التشريعي يجب تلافيه بإيراد نص صريح فيه بالزام الناقل برص البضاعة⁸⁵.

لذا يثور التساؤل حول الطبيعة القانونية لعملية الرص و التثبيت؟ فإذا كانت جميع النصوص القانونية سواء الوطنية أو الدولية تفرض الالتزام بهذه العمليات على عاتق الناقل البحري، مما يعني أن تنفيذها المادي يكون تحت مسؤولية الربان، باعتباره مهني و الذي عليه في جميع الأحوال الإشراف و السهر والمحافظة على البضائع. ولما كان الرص و التثبيت يثبت بجميع طرق الإثبات⁸⁶، إلا أن الربان يسعى من أجل تفادي المسؤولية بشأن سلامة عملية رص البضائع، إلى الحصول على دليل من خبراء متخصصين

⁸² Scandinavian Trading Co A/S V. Zadiac Petroleum .SA and William Hudson Ltd The Al Aofuf.1981.1Lloyd's Rep81. At 48

⁸³ الطعن 35 لسنة 1996، مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية ، السنة السابعة 1996، ص 227.

⁸⁴ Danske Sukker fabrikker V Bajamar Compania Naviera, The Torenia [1983] 2 Lloyd's Rep 211.p.3.

⁸⁵ فاضل صالح الزهاوي، مرجع سابق، ص 220.

⁸⁶ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 129.

بتحرير محضر بإتمام الرص طبقاً للأصول الفنية بعد المراقبة و الإشراف. و تعتبر هذه الأدلة قرائن بسيطة تخضع لسلطة القاضي المختص. و قد قضت محكمة التمييز البحرينية بهذا الشأن على أنه " لما كانت عملية الرص و التستيف هي وضع البضاعة داخل السفينة بترتيب فني معين كفيل بأن يحمي البضاعة من الهلاك أو التلف و يحفظ توازن السفينة أثناء عملية النقل, فإن تلك العملية تعتبر من مسؤولية الربان حتى ولو عهد بها إلى مقاولين متخصصين إذا يجب أن تتم تحت إشرافه و مسؤوليته, و عليه أن يراعي في ذلك طبيعة البضاعة و مدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها, و تستمر عملية الإشراف خلال الرحلة البحرية"⁸⁷. و في حكم آخر لها قضت محكمة التمييز البحرينية على أنه " يعتبر الربان بحسب الأصل - هو الذي يقوم بعملية عد و رص و تخزين البضائع على السفينة و تعتبر هذه العملية من مسؤولياته ولو تمت بمعرفته لاتصالها بتوازن السفينة و سلامتها و تضل له سلطة الأمر و الإشراف و التوجيه بالنسبة لها"⁸⁸.

و تقضي المادة (215) من القانون التجارة المصري في فقرته الأولى على أنه " يلتزم الناقل برص البضائع بالسفينة و نقلها و تسليمها عند الوصول" . و هذا النص يتعلق بالنظام العام إذ لم ينص القانون بجواز الاتفاق على غير ذلك كما فعل بالنسبة إلى الالتزام بالشحن و التفريغ في ذات الفقرة. و يضاف إلى ذلك أن الالتزام بالرص يقترن في النص بالالتزام بنقل البضائع و تسليمها عند الوصول و هي التزامات لا يجوز للناقل البحري النزول عنها لأنها تمثل جوهر الخدمة التي يقدمها, وغالباً ماتثور أمور غير عادية أثناء تنفيذ الالتزام برص البضائع كما لو اكتشف وجود بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو أثناء شحن البضائع الخطرة"⁸⁹.

و قد أشارت اتفاقية روتردام للنقل البحري لعام 2009 في المادة (13 فقرة (1)) منها على أنه " يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته بتسليم البضائع و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها و حفظها و الاعتناء بها وتفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية". و يلاحظ من النص أن الاتفاقية جعلت مسؤولية رص البضاعة على عاتق الناقل خلال مدة مسؤوليته وذلك رهنأً بأحكام المادة (26) من الاتفاقية نفسها. إلا أنه من الملاحظ أن الاتفاقية أجازت للناقل بالاتفاق مع الشاحن أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو

⁸⁷ الطعن رقم 35 لسنة 1996, مجموعة الأحكام القضائية لمحكمة التمييز السنة السابعة 1997, ص 227.

⁸⁸ الطعن رقم 582, لسنة 2009, قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية بتاريخ 6/8/2009.

⁸⁹ محمد عبد الفتاح ترك, عقد النقل البحري, المرجع السابق, ص 305.

المرسل إليه مهمة تحميل البضائع و تستيفها أو رصها على السفينة، مع الإشتراط إلى ذكر ذلك في تفاصيل العقد و ذلك حسب الفقرة الثانية من المادة (13) من الاتفاقية.

ويلاحظ من استقراء نص المادة (2 / 77) من القانون البحري البحريني أن المشرع لم يورد نص صريح يفرض الالتزام على الناقل برص البضائع، و هذا النقص في التشريع يجب تلافيه بإيراد نص صريح فيه يقضي بالالتزام الناقل بهذا الواجب أو إمكانية الاتفاق على رص البضائع من قبل طرف آخر مثل الشاحن المستندي أو المرسل إليه كما هو الحال في المادة (13 فقرة "1-2") من اتفاقية روتردام للنقل البحري لعام 2009.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يعتبر التزام الناقل بنقل البضائع المشحونة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المعقول عند سكوت العقد عن تحديد ميعاد معين، الالتزام الرئيسي للناقل البحري⁹⁰. و لتنفيذ هذا الالتزام يتعين على الناقل أثناء الرحلة البحرية التقييد بالمسار المتفق عليه الذي حدده له العقد، فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلى طريق آخر ولو كان أقصر من الطريق الأصلي⁹¹. و يتفرع عن التزام الناقل بنقل البضائع التزامه بالمحافظة عليها أثناء عملية نقلها أو أثناء الرحلة البحرية⁹²، بحيث يتعين عليه اتخاذ كافة التدابير اللازمة من أجل المحافظة على البضاعة و العناية بها أثناء تفرغها وإعادة شحنها على ظهر السفينة الجديدة. و هذا مانفصله في الفروع الآتية:

الفرع الأول

الالتزام بالنقل

بعد أن تصبح السفينة صالحة للملاحة، و يتحقق ذلك بإعدادها و تجهيزها في ميناء الشحن، واستلام البضائع المراد نقلها من قبل الناقل و شحنها و ترتيبها و تستيفها في العنابر المخصصة لها أو تستيفها على سطح السفينة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، لبدأ الناقل البحري بتنفيذ التزامه بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفرغ⁹³. وقد حددت اتفاقية بروكسل لعام 1924 معنى مصطلح "نقل البضائع" بنصها بأنه ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفرغها منها (ف "هـ" من م "1" منها). مما يستدل منه أن الاتفاقية لم تشر أيضا بشكل صريح على التزام الناقل بنقل البضاعة و إنما يفهم من نص المادة المذكورة أعلاه.

⁹⁰ Malcolm A. Clarke, International Carriage Of Goods By Sea, Sixth Edition. Rutledge, University of Cambridge, 2014. P.27.

⁹¹ Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, And Tsimplis, The Rotterdam Rules A Practical Annotation, at 42.

⁹² Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, And Tsimplis, The Rotterdam Rules A Practical Annotation at.42.

⁹³ INDIRA Carr, Miriam Goldby, International Trade Law Statutes and Conventions, Sixth Edition. Cavendish Publishing Limited , London And New York, 2013. P.548.

و يلاحظ بأن القانون البحري البحريني جاء خالياً من نص صريح يفرض هذا الالتزام على عاتق الناقل، ولكن يمكن استنباط هذا الالتزام من نص المادة (144) منه عند تعريفها لعقد النقل البحري⁹⁴ حيث نصت على أنه " عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر".

يلاحظ أن اتفاقية هامبورغ أيضاً جاءت خالية من نص صريح يفرض على الناقل هذا الالتزام، حيث يستدل من الفقرة "6" من المادة (1) من الاتفاقية و التي تنص على أن " عقد النقل البحري عقد يتعهد بموجبه الناقل، بأن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة" ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر". حيث نصت على أن الناقل يتعهد بموجب عقد النقل، بأن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة⁹⁵.

و على الناقل أن يقوم بتنفيذ عملية النقل بصرف النظر عن الأسباب التي قد يتعرض لها أثناء الرحلة البحرية، و على ضوء ذلك نصت المادة (217) من القانون البحري المصري على أنه "على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك، بذل الهمة و العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه و تحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (229) من هذا القانون و تكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن و يستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه".

و قد تضمن القانون البحري البحريني على نص مماثل أيضاً في المادة (137) منه بنصه على أنه "إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى ميناء الوصول، وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه ناشئاً عن قوة القاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف. وإذا احتفظ المستأجر بالحق في اختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختار ميناء يتعذر على السفينة الوصول إليه دون أن تتعرض للخطر تحمل المستأجر الآثار المترتبة على ذلك".

⁹⁴ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 220.

⁹⁵ Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, at 126.

ويلاحظ بأن اتفاقية روتردام للنقل البحري لعام 2009 قد تضمنت الإشارة الصريحة إلى هذا الالتزام في المادة (11) منها التي نصت على أنه "يقوم الناقل بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه". يلاحظ أن النصوص الوطنية أو الدولية التي أشرنا إليها يشوبها النقص بخصوص هذا الالتزام، حيث لم تتضمن نص صريح بهذا الخصوص و كان الأجدر بالمشرع البحريني النص على هذا الالتزام كالاتي " التزام الناقل وفقاً لاحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه ".

❖ خط السير المعتاد:

يترتب على الناقل واجب اتباع خط السير المتفق عليه في الرحلة البحرية في عقد النقل البحري، أو إتباع الطريق المعتاد أي الطريق الملاحي الذي تسير فيه السفن عادة في رحلاتها، و ذلك إذا ما جاء عقد النقل البحري خالياً من تحديد خط السير الواجب الاتباع في اثناء الرحلة البحرية. و لا يقصد بهذا أن يكون الطريق الأقصر جغرافياً لما قد يترتب ذلك من مخاطر ملاحية تعرض السفينة أو البضاعة لمخاطر الهلاك أو التلف. لذلك فالطريق المعتاد يمكن أن يتفق عليه فيما بين الاطراف في عقد النقل البحري للبضائع⁹⁶.

و قد أكد على ذلك القاضي بروتر (Proter) في قرار صادر له من المحكمة الفدرالية الأمريكية في القضية (Reardon Smith Line V. Black Sea and Baltic General Insurance) بقوله " أنه من واجب السفينة عند البدء في الرحلة البحرية من ميناء إلى آخر، باتباع الطريق المتفق عليه فيما بين الاطراف، و إذا لم يتم تحديده فيما بين الاطراف في عقد النقل البحري، فيكون باتباع الطريق الذي تسلكه السفن عادة في رحلاتها البحرية، مالم يتفق عليه فيما بين الاطراف في سند الشحن (Bill Of Lading Of Goods)، حيث من الضروري قبل البدء بالرحلة البحرية الاستعلام عن مفهوم الطريق المعتاد للرحلة". و في قضايا عديدة يمكن اعتبار الطريق المعتاد أكثر من طريق واحد. فمن حيث وجهة نظر المحكمة أن الطريق المتبع من سيراوس مروراً باسطنبول يمكن اعتباره طريقاً معتاداً للرحلة البحرية، وذلك لأن العقد لم يتضمن اتفاق مسبق فيما بين الاطراف على الطريق الواجب الاتباع خلال الرحلة البحرية⁹⁷.

وجاء القانون البحري البحريني خالياً من نص يلزم الناقل باتباع الطريق المعتاد خلال الرحلة البحرية، وكذلك حالات تحقق مسؤوليته عند انحراف الرحلة عن خط الرحلة و الذي تتحقق معه مسؤوليته عن

⁹⁶ Anthony Rogers, Jason Chuah, Martin Dockray. Cases And Materials On The Carriage Of Goods By Sea. Fourth Edition. Routledge. London And New York. 2016. P. 84.

⁹⁷ أشار إليه الحكم:

Anthony Rogers, Jason Chuah, Martin Dockray. Cases and Materials on The Carriage of Goods by Sea. at 84.

الخسائر المترتبة و التزامه بالتعويض باعتباره قد خرج عن شروط العقد.⁹⁸ و لكنه أشار فقط على التزامه بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر وذلك وفقاً للمادة (144) منه، وأيضاً أشار إلى حالات نفي المسؤولية عنه في حالة انحرافه وفقاً لنص المادة (159) منه.

و في جميع الاحوال، يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل بالطريق المعين في وثيقة الشحن أو بالطريق المعتاد. و يراعى في ذلك ممارسات ملاحية و تجارية في هذا الخصوص تساعد على تحديد ذلك، كالتمسك باتباع الخط الملاحي و هو اتجاه متشابه لخط السير المعتاد.⁹⁹

❖ الانحراف عن خط السير : Deviation

تحدد الرحلة البحرية بنقطتين و هي ميناء الشحن و ميناء التفريغ، لذلك يلتزم الناقل بتنفيذ الرحلة دون أن ينحرف عن خط السير المحدد في عقد النقل البحري. فلا يجوز للناقل اتباع طريق آخر أو الوقوف بموانئ لم تجر العادة على المرور أو الوقوف بها لما قد يسببه ذلك من خطر على السفينة أو البضائع المنقولة فيها، فقد تدخل السفينة في مياه ساحلية لدولة في حالة حرب مع الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها فتقوم بمطاردتها. و قد ينحرف الربان عن خط السير المتفق عليه من أجل حالات تستدعي الانحراف مثل انزال البحارة في ميناء قريب من أجل المعالجة أو لإنقاذ ركاب في سفينة معرضة للغرق في البحر.¹⁰⁰

و قد أكدت اتفاقية بروكسل في الفقرة "4" من المادة (4) منها على ذلك بنصها على أن " أي انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو انحراف معقول لا يعتبر خرقاً أو مخالفة للاتفاقية أو عقد النقل، و لا يكون الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك". حيث تعتبر عملية الإنقاذ في عرض البحر التزام قانوني. لذلك فإن أي انحراف في محاولة إنقاذ أو محاولة الإنقاذ في الأرواح أو الممتلكات أو أي سبب آخر يدعو للانحراف، يجب أن لا يعتبر كانتهاك أو إخلال في التزامات الناقل البحري أو عقد النقل البحري. وكذلك لا يسأل الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الناتج عن ذلك الانحراف، إلا إذا لم يدون سبب الخسارة في سند الشحن أو العقد. فإذا دون ذلك في سند الشحن أو العقد فهنا يعتبر

⁹⁸ John Livermore. Transport Law In Australia. At 185.

⁹⁹ Tomas Schoenbaum, Jessica Mcclellan. Admiralty And Maritime Law. West Group Publishing CO. UNITED STATES OF AMERICA, 2012. P.637.

¹⁰⁰ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 221.

مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الناتج عن ذلك الانحراف¹⁰¹. و يلاحظ أن قواعد اتفاقية بروكسل لم تورد أي ذكر على حالة التأخر في تسليم البضائع بسبب الانحراف عن خط السير المعتاد.

وفي هذا الخصوص قضت محكمة المانية في قضية (In Fiscor Ltd v. Sovrybflot) "أن انحراف الناقل عن الطريق المتفق عليه فيما بين الاطراف في عقد النقل أو سند الشحن، قد سبب إخلالاً في ذلك الاتفاق، لذلك فقد قررت المحكمة مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة الناجمة عن ذلك التأخير في تسليم البضائع و إلزام الناقل بتعويض الخسارة الناتجة عن ذلك التأخير في تسليم البضائع"¹⁰².

و قد قضت المادة (159¹⁰³) من القانون البحري البحريني على مشروعية بعض الحالات التي تبرر انحراف الناقل عن خط السير المعتاد، حيث لا يعتبر الناقل فيها مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن إنقاذ الأرواح أو الأموال في عرض البحر، وأيضاً قيام الناقل بإصلاح عطل طارئ في السفينة في أقرب ميناء أو بناءً على طلب من الشاحن وذلك في حالة إرادة الشاحن بإستلام البضاعة قبل وصولها إلى ميناء الوصول. حيث تبيح هذه الحالات للناقل بالانحراف عن خط السير المعتاد، و لا يسأل فيها إذا ما أصاب البضاعة هلاك أو تلف خلال فترة مسؤولية الناقل عن البضائع المنقولة.

و وفقاً لاتفاقية هامبورغ لعام 1978 إذا اتخذ الناقل التدابير لإنقاذ أرواح أو أموال فلا يترتب عليه أية مسؤولية (م/5/6). و يدخل ضمن هذه التدابير الانحراف عن الطريق المعتاد.

و قد سايرت المادة (242) من القانون البحري المصري اتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص حيث نصت على أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر".

¹⁰¹ أشار إليه :

Duygu Dammar. Willful Misconduct In International Transport Law. Springer Heidelberg, London and New York. 2011, P.129.

¹⁰² Wim Albert. Timmermans. Carriage Of Goods By Sea In The Practice Of The USSR Maritime Arbitration Commission. Martins Nijhoff Publisher. Dordrech/Boston/London. 1990.P.43.

¹⁰³ تنص المادة 159 من القانون البحري البحريني على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن : ل- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر".

فالانحراف يكون مشروعاً و بالتالي يبرر عدم مسؤولية الناقل عندما تكون هناك أسباب تجبر الناقل للانحراف بالسفينة وذلك في حالة إضرابات أو مظاهرات البحارة التي تمنع من دخول الميناء و تفريغ البضاعة أو بسبب تعطل الآلات و الروافع المينائية التي تساهم في عملية التفريغ¹⁰⁴.

ويلاحظ بأن اتفاقية روتردام قد أشارت إلى الانحراف في المادة (24) منها بقولها "عندما يقتضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً 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".

وأخيراً يمكننا القول أن الانحراف عن خط السير المعتاد الذي لا يسبب التأخير في التسليم، لا يترتب عليه أية مسؤولية على الناقل ولكن إذ سبب ذلك الانحراف ضرر للبضائع، فإن الناقل يعتبر مسؤولاً إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة إحدى حالات الإعفاء القانونية.

الفرع الثاني

تغيير السفينة (Changing a Ship)

عند تحديد سفينة معينة في سند الشحن من أجل نقل البضائع، لا يجوز تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية إلا عند الضرورة كان تصاب السفينة بعطب يحول دون إتمام الرحلة البحرية. حيث من الممكن أن تسبب تلك العملية في أحداث هلاك أو تلف في البضاعة¹⁰⁵. وقد جاءت اتفاقية بروكسل للنقل البحري لعام 1924 خالية من أي نص يفرض هذا الالتزام على الناقل رغم ضرورته، وذلك ما يتبين من خلال نص المادة الثالثة من الاتفاقية التي نصت على أن " يقوم الناقل بشحن البضائع و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها بما يلزم من عناية و دقة " .

¹⁰⁴ Thomas .J.Schoenbaum. Admiralty And Maritime Law. At 640-641.

¹⁰⁵ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 222.

فقد تتعرض السفينة خلال الرحلة البحرية لأوضاع تؤدي لعرقلة سير عملية نقل البضائع, حينئذ يجب على الناقل القيام بما يلزم لتأمين تغيير السفينة ونقل البضائع حتى ميناء الوصول المقرر من أجل تجنب المسؤولية.

و في هذا الخصوص , يلاحظ أن القانون البحري البحريني لم ينص صراحة على التزام الناقل البحري بتوفير سفينة أخرى في حالة توقف الأولى عن الابحار بغض النظر عن سبب التوقف رغم ضرورته و يجب على المشرع تدارك هذا النقص¹⁰⁶, غير أنه بشكل غير مباشر أشار إلى عدم مسؤولية الناقل بسبب عارض من خلال نص المادة (159/ي) من القانون البحري البحريني التي قررت على أنه " لا يسأل الناقل البحري أو السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن أي عارض أثناء العمل إذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئياً أو كلياً".

وفي هذا الخصوص قررت محكمة العليا في ولاية نيويورك الامريكية في القضية

(In Glyn Mills & Co. V. East and West India Dock Co.) " في حالة عملية نقل البضائع من سفينة إلى أخرى خلال الرحلة البحرية, بتحمل الناقل جميع المصروفات الناشئة عن ذلك, من أجل أتمام عملية نقل البضائع إلى الوجهة المتفق عليها في سند الشحن, لذلك يعتبر الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها عند استحالة قيامه بهذا الالتزام¹⁰⁷.

و يلاحظ أن المشرع المصري نص على هذا الالتزام في المادة (217)¹⁰⁸ من القانون البحري المصري على قيام مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضائع في حالة عدم اتخاذه مايلزم من العناية اللازمة من أجل اتمام عملية النقل.

و من أجل اعتبار الشروط التعاقدية التي تسمح بنقل البضاعة بواسطة سفينة أخرى, يتم ذلك من خلال الشروط الاتفاقية التي يستطيع الناقل من خلالها الاحتفاظ بحرية نقل البضائع على سفينة أخرى من عدمه أثناء الرحلة البحرية. حيث يقبل بموجبه الشاحن التعاقد مع الناقل بتغيير السفينة خلال الرحلة من خلال

¹⁰⁶ نقترح على المشرع البحري البحريني اضافة هذا الالتزام و على النحو الاتي " يلتزم الناقل إذا ما توقفت السفينة عن مواصلة السفر, ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى و نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه, حتى ولو لم تكن مملوكة له, و يقع على الناقل كافة المصروفات الناشئة عن ذلك, مع مراعاة حالات الإعفاء الواردة في المادة 159 من القانون ذاته".

¹⁰⁷ Nation United Office. Law Of The Sea. Bulletin No.57. United Nations Limited. New York. 2005. P.67.

¹⁰⁸ تنص المادة 217 من القانون البحري المصري بأن " على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيأ كان سبب ذلك بذل العناية لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك".

إدراج مثل هذا الشرط (تغيير السفينة) وذلك لأن الشاحن ربما يكون قد تعاقد مع شركة لم يكن لها خط مباشر يتصل بميناء الوصول¹⁰⁹. و تعتبر هذه الشروط صحيحة و تمنح الحق و الحرية للناقل بشحن البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى في أي وقت و في أي مكان, دون أن يكون ملزم بتبليغ المرسل إليه أو الشاحن, و كذلك لا يمكن اعتبارها كشرط يعفي الناقل من المسؤولية في حال تحقق الهلاك أو التلف في البضاعة.

و يلاحظ في الحياة العملية أنه قد يتضمن سند الشحن نصاً يقرر للناقل الحق بتغيير السفينة و نقل البضاعة على سفينة أخرى خلال الرحلة البحرية¹¹⁰. ولكن إذا تم اثبات هذا الشرط في وثيقة الشحن هل يكون الناقل قد أقترف خطأ عند قيامه بنقل البضائع على متن سفينة أخرى خلال الرحلة البحرية . ففي القرار الصادر عن مجلس قضاء فرساي بتاريخ 30/11/1995 في قضية تتعلق بنقل البضائع على وجه السرعة لشحنة من العتاد من فرنسا إلى جاكرتا, قام الناقل بتغيير السفينة في ميناء سنغافورة, و قد قرر القاضي أنه " في حالة غياب أي شرط في سند الشحن يمنع الناقل صراحة من حرية تغيير السفينة, و قبول الشاحن بالنقل على اعتبار أن الوقت قصير, لا يعتبر الناقل قد ارتكب خطأ يترتب عليه مسؤوليته عن ذلك¹¹¹.

و يلاحظ في القضية أعلاه أنه عندما يقوم الناقل بتغيير السفينة فإن القضاء قد تشدد عندما أشتراط أن يكون هذا التغيير من أجل تجنب التأخير في توصيل البضائع, وكذلك أبقى مصاريق نقل الشحنة السفينة أخرى وأجرة الشحن من أجل اتمام عملية نقل البضائع على عاتق الناقل¹¹². حيث أنه عملياً في عملية نقل البضائع و خاصة النقل بالحاويات , أن نقل البضائع لا تتقل باتجاه مباشر و تكون محل تغيير السفينة, أي شحن ثم تفريغ ثم شحن و غالباً ما يكون هناك ميناء وسط , حيث تحتوي وثائق الشحن الحديثة على شروط تقر بحرية الناقل بتغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية. و تكون الشروط في هذه الحالة صحيحة, ففي قرار لمجلس النقض الفرنسي الصادر بتاريخ 25/02/2004 أقر المجلس بصحة الشرط واعتبر أنه لا يمكن اعتبار الناقل قد ارتكب خطأ عند قيامه بتغيير السفينة التي تنقل الحاوية في سنغافورة و التي

¹⁰⁹ Dirk Christian Mattfeld. The Manegment Of Transshipment Terminals. Springer Science. New York, United States Of America. 2006. P.41

¹¹⁰ فاضل صالح الزهاوي, المرجع السابق, ص 222.

¹¹¹ Antonis antapassis, lia athanassious and erik rosaeg. Competition and regulation is shipping and shipping related industries. at 379-380.

¹¹² Dirk Christian Mattfeld. The Manegment Of Transshipment Terminals. At 2-3

كانت متجهة إلى ميناء (Haiphong) حيث لم يكن خط سير الرحلة منتظم بين ميناء الشحن و هذا الميناء الاخير¹¹³.

¹¹³ Eun sup lee. Management of international trade. Springer- verlag berlin Heidelberg, New York, Dordrecht London. 2012.p.148-149.

المطلب الثالث

التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول

تنتهي عملية نقل البضاعة بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه و يسمى ميناء الوصول¹¹⁴. و إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه لتسليم البضائع، يلتزم الناقل البحري أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المتفق عليه في العقد، و في هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف نقل البضائع إلى ميناء الوصول، و إذا كان تعذر الوصول ناشئاً عن قوة قاهرة التزم الشاحن بهذه المصاريف¹¹⁵.

و عند انتهاء التزام الناقل بالنقل عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول، يقع على عاتقه التزامين آخرين هما: أولاً التزامه بفك و تفريغ الحمولة، و الثاني إلتزامه بتسليم البضائع إلى أصحابها تسليمًا فعلياً، أو أي شخص آخر يكون مخولاً باستلامها¹¹⁶. وهذا ما نعرضه في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول

الالتزام بفك و تفريغ البضائع

أن عملية فك البضائع عادة ما تكون تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل، فالقصد من هذه العملية هو سلامة البضائع فقط¹¹⁷. و يقصد بالتفريغ انزال البضائع من على متن السفينة إلى

¹¹⁴ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 222.

¹¹⁵ نصت المادة 137 من القانون البحري البحريني على أنه "إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى ميناء الوصول، وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه ناشئاً عن قوة قاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف. وإذا احتفظ المستأجر بالحق في اختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختار ميناء يتعذر على السفينة الوصول إليه دون أن تتعرض للخطر تحمل المستأجر الآثار المترتبة على ذلك".

¹¹⁶ تنص المادة 155 من القانون البحري البحريني على أنه "يجوز لكل من له حق في تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل إنزاً بتسليم كميات معينة منها بشرط أن يكون مصرحاً بذلك في سند الشحن. وتصدر إذن التسليم باسم شخص معين لأمره أو للحامل. ويجب أن تكون موقعة من الناقل وطالب الإذن. وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بياناً عن إذن التسليم التي إصدارها والبضائع المبينة بها".

¹¹⁷ علي سيد قاسم، المرجع السابق، ص 131-132.

رصيف الميناء المحدد بالعقد، و هو مقابل لعملية الشحن و هي عملية مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق¹¹⁸.

و قد قضت المادة (2/3) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 على أن الالتزام بعمليات فك و تفريغ البضائع يقع على الناقل البحري¹¹⁹، إلا أنه ليس هناك ما يمنع الاتفاق فيما بين الأطراف على الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية، أو على قيام الناقل بتنفيذ عملية تفريغ البضائع مع تحمل أصحاب الحق في البضاعة للتكاليف المادية لهذه العملية.

وقد جاء موقف القانون البحري البحريني خلاف ما جاءت به نصوص اتفاقية بروكسل لعام 1924، حيث يكون الالتزام بتفريغ البضاعة على عاتق الشاحن وذلك وفقاً لنص المواد (122-123-157)، و لكن ليس هناك ما يمنع من الاتفاق في عقد النقل على إلزام الناقل أو المرسل إليه بهذه العملية. ويعتبر ذلك نقصاً يعيب النص و يجب على المشرع البحري البحريني تداركه على ضوء ما جاء في نصوص اتفاقية روتردام، و ذلك بجعل عبء هذه العملية على عاتق الناقل البحري بصفة أصلية و إستثناءً على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، أي أن يقوم الناقل بمهمة تفريغ البضائع من على ظهر السفينة مالم يتفق على غير ذلك، سيما إذا أخذنا في الاعتبار أن مملكة البحرين تعتبر من الدول الشاحنة و ليس من الدول الناقلة ذات الاساطيل البحرية.

و قد قضت محكمة التمييز البحرينية في قرار لها في هذا الخصوص بأنه "إذا كان تفريغ البضاعة من السفينة هو وسيلة الناقل لتنفيذ التزامه بالتسليم لأن التفريغ جزء متمم لعملية النقل، فإن التفريغ بإخراج البضاعة ووضعها على الارصفة يكون بحسب الأصل على الناقل و يكون مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من تلف أثناء تلك العملية طبقاً للمادة (165) من القانون البحري البحريني"¹²⁰. و يلاحظ بأن محكمة التمييز البحرينية في قرارها هذا قد خالفت نص المواد (122-123) من القانون البحري البحريني و الذي يقضي بأن الالتزام بالتفريغ يكون على عاتق الشاحن و ليس الناقل، و لكن يمكن للطرفين بالاتفاق في عقد النقل على إلزام الناقل أو المرسل إليه به.

¹¹⁸ كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1983، ص 46.

¹¹⁹ Article 3/2 of Brussels convention stated that "Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried".

¹²⁰ الطعن رقم 2005/473، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الثانية البحرينية بتاريخ 2006/3/27.

و في هذا الخصوص نصت المادة (215) من القانون التجارة البحرية المصري على أن " يلتزم الناقل بتفريغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك". و هذا يعني أن عملية تفريغ البضائع تقع على عاتق الناقل البحري و نفقته، و يعتبر مسؤولاً عنها حيث يتحمل أي خطأ قد يرتكب سواء من قبله أو من قبل أي من تابعيه بصفته مسؤولاً عن ضمان هلاك أو تلف البضائع بصفته ناقلًا بحرياً. إلا أنه يجوز الاتفاق فيما بين الأطراف على أن يتحمل المرسل إليه أو الشاحن عبء هذه العملية.

و يلاحظ بأن اتفاقية روتردام قد ألقت عبء هذه العملية على عاتق الناقل ، حيث نص على أنه يلتزم الناقل بتفريغ البضائع و تعتبر هذه العملية جزءاً متمماً لعملية نقل البضائع و يكون مسؤولاً عما يلحق البضاعة من أضرار أو تلف خلال هذه العملية. إلا أنه يجوز لكلا الطرفين أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه مسؤولية تحميل البضائع أو عملية تستيفها أو عملية تفريغها على شرط أن يدون ذلك كشرط في عقد النقل البحري¹²¹.

الفرع الثاني

الالتزام بتسليم البضائع

التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن". فاعطاء وثيقة الشحن بحد ذاتها لا يكفي لإثبات التسليم، فالتسليم الحقيقي ضروري من أجل انتهاء عقد النقل البحري و بالتالي تخلص الناقل من التزاماته العقدية. فالتسليم هو عمل قانوني يتمثل في نقل حيازة البضاعة فعلاً إلى الحامل الشرعي لسند الشحن. حيث تثير عملية نقل البضائع العديد من المشكلات القانونية عند وصول البضاعة إلى الميناء المتفق عليه في عقد النقل البحري¹²²، من حيث إجراءات تسليمها إلى المرسل إليه أو الحامل

¹²¹ نصت المادة 13 من اتفاقية روتردام على أنه "1- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسليم البضائع و تحميلها و مناولتها و تستيفها ونقلها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم. 2- بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز للناقل و الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ، و يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد".

¹²² Robin Burnett, Law Of International Business In Australasia, The Federation Press, Sydney, Australasia, 2009, P.157.

الشرعي لوثيقة الشحن¹²³. و أوجب القانون البحري البحريني هذا الالتزام على الربان الذي يقوم بتسليم البضائع(م154 منه), إلا أن المشرع البحريني لم يوضح معنى التسليم. و يكون الناقل مسؤولاً في حالة التسليم الخاطئ في عملية تسليم البضائع حتى مع اتباعه الحيطه و الحذر أثناء عملية التسليم وذلك وفق ما يقرره نص المادة (154) من القانون البحري البحريني.

و يعتبر الهدف الأساسي و الجوهرى لعملية نقل البضائع هو تسليمها إلى صاحب الحق باستلامها في ميناء الوصول¹²⁴. و يختلف التسليم من الناحية القانونية عن عملية التفريغ, حيث أن عملية التفريغ عملية مادية تتمثل في انزال البضاعة من السفينة إلى خارجها أما التسليم فهو عمل قانوني يترتب عليه نقل حيازة البضاعة فعلاً أو حكماً إلى الحامل الشرعي لسند الشحن, و قد يكون مستلم البضائع المرسل إليه أو شخص ينوب عنه أو أي شخص انتقل إليه سند الشحن بطريقة قانونية. حيث ينقضي التزام الناقل العقدي عند تسليمه للبضائع في ميناء الوصول, و قد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها بهذا الخصوص على أن " تنتهي مهمة الناقل البحري بانزال البضاعة من على ظهر السفينة إلى أرض الميناء و تسليمها إلى المرسل إليه"¹²⁵. و إذا كان الناقل قد التزم بموجب سند الشحن بتفريغ البضاعة من على متن السفينة , فإن التسليم يقع بعد التفريغ, و يتحمل الناقل المسؤولية عما قد يصيب البضائع من هلاك أو تلف أثناء عملية التفريغ¹²⁶.

تحديد موعد و مكان التسليم: قد يتفق طرفي العقد على تحديد وقت و مكان تسليم البضاعة في عقد النقل و لهذا التحديد فوائد عديدة أهمها:

- 1- انتهاء عقد النقل البحري بمجرد تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه.
- 2- التسليم يعني أن الناقل قد نفذ التزاماته و تنتقل مسؤولية المحافظة على البضائع من الناقل إلى المرسل إليه.

¹²³ نصت المادة 154 من القانون البحري البحريني على أنه "على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن. وإذا تقدم عدة اشخاص 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 حامل حسن النية لأحدى نسخ سند الشحن القابل للتداول وجب تفضيله على حاملي النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها اسبق تاريخاً".

¹²⁴ عباس مصطفى المصري, المرجع السابق, ص 167.

¹²⁵ الطعن رقم 71 سنة 1995 مجموعة الأحكام الصادرة عن محكمة التمييز السنة السادسة 1995, ص 420.

¹²⁶ الطعن رقم 347 لسنة 2005, قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية.

3- معرفة ما إذا كان الناقل قد نفذ التزامه بتسليم الشحنة في الموعد المحدد في سند الشحن أو في موعد معقول أو تخلف عن ذلك.

4- يمكن من معرفة سوء نية المرسل إليه في حالة عدم استلامه للبضائع، و إمكانية تعويض الناقل عن التأخير في استلام المرسل إليه للبضائع من قبل الناقل.

5- إمكانية حساب مدد التقادم في عقد النقل البحري و الدعاوى الأخرى ضد الناقل.

6- يسمح بحساب مدة التأخير في تسليم البضائع.

7- يمكن المرسل إليه من إبداء التحفظات عن الهلاك أو التلف.

و يتفرع عن موضوع التسليم نقطتين الأولى وقت ومكان التسليم و الثانية اثبات التسليم، وسوف نعرضها فيما يأتي:

أولاً: وقت و مكان التسليم

أن عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن عقد النقل البحري، حيث أن التسليم غالباً ما يكون بعد عملية تفريغ البضائع¹²⁷، حيث أن عملية تسليم البضائع عبارة عن عمل قانوني يتمثل في نقل حيازة البضائع فعلاً أو حكماً إلى الحامل الشرعي لسند الشحن. لذلك فإن التسليم يختلف عن عملية التفريغ، حيث يترتب على التسليم انقضاء عقد النقل البحري. ففي القانون البحري البحريني يمكن تصور التسليم قبل تفريغ البضاعة من السفينة، حيث قد يتم الاتفاق بين أطراف العقد على أن التسليم يتم على ظهر السفينة مادام الشاحن هو الملتزم بالتفريغ وبطبيعة الحال فحكم التسليم قبل عملية التفريغ هو انقضاء التزامات الناقل، وبخلافه يضل الناقل مسؤولاً عما يلحق بالبضائع أثناء عملية التفريغ¹²⁸. وقد قضت محكمة التمييز البحرينية في قرار لها في هذا الخصوص بقولها " يقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه على ظهر السفينة، غير أنه إذا كان الناقل قد التزم بموجب سند الشحن بتفريغ البضاعة فإنه يقع بعد التفريغ، وبذلك يتحمل الناقل المسؤولية عما قد يلحق بالبضائع من تلف أثناء عملية تفريغها¹²⁹."

¹²⁷ Edda Frankot, ' Laws Of Ships And Shipment' Medieval Maritime Law And Its Practice In Urban Northern Europe, Great Britain Ltd, 2012,P . 171

¹²⁸ الطعن 71 سنة 1995 مجموعة الأحكام محكمة التمييز السنة السادسة 1995، ص 420.

¹²⁹ الطعن 347 سنة 2005 قرار صادر من محكمة التمييز البحرينية سنة 2006، قرار غير منشور.

و يلاحظ أن معاهدة بروكسل لعام 1924 لا تحكم إلا المرحلة الواقعة بين شحن البضائع على ظهر السفينة و عملية تفريغها في ميناء الوصول، لهذا فإنه يمكن استعمال شرط من الروافع إلى الروافع أو من الحافة إلى الحافة، و الذي بموجبه يقتصر نطاق مسؤولية الناقل البحري على الرحلة البحرية، حيث بمجرد تفريغ البضائع تنتهي معه مسؤوليته عن البضائع، حيث لا تسري أحكام المعاهدة على المرحلة السابقة على الشحن و كذلك على المرحلة اللاحقة للتفريغ¹³⁰.

لذلك لا يتصور تسليم البضائع إلا إذا تم أخطار المرسل إليه أو ممثله القانوني بوصول البضائع و بضرورة استلامها من قبله، غير أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 و القانون البحري البحريني لم يتضمنا نصاً صريحاً بذلك، وذلك يعتبر قصوراً يجدر بالمشعر البحري البحريني تداركه¹³¹.

وقد قضت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في الفقرة "ب" من المادة (4) منها على التزام الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع و المطبق في ميناء التفريغ، و ذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل.

و في هذا الخصوص لم يرد أي نص صريح في قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 فيما يتعلق بضرورة الأخطار بوصول البضائع إلى ميناء الوصول و بضرورة استلام البضائع من قبل المرسل إليه. حيث نصت المادة (223) منه على أنه " يقع على عاتق الريان عبء تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه"¹³².

إلا أن اتفاقية روتردام لعام 2009 تضمنت نصاً صريحاً بإشعار المرسل إليه في حالة وصول البضائع إلى ميناء الوصول من أجل الحضور و تسلم البضائع من قبل الناقل، حيث تضمنت الفقرة "ج/ د" من المادة (45)¹³³ من الاتفاقية على إعفاء الناقل البحري من مسؤولية تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل

¹³⁰ نصت الفقرة "و" من المادة "1" من الاتفاقية على أنه " يعتبر عقد النقل البحري سارياً من وقت شحن البضائع إلى وقت تفريغها من السفينة".
¹³¹ نقترح على المشرع البحري البحريني النص على ضرورة إشعار المرسل إليه بوصول البضائع من أجل تسليمها وذلك 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 بعد قيام الناقل بإشعار المرسل إليه بوصول البضائع في ميناء الوصول أو، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما في حالة عدم وجود مثل ذلك الاتفاق، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل، و يعفى الناقل من مسؤوليته بتسليم البضائع في حالة رفض المرسل إليه بتسليم البضائع بعد إشعار الناقل بوصول البضائع في ميناء الوصول.

¹³² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 310.

¹³³ نصت المادة 45 فقرة (ج) من اتفاقية روتردام على أنه "إذا تعذر تسليم البضائع، لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار في المادة 43 من ذات الاتفاقية، بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد". نصت الفقرة

البحري، لأن المرسل إليه لم يطالب في الوقت أوفي غضون الفترة الزمنية المشار إليها في المادة (43) ¹³⁴ من الاتفاقية ذاتها بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها في مكان المقصد بعد تلقيه إشعاراً بالوصول.

ثانياً: إثبات التسليم

يمكن للناقل إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني بكافة طرق الإثبات، و قد جرى العمل على أن يتم التسليم في مقابل مخالصة موقعة بإمضاء المرسل إليه أو ممثله القانوني تفيد بإستلامه للبضائع من قبل الناقل، سواء جاءت في ورقة مستقلة أو تم إدراج بياناتها على ظهر وثيقة سند الشحن المقدمة من قبل المرسل إليه إلى الناقل مقابل إستلامه للبضاعة ¹³⁵، حيث أنه بالرغم من عدم نص القانون البحري البحريني على ذلك صراحة و لكنه يستفاد من خلال قراءة نص المادة (155) منه ¹³⁶.

أما فيما يتعلق بخصوص إثبات واقعة تسليم البضائع في القانون البحري المصري فأشارت إليه المادة (224) منه بنصها على أنه " يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها مالم يثبت غير ذلك". و هذا يعني أنه متى كان بيد الناقل البحري نسخة من سند الشحن فإن ذلك يعد دليلاً على تسليمه البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها.

(د) من نفس المادة على أنه "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".

¹³⁴ نصت المادة 43 من اتفاقية روتردام على أنه "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 و المكان 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".

¹³⁵ Simon Baughen, Shipping Law, at 43.

¹³⁶ نصت المادة 155 من القانون البحري البحريني على أنه " يجوز لكل من له حق في تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل إنذاراً بتسليم كميات معينة منها بشرط أن يكون مصرحاً بذلك في سند الشحن. وتصدر إذن التسليم باسم شخص معين لأمره أو للحامل. ويجب أن تكون موقعة من الناقل وطالب الإذن. وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بياناً عن إذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها. وإذا وزعت الشحنة على اذون تسليم مختلفة وجب على الناقل أو يسترد سند الشحن. ويعطي إذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالاذن".

وقد تضمنت اتفاقية روتردام نصاً بهذا الخصوص وذلك في المادة (44) منها و التي أوجبت ضرورة تسليم المرسل إليه اقراراً باستلامه البضائع من قبل الناقل و بخلافه يحق للناقل بالامتناع عن تسليمه البضائع عند وصول البضائع في ميناء الوصول¹³⁷.

ومما يجدر ذكره أن احتواء المخالصة على إبراء ذمة الناقل لا يقصد به إبراء ذمته من كامل مسؤوليته، و إنما تسليم البضائع مادياً إلى المرسل إليه وأن البضاعة غير متوفرة تحت يده، بعبارة أخرى لا يمكن اعتبار المخالصة قرينة قطعية لا تقبل اثبات عكس أن الناقل قد نفذ التزامه بالتسليم بمجرد حصوله على مخالصة بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، وإنما يمكن للمرسل إليه إثبات عدم تسلمه للبضاعة، فتسليم أصل وثيقة الشحن يدل على تسليم البضاعة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك¹³⁸.

المبحث الثاني

التزامات الشاحن

تمهيد وتقسيم:

يلتزم الشاحن بموجب عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري البحريني بجملة من الالتزامات منها الالتزام بشحن البضائع لكي يمكن الناقل من ادائه لالتزاماته التي يرتبها عقد النقل البحري وذلك بنقلها و من ثم تسليمها إلى المرسل إليه، و يترتب كذلك على عاتق الشاحن التزامات أخرى ثانوية تتعلق بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل، إضافة إلى التزامه بتفريغ البضاعة و أخيراً التزامه الرئيسي المتمثل بدفع الأجرة¹³⁹. و الواقع أن هذه الالتزامات كانت محل اتفاق في الاتفاقيات الدولية السابقة على اتفاقية روتردام (اتفاقية بروكسل لعام 1924 و اتفاقية هامبورغ لعام 1978) و كذلك في القوانين الوطنية التي تطبق إحدى هاتين الاتفاقيتين كقانون التجارة المصري رقم 8 لسنة 1990. و سوف نتعرض لهذه الالتزامات في

¹³⁷ نصت المادة 44 من اتفاقية روتردام 2009 على أنه " يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسليم 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 التسليم".

¹³⁸ Robert Force. A.N. Yiannopoulos, Martin Davies. Admiralty And Maritime Law. at 225-226.

¹³⁹ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 225.

قواعد القانون البحري البحريني و اتفاقية روتردام مع مقارنتها بتلك النصوص المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل و قواعد هامبورغ و قانون التجارة المصري.

الفرع الأول

التزام الشاحن بتقديم البيانات و المعلومات اللازمة بشأن البضائع

أهتمت قواعد روتردام بهذا الالتزام أهتماً يختلف عما جرى عليه الحال في الاتفاقيات الدولية السابقة كاتفاقية بروكسل لعام 1924 و اتفاقية هامبورغ لعام 1978 و بشكل يختلف عنه في القانون البحري البحريني و كذلك في قانون التجارة البحرية المصري.

وقد نصت اتفاقية بروكسل لعام 1924 الخاصة بسندات الشحن في المادة (5/3) منها على أنه " يعتبر الشاحن ملتزماً بالضمان وقت شحن البضائع عن صحة العلامات و العدد و الكمية و الوزن على وفق البيانات التي قدمتها، و على الشاحن أن يعوض الناقل عن الهلاك أو التلف و المصاريف الناشئة عن عدم صحة هذه البيانات". و يتضح من هذا النص أن الاتفاقية تعرضت لهذا الالتزام على أساس مسؤولية الشاحن عن صحة هذه البيانات وجزاء مخالفته لها.

و في هذا الخصوص أشار القانون البحري البحريني في الفقرة الأولى من المادة (148) منه على التزام الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع كتابة قبل عملية الشحن و تقيد هذه البيانات في سند الشحن وأكد في الفقرة الثانية على ضرورة صحة تلك البيانات المقدمة من قبله، و بخلافه يكون الشاحن مسؤولاً في مواجهة الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة هذه البيانات. وقد أشار القانون البحري البحريني على حالة البضائع الخطرة التي اهتمتها اتفاقية بروكسل حيث أشار في المادة (1/150) منه على واجب الشاحن إبلاغ الناقل بطبيعتها، و في حالة عدم إبلاغه يجيز للناقل أخراج تلك البضائع من السفينة في أي مرحلة من مراحل النقل أو أن يتلفها أو يزيل خطورتها بدون أي تعويض، علاوة على ذلك يسأل الشاحن على تعويض الأضرار الناشئة عن وجود تلك البضائع في السفينة و علاوة على مصاريف إخراجها من السفينة. و قد أضافت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على حرمان الناقل من حقه بانزال البضائع أو اتلافها أو إزالة خطرها، إذا ما شحنت البضائع على السفينة مع علمه بخطورها ورضائه إلا إذا أصبحت

تلك البضائع تهدد أمن السفينة أوالبضائع المشحونة عليها, حيث لا يكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً إلا عن الخسارات البحرية العامة.

وقد تطرقت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 إلى هذا الالتزام في نص المادة (17) منها التي تطابق في مضمونها نص المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 حين أشارت إلى اعتبار الشاحن ضامناً لصحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للسلع و علاماتها و عددها و كميتها. و أضافت في المادة (13) منها على واجب الشاحن بأخطار الناقل بصفة البضائع في حالة السلع الخطرة, و أن يضع على هذه البضائع علامات توضح ذلك.

و لا يختلف الأمر في قانون التجارة البحري المصري لعام 1990, حيث عالج القانون هذا الالتزام دون التطرق إلى التفاصيل, فقد نصت المادة (1/205) منه على أن " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل, وتقيد هذه البيانات في سند الشحن". و قد أضاف في المادة (200) منه التأكيد على تحديد بيانات سند الشحن و من بينها صفات البضاعة من حيث طبيعتها, و عدد الطرود و الوزن و الحجم و العلامات المميزة للبضاعة¹⁴⁰

أما اتفاقية روتردام لعام 2009 فقد أولت هذا الالتزام اهتماماً كبيراً وذلك بتخصيص عدداً من النصوص تعالج فيه هذا الالتزام. فقد أشارت في المادة (1/29) منها على واجب الشاحن في توفير المعلومات و المستندات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل بنصها على أنه " يزود الشاحن الناقل, في الوقت المناسب, بما يخص البضائع من معلومات و تعليمات و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل". و قد أضافت المادة (1/31) من الاتفاقية ذاتها على التزام الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد بنصها على أنه " يزود الشاحن الناقل , في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد و لإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية بما فيها اسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن, و اسم المرسل إليه أن وجد, و اسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره أن وجد".

و قد تناولت الفقرة الأولى من المادة (32) من الاتفاقية ذاتها حالة البضائع الخطرة و ذلك بوجوب إبلاغ الشاحن للناقل بخطورة تلك البضائع قبل تسليمها إليه في غضون فترة كافية بقولها على وجوب تبليغ

¹⁴⁰ حسين الماحي, القانون البحري, الطبعة الأولى, دار النهضة العربية, الإسكندرية, 2005, ص 200.

الشاحن للناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها وذلك عندما تكون البضائع خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة بحكم طبيعتها أو خاصيتها، و يسأل الشاحن عن الخسارة أو الضرر الناجم عن عدم الإبلاغ بخطورتها أو في حالة عدم علم الناقل أو الطرف المنفذ بخطورتها من مصدر آخر. كما أشارت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على واجب الشاحن بوضع العلامات للدلالة على خطورتها بما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو أي اشتراطات أخرى من قبل السلطات العمومية تكون سارية أثناء مرحلة النقل.

وأخيراً فقد أشارت المادة (55) من الاتفاقية ذاتها على التزام شخص آخر بتزويد الناقل بالمعلومات الإضافية و هو الشاحن المستندي حيث نصت على أنه " إذا تعذر على الناقل بعد بذل مجهود أن يحدد مكان الطرف المسيطر أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات مستندية وافية، فيقوم الشاحن بتوفيرها. وإذا تعذر على الناقل بعد بذل جهود معقولة من تحديد مكان الشاحن، يقوم الشاحن المستندي أو أي شخص آخر غير الشاحن بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات". وعلى ضوء ذلك يقع على هذا الشخص الواجبات و المسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذه المادة. و يتضح لنا بأن اتفاقية روتردام وسعت من دائرة الأشخاص الملزمين بتزويد الناقل بالبيانات و التعليمات الخاصة بالبضائع.

الفرع الثاني

التزام الشاحن بتسليم البضائع

أهتمت اتفاقية روتردام لعام 2009 بالتزام الشاحن بتسليم البضائع محل النقل إلى الناقل من أجل البدء بتنفيذ عملية نقل البضائع وذلك خلافاً لاتفاقية بروكسل لعام 1924 و القانون البحري البحريني و قواعد هامبورغ لعام 1978 التي خلت من نص يعالج هذا الأمر. فقد نصت اتفاقية روتردام في المادة (1/27) منها على هذا الالتزام بقولها " يسلم الشاحن البضاعة جاهزة للنقل مالم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل البحري. و في أي حال، يسلم الشاحن البضاعة بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم بما في ذلك تحميلها و مناولتها و تستيفها وربطها و تثبيتها و تفريغها بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات..".

ويلاحظ بأن الاتفاقية عنونت المادة المذكورة بعنوان " تسليم البضائع للناقل" في حين أن هذا العنوان من وجهة نظرنا لا يعكس بصورة تامة للمضمون الحقيقي لما أورده المادة. ذلك لأن الفقرة الأولى من المادة

أشارت إلى واجب التسليم وحالة البضاعة المسلمة إلى الناقل، أما الفقرة الثانية فتشير إلى جواز اتفاق الشاحن و الناقل على قيام الشاحن بشحن البضاعة أو مناوالتها أو تستيفها أو تفريغها، أما الفقرة الثالثة فتشير إلى حالة تولي الشاحن تعبئة البضاعة في حاوية. لذا فإن الفقرتين الأخيرتين لا ترتبطان بشكل مباشر بتسليم البضائع المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ذاتها. لذا فالعنوان غير مطابق لمضمون المادة.

أما فيما يتعلق بقانون التجارة البحرية المصري لعام 1990، فقد نصت المادة (218) منه على أنه "على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان و المكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك....". يلاحظ أن المشرع المصري قد عني جيداً بزمان و مكان التسليم، حيث فرض على الشاحن تسليم البضائع في المكان المتفق عليه، فإذا لم يتفق الشاحن و الناقل على تحديد زمان و مكان معين للتسليم، فيتم تسليم البضائع في المكان و الزمان الذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن¹⁴¹.

و الأمر على خلافه في اتفاقية روتردام حيث نجد أن الاتفاقية لم تهتم بزمان ومكان تسليم البضائع بشكل مباشر، ولكن أشارت إلى ذلك في المادة (12) منها التي تتضمن الكلام عن مدة مسؤولية الناقل البحري. و تفسيراً لذلك، أن واقعة تسلّم الناقل للبضائع من الشاحن تمثل الخطوة الأولى التي يبدأ فيها الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري و التي تبدأ معها مسؤوليته طبقاً للاتفاقية، حيث نرى أن الفقرة الأولى من المادة (12) من الاتفاقية جعلت بداية مسؤولية الناقل منذ تسلمه للبضائع من الشاحن، علاوة على ذلك فإن الفقرة الثالثة من المادة ذاتها قد أجازت للأطراف الاتفاق على وقت و مكان تسلّم البضائع، و قد أشرت لصحة هذا الاتفاق إلا يكون هذا الاتفاق لاحقاً لبدء تحميل البضائع، و إلا يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لعملية تفريغها بمقتضى عقد النقل البحري (م 3/12 من الاتفاقية ذاتها).

¹⁴¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2005، ص318.

الفرع الثالث

التزام الشاحن بشحن البضائع

فرضت اتفاقية بروكسل لعام 1924 على الناقل الالتزام بشحن البضائع بنصها على أنه " على الناقل أن يقوم بطريقة ملائمة و بعناية "properly and carefully" بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها" (ف2 من المادة 3 منها).

وخلافاً لاتفاقية بروكسل يلاحظ أن القانون البحري البحريني كما سبق ذكره جعل التزام شحن البضاعة و العناية بها على عاتق الشاحن، و يجوز الاتفاق على خلاف ذلك. و تأكيداً لذلك نصت المادة (150) من القانون ذاته على أنه "لا يجوز للناقل المطالبة بالتعويض إذا ما شحنت البضائع الخطرة بعلم الناقل ورضائه إلا إذا أصبحت خطراً". , مما يعني أنه بغض النظر عن من قام بالشحن أو من تحمل مصاريف الشحن (سواء الشاحن أو الناقل أو ممثله القانوني) فالناقل لا يلتزم بعملية شحن البضائع إلا إذا تم الاتفاق على ذلك مع الشاحن.

و قد حذت اتفاقية هامبورغ حذو اتفاقية بروكسل فيما يخص بالالتزام الناقل بشحن البضائع، حيث يستدل من الفقرة "1"¹⁴² من المادة الرابعة من الاتفاقية بأن الناقل ملزم بشحن البضاعة بموجب الاتفاقية حيث يلتزم الناقل باستلام البضائع في ميناء الشحن من الشاحن و يلزم بشحنها على متن السفينة. و كذلك هذا المشرع المصري حذو اتفاقية هامبورغ بخصوص هذا الالتزام ضمن نص المادة (215) منه بقولها بالالتزام الناقل بعملية شحن البضائع في السفينة و تفريغها في ميناء الوصول، و قد أجاز المشرع المصري على جواز الاتفاق على قيام الشاحن بمهمة شحن البضائع على متن السفينة.

وقد نهجت اتفاقية روتردام لعام 2009 نهجاً مشابهاً لما جاءت به الاتفاقيتين السابقتين بفرضها على الناقل واجب القيام بشحن البضائع، بنصها على أنه " يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، بتسلم البضائع و تحميلها و مناولتها و تستيفها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية" (ف1 من م 13 منها). و قد أجازت الاتفاقية بموجب الفقرة 2 من المادة ذاتها الاتفاق بأن يقوم الشاحن بعملية شحن البضائع وذلك بنصها على أنه "يجوز للناقل و الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي

¹⁴² نصت الفقرة "1" من المادة "4" من اتفاقية هامبورغ على أنه " مسؤولية الناقل بموجب الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيه البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها, بشرط أن يشار إلى ذلك في تفاصيل العقد".

الفرع الرابع

التزام الشاحن بالتفريغ

يقصد بالتفريغ إنزال البضائع من على متن السفينة إلى رصيف الميناء المحدد بالعقد, و هو مقابل لعملية الشحن و هي عملية مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق¹⁴³. فقد فرض القانون البحري البحريني هذا الالتزام على عاتق الشاحن وذلك وفقاً لنص المواد (122-123-157), و لكن ليس هناك ما يمنع من الاتفاق في عقد النقل على إلزام الناقل أو المرسل إليه بهذه العملية. ويعتبر ذلك نقصاً يعيب القانون ينبغي على المشرع البحري البحريني تداركه على ضوء ما جاء في نصوص اتفاقية روتردام, و ذلك بجعل عبء هذه العملية على عاتق الناقل البحري بصفة أصلية و إستثناءً على عاتق الشاحن أو المرسل إليه, أي أن يقوم الناقل بمهمة تفريغ البضائع من على ظهر السفينة مالم يتفق على غير ذلك. وقد خالفت محكمة التمييز البحرينية في قرار لها بهذا الخصوص نصوص القانون البحري البحريني المشار إليها اعلاه, حيث أشارت بقرارها إلى التزام الناقل بعملية تفريغ البضائع بقولها "إذا كان تفريغ البضاعة من السفينة هو وسيلة الناقل لتنفيذ التزامه بالتسليم لأن التفريغ جزء متمم لعملية النقل, فإن التفريغ بإخراج البضاعة ووضعها على الارصفة يكون بحسب الأصل على الناقل و يكون مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من تلف أثناء تلك العملية طبقاً للمادة (165) من القانون البحري البحريني"¹⁴⁴. و يلاحظ بأن محكمة التمييز البحرينية في قرارها هذا قد خالفت نص المواد (122-123) من القانون البحري البحريني و الذي يقضي بأن الالتزام بالتفريغ يكون على عاتق الشاحن و ليس الناقل, إلا إذا أتيق الطرفان على خلاف ذلك بأن يتفقان في عقد النقل على إلزام الناقل أو المرسل إليه به.

ويعتبر الهدف الأساسي و الجوهرى لعملية نقل البضائع هو تسليمها إلى صاحب الحق باستلامها في ميناء الوصول¹⁴⁵. و يختلف التسليم من الناحية القانونية عن عملية التفريغ, حيث أن عملية التفريغ عملية مادية تتمثل في إنزال البضاعة من السفينة إلى خارجها أما التسليم فهو عمل قانوني يترتب عليه نقل حيازة البضاعة فعلاً أو حكماً إلى الحامل الشرعي لسند الشحن, و قد يكون مستلم البضائع المرسل إليه أو

¹⁴³ كمال حمدي, عقد الشحن و التفريغ, منشأة المعارف بالإسكندرية, 1983, ص 46.

¹⁴⁴ الطعن رقم 2005/473, قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الثانية البحرينية بتاريخ 2006/3/27.

¹⁴⁵ عباس مصطفى المصري, المرجع السابق, ص 167.

شخص ينوب عنه أو أي شخص أنتقل إليه سند الشحن بطريقة قانونية. حيث ينقضي التزام الناقل العقدي عند تسليمه للبضائع في ميناء الوصول، و قد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها بهذا الخصوص على أن " تنتهي مهمة الناقل البحري بإنزال البضاعة من على ظهر السفينة إلى أرض الميناء و تسليمها إلى المرسل إليه"¹⁴⁶. و إذا كان الناقل قد التزم بموجب سند الشحن بتفريغ البضاعة من على متن السفينة، فإن التسليم يقع بعد التفريغ، و يتحمل الناقل المسؤولية عما قد يصيب البضائع من هلاك أو تلف أثناء عملية التفريغ¹⁴⁷.

الفرع الخامس

التزام الشاحن بدفع الأجرة

المقصود بأجرة النقل أنها عبارة عن مبلغ من المال يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه إلى الناقل مقابل نقل بضاعته من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ. حيث يحدد طرفا عقد النقل أي الناقل و الشاحن مقدار الأجرة، وإذا لم يتفقا على مبلغ الأجرة وجب الرجوع إلى مايقضي به العرف في ميناء الشحن.

وقد يتفق على تحديد أجرة النقل على أساس حجم البضاعة أو وزنها أو مقدارها، أو طريقة نقلها كان يتم نقلها في حاويات سواء كانت عادية أم مبردة، وإذا تضمن سند الشحن هذا التحديد في بنوده يشترط دفع الأجرة عند تفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه¹⁴⁸. وقد تناولت المادة (1/149) من القانون البحري البحريني حالة عثور الربان قبل البدء في عملية النقل على بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو كان البيان المتعلق بها مخالفاً للحقيقة، فقد أجازت للربان إخراجها من السفينة محل الشحن أو إبقائها مع استيفاء أجرة تعادل أعلى أجرة تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض. ولكن في حالة اكتشاف الربان لهذه البضائع أثناء عملية النقل فيتعين عليه إيصالها إلى ميناء الوصول وله الحق في الحصول على أجرتها إضافة إلى ما قد يستحق من تعويض وفقاً للتحديد المذكور بشرط أن لا يكون من شأنها إحداث ضرر للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو أن عملية نقلها يستلزم

¹⁴⁶ الطعن رقم 71 سنة 1995 مجلة مجموعة الاحكام محكمة التمييز السنة السادسة 1995، ص 420.

¹⁴⁷ الطعن رقم 347 لسنة 2005، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية.

¹⁴⁸ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 228.

دفع غرامات أو أداء مصاريف تزيد عن قيمتها أو إذا كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً قانونياً حيث أجاز القانون للربان في هذه الحالة رميها في عرض البحر (المادة 2/149 بحري).

أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 لم تتعرض نهائياً إلى التزام الشاحن بدفع الأجرة سوى تضمينها تعريفاً توضيحياً للألفاظ المستخدمة فيها وذلك ضمن المادة الأولى منها. وبما أن الشاحن هو الشخص الذي أبرم عقد النقل البحري مع الناقل، إذاً فالأصل هو الملتزم بالأداء مالم يتفق على غير ذلك. حيث يجوز الاتفاق فيما بين الأطراف بأن تكون أجرة النقل مستحقة عند وصول البضاعة في ميناء الوصول، وذلك يقصد به أن يكون المرسل إليه هو الملتزم بأداء أجرة النقل. و عليه إذا أستم المرسل إليه البضائع و قام بدفع الأجرة المستحقة فهنا يتحرر الشاحن من هذا الالتزام، و لكن في حالة رفضه لاستلام البضاعة جاز للربان طلب الأذن من المحكمة المختصة بإيداع البضائع عند أمين يعين من قبلها على نفقة المرسل إليه وذلك مع عدم الإخلال بما هو متفق عليه في سند الشحن. حيث لا يكون مصدر التزام المرسل إليه بدفع الأجرة عقد النقل البحري لأنه لا يعد طرفاً فيه ولكن مصدره هو حيازته لسند الشحن، فإذا أراد استلام البضاعة وجب عليه دفع أجرة النقل¹⁴⁹.

أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فقد تناولت هذا الالتزام في موضعين دون التطرق على فرض هذا الالتزام على عاتق الشاحن. حيث نصت في المادة (6/1) منها على تعريف عقد النقل البحري بقولها " عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة". أما الموضع الثاني فجاء ضمن نص المادة (15/ك) على جعل أجرة النقل أحد البيانات الإلزامية الواجب توافرها في سند الشحن".

وفي هذا الخصوص تعرض قانون التجارة البحرية المصري لهذا الالتزام ضمن نص المادة (1/219) منه الذي نص صراحة على التزام الشاحن بهذا الالتزام بقوله " يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل.....".

أما فيما يتعلق باتفاقية روتردام لعام 2009 فبالرغم من الأهمية الكبيرة لهذا الالتزام إلا أن الاتفاقية مثلها في ذلك مثل اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فإنها لم تهتم بهذا الالتزام و لم تفرد له نصاً صريحاً يبين فيه التزام الشاحن بدفع أجرة النقل¹⁵⁰.

¹⁴⁹ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 229-230.

¹⁵⁰ شريف محمد غانم، التزامات الشاحن و مسؤوليته في ظل قواعد روتردام 2009 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 46.

و من جانبنا نرى بأنه كان الأجدر لو أهتمت قواعد روتردام بالأجرة واعتبارها كالتزام يقع على عاتق الشاحن و بصفة خاصة الاهتمام بالعناصر التي يستطيع في ضوءها تقدير أجرة النقل و تمييزها عن غيرها من الأعباء و التكاليف التي قد تتحمل عاتق الشاحن.

الباب الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحالات الإعفاء منها وفقاً
لاتفاقية روتردام و القانون البحريني

- و يشتمل على فصلين:

الفصل الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها

الفصل الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

الباب الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحالات الإعفاء منها وفقاً لاتفاقية روتردام و القانون البحريني

تمهيد و تقسيم:

نرى أنه يتعين علينا قبل الكلام عن إعفاء الناقل من المسؤولية أن نتطرق إلى طبيعة مسؤوليته ونطاقها وأساسها. ذلك لأنه إذا لم تتقرر مسؤولية الناقل فلا يكون هناك جدوى للكلام عن الإعفاء منها. ومن المعروف أن مسؤولية الناقل البحري تعتبر من أهم موضوعات عقد النقل البحري وقد أولى المشرع البحريني في القانون البحري رقم 23 لسنة 1982 أهمية لتنظيم أحكام مسؤولية الناقل في المواد (158) إلى (168) حيث أعتمد على المبادئ و الأسس التي وردت في اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

و بما أن مسؤولية الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري تتحقق بمجرد عدم تنفيذه لالتزاماته المبينة في هذا العقد، فيثور تساؤل بشأن طبيعة هذا الالتزام حتى يمكن معه القول بقيام هذه المسؤولية؟ وهل هو التزام ببذل عناية أم التزم بتحقيق نتيجة و كذلك يتعين بيان الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية؟

وإذا ما تقررت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها، يتعين بيان الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، فهل هي مسؤولية تبنى على أساس الخطأ المفترض، أم على أساس الخطأ الواجب إثباته. و كذلك بيان الطريقة التي يستطيع من خلالها الناقل التخلص من هذه المسؤولية، وإذا عجز عن ذلك فهل يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية المقرر في الاتفاقيات الدولية و القانون البحري البحريني، وهو ما يقتضي التعرض ببيان حالات مسؤولية الناقل البحري ونطاقها من جهة ثم بيان حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية من جهة أخرى، بناء على ذلك نتناول هذه الموضوعات في فصلين نتطرق في الأول منه لدراسة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وأساسها وحالاتها ونطاقها، في حين سنخصص الفصل الثاني لموضوع إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

الفصل الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحدودها

- و يشتمل على أربع مباحث:

المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها القانوني

المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الرابع: حدود مسؤولية الناقل البحري

الفصل الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها وحدودها

تمهيد و تقسيم:

يلتزم الناقل البحري بتنفيذ الواجبات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل البحري. و هذا الالتزام يلقي على عاتق الناقل واجب بذل العناية الكافية من أجل أتمام عقد النقل على أحسن وجه، وذلك في سبيل منع وقوع الضرر أو الحدث الذي يؤدي إلى إلحاق الأضرار بالبضاعة¹⁵¹.

و تعتبر مسؤولية الناقل في حال إلحاق الضرر بالبضاعة مسؤولية عقدية، منشأها عقد النقل البحري. ومن هنا يثور التساؤل عن الطبيعة القانونية لتلك المسؤولية، هل هي مسؤولية ببذل عناية، أي أنها تقوم لأن الناقل قد أخل بالتزامه ببذل الهمة الكافية لتجنب الحادث الذي أدى إلى وقوع ذلك الضرر، أم أنها تقوم لعدم تحقيقه للنتيجة المرجوة من عقد النقل البحري، وهي إيصال البضاعة إلى الجهة المقصودة سالمة؟ ومن ثم فهل أن أساسها القانوني هو الخطأ المفترض أم الخطأ الواجب إثباته. و من ناحية أخرى لا بد من تحديد الحالات التي تثار عند تحققها مسؤولية الناقل وهي هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كما لا بد من تحديد نطاق مسؤولية الناقل للبضائع.

وهذا ماستتناوله من خلال أربعة مباحث نخصص الأول منه لبيان طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني في ظل اتفاقية روتردام و القانون البحري البحريني. و ندرس في المبحث الثاني حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع، و نوضح في الثالث نطاق هذه المسؤولية، نتعرض في الرابع لبيان حدود هذه المسؤولية.

¹⁵¹ Paul Todd, Principles Of The Carriage Of Goods By Sea, Sixth Edition, Routledge, New York, 2016 P. 428.

المبحث الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأساسها القانوني

يقتضي البحث في طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني في ظل اتفاقية روتردام و القانون البحري البحريني الاجابة على السؤال الآتي: هل يكفي أن يقوم الناقل ببذل العناية الكافية لكي يمكن معه القول بأنه التزم بواجباته؟ أم أن هذا الأمر غير كافي لأنه يجب عليه تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل و هي إيصال البضاعة بسلام إلى جهة الوصول في الموعد المحدد؟

وسنحاول الإجابة على هذا السؤال في مطلبين نتكلم في الأول عن طبيعة التزام الناقل البحري و ندرس في الثاني الاساس القانوني لهذه المسؤولية.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تبايت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري و التشريعات الداخلية بشأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع فمنها من أعتبر التزام الناقل هو التزام ببذل عناية و منها من أعتبره التزام بتحقيق نتيجة وهو ماسنبيه في الفرعين الاتيين.

الفرع الأول

إلتزام الناقل البحري للبضائع بذل عناية

يفترض لقيام الناقل بإدائه لإلتزامه ببذل العناية المطلوبة في الحفاظ على البضائع, أن يؤدي بالضرورة إلى تحقق النتيجة المرجوة من التنفيذ الحسن لعقد النقل البحري¹⁵². ويثور التساؤل, فيما إذا كانت معاهدة

¹⁵² Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland, and Tsimpli. The Rotterdam Rules. at.39

بروكسل لعام 1924 تفرض على الناقل تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل، أي إيصال البضائع سالمة إلى المقصد؟ أم يكفي عليه بذل التدابير المعقولة فقط لتنفيذ عقد النقل؟

و لهذا التساؤل أهمية وذلك بالنظر لعدم وجود نص صريح في معاهدة بروكسل يشير إلى أن الناقل ملزم بإثبات بذله العناية اللازمة من أجل المحافظة على البضاعة منذ شحنها على متن السفينة و إلى حين تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه- مثلما جاء في نص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل. و لكن طبقاً لنص الفقرة "2" من المادة ذاتها، و التي نصت على المسؤولية المفترضة للناقل، حيث يسأل الناقل في حالة عدم تحقيق النتيجة، إلا إذا إثبت أن سبب الحادث الذي أدى إلى ضرر البضاعة راجع إلى السبب الأجنبي الذي حال دون تحقيق النتيجة. وبهذا نستطيع القول بأن التزام الناقل بشأن البضاعة وفقاً لاتفاقية بروكسل هو التزام ببذل عناية أكثر من كونه التزاماً بتحقيق نتيجة.

حيث يلاحظ ذلك من الفقرة "1" من المادة (3) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 و التي فرضت على الناقل الالتزام بجعل السفينة قبل و عند بداية الرحلة البحرية صالحة للملاحة¹⁵³، وهذا الالتزام هنا هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة ، و أن العناية المطلوب من الناقل تنفيذها هي العناية المعقولة التي عبرت عنها النسخة الفرنسية للاتفاقية باعتبارها النسخة الرسمية لها¹⁵⁴.

و بمعنى أوضح فإن اتفاقية بروكسل لا تفرض على الناقل إلا التزاماً ببذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة من أجل جعل السفينة في حالة صالحة للإبحار، و عليه فإن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام بوسيلة و ليس التزام بتحقيق نتيجة، حيث يعتبر الناقل بأنه قام بتنفيذ عقد النقل إذا بذل في تنفيذه من العناية التي يبذلها ناقل عادي متوسط معنى بأموره¹⁵⁵.

يتبين ذلك بوضوح من نص الفقرة "1" من المادة الرابعة لمعاهدة بروكسل، التي اجازت للناقل التخلص من مسؤوليته عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة، و الناتجة عن عدم بذله العناية الكافية لإداء التزاماته المتعلقة بالسفينة ، وذلك بإثبات قيامه ببذل تلك العناية الكافية.

¹⁵³ نصت الفقرة "1" من المادة "3" من اتفاقية بروكسل على أنه " يلتزم الناقل قبل و في بداية الرحلة إلى توخي اليقظة الواجبة من أجل: (أ)- جعل السفينة صالحة للإبحار ، (ب)- تزويد و تجهيز السفينة، (ج)- تبريد الغرف المخصصة للنقل، و جميع اجزاء السفينة صالحة لهذا الغرض".

¹⁵⁴ A.N. Yiannopoulos, Ocean Bills Of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems. Kluwer Law International Ltd, Netherlands, 1995.P. 5-6.

¹⁵⁵ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص255.

وعلى الرغم من أن القانون البحري البحريني قد استقى كثيراً من أحكامه من اتفاقية بروكسل إلا أنه خالفها بخصوص اساس المسؤولية، حيث اعتبر التزام الناقل البحري بنقل البضائع سالمة إلى ميناء التسليم في الميعاد المتفق عليه إلزاماً عقدياً يترتب على الإخلال به مسؤولية عقدية بنصها في المادة (144) منه على أنه " عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر". و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة مفادها عدم إعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إلا إذا كان السبب وراء ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه بنصها في المادة (166) منه على أنه " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (159)".

و قد أكدت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها طبيعة مسؤولية الناقل بقولها (أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد توصيلها سليمة إلى المرسل إليه و هو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخرلاً بالتزاماته ولا يكفي أن يثبت بذل ما في وسعه لنقل البضاعة بل يلزم أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى نقله بل إلى أحد الأسباب التي نصت عليها المادة (159) من القانون البحري البحريني)¹⁵⁶.

و قد كانت اتفاقية هامبورغ في المادة (1/5) منها قد أتاحت للناقل التخلص من مسؤوليته في حال حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة أثناء تواجد البضاعة في حراسته، إذا أثبت أنه هو و تابعوه أو مستخدموه، قد بذلوا العناية المعقولة و التدابير الكافية لمنع وقوع الحدث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة و من أجل تقاضي نتائجه¹⁵⁷. وإذا ما استطاع الناقل إثبات أنه بذل العناية المعقولة فإنه يتخلص من المسؤولية عن الخسارة الحاصلة بالبضائع حتى في حالة بقاء سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه مجهولاً¹⁵⁸.

و قد أشار القاضي رايد (lord Reid) إلى بيان معنى بذل العناية المعقولة التي يتعين على الناقل بذلها في تنفيذه لالتزامه في قضية

¹⁵⁶ الطعن رقم 94 لسنة 1997 جلسة 29 يونيو 1997، منشور في مجلة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة الثامنة، ص 364.
¹⁵⁷ نصت الفقرة "1" من المادة "5" من اتفاقية هامبورغ على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ،إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".
¹⁵⁸ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 260.

[iron and steel Co. limited V. islamx solidarity shipping company [1] [2005] Lloyd's Rep.57.] قائلاً " بأن العناية التي يتعين على الناقل بذلها هي العناية المعقولة التي يتعين عليه بذلها في الظروف الاعتيادية , دون أن ترقى إلى أقصى درجة من الكمال, التي إذا ما توافرت تجعل التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة. وأشار إلى أن مستوى العناية يجب أن يكون على مستوى ناقل متخصص (detected carrier) في نفس ظروف الرحلة¹⁵⁹ و يقع عبء أثبات ذلك على عاتق من يدعي بالحق ضد الناقل أو موظفوه أو وكلائه, و بالتالي تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار و الخسائر التي أصابت البضائع. يتضح مما سبق أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ, هو التزام ببذل عناية و ليس التزاماً بتحقيق نتيجة.

وقد أشارت اتفاقية روتردام في المادة (1/13) منها إلى هذا الالتزام عندما نصت على " قيام الناقل خلال الفترة الزمنية لمسؤوليته عن البضائع , على نحو ملائم و بعناية, بتسلم البضاعة و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها وحفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها و على نحو ملائم و بعناية". كما أن الاتفاقية ألزمت الناقل ببذل العناية الواجبة قبل و في بداية وأثناء الرحلة البحرية بجعل السفينة صالحة للإبحار و بتطعيمها و تزويدها بالمعدات و الإمدادات وإبقائها مجهزة و مزودة بالمعدات على نحو ملائم¹⁶⁰.

وقد أكدت اتفاقية روتردام على مسؤولية الناقل البحري عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر أو عن جزء منه, إذا كان قد تسبب في ذلك أو أسهم فيه أو تسبب فيه عدم التزامه بواجب العناية الواجبة في قيامه بالواجبات المذكورة, و عدم استطاعته من إثبات أنه قام ببذل العناية المطلوبة¹⁶¹.

159- N.J. Margetson. The System of Liability. Paris Legal Publisher, Zutphen, the Netherlands. 2009. P.57-58. أشار إليه

160 تنص المادة 14 من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل ملزم, قبل الرحلة البحرية و في بدايتها وأثناءها, ببذل العناية الواجبة من أجل: (أ)- جعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك: (ب)- و تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مجهزة و مزودة بالمعدات و الإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة".

161 تنص الفقرة 5 من المادة 17 من الاتفاقية على أنه " يكون الناقل مسؤولاً 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 عدم تطعيم السفينة² عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه: (أ)- أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه, أو يتحمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه 1- عدم صلاحية السفينة للإبحار, أو 2- عدم تطعيم السفينة و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو السليم, أو 3- أن عناصر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها, أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها, لم تكن مهيأة و آمنة لتلقي البضائع و نقلها و الحفاظ عليها. (ب)- و لم يتمكن الناقل من إثبات: 1- أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية 5 (أ) من هذه المادة, أو 2- أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة 14 منها".

كذلك فإن التزام الناقل البحري ببذل العناية الكافية وفقاً للاتفاقية يشمل مراقبة الأشخاص الذين عهد إليهم الناقل في تنفيذ عقد النقل البحري أو جميع الأشخاص الذين يشاركون في تنفيذ عقد النقل من ربان السفينة إلى الأطراف المنفذة إلى موظفي الناقل و غيرهم الذين يتصرفون بصورة مباشرة أو غير مباشرة تحت إشراف الناقل أو بناء على طلب منه أو سيطرته، ذلك لأن هذه العناية ستساهم في تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل البحري وهي إيصال البضاعة في الحالة التي سلمت إلى الناقل و تسليمها تسليمياً فعلياً لصاحبها¹⁶².

خلاصة القول أن القانون البحريني لم يساير الاتفاقيات الدولية بشأن طبيعة التزام الناقل على اعتباره التزام ببذل عناية إلا أنه جعله التزاماً بتحقيق نتيجة و هي نقل البضائع و إيصالها و تسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التي كانت عليها أو وصفت في سند الشحن قبل الحاق الضرر بها، حيث نصت المادة (167) من القانون البحري على أنه " للناقل أن يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند إلى انتهاء النقل ويكون ضامناً لأفعال الناقلين اللاحقين الذين يتسلمون البضائع".

الفرع الثاني

إلتزام الناقل البحري تحقيق نتيجة

يلتزم الناقل ببذل التدابير المعقولة بهدف الوصول إلى تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل البحري للبضائع، وهي نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه بصورة سليمة في ميناء الوصول في الميعاد المحدد، و عند عدم تحقيق النتيجة المقصودة من عقد النقل البحري، أي عند الهلاك أو التلف أو التأخر

¹⁶² نصت المادة 18 من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى 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 أيّاً 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".

في تسليم البضاعة، تتحقق مسؤولية الناقل. ولا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزاماته في عقد النقل البحري راجعاً إلى حدوث سبب أجنبي لا يد له فيه¹⁶³.

ومضمون التزام الناقل بتحقيق نتيجة، مؤاده أن المتضرر لا يلزم على إقامة الدليل على قيام الناقل بإرتكاب خطأ أو إهمال في تنفيذه لالتزاماته الناشئة من عقد النقل البحري، وإنما يكفي للمطالب إثبات عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته الواردة في عقد النقل البحري، وهي توصيل البضائع سليمة في الميعاد المحدد في عقد النقل، فإذا ما إثبت المتضرر ذلك، كان ذلك بمثابة إثباته لخطأ الناقل العقدي¹⁶⁴.

وبشأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري، وكما اشرنا سابقاً فهو التزام الناقل بنقل البضائع كاملة و سليمة إلى الميناء المتفق عليه في ميعاد محدد أو ميعاد معقول وهو التزام بتحقيق نتيجة، لأن الناقل لا يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا إذا أثبت أن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير راجع إلى سبب أجنبي لا يد له في اتقاء نتائجه و ذلك وفقاً لنص المواد (158 و 159 و 166) من القانون البحري البحريني¹⁶⁵، وقد أكدت محكمة التمييز البحرينية ذلك في حكم بقولها أن "عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه و هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا تخلفت هذه النتيجة اعتبر الناقل مخلاً بالتزامه حتى ولو أثبت أنه قام بكل ما في وسعه في هذا الصدد، بل يجب أن يثبت أن عدم تحقيق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى أحد الأسباب الواردة بالمادة (159) من القانون البحري"¹⁶⁶.

كما ذهبت في حكم آخر إلى القول (يستدل من أوراق الدعوى أن الطاعنة استندت على سبب تخلفها عن تنفيذ التزامها بوصول البضاعة في الميعاد المحدد على أن السفينة الناقلة قد دخلت الحوض الجاف في دبي لإجراء بعض الإصلاحات وهو الذي تسبب في التأخير فضلاً عن ذلك أنه لا يوجد اتفاق على توصيلها في ميعاد محدد، إلا أن الحكم عول على ماجاء بتقرير الخبير من أن الناقل مسؤول عن تأخر وصول البضاعة طبقاً لمسؤوليته عما يصيبها من تلف أو ضرر)، كما و أفادت المحكمة أن المادة (166) من

¹⁶³ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 281.

¹⁶⁴ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 27-28.

¹⁶⁵ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 233.

¹⁶⁶ الطعن رقم 614 لسنة 2010 جلسة 25 أكتوبر 2010، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الدائرة الأولى. وكذلك في نفس المعنى نفسه حكم آخر لمحكمة التمييز في الطعن رقم 187 لسنة 2001 جلسة 8 إبريل 2002 منشور في مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة الثالثة عشر - من يناير إلى ديسمبر 2002.

القانون البحري الصادر بالمرسوم بقانون رقم 23 لسنة 1982 قد نصت على أنه " يسأل الناقل البحري عن التأخر في تسليم البضاعة إلا إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (159)، وإذا 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 إذ لم يوجد مثل هذا الاتفاق"¹⁶⁷.

ونعتقد أن مسلك المشرع البحريني في هذا الصدد يعد مسلكاً محموداً لأنه يوفر حماية للشاحن، على عكس الاتفاقيات الدولية التي جعلت التزام الناقل التزام ببذل عناية، فهي باتجاهها هذا توفر حماية للناقل البحري على حساب الشاحن.

وبخصوص طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل القانون الفرنسي، فإن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية، ويتضح الأمر من خلال نص المادة (27) من قانون (420/66) لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3، والتي قضت بأنه " يكون الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة من ضرر منذ تسلمه للبضاعة إلى حين تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه، وكذلك المادة (15) منه والتي نصت على أن " يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر".

أما في ظل قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 فقد ألزمت الفقرة "1" من المادة (215) منه الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفرغها منها ما لم يتفق على غير ذلك، كما إلزمته برص البضائع بالسفينة ونقلها والمحافظة عليها وتسليمها عند وصولها.

و يتضح من ذلك أن طبيعة مسؤولية الناقل، هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة و سليمة إلى المرسل إليه. فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر في تسليمها ولكنه يستطيع دفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه هو أو نائبه أو أحد تابعيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو الغير لعيب ذاتي في البضاعة¹⁶⁸. وقد نصت المادة (229) من القانون أعلاه على أنه " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة "1" من المادة (227) منه إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو

¹⁶⁷ الطعن رقم 255 لسنة 2005 جلسة 13 فبراير 2006، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية الدائرة الثانية.

¹⁶⁸ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 73.

لأحد تابعيه"، كما قضت المادة (1/240) منه على أن " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

ويذهب البعض إلى أن قضاء محكمة النقض المصرية أستقر على أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول البضائع المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه. و يعد ذلك التزاماً بتحقيق غاية، و عليه فإذا تلفت هذه البضائع أو هلكت، فإنه يكفي للمرسل إليه إثبات أن ذلك قد حدث أثناء تنفيذ عقد النقل، و يعد ذلك إثباتاً لإخلال الناقل بالتزاماته، حينئذ تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر دون الحاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه. و لا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن التلف أو الهلاك قد نشأ عن عيب في ذات البضاعة المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن، و لا تنتهي مسؤولية طبقاً لعقد النقل إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه تسليمياً فعلياً¹⁶⁹.

وكما أشرنا سابقاً إلى أن اتفاقية روتردام لعام 2009 أشارت إلى أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة على ضوء ما جاءت به المادة (1/13) من نفس الاتفاقية، إلا أنها أشارت في المادة "11" منها على أن الناقل يلتزم بالقيام بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه و ذلك وطبقاً لإحكام عقد النقل، بنصها على أنه " يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى المكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه". و هذا يعني أن التزام الناقل لا يقتصر على بذل العناية اللازمة وإنما تحقيق نتيجة و هي نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه.

و يبدو أن هناك تناقضاً بين ما جاءت به المادة (11) و المادة (1/13) من نفس الاتفاقية التي أعتبرت مسؤولية الناقل البحري هي التزام ببذل عناية، حيث نصت على " قيام الناقل خلال الفترة الزمنية لمسؤوليته عن البضائع ، على نحو ملائم و بعناية، بتسلم البضاعة و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها وحفظها و الاعتناء بها و تفرغها و تسليمها و على نحو ملائم و بعناية".

و لا شك أن تكييف التزام الناقل بنقل البضائع في عقد النقل البحري على أنه التزام بتحقيق نتيجة يكون منصف و في صالح الشاحن، حيث أن الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو

¹⁶⁹ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007، ص 258

التأخر حتى لو أثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل يتوجب عليه اثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر في البضاعة¹⁷⁰.

خلاصة القول، أن طبيعة التزام الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، هي إلزام الناقل ببذل عناية و ذلك حسب نص المواد (13) فقرة "1"¹⁷¹ و المادة (14)¹⁷²، و التزامه بتحقيق نتيجة، إستناداً إلى الفقرة "1"¹⁷³ من المادة (12) و الفقرة "1"¹⁷⁴ من المادة (17) وهو تناقض غريب كما أشرنا، أما بالنسبة للقانون البحريني فإن التزام الناقل بنقل البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، لأن الناقل لا يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا إذا أثبت أن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير راجع إلى سبب أجنبي لا يد له في انقضاء نتائجه و ذلك وفقاً لنص المواد (158 و 159 و 166) من القانون البحري البحريني.

¹⁷⁰ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 335.

¹⁷¹ نصت المادة 1/13 من اتفاقية روتردام على أنه " يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، بتسليم البضائع و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية".

¹⁷² تنص المادة 14 من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية و في بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل: أ) جعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك: ب) تطبيق السفينة و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على نحو ملائم و الإبقاء عليها على هذا النحو طوال الرحلة. ج) جعل عابري السفينة و سائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، و ما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة و آمنة لتلقي البضائع و الحفاظ عليها و الإبقاء عليها كذلك.

¹⁷³ تنص الفقرة "1" من المادة 12 من اتفاقية روتردام على أنه " تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، و تنتهي عندما تسلم البضائع".

¹⁷⁴ تنص الفقرة "1" من المادة 17 من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، و كذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظروف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل".

المطلب الثاني

أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتقرر المسؤولية العقدية للناقل البحري عن هلاك و تلف أو تأخر وصول البضاعة التي يقوم بنقلها و هنا يثور التساؤل بشأن الأساس القانوني الذي تبني عليه هذه المسؤولية. ذلك لأنه بالأمكان أن تكون هذه المسؤولية مفترضة تبني على أساس الخطأ المفترض أو على أساس الخطأ الواجب إثباته. و نحاول في هذا المبحث معرفة ذلك طبقاً للاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالنقل البحري و القانون البحري البحريني على النحو الآتي:

الفرع الأول

المسؤولية المفترضة للناقل البحري

وفقاً لهذا الاتجاه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على مسؤولية الناقل المفترضة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها أثناء مدة مسؤوليته في حال إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية. و تقوم قرينة المسؤولية المفترضة أو على أساس الخطأ المفترض، حين يكون التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وفي هذا الفرض، لا يكون أمام الناقل سبيل للتخلص من مسؤوليته، إلا إثبات أن حدوث الضرر راجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه¹⁷⁵. ومعروف أن مسؤولية الناقل البحري محدودة بالزمان و المكان، بحيث أن المتضرر يجب عليه و قبل كل شيء، أن يثبت أن وقوع الحادث الذي تسبب في الإضرار، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل. فقرينة الخطأ المفترض تقوم حين يكون إلتزام الناقل ببذل عناية مع افتراض إرتكابه الخطأ.

و بشأن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل القانون البحري البحريني، نلاحظ بأن الناقل طبقاً للمواد (158- 159- 166) منه، يعتبر مسؤولاً عن أي إخلال يتسبب بالخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة منذ تكلفه بها و إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ذلك لأن التزام الناقل حسب المواد السالفة الذكر هو التزام عقدي، وعليه فإن أي إخلال بهذا الإلتزام يترتب عليه قيام المسؤولية العقدية

¹⁷⁵ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 31.

لِلناقل. و على ذلك لا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته، إلا إذا أثبت تحقق إحدى حالات الإعفاء الواردة في المادة (159) من نفس القانون، أي إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. و بهذا، تكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة.

و قد أكدت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها هذه المسؤولية المفترضة بقولها (أن عقد النقل البحري لا ينقضي و لا تنتهي معه مسؤولية الناقل طبقاً لنص المادة (166) من القانون البحري إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً بالقدر و الحالة التي وصفت بها في سند الشحن إلا إذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف الذي لحق بتلك البضاعة يرجع إلى أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة (159) من ذلك القانون

أما في القانون البحري المصري رقم 1990/8 فقد قضت الفقرة "1" من المادة (227) منه على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه للبضائع في ميناء الشحن و بين قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ". و كذلك نصت المادة (229) منه أيضاً على أن "يعفى الناقل من مسؤوليته الواردة في المادة (227/1) إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو نائبه أو لأحد من تابعيه فيه". و بالنسبة إلى حالة التأخر في تسليم البضائع، تنص الفقرة "1" من المادة (240) على أن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

و يتبين من هذه النصوص أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية مبناها عقد النقل المبرم بين الناقل و الشاحن يقوم أساسها على الالتزام بتحقيق نتيجة و هي نقل البضائع و تسليمها سليمة إلى المرسل إليه، وعليه يعتبر الناقل ضامناً عن الهلاك في البضاعة أو تلفها مادامت أنها تضررت في الفترة التي يتسلمها الناقل و إلى حين تسليمه إياها إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ¹⁷⁶. ويتضح مما تقدم أن مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية المصري تقوم على أساس المسؤولية المفترضة للناقل.

يتضح لنا بأن القانون البحري المصري انحاز لصالح الشاحنين فكان أكثر حماية لهم، إذا لا يعفى الناقل من المسؤولية حتى ولو أثبت أنه قام وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، إذ لا يحق للناقل

¹⁷⁶ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 71.

التخلص من المسؤولية حتى في حالة الحريق إلا إذا نسب الناقل هذا الحريق إلى سبب أجنبي وليس القيام ببذل ما يستطيع لمنع وقوع الضرر أو نتائجه¹⁷⁷.

أما في ظل أحكام القانون الفرنسي رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3 فقد قضت المادة (27) منه على قيام مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة منذ تكلفه بنقل البضاعة و إلى حين تسليمه إياها إلى المرسل إليه، إلا في حالة إثباته أن الخسائر قد نتجت عن حالات الإعفاء المذكورة في نفس المادة¹⁷⁸.

وهذا ما يؤكد أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية مفترضة وذلك لأنه إذا لم يثبت الناقل توفر حالة من حالات الإعفاء المقررة في المادة نفسها، فلا يعفى من الخسائر إلا إذا أقام الدليل على وجود حالة من حالات الإعفاء، الأمر الذي يجعله مسؤولاً عن الخسائر ذات المصدر المجهول¹⁷⁹.

كذلك فإن اتفاقية روتردام تقضي بأنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، إذا تمكن المطالب من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل " (م/17/1 منها).

وكذلك أشارت المادة (2/17) من نفس الاتفاقية على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الخسائر التي تصيب البضاعة إذا لم يثبت الناقل أن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، لا يعود إلى خطأ ارتكبه الناقل أو أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 من الاتفاقية. وهذا يعني بأن الخطأ يكون مفترضاً من جانب الناقل، بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها، و يكون عليه إذا ما أراد التخلص من المسؤولية نفي ارتكابه هو أو أحد تابعوه لذلك الخطأ الذي سبب الضرر.

يظهر كذلك الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل في حالة قيام المدعي بأثبات أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة "3" 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 (18) ف

¹⁷⁷ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير مقدمة لجامعة مولود معمري، الجزائر، 2013، ص 25.
¹⁷⁸ قضت المادة 27 من القانون الفرنسي على أنه ¹⁷⁸ يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع من الإدارة إلى التسليم، ما لم يثبت أن تلك الخسارة أو الضرر ناتج من :- (أ) عدم صلاحية السفينة للإبحار إلا إذا أثبت أنه قد التزم ببذل العناية الواجبة قبل و في بداية الرحلة البحرية بجعل السفينة صالحة للإبحار على حسب نوع و طبيعة البضاعة المنقولة على متن السفينة وفقاً لنص المادة 21 من القانون ذاته".
¹⁷⁹ - Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit Maritime, Edition 2006, page 674.

"4" من م "17" من اتفاقية روتردام)، وهذا يعني إذا عجز الناقل عن إثبات أن الحدث أو الظروف، غير ذلك المذكور في الفقرة "3" من المادة نفسها، و الذي أسهم في هلاك أو تلف أو تأخر البضائع لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه، فيكون خطأه في هذه الحالة خطأً مفترضاً.

و يعني ذلك بأن مسؤولية الناقل البحري لا تقوم إلا إذا أثبت المتضرر أن الضرر الذي أصاب البضائع قد حصل في الفترة ما بين تسلّم الناقل للبضائع، أو أي طرف منفذ بغرض نقلها، و تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله، و إثباته للوقت الذي حصل فيه الضرر، يعتبر قرينة على أن الناقل قد أخل بالتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع سليمة، و لم يبذل العناية الكافية و التدابير المعقولة من أجل المحافظة عليها، وإذا ما حدث ذلك تكون مسؤولية الناقل مفترضة.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات

وفقاً لهذا الاتجاه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري يقوم على الخطأ واجب الإثبات، حيث يتعين على المتضرر أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه، و في حالة عدم تمكنه من ذلك، فلا يكون الناقل مسؤولاً.

فوفقاً لاتفاقية بروكسل 1924 نلاحظ بأن مسؤولية الناقل البحري واجبة الإثبات من قبل المتضرر وذلك طبقاً لنص الفقرة "1" من المادة (4) بنصها على أنه "لا يسأل الناقل و لا السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن عدم صلاحية السفينة للإبحار ، إلا إذا كان الهلاك أو التلف الناتج بسبب إهمال أو تقصير من جانب الناقل في جعل السفينة صالحة للإبحار، و ضمان جاهزية السفينة و معداتھا و جعل جميع غرف السفينة مبردة و تزويدها بما يلزم، و جعل جميع اجزاء السفينة التي تنتقل فيها البضائع صالحة لذلك الغرض. يكون عبء الاثبات فيما يتعلق ببذل العناية الواجبة على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاءات المقررة في هذه الاتفاقية".

أما في ظل اتفاقية هامبورغ، تظهر مسؤولية الناقل على أساس الخطأ الواجب الإثبات من خلال نص الفقرة "1" من المادة (5) بنصها على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء

وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4) ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". هنا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت قيامه باتخاذ مايلزم من تدابير هو أو تابعوه لتفادي الحادث و نتائجه¹⁸⁰.

هذا وقد أنقسمت آراء الفقه حول تحديد طبيعة مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية هامبورغ على النحو الآتي:

الاتجاه الأول: ذهب هذا الاتجاه إلى أن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض، إلا أن أصحاب هذا الاتجاه اختلفوا بالنسبة لسند قيام المسؤولية على هذا الأساس ، فذهب رأي إلى أن الفقرة "1" من المادة الخامسة من الاتفاقية الخاصة بالتزام الناقل في الاتفاقية هو التزام ببذل عناية، وعليه تقوم مسؤولية الناقل على أساس قرينة الخطأ، و لا يتخلص الناقل من المسؤولية عن الضرر إلا بإثباته السبب الفعلي للضرر، و ذلك من دون حاجة لأن يثبت الشاحن أن الضرر الذي تعرضت له البضائع كان ناجماً عن خطأ الناقل أو أي من تابعيه¹⁸¹

الاتجاه الثاني:¹⁸² يرى أن مفهوم مسؤولية الناقل بموجب الاتفاقية تقوم على أساس قرينة المسؤولية، وحجة هذا الرأي أن الناقل لا يمكنه التخلص من المسؤولية دون إثباته السبب الفعلي الذي أدى إلى الضرر، وهو ما لا يستقيم و المسؤولية القائمة على أساس قرينة الخطأ. و يرى هذا الاتجاه بأنه لا يعد خروجاً على قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية في حالة عدم تحمل الناقل المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحريق إلا إذا أثبت الشاحن أن الحريق كان ناجماً عن خطأ من الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه في اتخاذ الإجراءات المعقولة لتجنب مانتج عن الحريق من ضرر، و ذلك نظراً لأن الشاحن لا يتعين عليه إثبات خطأ الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه لتحميل الناقل بالمسؤولية عن الضرر الناجم عن الحريق، إلا إذا دفع الناقل أولاً مسؤوليته المفترضة¹⁸³.

¹⁸⁰ جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 45.

¹⁸¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 201.

¹⁸² سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً ، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2000، ص

35

¹⁸³ نصت الفقرة " 4/أ" من المادة "5" من اتفاقية هامبورغ على أن: يسأل الناقل:1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم الناجم عن الحريق، إذا أثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، الذي يثبت المدعي أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق و تجنب آثاره أو الحد منها".

ويلاحظ بأنه عند تمعن النظر في ماجاء في المرفق رقم " 2" الملحق باتفاقية هامبورغ بعنوان " تفاهم عام إعتمه مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحري" نجده ينص على أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، و مؤدى ذلك كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذا القاعدة بعض الحالات¹⁸⁴.

وهذا يعني أنه وفقاً لهذا التفاهم، أن مسؤولية الناقل تعتمد على مبدأ الخطأ المفترض، أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ¹⁸⁵. و يلاحظ من نص الفقرة "1" من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ، أن الناقل مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهده دون أن يلتزم المتضرر على إقامة الدليل على خطأ الناقل، و معنى ذلك أن خطأ الناقل يفترض عند وقوع هذه الأضرار، ولكن يستطيع الناقل نفي قرينة الخطأ ودفع هذه المسؤولية بإثباته اتخاذ كافة التدابير الاحترازية لمنع حدوث الضرر¹⁸⁶، و يلاحظ بأن هذه الفقرة مقابلة للفقرة "4/ب" من المادة (17) من اتفاقية روتردام.

وقد عدلت أحكام اتفاقية هامبورغ فيما يتعلق بأساس الخطأ في حالة الحريق عما سبقها في اتفاقية بروكسل¹⁸⁷1924، حيث أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات، و التي وردت من ضمن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية. إذا فالأصل هو عدم مسؤولية الناقل، ما لم يتمكن المتضرر أو المدعي بالتعويض أن يثبت خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه، و تأكيداً لذلك نصت الفقرة " 4 (أ) (1) " من المادة الخامسة من الاتفاقية¹⁸⁸، على أن يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ عن الحريق ، إذا تمكن المدعي إثبات أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك الفقرة " 4 (أ) (2) " من نفس المادة التي نصت على مسؤولية الناقل إذا أثبت المدعي أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها قد نشأ عن خطأ الناقل أو إهماله

¹⁸⁴ فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري، ماجستير المعاملات الدولية و التجارية القانونية، ص 8. <http://www.eastlaws.com>

¹⁸⁵ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 3.

¹⁸⁶ عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 89-90.

¹⁸⁷ قضت الفقرة "2" من المادة "4" من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه " لا يسأل الناقل و لا السفينة عن الخسائر أو الأضرار الناشئة عن الحريق ، إلا إذا كان سبب ذلك ناتجاً عن خطأ فعلي من الناقل أو تابعيه".

¹⁸⁸ نصت الفقرة "1" من المادة "5" من اتفاقية هامبورغ على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ،إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

أو أحد مستخدميهم أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادي آثاره، فلا يسأل الناقل في هذه الحالة إلا بإثبات المتضرر لذلك.

وقد سبق أن عرضنا بأن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات وفقاً لنص المادة الخامسة من نفس الاتفاقية التي تقضي بقيام مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه، إذا وقع الحادث الذي سبب الضرر إنشاء وجود البضائع في عهدة الناقل وذلك على الوجه المبين في الفقرة "1" المادة الرابعة من الاتفاقية¹⁸⁹، ولم يتمكن الناقل إثبات اتخاذه هو أو أي من مستخدميهم ووكلائه التدابير المعقولة لتجنب الحادث و تبعاته، لذلك يمكننا القول بأن أساس مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية هامبورغ قائم على قرينة الخطأ الواجب الإثبات، حيث يفسح المجال أمام الناقل للتخلص من مسؤوليته عن الخسارة إذا إثبت أنه و تابعوه بذلوا العناية المعقولة لتفادي الحادث و تبعاته، فإذا تمكن الناقل من إثبات ذلك فإنه بذلك يبرأ مسؤوليته من الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها حتى ولو ظل سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها مجهولاً¹⁹⁰.

كما وقد قررت الاتفاقية بأن مسؤولية الناقل في حالة الحريق تؤسس على الخطأ الواجب الإثبات من طرف المطالب، حيث يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت المدعي أن حالة الحريق قد نشأت عن إهمال أو خطأ من قبل الناقل أو تابعيه أو أحد وكلائه، فإذا ما تمكن المدعي من إثبات أن الضرر ناجم عن خطأ أو إهمال في اتخاذ التدابير المعقولة من قبل الناقل أو تابعيه أو وكلائه لتفادي الحريق أو التخفيف من آثاره، فإن مسؤولية الناقل ستقرر عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها (الفقرة 4 من المادة 5 منها).

يلاحظ بأن نصوص اتفاقية روتردام لعام 2009 ليست متطابقة بخصوص أساس مسؤولية الناقل البحري حيث يلاحظ ذلك من إقرار الاتفاقية فكرة مسؤولية الناقل على أساس الخطأ الواجب الإثبات في حالتين الأولى نصت عليه المادة (4/17) منها على أنه " لا يتعبر الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه، إلا إذا تمكن المطالب أو المتضرر من إثبات أن خطأ الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة (18) ، قد أسهم أو تسبب في وقوع الظرف أو الحدث الذي أدى إلى ذلك

¹⁸⁹ قضت الفقرة "1" من المادة "4" من اتفاقية هامبورغ على أنه "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

¹⁹⁰ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 260.

الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها¹⁹¹, دون أن يلزم الناقل بنفي الخطأ عنه, بمعنى آخر, أن عبء أثبات خطأ الناقل ينتقل إلى المتضرر.

والثانية نصت عليها المادة (5/48)¹⁹² منها حيث قضت بأنه " يتعين على المطالب أن يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة, قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ماكان يجب على الناقل اتخاذه من تدابير معقولة في الظروف القائمة من أجل الحفاظ على تلك البضائع, مع توفر العلم لدى الناقل, أو كان يتوجب العلم من قبل الناقل بأن عدم اتخاذه لتلك التدابير المعقولة , سيؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه.

أخيراً يمكننا القول بأن مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام, قد تكون مفترضة, كما قد تقوم على أساس الخطأ المفترض أو على أساس الخطأ الواجب الإثبات. وبشأن مسؤولية الناقل البحري في ظل القانون البحريني نرى بأن مسؤوليته تكون مفترضة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها أثناء مدة مسؤوليته وذلك عند إخلاله بالتزاماته التعاقدية لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة, وذلك طبقاً للمواد (158- 159- 166) من القانون البحري البحريني, حيث يكون الناقل مسؤولاً عن أي إخلال يتسبب بالخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة منذ تكلفه بها و إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني, ذلك لأن التزام الناقل حسب المواد السالفة الذكر هو التزاماً عقدياً, وعليه فإن أي إخلال بهذا الالتزام يترتب عليه قيام المسؤولية العقدية للناقل. و على ذلك لا يستطيع الناقل من التخلص من مسؤوليته, إلا إذا أثبت الناقل تحقق إحدى الحالات المذكورة في المادة (159) من نفس القانون, أي إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

¹⁹¹ أي أنه أسهم في وقع الحدث أو الظرف المنصوص عليه في المادة 17 فقرة "3" من قواعد روتردام

¹⁹² تنص المادة 5/48 من اتفاقية روتردام على أنه " لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ماكان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع, و أن الناقل كان على علم, أو كان يجدر به أن يكون على علم, بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها".

المبحث الثاني

حالات مسؤولية الناقل البحري

تمهيد و تقسيم:

أن الهلاك أو التلف أو التأخير في نقل البضائع من قبل الناقل يترتب عليه بالضرورة حصول ضرر للمرسل إليه نتيجة لهذا التأخير , و بالأخص الضرر الاقتصادي الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه, مما يستتبع بالضرورة إلى قيام دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل. فكأي مسؤولية تعاقدية لابد من توافر عناصرها الثلاثة و هي الخطأ العقدي, الضرر و الرابطة السببية, ويعتبر التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة حسب نص المواد (158 و 159 و 166) من القانون البحري البحريني, ألا وهو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول, فإن الناقل يكون مخلاً بالتزامه إذا لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول أو تأخرت في الوصول في الوقت المتفق عليه حيث لا يعفى الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وكذلك إذا رفض الناقل تسليم البضاعة أو تسليمها أو أمتنع عن نقلها إلى الميناء المحدد في العقد دون سبب مشروع, فيكون بذلك قد أخل بالتزامه الأساسي المترتب على عاتقه إلا وهو نقل البضائع التي أُنقِ مع الشاحن لنقلها. ولذلك يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري في حالة عدم تنفيذه لعقد النقل وكذلك عن هلاك البضاعة أو تلفها, كما يجوز إثارتها عند التأخير في تسليمها, فالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتسع ليشمل صوراً ثلاث للضرر الذي قد يصيب البضاعة و المرسل إليه, هلاك البضاعة و تلفها و التأخر في تسليمها. لذا يقتضي أولاً بيان حالة عدم تنفيذ الناقل لعقد النقل, ثم بيان المقصود بهذه الأنواع , ومن ثم بيان مدى انطباق قواعد الاتفاقيات و القوانين الوطنية على أنواع الضرر الثلاثة, و من ثم توضيح مدى مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه. لذا سوف نبحث عدم تنفيذ الناقل لعقد النقل و أنواع الضرر الثلاثة في مطلب أول, ثم ندرس مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناجم عن التأخير في مطلب ثاني.

المطلب الأول

عدم تنفيذ عقد النقل وآثاره

يرتكز مضمون عقد النقل البحري بالدرجة الأساس على قيام الناقل بنقل البضائع في السفينة سالمة إلى الميناء المحدد أو في الميعاد المتفق عليه، لذلك يعتبر الناقل قد أخل بالتزاماته العقدية في حالة عدم تنفيذه للعقد، مما يترتب على أساسه مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد و الميناء المحدد بالعقد. لذلك لا يستطيع الناقل من التهرب من تلك المسؤولية إلا عند تسليمه البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. وسنتناول أولاً متى يعد الناقل قد أخل بالتزامه بعدم تنفيذ عقد النقل ثم نبين ثانياً أنواع الضرر الذي يلحق بالبضائع.

الفرع الأول

عدم تنفيذ عقد النقل

يعتبر الناقل قد أخل بالتزامه الأساسي بموجب عقد النقل البحري إذا رفض تسلم البضائع من الشاحن، أو تسليمها أو أمتنع عن نقلها إلى الميناء المتفق عليه في عقد النقل دون سبب مشروع. حيث يلتزم الناقل عقدياً بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء الوصول بنفس حالتها عند تسليمها إلى الناقل في الميعاد المتفق عليه، وعليه يعتبر التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة ولا يعفى الناقل من مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع إلا إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع راجع إلى سبب أجنبي¹⁹³. وهو ما أشارت إليه محكمة التمييز البحرينية في أحد قراراتها في هذا الخصوص بقولها " عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل إلزام بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه وهذا الإلتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخالاً بالتزامه و لا يكفي أن يثبت أنه قام بكل ما في وسعه لنقل البضاعة بل يلزم أن يثبت أن عدم تحقيق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى أحد الأسباب التي نصت

¹⁹³ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 233.

عليها المادة (159) من القانون البحري البحريني¹⁹⁴. و عليه فإن الناقل يكون ملزماً بتنفيذ عقد النقل البحري لأن التزامه يعتبر التزاماً عقدياً و يتوجب عليه البدء بتنفيذ عقد النقل بمجرد تسلم الناقل للبضائع.

ولكن إذا أثبت الناقل أن البضائع المسلمة إليه من الشاحن هي بضائع خطرة أو قابلة للانفجار فإنه بإمكانه التخلص من المسؤولية في هذه الحالة¹⁹⁵. وقد قضت المادة (1/150) من القانون البحري البحريني في هذا الخصوص بقولها " أن الشاحن ملزم بإبلاغ الناقل عن البضائع الخطرة أو القابلة للانفجار, وإذا لم يفعل ذلك جاز للناقل بإخراجها من السفينة في أي وقت أثناء الرحلة البحرية أو أن يقوم بإتلافها أو بأزالة خطورتها من دون دفع أي تعويض عن ذلك للشاحن, علاوة على ذلك فإن الشاحن يسأل في مواجهة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وجود البضائع المذكورة في السفينة و عن مصاريف إنزالها إلى البر".

وقد أشار قانون التجارة البحرية المصري في هذا الخصوص إلى أن الناقل يكون ملزماً بتنفيذ عقد النقل البحري في الميعاد المتفق عليه, وعليه أن يقوم بعملية النقل بصرف النظر عن الأسباب التي قد تعرض له أثناء الرحلة البحرية. فقد نصت المادة (217) منه على أنه " على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه و تحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (229) من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن و يستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة وإذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه". وقد أشارت الفقرة الأولى من المادة (208) من القانون ذاته على حالة توقف الناقل عن تنفيذ التزامه بنقل البضائع بنصها على أنه " إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقائها و نقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نفس نوعها وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض". و قد أضافت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على حق الناقل بإلقاء تلك البضائع في عرض البحر في حالة وجودها أثناء الرحلة البحرية إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو إذا كانت عملية نقلها تتطلب دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها أو كانت من البضائع الممنوعة قانوناً.

¹⁹⁴ الطعن رقم 394 لسنة 2009, قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية المنعقدة بتاريخ 2010/4/5.

¹⁹⁵ فاضل صالح الزهاوي, المرجع السابق, ص 234.

كما وأكدت المادة (209) من القانون نفسه على حق الناقل في إخراج البضائع الخطرة أو القابلة للانفجار من السفينة في أي وقت أو إتلافها أو إزالة خطورتها، و لا يسأل الناقل عن ذلك إذا تمكن الناقل من أثبات امتناعه عن شحنها في حالة معرفته بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات الناشئة عن وضع هذه البضائع على متن السفينة.

و في هذا الخصوص أشارت اتفاقية روتردام إلى جواز رفض الناقل أو أي طرف منفذ بتسلم البضائع من الشاحن أو تحميلها على السفينة، أو أن يقوم بتفريغها من السفينة أو إتلافها أو إبطال أذاها على البضائع الأخرى إذا كانت تلك البضائع تشكل خطراً فعلياً سواء على الأشخاص أوالبضائع و الممتلكات المنقولة على السفينة أو حتى إذا كانت تضر البيئة وذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل البحري.(م 15 منها). كما أجازت الاتفاقية للناقل أو الطرف المنفذ البحري أن يضحى بالبضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية في عرض البحر إذا كانت تلك التضحية ضرورية لدرء الخطر المحدق بالبضائع المنقولة أو من أجل المحافظة على السلامة العامة للسفينة و طاقمها(م 16 من الاتفاقية ذاتها). و يلاحظ من النصين أعلاه عدم مسؤولية الناقل في حالة عدم تنفيذه لعقد النقل البحري في حالة عدم تسلمه للبضائع من أجل البدء بتنفيذ العقد و كذلك كون اعتبار تلك البضائع خطرة تؤثر على السلامة العامة للبضائع أو طاقمها.

الفرع الثاني

الضرر اللاحق بالبضائع

من المؤكد أن الشاحن يرغب في أن تصل بضاعته دون عيب يشوبها و مطابقة لوصفها المدون في سند الشحن. إلا أنه في كثير من الأحيان قد تهلك البضاعة أو تتلف قبل وصولها إلى الميناء المحدد في عقد النقل، كما أنه يمكن أن تصل متأخرة عن الميعاد المتفق عليه في عقد النقل أو حسب الأعراف و العادات البحرية. فالناقل البحري يلتزم بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة و سليمة في ميناء الوصول وفي الميعاد المحدد إلى المرسل إليه، فيكون الناقل مسؤولاً عن هذا الضرر الذي قد يصيب البضاعة أثناء عهده للبضائع , و لا شك في أن تلك النتيجة لا تتحقق في حالات ثلاث و هي على النحو الآتي:

أولاً: هلاك البضاعة

أن من أهم التزامات الناقل البحري قيامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه بحالتها و كميتها التي سلمت إليه من قبل الشاحن أو وكيله، لذلك تعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها، فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها¹⁹⁶.

كما أن الهلاك قد يكون حقيقياً أو حكماً كان لم تصل البضاعة بعد انقضاء مدة معينة على ميعاد التسليم المتفق عليه. وقد تضمن القانون البحري البحريني نصاً صريحاً يقرر مسؤولية الناقل البحري في سند الشحن في حالة هلاك البضاعة في الفترة بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها أي تسليمها إلى الحامل الشرعي للسند أو إيداعها لدى أمين تعيينه المحكمة (م165 من القانون البحري البحريني)¹⁹⁷. وقد قررت محكمة التمييز البحرينية بأن "مسؤولية الناقل البحري لا تنقضي إلا بتسليم البضاعة بالقدر و الحالة التي وصف بها في سند الشحن إلا إذا ثبت أن العجز أو التلف يرجع إلى أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة (159) من القانون البحري البحريني"¹⁹⁸.

ولابد من التمييز بين ضياع البضاعة كاملة أو ما يعرف بالهلاك و بين النقص الموجود في البضاعة¹⁹⁹, فإذا حصل نقص في وزن البضاعة أو كميتها كان الناقل مسؤولاً، هذا وقد جرى العرف البحري على التساهل في الهلاك اليسير الذي يصيب البضاعة أثناء النقل و هو ما يعرف بعجز الطريق. إلا أن قدر هذا النقص يختلف بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا كانت من السوائل فمن الممكن أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، و إذا كانت من الحبوب فمن الجائز أن يتسرب منها قدر ضئيل نتيجة عملية الشحن و التفريغ²⁰⁰.

¹⁹⁶ Ozlem Gurses. Marine Insurance Law, Rouledge, Taulor & Francis Group, London and New York. 2015. P.200-201.

¹⁹⁷ نصت المادة 165 من القانون البحري البحريني على أنه "تسري احكام المسؤولية الواردة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفرغها منها".

¹⁹⁸ الطعن رقم 186 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية بتاريخ 2/8/2010.

¹⁹⁹ يقصد بهلاك البضاعة هو زوالها أو تلاشيها مما يستتبع عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الضياع يعني فقدان الشيء دون تأكيد مصيره فقد يكون بسبب الهلاك أو بسبب آخر كالسرقة.

²⁰⁰ Lachmi Singh. The Law of Carriage of Goods by Sea. at 394.

وقد يتضمن سند الشحن بعض التحفيزات التي يدرجها الناقل بخصوص كمية البضاعة أو حالتها، وفي هذه الحالة يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة بحالتها عند عرضها على المرسل إليه، حيث يدل على أن النقص في البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على تسلم الناقل لها، حيث يقع على المرسل إليه عبء إثبات عكس ماورد في سند الشحن بكافة الطرق القانونية²⁰¹.

وينبغي أن نلاحظ أن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان هذا العيب قد ذكر في سند الشحن ابتداءً. أما إذا كان السند نظيفاً أي لم يشمل على أية تحفظات من جانب الناقل بخصوص حالة البضاعة، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن كل ما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف إلا إذا أثبت سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية المقررة في المادة (159) من القانون البحري البحريني. حيث أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أن البضاعة كانت معيبة قبل شحنها على السفينة. وقد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها بنقض الحكم المطعون فيه لأن المحكمة التي إصدارته لم تراعي ذلك الأمر حيث قضت بأنه "ولئن كان الضرر من أركان المسؤولية وثبوته شرطاً لازماً لقيامها و الحكم بالتعويض نتيجة لذلك إلا أنه يلزم توافر علاقة السببية بين الخطأ و الضرر بحيث إذا انتفت تلك العلاقة انتفت المسؤولية، لما كان ذلك، و كان الظاهر من الأوراق أن الطاعنة تمسكت أمام محكمة الموضوع بعدم مسؤوليتها عن تلك الشحنة لأنها دخلت مخازنها و بها تلف مبدئي في حدود 30% إلى 40% و أن هذا التلف يرجع إلى عيب في أساليب التصنيع وجعلها غير صالحة للاستهلاك الآدمي في وقت دخولها المخازن وأدى إلى اتلاف باقيها بالكامل واستدل على ذلك بما ورد في تقرير الخبير المنتدب إلا أن الحكم المطعون فيه خلص إلى مسؤولية الطاعنة عن تلف تلك الشحنة (أستبعد فقط نسبة التلف المبدئي و رتب على ذلك إلزامها بالتعويض دون أن يعرض لهذا الدفاع الجوهري أو يرد عليه فإنه يكون معيباً بالقصور بما يوجب نقضه)²⁰².

كما وقررت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع إذا وقع سبب حدوث الهلاك أثناء مدة مسؤولية الناقل عنها، بنصها على أنه "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء

²⁰¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 72.

²⁰² الطعن رقم 8 لسنة 1990 جلسة 10 يونيو لسنة 1990، صادر من مجلة مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية.

وجود البضائع في عهده، مالم يثبت الناقل أنه قد أخذ هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته" (المادة 1/5 منها).

و يلاحظ أن القانون البحري البحريني جاءت احكامه على نفس السياق مع اتفاقية هامبورغ، حيث أقر بمسؤولية الناقل عن الهلاك في حال حدوثه في فترة مسؤوليته عن البضائع الواقعة بين فترة شحن البضائع على السفينة و إلى حين تفريغها في ميناء الوصول.

و قد أكدت المادة (227) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على هذه الحالة بنصها على أنه " يضمن الناقل هلاك البضائع و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها". وبهذا الخصوص قضت اتفاقية روتردام بمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع , إذا أثبت المطالب أن حدوث الهلاك وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل البحري على البضائع, أو أن هذا الهلاك حدث نتيجة فعل تسبب أو أسهم فيه الناقل(م 1/17)²⁰³.

ثانياً: التلف

يعرف التلف بأنه "ضرر يصيب البضاعة بشكل يؤثر على قيمتها الإقتصادية في السوق, و يترتب على ذلك قيام مسؤولية الناقل البحري بسبب تسليم البضاعة إلى المرسل اليه على وجه مخالف للغرض الذي أعدت له البضاعة أو تصبح البضاعة غير صالحة لاستعمالها للغرض الذي خصصت له,²⁰⁴ و مثال ذلك أن يقوم الناقل بتسليم البضائع في حالة عفة, كذلك قيام الناقل بتسليم بعض من الأقمشة التي سلمت اليه ممزقة إلى المرسل اليه.

أن تلف البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً. فإذا كان التلف في جزء من البضائع وهي في عهدة الناقل بشكل يجعل البضاعة كلها غير صالحة للاستعمال للغرض الذي خصصت له, ففي هذه الحالة يمكننا القول بأن ثمة تلفاً كلياً قد أصاب البضائع وليس تلفاً جزئياً²⁰⁵.

²⁰³ حيث نصت الفقرة " 1 " من المادة 17 من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها, و كذلك 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".

²⁰⁴ عمر فؤاد عمر, المرجع السابق, ص32.

²⁰⁵ WIM Albert Timmermans, Carriage of Goods by Sea in the Practice of the USSR Maritime Arbitration Commission. at 253.

وقد قضت اتفاقية بروكسل لعام 1924 بمسؤولية الناقل البحري عن التلف الذي يلحق بالبضائع بنصها بأن " لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف، ما لم يتم الإخطار عن الهلاك أو التلف ، أو الإخطار كتابة إلى الناقل أو وكيله بحالة الهلاك أو التلف قبل أو في وقت تفريغ البضائع في ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه أو صاحب الحق بتسلمها بموجب عقد النقل في غضون ثلاثة أيام. و يعتبر تسليم الناقل للبضائع إلى المرسل إليه دليلاً على تسليم البضائع بالحالة التي وصفت بها في سند الشحن، إلا إذا رفعت دعوى المسؤولية خلال عام واحد منذ تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو في التاريخ المحدد لذلك في سند الشحن" (المادة 3/6 منها).

وبهذا الخصوص قضت المحكمة الفيدرالية الاستئنافية الكندية في قرار لها سنة 1985 في قضية St. "Lawrence Construction Ltd .V. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd" مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف وذلك لوجود عيب خفي تم اكتشافه بعد يومين من تسليم الناقل للبضائع و تم أخطار الناقل بذلك التلف كتابة خلال الفترة المحددة لذلك بموجب المادة (6/3) من الاتفاقية²⁰⁶.

وينبغي الملاحظة بأن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف إذا ثبت أن البضاعة كانت معيبة قبل شحنها على السفينة. وقد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها في هذا الخصوص بأنه " لما كان ذلك و كان البين من الأوراق أن الطاعنة تمسكت أمام محكمة الموضوع بعدم مسؤوليتها عن تلك الشحنة لأنها دخلت مخازنها وبها تلف مبدئي في حدود 30% إلى 40% و أدى إلى تلف باقيها بالكامل فيه خلص إلى مسؤولية الطاعنة عن تلف تلك الشحنة فإنه يكون معيباً بالقصور بما يوجب نقضه"²⁰⁷.

وفي حكم آخر قضت بأنه " يعتبر الناقل مسؤولاً عن التلف ولا تتقضي معه مسؤوليته طبقاً لنص المادة (165) من القانون البحري إلا بتسليم البضائع المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمياً فعلياً بالقدر و الحالة التي وصفت بها في سند الشحن"²⁰⁸.

وقد قضت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بمسؤولية الناقل البحري في حال تلف البضائع إذا تلفت أثناء فترة مسؤوليته بنصها بأن " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها،، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده" (مادة 1/5 منها).

²⁰⁶ WIM Albert Timmermans, Carriage of Goods by Sea in the Practice of the USSR Maritime Arbitration Commission. at 254

²⁰⁷ الطعن رقم 8 لسنة 1990، صادر من محكمة التمييز البحرينية، السنة الأولى، بتاريخ 10 يونيو 1990.

²⁰⁸ الطعن رقم 473 لسنة 2005، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية الثانية بتاريخ 2006/3/27.

و تضمنت اتفاقية روتردام لعام 2009 حكماً مماثلاً بنصها على مسؤولية الناقل البحري في حالة تلف البضائع بنصها " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها, إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف, أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه, قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددته المادة (12) من الاتفاقية"(مادة 1/17 منها).

ويثور التساؤل في هذا الصدد حول إمكانية رفض المرسل اليه تسلم البضائع التي لحقها تلف؟ وهل يحق له ذلك و ما هو المعيار لقبول ممارسة هذا الحق؟

يمكن القول أنه إذا وصلت البضائع إلى المكان المحدد للتسليم لا يحق للمرسل إليه أو من ينوب عنه رفض أستلام البضاعة التي قد أصابها تلف طفيف إذا كان هذا الرفض سيؤدي إلى تفاقم هذا الضرر إلى الحد الذي سيؤدي إلى هلاك البضاعة بصورة كاملة, بل يتوجب على المرسل إليه أن يستلم بضاعته و أن يقوم باتخاذ كافة الإجراءات القانونية التي تكفل له استدراك حقوقه قبل الناقل, فإذا تفاقم الضرر الناتج عن رفض المرسل اليه من تسلمه للبضاعة بسبب التلف الطفيف, فإنه يستتبع بالضرورة تحمل المرسل اليه جزءاً من مبلغ التعويض. و من الجدير بالإشارة إلى أن التلف اليسير الذي قد يصيب جزء من البضاعة قد جرى التسامح عليه عرفاً, حيث أن بعض البضائع لا بد أن تتعرض إلى تلف بسيط يصيب البضاعة مهما بذل الناقل أو تابعوه من عناية, مثال على ذلك تلف أجزاء أو أطراف من لفائف أوراق الصحف.²⁰⁹ وقد تضمن القانون البحري البحريني نصاً يشير فيه إلى هذه الحالة في المادة (164) منه و التي تنص بأن " لا يحق للمرسل اليه عدم تسلم البضاعة في حالة الهلاك أو التلف في ميناء التفريغ عند وصولها, بل يجب على المستلم للبضاعة تسلم البضاعة وأن يقوم بإخطار الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ كتابة عن ماهية هذا الهلاك".

وفي حال كون التلف غير ظاهر في البضاعة فيجب أن يحصل الأخطار الكتابي خلال مدة ثلاثة أيام من التسليم وإذا كان آخر يوم عطلة رسمية أمتد إلى اليوم التالي لها.

أما اتفاقية روتردام فقد قررت بأنه " يجب عند وصول البضائع إلى ميناء التسليم أن يقوم المرسل إليه بقبول البضائع في الوقت و المكان المتفق عليه في عقد النقل, وفي حال عدم وجود اتفاق فيكون في الوقت و المكان الذين يمكن بصورة معقولة توقع التسلم فيها, مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف المتبعة في المهنة و ظروف النقل(م 43 منها).

²⁰⁹ مجيد حميد العنكي, القانون البحري العراقي, بغداد, بيت الحكمة, 2002, ص 233.

ثالثاً: التأخير

يقصد بالتأخير عدم تمكن الناقل من تسليم البضائع إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه في عقد النقل البحري، وعند غياب اتفاق على وقت لتسليم البضاعة، ففي الوقت الذي يمكن للناقل العادي أن يستغرقه إذا ما وضع في نفس ظروف النقل²¹⁰. وقد عرف أيضاً بأنه التأخر في تسليم البضائع في ميناء الوصول في الوقت المحدد أو المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع²¹¹.

فالتأخير في تسليم البضائع من قبل الناقل إلى المرسل إليه يحدث إذا ما كان هنالك اتفاق بين المرسل إليه و الناقل على تسليم البضائع فيها و انتهت هذه المدة دون أن يحدث تسليم فعلي للبضائع، أما في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق مسبق على تسليم البضائع فيها، فإن التأخير يحدث إذا ما أنتهت المدة المعقولة التي يمكن لناقل يقظ إذا ما وضع في ظروف الرحلة أن يقوم خلالها بتسليم البضائع للمرسل إليه.

حيث أن من ضمن التزامات الناقل في عقد النقل البحري، التزامه بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الوقت المحدد المتفق عليه بين الشاحن و الناقل.²¹² كما أنه ملزم بأن لا ينحرف عن خط السير المعتاد، لأنه سيكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضاعة نتيجة تأخر وصولها بسبب هذا الانحراف (سواء كان الضرر هلاك أم تلف)²¹³. و يمكننا القول أن المفهوم العام للتأخير هو وصول البضاعة بعد الفترة المتفق عليها في عقد النقل أو بأنه تجاوز الوقت أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة.

إلا أن تأخر الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه لا يعد في حد ذاته ضرراً يصيب البضاعة، وإنما قد يعد ضرراً بالنسبة إلى النتائج التي تترتب عليها عملية التأخر في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه.

فقد يترتب على عملية التأخر في تسليم البضاعة ضرر مادي يصيب البضاعة، وقد يترتب في حالات أخرى ضرر اقتصادي يصيب المرسل إليه بشكل مباشر.

²¹⁰ عادل مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1998، ص 130.

²¹¹ Meltem Deniz Geniz- Ozbek. The Carriage Of Dangerous Goods By Sea. BHD Dissertation, Istanbul University. 2007. P.75.

²¹² عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 350

²¹³ ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، 1985، ص 164.

ففي الحالة الأولى قد تتعرض البضاعة إلى ضرر مادي وذلك مثل تلفها بشكل كامل أو بشكل جزئي ففي هذه الحالة فإن الناقل سوف يسأل عن هذا الضرر بوصفه تلفاً²¹⁴.

أما في الحالة الثانية، فقد يتضرر المرسل اليه من هذا التأخر ضرراً إقتصادياً رغم تسليمه البضاعة خالية من العيوب، كإنخفاض سعر البضاعة المنقولة في السوق وذلك مقارنة بسعرها فيما لو تم تسليمها في الموعد المحدد في سند الشحن، أو في الحالة التي لا يستطيع فيها المرسل إليه من تصريف البضاعة في السوق وذلك عندما تكون البضاعة من البضائع التي لا يقبل عليها الناس إلا في المناسبات و الأعياد أو الميلاد.²¹⁵

وفي هذا الخصوص جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1924 خالية من أي نص لمعالجة موضوع التأخير وأقتصرت على ذكر حالتي الهلاك و الخسارة في المادتين (6/3 و 5/4) منها. وخلافاً لذلك تناولت المادة (166) من القانون البحري البحريني حالة التأخير بنصها على أن " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا اثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب الواردة في المادة(159).

و يلاحظ بأن النص جاء خالياً من أي بيان واضح عن كيفية اعتبار الناقل متأخراً في تسليم في البضائع، وأيضاً حالة عدم وجود اتفاق أو ميعاد متفق عليه بين الأطراف فإنه يتم الرجوع إلى ظروف الناقل العادي. كذلك أشارت المادة (5) من اتفاقية هامبورغ إلى مسؤولية الناقل البحري عند تأخر الناقل في تسليم البضائع إلا في حالة إثباته إتخاذة هو و وكلائه جميع مايلزم إتخاذة لتجنب الحادث، حيث نصت على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها و كذلك الناتجة عن التأخير في تسليمها، إذا وقع الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على الوجه المبين في المادة (4)، ما لم يثبت الناقل أو وكلائه أو مستخدموه بإتخاذة جميع مايلزم من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته".

وفي هذا الخصوص أوضحت المادة (240) من قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 الحالات التي يعتبر فيها الناقل قد تأخر في تسليم البضائع إلى المرسل إليه فنصت على أنه "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 الاتفاق". و قد بينت المادة حكم الحالة التي يكون هناك ميعاد متفق عليه بين الاطراف لتسليم البضاعة , و حالة ما إذا لم يوجد اتفاق في هذا الصدد.

²¹⁴ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص75.

²¹⁵ عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 33.

ففي الحالة الأولى، يكون الناقل قد تأخر في تسليم البضائع إلى صاحب الحق في الميعاد المتفق عليه. وفي الحالة الثانية، مع افتراض عدم وجود ميعاد متفق عليه للتسليم، فإنه يتعين على الناقل تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو صاحب الحق في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المتماثلة. و يقصد بالناقل العادي الناقل المتوسط الحرص، و المعيار في هذا الصدد هو معيار موضوعي وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً، أي أن يكون هناك انحراف عن السلوك المألوف للناقل العادي إذا ما وجد في ظروف مماثلة للنقل²¹⁶. وإعمال هذا المعيار، من أجل تحديد ميعاد التسليم الذي كان من التزام الناقل تسليم البضاعة فيه، يدخل في نطاق سلطة القاضي التقديرية غير الخاضع لرقابة محكمة التمييز طالما بنى الحكم على أسباب سائغة.

ويفترض في حالة التأخير بأن البضاعة وصلت سليمة، حيث أن التأخير يختلف عن التلف أو الهلاك - حيث يكون الضرر إقتصادياً أي الضرر في النتائج التي تترتب على التأخير، و يتمثل في الخسارة في فوات كسب أو وقوع خسارة، و هذا الضرر قد يصيب البضاعة كما لو كانت البضاعة عبارة عن فاكهة وقد فسدت و يسأل الناقل عن هذا الضرر بصفته تلفاً.²¹⁷

وأخيراً قضت المادة (21) من اتفاقية روتردام على حالة التأخير في تسليم البضائع في الميناء المتفق عليه بنصها على أنه " يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصود المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليه".

يمكننا القول أن القانون البحري البحريني جاءت نصوصه خالية من بيان الكيفية التي يعتبر فيها الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع كما هو مبين في القانون المصري، و كذلك عدم النص على الظروف التي ينبغي التعامل بها في حالة عدم وجود اتفاق أو ميعاد محدد بين الاطراف، فهل ينبغي الرجوع إلى ظروف الناقل العادي أم لا كما هو مقرر في المادة (240) من قانون التجارة البحرية المصري. لذلك نوصي بتعديل نص المادة (166) من القانون البحري البحريني بحيث تكون على النحو الآتي "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل

²¹⁶ في واقع الأمر أن العبارة التي جاءت بها الفقرة (2) من المادة 240 من قانون التجارة المصري " في الظروف المماثلة " ما هو إلا أعمالاً للمعيار الموضوعي، وذلك يعني أن يقاس السلوك المألوف للناقل العادي مع التجرد من الظروف الداخلية دون الظروف الخارجية والتي هي في حالتنا ظروف النقل المماثلة. أنظر د. عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - جزء 1 - بند 529.

²¹⁷ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 48.

العادي في ظروف مماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب الواردة في المادة (159) منه".

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير

لم تتناول نصوص اتفاقية بروكسل لعام 1924 مسألة التأخير حيث لم يرد فيها أي نص بخصوص التأخير، حيث نصت موادها على تعبير الهلاك والخسارة فقط في الفقرة السادسة من المادة الثالثة²¹⁸. إلا أنها اتبعت تعبير الهلاك والخسارة بعبارة "اللاحقة بالبضائع أو ما يتعلق بها" to or in connection with goods " في كل من الفقرة الخامسة من المادة الرابعة و المادة السابعة و الفقرة الثامنة من المادة الثالثة.

فيثور التساؤل حول إمكانية تطبيق الاتفاقية و القوانين التي أقتبست نصوصها منها على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، أم عدم انطباقه .
للأجابة على هذا التساؤل و التوصل إلى الرأي السليم بشأنه يتعين علينا استعراض موقف الفقه و القضاء و الاتفاقيات الدولية و عدد من التشريعات في هذا الصدد.

الفرع الأول

موقف الفقه

أنقسم الفقه في هذا الصدد إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: ذهب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل لا تنطبق بأي حال من الأحوال على الضرر الاقتصادي الذي ترتبت آثاره على المرسل إليه، حيث لم يرد أي نص من نصوص الاتفاقية على مسألة التأخير، و ترك الأمر منوطاً للقضاء للفصل في هذه المسألة²¹⁹. يتضح أن هذا الاتجاه إستند إلى عدم ذكر نصوص الاتفاقية لتعبير التأخير، على اعتبار أن عملية النقل كانت تقوم على فكرة المجازفة، لذا

²¹⁸ نصت المادة 6/3 من اتفاقية بروكسل على أنه " مالم يرسل المرسل إليه إشعار بالخطأ أو الضرر أو بالطابع العام لهذه الخسارة خطياً إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة إلى الشخص المخول باستلام البضاعة بموجب عقد النقل ، أو في غضون ثلاثة أيام، فيتعبّر الناقل بأنه قد سلم البضاعة على الحالة التي وصفت بها في سند الشحن. وإذا لم تكن الخسارة أو الهلاك ظاهراً، يجب تقديم الإشعار خلال ثلاثة أيام من تسليم البضاعة. ولا يلزم تسليم الإشعار كتابة إذا كانت البضاعة وقت استلامها موضوع فحص مشترك. و في جميع الأحوال يعفى الناقل أو السفينة من المسؤولية إذا لم تقم الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو التاريخ الذي ينبغي فيه تسليم البضاعة".
²¹⁹ Honnold (J.O). ocean carriers and cargo, clarity and fairness. Vol.24. 1993.p.98. أشار إليه عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 43.

فإنه من الصعب تحديد تاريخ معين للوصول إلى الوجهة المحددة أو إمكانية توقع الضرر، بالإضافة إلى أن الاتفاقية ذكرت التعبير "الهلاك والخسارة" في المادتين (6/3 و 1,2,4/4) من دون أن تشير إلى مدى الضرر الذي يمكن تطبيقه على قواعد الاتفاقية.

الاتجاه الثاني: يذهب أصحاب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل تنطبق على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضائع وقد أستاذ أصحاب هذا الاتجاه إلى أن عبارة الهلاك أو الخسارة التي جاء ذكرها في نصوص الاتفاقية و المتبوعة بعبارة "اللاحقة بالبضاعة أو ما يتعلق بها" جاء بشكل مطلق، الأمر الذي يستدعي ضرورة تطبيقها على الضرر الاقتصادي الذي يتعرض له المرسل إليه من جراء هذا التأخير²²⁰.

كما دعا أصحاب هذا الاتجاه إلى التفسير الواسع للنصوص من أجل التوحيد الدولي للقواعد القانونية، حيث أن مسألة الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير تم مناقشتها في لجنة مؤتمر بروكسل عام 1924 حيث أجاب رئيس اللجنة على تساؤلات البعض حول المقصود بتعبير الخسارة وهل يمكن أن يشمل الضرر الاقتصادي، و أجاب بأن كل الأسباب القانونية التي توجب التعويض تخضع لهذه الاتفاقية²²¹. ولا نتفق مع هذا الرأي و نرى مع أصحاب الرأي الأول بأن اتفاقية بروكسل و القوانين التي اقتبست نصوصها منها لا تنطبق على التأخير ولا على الضرر الاقتصادي الذي ينتج عنه، و خلاف ذلك يعد من تحميل النص أكثر مما يتحمل.

الفرع الثاني

موقف القضاء

من الممكن أن نستخلص من عدد من الأحكام القضائية أن هناك اتجاهين متعارضين حول مدى إمكانية تطبيق اتفاقية بروكسل على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه وما يترتب عليه من آثار بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه، وفيما يأتي بيان ذلك:

1- الاتجاه الأول: ذهب هذا الاتجاه إلى أن نصوص اتفاقية بروكسل لا يمكن لها بأي حال من الأحوال أن تنطبق على الضرر الاقتصادي الذي يترتب على المرسل إليه أو الشاحن في حالة التأخير في التسليم.

²²⁰ عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 43-44.

²²¹ عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، مطبعة اتحاد الجامعات، 1956. أشار إليه: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 44.

ففي قضية (**united merchants & manufactures inc.v.us.lines. Con**) ذهبت محكمة استئناف أوكس الفرنسية عام 1953 بعدم انطباق قواعد الاتفاقية على الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه، حيث أسست المحكمة رأيها على أن الالتزام في تسليم البضائع إلى المرسل إليه في الوقت المحدد المتفق عليه بين الشاحن و الناقل ليس من ضمن الالتزامات التي تضمنتها المادة الثالثة من الاتفاقية على الناقل²²².

وفي قضية **Pioko Fashions .V. Amer. Pres**، التي قضت بها المحكمة العليا الكندية سنة 1993 برفض طلب التعويض الذي قدم في مواجهة الناقل من قبل الشاحن بسبب وصول الشحنة متأخرة أسبوعين عن موعد التسليم المتفق عليه، على نقلها من الهند إلى كندا، والتي كانت تتعلق بصفقة ملابس موسمية، حيث أسست المحكمة حكمها على وجود شرط في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الإقتصادي المترتب على التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه، وهذا الأمر لا يتعارض و أحكام هذه الاتفاقية.²²³

2- **الاتجاه الثاني:** ذهب هذا الاتجاه إلى انطباق قواعد اتفاقية بروكسل على الضرر الإقتصادي المترتب عن التأخير، ففي قضية (**G.H.Renton&Co.Ltd.V.Palmyra Trading Corporation**)
(**Of Panama**) ، حيث قضت محكمة القضاء البريطاني عام 1975 إلى أن العبارة المذكورة في الفقرة الثالثة من المادة الثامنة من الاتفاقية (الهلاك والخسارة) تشمل أيضاً بالضرورة الضرر الإقتصادي المترتب عن التأخير في تسليم البضاعة من قبل الناقل إلى المرسل إليه، حيث أشارت إلى أن هذه العبارة تمتد إلى الضرر الإقتصادي الذي يترتب على المرسل إليه نتيجة لتفريغ البضائع في ميناء غير المتفق عليه بين الشاحن و الناقل، فلا تقتصر على الضرر المادي الذي يصيب البضائع المنقولة²²⁴.

وقد قضت المحكمة الفيدرالية الاستئنافية الكندية في القضية (**St. Lawrence Construction Ltd.V. Federal Commerce& Navigation Co.Ltd**) ، بأن عبارة " الهلاك أو الخسارة اللاحقة بالبضائع أو ما يتعلق بها" التي وردت في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل، تشمل الضرر الإقتصادي الذي يصيب المرسل إليه الناتج عن التأخير و المادي الذي يصيب البضائع²²⁵.

²²² Frank D. Wagner. United States Reports. Cases Adjudged in the Supreme Court. Volume 108. Uncoated permanent printing paper. 2005. P.289.

²²³ Guenter Treitel. Francis Maritin Baillie Reynolds. Carver on Bills of Lading. Third Edition. Sweet & Maxwell Limited, 2011. P.182.

²²⁴ M.L. Hendrikse. N.H. Margetson. Aspects of Maritime Law. Kluwer Law International. 2009. P.78.

²²⁵ Guenter Treitel. Francis Maritin Baillie Reynolds. Carver on Bills of Lading. at 183.

الفرع الثالث

موقف الاتفاقيات الدولية و عدد من التشريعات

أقر القانون البحري البحريني خلافا لما جاء في اتفاقية بروكسل بمسؤولية الناقل عن الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، حيث نصت المادة (166) من هذا القانون على أن " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة 159". إلا أنه لم يحدد الحالات التي يعتبر فيها التأخير قد تحقق، أو متى يقع التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه.

ورغم ذلك يمكن القول أن القانون البحريني ترك مسألة الحالات التي يقع فيها التأخير في التسليم إلى القضاء و ذلك ما نستنتجه من الاحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن.

فقد أكدت محكمة التمييز البحرينية في قراراً لها على أن " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة، إلا إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب الواردة في المادة (159)، وإذا كان الميعاد الواجب التسليم البضاعة فيه هو الميعاد المتفق عليه أو الذي سرت عليه العادة حيث أنه إذا لم يسلم الناقل البضائع في الوقت المتفق عليه أو في الوقت الذي يمكن للناقل العادي تسليمها فيه في الظروف العادية إذا لم يوجد اتفاق أعتبر الناقل قد تأخر في التسليم"²²⁶.

أما اتفاقية هامبورج لعام 1978 فقد نصت المادة (5/أ) منها على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة، ما لم يثبت أنه قد اتخذ و مستخدموه و وكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لاتقاء الحادث واتقاء نتائجه". ويتبين من هذا النص أن اتفاقية هامبورج وضعت الهلاك الناجم عن التأخير على قدم المساواة مع هلاك البضاعة أو تلفها²²⁷. حيث أن الخسارة التي تم ذكرها في هذه الفقرة يقصد بها الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم الناقل للبضائع إلى المرسل إليه.

ولم يتناول القانون البحري المصري لعام 1990 الذي استعان في أغلب نصوصه المتعلقة بعقد نقل البضائع عن طريق البحر بنصوص اتفاقية هامبورج للنقل البحري عام 1978 حالة الضرر الإقتصادي الناتج عن

²²⁶ الطعن رقم 255 / 2005، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية الدائرة الثانية بتاريخ 2006/2/13.

²²⁷ محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص 394.

التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه²²⁸. حيث قضت المادة (1/240) منه على مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع ولكنها لم تشر بأي حال من الأحوال على مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير.

أما في التشريع الفرنسي فقد جاء في المادتين (27-28) من القانون الصادر بتاريخ 23/9/1968 الخاص بتحديد مسؤولية الناقل البحري²²⁹ وكذلك في التعديل الصادر في 2010/12/1 على مسألة الهلاك أو التلف فقط و لم يرد أي إشارة إلى مصطلح التأخير²³⁰. حيث يتبين لنا من مفهوم نص المادة (27) من القانون الفرنسي المتعلقة بمسؤولية الناقل على أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن الهلاك أو الخسارة " التي لحقت بالبضاعة *subi par la merchandise*" وذلك منذ أخذ الناقل للبضاعة و حتى قيامه بتسليمها إلى عهدة المرسل إليه²³¹, حيث بينت بعد ذلك الحالات المختلفة التي يمكن للناقل استثناءً الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن هذا الهلاك أو الخسارة التي وقعت على البضائع, و لكنه لم يرد أي ذكر في هذه المادة لمسألة التأخير *"Le retard"*.

ومما تقدم يتضح أن نص المادة (240) من القانون المصري و المادة (27) من القانون الفرنسي المشار إليها يقتصر تطبيقها على الأضرار الناتجة عن التلف الذي يصيب البضاعة, ولا تطبق على الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع , حيث لم تنص إلا على عبارة " الهلاك أو الخسائر" و قيدتها بعبارة " اللاحقة بالبضاعة ", و لم يرد أي ذكر للضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير. وبالرغم من وجود عبارة "بسبب التأخير" في المادة (32) من القانون الفرنسي²³². إلا أن الرأي الغالب يذهب إلى أنه بوجود عبارة " اللاحقة بالبضائع " التي جاءت بعد عبارة " الهلاك أو الخسارة" يوحي بضرورة القول

²²⁸ كمال حمدي, القانون البحري, المرجع السابق, ص 415.

²²⁹ كمال حمدي, القانون البحري, المرجع السابق, ص 415.

²³⁰ نصت المادة 27 من القانون البحري الفرنسي الصادر في 2010/12/1 على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف البضائع من الإدارة إلى التسليم, ما لم يثبت أن تلك الخسارة أو الضرر من: أ) عدم جدارة السفينة بالإبحار إلا إذا كان الناقل قد اثبت أنه قد أوفى بالالتزامات المنصوص عليها في المادة 21 أعلاه؛ ب) أخطاء الریان، أو غيرهم من تابعين الناقل. ج) الحريق. د) الأضرار التي تكون ناتجة عن أفعال الناقل. هـ) الإضرابات أو الاعتصامات أو وقف أو تقييد العمل لأي سبب كان، سواء كان جزئياً أو بصورة عامة؛ و) العيوب المتأصلة في السلع أو قصر الطريق في قياس التحمل العرفية في ميناء المقصد؛ ز) أخطاء شاحن، وخاصة في التعبئة والتغليف أو وضع علامات على السلع؛ ح) العيوب الخفية في السفينة. ط) أي فعل أو محاولة لأنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر أو الانحراف لهذا الغرض. "

²³¹ تنص المادة 27 من القانون الفرنسي على أن

" Le transporteur est responsable des pertes ou pertes ou dommages subis par la merchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison"

²³² -EN cesens.V/E/du pontarice.Et.p.cordeir.tranportetaffretement maritime. P. cit p. 151.Selon.ces.auteurs "L' expression par.Sa-eneralite vise. Les prejudices.de toute nature.

بأن قواعد القانون الفرنسي لا تنطبق على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه.²³³

أما فيما يخص اتفاقية روتردام لعام 2009 فنرى بأن الاتفاقية لم تقرر مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع. فقد نصت على عدم مسؤولية الناقل إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه الاتفاقية (المادة 6/17 منها). فهذا النص يعطي الناقل أفضلية على مصلحة الشاحن بشأن الأضرار الاقتصادية التي في الغالب ما تنتج نتيجة التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد لتسليمها. وإذا ما قارنا موقف الاتفاقيات الخاصة بالنقل البحري بنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 الخاصة بالنقل الجوي نجد أن موقف الأخيرة كان واضحاً في هذا الخصوص فقد قررت مسؤولية الناقل عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل وبمناسبتها بنصها على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير". ومن أمثلة تحقق الضرر من جراء التأخير حرمان المسافرين من الحضور في الموعد المحدد لمناقشة رسالة دكتوراه أو لأداء امتحان أو إجراء مقابلة مع جهة رسمية أو الدخول في مناقصة، أو التأخير في إيصال مريض لأجراء عملية جراحية عاجلة مما يترتب عليه وفاته، أو التأخير في وصول بضاعة موسمية في الأيام التي يتشتد الطلب عليها، مما يترتب كساد سوقها. وقد قضت محكمة التمييز البحرينية بأن " القاصر طالب بمدارس المعارف الحديثة وأنه كان محدداً لإمتحانه يوم 2005/8/29 وقد ترتب على تأخره في الوصول إلى البحرين ضرر تمثل في حرمانه من دخول الامتحان وإذا قضى الحكم المطعون فيه بتعويضه عن هذا فإنه لا يكون قد خالف القانون"²³⁴.

²³³ عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 52.

²³⁴ الطعن 2011/499 صادر من محكمة التمييز البحرينية بتاريخ 2003/11/19، أشار إليه: فاضل صالح الزهاوي، القانون الجوي، مطبعة جامعة البحرين، 2015، ص 186.

المبحث الثالث

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد و تقسيم:

أن التزام الناقل البحري بنقل البضائع سالمة إلى ميناء معين في ميعاد محدد أو معقول يعد التزاماً عقدياً، لذلك فإن أي إخلال بهذا الالتزام يترتب عليه مسؤولية عقدية²³⁵.

و يلاحظ بأن الأحكام الواردة في القانون البحري البحريني و اتفاقية روتردام بخصوص مسؤولية الناقل البحري للبضائع ذات نطاق زمني محدد، ويبدأ ذلك النطاق لمسؤولية الناقل منذ تسلمه للبضائع في الميناء الذي تم شحن البضائع منه إلى ميناء الوصول الذي يتم فيه تفريغ البضائع و تسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها (المرسل إليه أو صاحب الحق بإستلام البضاعة أو النائب القانوني لها)²³⁶، ولذلك فإن الناقل مسؤولاً عن عدد من العمليات التي تقع خلال تلك الفترة ، مع وجود الحق لكلا الطرفين في عقد النقل البحري الاتفاق على خلاف ذلك بالنسبة لعمليات الشحن و التفريغ²³⁷.

كما أن لمسؤولية الناقل البحري ذات نطاق مادي، و الذي يشمل تنفيذ عقد النقل و هلاك البضائع و تلفها و التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه . أن التزام الناقل على إيصال البضائع بصورة سليمة إلى المرسل إليه، التزام بالغ الأهمية وذلك تبعاً للمخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية، و بناء على ذلك فإن الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية قد حددت حالات يستطيع الناقل من خلالها أن يعفى نفسه من المسؤولية أو يحدد التعويض الذي يدفعه إلى الشاحن أو صاحب الحق في إستلام البضاعة.

²³⁵ - الطعن رقم 111 لسنة 1994 جلسة 30 أكتوبر 1994، مجلة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة الخامسة، ص 510.

²³⁶ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 21.

²³⁷ الطعن رقم 473 لسنة 2005، قرار غير منشور صادر عن الجلسة المنعقدة محكمة التمييز بتاريخ 27 / 3 / 2006.

و قد أورد المشرع البحريني في القانون البحري و كذلك اتفاقية روتردام 2009 أحكاماً خاصة توضح نطاق مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب عقد نقل البضائع بين الناقل و الشاحن²³⁸. و هذا ما سنتحدث عنهما في مطلبين مستقلين كما يأتي:

المطلب الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يتناول هذا المطلب بيان المقصود بالنطاق الزمني الذي تسري خلاله القواعد التي تخضع لها مسؤولية الناقل البحري، بعبارة أخرى متى تبدأ هذه القواعد في السريان في مواجهة الناقل ومتى تنتهي؟ أن لهذه المسؤولية نطاق زمني بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء شحن البضائع و بين قيامه بميناء الوصول بتفريغ البضائع و تسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها (المرسل إليه أو نائبه القانوني).

ومن البديهي القول بأن تلك القواعد تبدأ بالسريان في مواجهة الناقل طالما يكون عقد النقل قائم أي من الفترة التي كلف بها الناقل بنقل البضائع إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها (المرسل إليه أو نائبه القانوني)²³⁹.

وقد أشار المشرع البحريني عند تعريفه لعقد النقل البحري للبضائع إلى تعهد الناقل بنقل البضائع، و أخذه مسؤولية نقل البضائع إلى ميناء الوصول حيث نصت المادة (144) من القانون البحري البحريني على أن " عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل، سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها، بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر".

ولقد حددت اتفاقية بروكسل لعام 1924 الفترة الزمنية التي يسري فيها الالتزام بضمان البضاعة في الفترة البحرية فقط، على أساس أن النصوص القانونية المتعلقة بهذا الالتزام وضعت بسبب تمتع النقل البحري

²³⁸ نصت المادة 144 بحري على أن "عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك للسفينة أو مجهزاً لها أو مستأجرها بنقل بضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر". حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 12 من الاتفاقية على أن " تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، و تنتهي عندما تسلم البضائع.

²³⁹ لافي محمد درادكة: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحري الأردني و قواعد هامبورغ، المنارة، المجلد 13، العدد 9، 2007، ص110.

بذاتية تكمن في الخطورة التي تصاحب عملية نقل البضائع، وبناء على ذلك فإن فترة سريان الالتزام بضمان سلامة البضائع يقتصر بهذه الفترة الزمنية، حيث لا تتحقق هذه الخطورة إلا في خلال المرحلة البحرية وهذا ما قرره المادة (1) فقرة "هـ" من الاتفاقية بنصها على أنه "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها"

وقد أثار هذا النص خلافاً فيما يتعلق بعملية الشحن و التفريغ، من حيث دخولهما ضمن المرحلة البحرية أو عدم دخولهما فيها، حيث ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار عملية التفريغ و الشحن ضمن المرحلة البحرية²⁴⁰. وقد أستاذ هذا الاتجاه في تحديد الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل على فكرة الحراسة، حيث يسأل الناقل عن البضاعة التي يقوم بنقلها طالما كانت البضاعة في عهده و تحت رقابته، مع بعض التفاوت في ميناء الشحن وتسليمها في ميناء التفريغ.

بينما ذهب اتجاه آخر في الفقه إلى تفسير المرحلة البحرية على أنها المدة التي تبدأ من رص البضاعة حتى تهيئة البضاعة للتفريغ وذلك يعني بأن هذا الاتجاه قد أخرج عمليتي الشحن و التفريغ من المرحلة البحرية، وعلى كل حال فإن التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة لا يمتد إلى المرحلة السابقة للشحن و اللاحقة للتفريغ إلا بموجب إتفاق خاص بين الطرفين²⁴¹. حيث يقرن هذا الاتجاه الفترة الزمنية التي يسري فيها الالتزام بضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة على أساس أن القواعد البحرية لم توضع إلا من أجل مواجهة ظروف خاصة بعملية نقل البضائع و هي مخاطر البحر، حيث لا تتوفر هذه المخاطر إلا في الجزء البحري من النقل²⁴².

و نؤيد من جانبنا فكرة الحراسة باعتبارها المعيار الأمثل لتحديد مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان، و أفضل أساس ممكن أن تبني عليه فترة سريان ضمان الناقل للبضائع حيث يقتضي أن يكون الناقل مسؤول عن هلاك أو تلف البضائع مادامت تحت حراسته و اشرافه، فمن غير المعقول أن تبقى البضائع بعهدته أو بعهد من ينوب عنه و لا يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة بحجة أن مسؤولية الناقل البحري تقتصر على المرحلة البحرية فقط.

²⁴⁰ لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الثانية، 1998، ص 51.

²⁴¹ بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 103.

²⁴² لطيف جبر كومانبي، مرجع السابق، ص 51.

أما في التشريع البحريني فقد حددت المادتين (164-165) من القانون البحري البحريني النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع, بتلك الفترة التي تبدأ منذ تكفل الناقل بالبضائع بميناء الشحن, حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التسليم. وعليه يجب التمييز بين مرحلتين, المرحلة الأولى تتمثل في الفترة التي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البحري عن البضائع, و الثانية نهاية هذه المسؤولية عنه.

أولاً: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع منذ تكفله بالبضائع, و يقصد بتكفله بالبضائع ذلك التصرف القانوني الذي بموجبه يستلم الناقل البحري البضائع من أجل البدء بعملية نقلها, وهذا يستفاد من نص المادة (167) من القانون البحري البحريني التي نصت على أن " للناقل أن يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن سند الشحن إلى انتهاء النقل ويكون ضامناً لإفعال الناقلين اللاحقين الذين يتسلمون البضائع".

و يستفاد من النص أعلاه بأن مسؤولية الناقل تبدأ في الوقت الذي يحرر فيه الناقل إلى الشاحن سند الشحن الذي يتعهد بمقتضاه بتوصيل البضاعة إلى المكان المحدد في عقد النقل, و تمتد مسؤوليته حتى في حالة تتابع الناقلين في نقل البضائع بحراً.

و يقصد بإستلام الناقل للبضائع ذلك الذي يتم في ميناء الشحن, وعليه فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري لا تسري في مواجهة الناقل إذا كان الناقل قد تسلمها خارج دائرة الميناء, كما لو قام الناقل بتسلم البضائع من المخزن التابع للشاحن الذي يقع خارج دائرة الميناء الذي تتم فيه شحن البضاعة, وإنما يبدأ تطبيق الأحكام في الوقت الذي تدخل فيه البضائع ذلك الميناء, و تكون البضائع و هي في طريقها من المخزن إلى ميناء الشحن و هي في حيازة الناقل خاضعة لأحكام القواعد العامة لعقد النقل البحري²⁴³.

و من الملاحظ بأن بدء النطاق الزمني لمسؤولية الناقل يبدأ - كما اسلفنا- في وقت تكفله بالبضاعة وهو يختلف عن عملية شحن البضاعة, التي تقتصر على رفع البضاعة من الميناء الذي وضعت فيه البضائع بجانب السفينة, ووضعها على متن السفينة ورسها سواء على ظهر السفينة أو داخل العنابر, ورغم اختلاف

²⁴³ كمال حمدي, المرجع السابق, ص 24.

العمليتين، إلا أن لحظة قيام مسؤولية الناقل عن البضائع، قد لا تتزامن مع الوقت الذي يتم فيه شحن البضائع، ففي أغلب الأحيان تتم عملية الشحن في وقت لاحق عن لحظة تكفل الناقل بالبضائع²⁴⁴.

ويقوم الناقل غالباً بإسناد عملية شحن البضائع إلى مقاولي الشحن، مما يثير التساؤل بصدد إمكانية قيام مسؤولية هؤلاء عن الأضرار التي قد تتعرض لها البضاعة في خلال تلك العملية؟. يمكننا القول بأن الناقل هو المسؤول الوحيد عن الأضرار التي تصيب البضائع في مواجهة المرسل إليه أو الشاحن إذا تولى هو تحمل عبء عملية الشحن بموجب اتفاق بينه وبين الشاحن، كون عملية الشحن وفقاً للقانون البحري البحريني تعتبر من التزامات الشاحن، وفي هذه الحالة فإن عملية الشحن تعتبر من التزامات الناقل، حيث أن عملية الشحن وأن تمت من غير الناقل إلا أنها تكون تحت مسؤوليته وأشرافه²⁴⁵، وذلك خلاف القانون المصري الذي قرر هذا الالتزام على عاتق الناقل وحده. و عليه فإن الناقل يتعاقد مع مقاولي الشحن بموجب عقود مستقلة بصورة كاملة عن عقد النقل تمنحه الحق قانوناً بالرجوع على أي منهم فيما بعد في الحالة التي يثبت فيها صدور الخطأ منهم، و تمتد مسؤولية الناقل على البضائع خلال الرحلة إلى وقت تسليمه للبضائع إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ.

وقد قررت محكمة التمييز البحرينية في قراراً لها، في قضية شركة البحر الأبيض المتوسط، ضد شركة تأمين الهند الجديدة المحدودة، مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه. حيث أسست المحكمة قرارها على أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها إلى المرسل إليه بصورة سليمة حيث يعتبر التزام الناقل بتحقيق نتيجة فإذا تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخلأً بالتزاماته.²⁴⁶

ثانياً: انتهاء مسؤولية الناقل البحري

تنتهي مسؤولية الناقل البحري للبضائع بتنفيذه لعقد النقل البحري أي عند تسليم البضائع إلى المرسل إليه، فمن الجانب القانوني يسأل الناقل البحري عن جميع الالتزامات الناشئة عن سند الشحن إلى حين انتهاء

²⁴⁴ خلفي أمين: المرجع السابق، ص 67-68.

²⁴⁵ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 24.

²⁴⁶ قرارها في الطعن رقم 2009/614 بتاريخ 25/10/2010، قرار غير منشور.

عملية النقل و يكون ضامناً لإفعال الناقلين اللاحقين الذين يستلمون البضائع (م167 من القانون البحري البحريني).

يلاحظ أن المشرع البحريني لم يتطرق إلى معنى التسليم للبضائع خلافاً للقانون البحري الجزائري الذي نص في المادة (793) فقرة "2" منه على أن "التسليم" هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها. مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن". و عملية التسليم للبضائع تنقسم إلى عمليتين مادية و قانونية²⁴⁷.

و يعتبر تسليم البضائع عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لإلتزاماته و يترتب عليه إنقضاء عقد النقل البحري, و من خلاله يستطيع الناقل الوفاء بالتزامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه.²⁴⁸

و يختلف التسليم عن التفريغ, حيث يقصد بالتفريغ إنزال البضائع من سياج السفينة إلى رصيف الميناء, و يعد التفريغ عملية مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق. و التسليم غالباً ما يكون لاحقاً للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل, و قد يكون التسليم سابقاً على التفريغ متى ما دون هذا الشرط في سند الشحن على شرط التسليم تحت الروافع, إذ وفقاً لهذا الشرط يتم تسليم البضائع على ظهر السفينة ويلتزم المرسل إليه بتفريغ البضائع بعد ذلك.²⁴⁹

إلا أن قبول المستلم للبضائع أو المرسل إليه لا يقصد منه بالضرورة أن الناقل قد أدى التزامه بشكل كامل, حيث يبقى الناقل مسؤولاً عن العجز أو التلف الذي لحق بالبضائع أثناء وجودها في عهده, و عن طريق عملية التسليم ينتهي العقد و التزاماته المتضمنة في شروط العقد و تبدأ فترة تقادم الدعوى ضد الناقل.

وقد ذهبت محكمة التمييز البحرينية في قرار لها صادر بتاريخ 27 مارس 2006 على أنه " لا تنقضي مسؤولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة بالقدر و الوصف الوارد بسند الشحن, إلا إذا كان سبب العجز أو التلف يرجع إلى أحد الاسباب المنصوص عليها في المادة (159) بحري بحريني".²⁵⁰

كما ذهبت في قرار آخر لها إلى أنه " لا تنقضي و لا تنتهي مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضائع المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً بالقدر و الحالة التي وصفت بها في سند الشحن إلا إذا أثبت الناقل

²⁴⁷ سوزان على حسن, مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط, دار الجامعة الجديدة للنشر, الإسكندرية, 2003, ص 163.

²⁴⁸ كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة), المرجع سابق, ص 30.

²⁴⁹ جلال وفاء محمد: دروس في القانون المصري الجديد, 1992, ص 266.

²⁵⁰ الطعن رقم 473/2005, قرار صادر من محكمة التمييز البحرينية بتاريخ 2006/3/27 قرار غير منشور.

أن العجز أو التلف الذي لحق بالبضائع يرجع إلى أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة (159) من القانون البحري البحريني²⁵¹. حيث ذهبت المحكمة إلى أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة و هو نقل الشحنة و تسليمها سالمة و بأن مسؤوليتها لا تنتهي إلا إذا تحقق أحد الأسباب الواردة في المادة (159) من القانون البحري البحريني.

وكذلك حدد قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 انتهاء النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بقيامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ (م 227 منه). أما خارج هذا النطاق الزمني، فإنه تسري عليها القواعد العامة ولو نشأت بسبب عمليات تابعة لعقد النقل البحري²⁵². وبناء على ما تقدم فإن النطاق الزمني لانتهاؤ مسؤولية الناقل البحري للبضائع يتحدد حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ²⁵³.

وقد بينت محكمة النقض المصرية في قراراً لها النطاق الزمني لانتهاؤ مسؤولية الناقل البحري عندما قضت بأن " عقد النقل البحري للبضائع لا ينقضي إلا بتسليمها إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمها فعلياً بحيث تنتقل الحيازة على البضائع إلى المرسل إليه "²⁵⁴.

أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فقد حددت انتهاء النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار و الخسائر التي تلحق بالبضائع بالوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه و في حالات عدم التسلم وضعها تحت تصرفه أو تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع لها (م 2/4 منها).

لهذا يمكن القول بأن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية هامبورغ لا تشمل الفترة السابقة على تسلمه للبضائع في ميناء الشحن أو اللاحقة لتسليمه لها في ميناء التفريغ، ففي حالة تسلم الناقل للبضائع داخل البلاد و قام بنقلها سواء عن طريق السكك الحديدية أو عن طريق البر فإن النطاق الزمني لتطبيق أحكام إتفاقية هامبورغ لا تنطبق على الناقل إلا عند وصول البضائع إلى ميناء الشحن²⁵⁵.

²⁵¹ الطعن رقم 2 لسنة 2004 قرار صادر من محكمة التمييز البحرينية، بتاريخ 2004/10/25، قرار غير منشور.

²⁵² محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 38.

²⁵³ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 185.

²⁵⁴ الطعن رقم 537 لسنة 1988، قرار صادر من محكمة النقض المصرية، بتاريخ 18 / 1 / 1988. أشار إليه: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع

السابق، ص 93.

²⁵⁵ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 304. محسن بهجت قايد، المرجع السابق، ص 28.

ويشتمل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل على كافة العمليات و التي تسري في مواجهته منذ تسلمه للبضائع من الشاحن أو من ينوب عنه في ميناء الشحن و تنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ²⁵⁶. و يستدل من ذلك أن الناقل يكون مسؤولاً عن البضائع التي في عهده لحين وصولها إلى ميناء التسليم و تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه, لذلك لا يجوز للناقل الاتفاق مع المرسل إليه على غير ذلك²⁵⁷.

أما فيما يخص اتفاقية روتردام فيلاحظ بأنها حددت انتهاء النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضائع عندما يتم تسلم البضائع (م/12 منها). وعلى الرغم من أن تسليم البضاعة في ميناء الشحن يتم من قبل الشاحن (سواء كان مالكا للبضاعة أو كان بائعها) إلا أن الاتفاقية أعتبرت أن التسليم يمكن أن يتم من قبل سلطة ما أو طرف ثالث إذا كان مكان التسليم أو لوائحه تقضي بتسليم البضاعة إلى تلك السلطة أو الطرف". و في هذه الحالة يسري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عندما يستلم البضاعة من تلك السلطة أو ذلك الطرف (ف/2 من م 12 من الاتفاقية). و يسري الحكم نفسه عند تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث (ف 2/ب من م 12 من الاتفاقية) حيث ينتهي النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بتسليم البضاعة إلى تلك السلطة أو ذلك الطرف.

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص

يقصر نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص عادة على الناقل المتعاقد و الذي يتولى تنفيذ النقل برمته. و يبدأ سريان هذا النطاق عليه منذ استلامه البضاعة من الشاحن إلى أن يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه. غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي, و قد يحدث أن يحدد في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنقل البضاعة من ناقل إلى آخر حتى تصل إلى المرسل إليه, وذلك ما يطلق

²⁵⁶ Lekhmissi Mameri, the Delivery goods in shipping contract in Algerian law and French law, Memorire DESS in Maritime Law and Transport, University of Law and Political Science, OF AIX- Marseille III, 2001, P116.

²⁵⁷ Langavant Eric, Law of the Sea, the means of maritime relation, first edition, Cujas, Paris, 1983, p101. <http://www.ummto.dz/IMG/pdf/-41.pdf> . Accessed 6 September 2015.

عليه بالنقل المتتابع و الذي يتم بموجب سند الشحن المباشر. بالإضافة لذلك فإن أحكام هذه المسؤولية تسري في مواجهة الناقل الفعلي في عملية النقل و ليس فقط في مواجهة الناقل المتعاقد, و في حالة كون النقل متتابع تسري أحكام المسؤولية على الناقل الأول و كذلك على الناقلين اللاحقين له وهذا مانفصله في الفقرات الآتية:

أولاً: نطاق مسؤولية الناقل الفعلي:

يقصد بالناقل الفعلي بأنه الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن و يتعهد للأخير بتنفيذه للنقل في كافة مراحله, و له أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر بما يكون معه الأخير الناقل الفعلي أو الناقل البديل²⁵⁸. وعند تنفيذ الناقل لعملية النقل أو توكيله ناقل فعلي لتنفيذ جزء منها حسب ما هو منصوص عليه في عقد النقل, فإن الناقل المتعاقد يبقى مع ذلك مسؤولاً عن جميع مراحل النقل.

وفي هذا الفرض نكون أمام ناقلين, ناقل متعاقد و ناقل فعلي, و من ثم يثور التساؤل عن نطاق مسؤولية كل منهما في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها.

تطرق القانون البحري البحريني إلى هذه الحالة, حيث بين أن النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل يشمل جميع الالتزامات الناشئة عن الناقلين الفعليين في عملية النقل المتتابعة وذلك بموجب المادة (167) بنصها على أن " للناقل أن يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة و في هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند إلى انتهاء النقل و يكون ضامناً لأفعال الناقلين اللاحقين الذين يستلمون البضائع".

و يتبين لنا أن مسؤولية الناقل المتعاقد تضامنية مع الناقل الفعلي في جميع مراحل النقل لحين انتهاء عملية النقل إلا وهي التسليم للبضائع إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه.

و يدخل في النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري كل من الربان و البحارة و كل من يعمل تحت إشراف الناقل لتنفيذ عقد النقل. و قد حددت المادة (159/ف) من القانون البحري البحريني الأشخاص الذين يسأل الناقل عن أفعالهم أو الأخطاء الصادرة من قبلهم في حال نتج عنها هلاك أو تلف أو تأخير في وصول البضائع بنصها على أنه " يسأل الناقل أو السفينة عن كل عن فعل ناشئ من تابعيه أو من

²⁵⁸ Paul Todd. Principles of The Carriage Of Goods By Sea. 2016. at 416.

ينوب عنه أو أخطائهم. وعلى من يتمسك بهذا الدفع أن يثبت أنه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص أو أخطائهم في أحداث الهلاك أو التلف". يلاحظ بأن الناقل يسأل عن أفعال تابعيه أو من ينوب عنهم في حال كانت تلك الأفعال أو الأخطاء سبباً في أحداث هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه. وهذا الأمر أكدته المادة 86 بحري عندما قضت بأنه "يسأل المجهز عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية. ويحق للربان التقاضي باسمه لمصلحة المجهز سواء بصفته مدعياً أو مدعي عليه".

وفي هذا الخصوص بينت اتفاقية هامبورغ النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل المتعاقد بتأكيدا على أنه مسؤول عن تنفيذ النقل كله أو بعضه كما أنه مسؤول عن أي فعل أو تقصير صادر من قبل مستخدميه ووكلائه، إذا كان ذلك في حدود وظائفهم (المادة 1/10 منها) ²⁵⁹.

ومن هذا المنطلق قضت المادة (243) من قانون التجارة البحرية المصري بنصها على أن "يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر و يبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذه عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل و يكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد". و يتضح من النص أن الناقل المتعاقد يكون هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل كله في مواجهة الشاحن أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث في أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل.

حيث تكون مسؤولية تضامنية بين كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي تجاه الشاحن، و يكون لكل منهما الرجوع على الآخر بما دفعه للمتضرر. كما أن مسؤولية الناقل الفعلي في حدود الجزء من النقل الذي يقوم

²⁵⁹ نصت المادة 10 من اتفاقية هامبورغ على أنه " عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقرر في عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله. ويكون الناقل مسؤولاً. فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدميه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير. 2. جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه ، وتسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي. 3. أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص. 4. بالتكافل والتضامن. 5. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما و وكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. 6. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر".

بتنفيذه تخضع لذات الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل البحري بوجه عام وذلك حسب نص الفقرة الثانية من المادة ذاتها.

ومن هذا المنطلق لا يجوز أن يحصل المضرور من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي على ما يزيد على الحدود القصوى للتعويض ، ويمكن لكل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة "1" من المادة (233) من قانون التجارة البحرية المصري²⁶⁰. و يلاحظ على المادة (243) من القانون المصري إغفال النص على مسؤولية الناقل المتعاقد فيما يتعلق بالفعل أو التقصير الذي يقوم بتنفيذه مستخدمو الناقل أو وكلائه سواء كان في نطاق وظائفهم أم لا وهذا يعتبر عيب يشوب النص.

أخيراً قضت اتفاقية روتردام لعام 2009 ضمن نص المادة (18) منها بمسؤولية الناقل المتعاقد عن الواجبات المترتبة على عاتقه ضمن عقد النقل البحري عن جميع الأخطاء الصادرة من قبل الأشخاص الذين يؤدون واجبات الناقل بالنيابة عنه بنصها على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها: (أ) أي طرف منفذ؛ أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو (ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً 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".

يتضح من النص بأن النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل تشمل جميع مراحل النقل البحري بشرط قيام تابعي الناقل أو موظفوه أو أي طرف منفذ لعقد النقل بتصرفات ضمن حدود إشراف أو سيطرة الناقل أو توجيهاته. و يلاحظ بأن المادة (18) من الاتفاقية حددت بصراحة على سبيل الحصر الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولاً عن أخطائهم في تنفيذ عقد النقل البحري بشرط أن يمارس هؤلاء مسؤولياتهم بناء على طلب أو إشراف أو تحت سيطرة الناقل.

ثانياً: مسؤولية الناقل في حالة النقل بوثيقة مباشرة (النقل المتتابع)

يقصد بالنقل المتتابع هو النقل الذي يقوم به ناقلين مستقلين و يطلق عليه أحياناً بالنقل المتعاقب، أما عقود النقل المستخدمة فإما أن تكون مستقلة عن بعضها البعض، بمعنى أن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل

²⁶⁰ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 89.

الأول و الثاني و الثالث, ومن ثم يصبح لدينا عدة عقود نقل متعاقبة و عمليات قانونية مستقلة كل عن الأخرى وفي هذه الحالة يلجأ الشاحن في ميناء تغيير السفينة إلى مقدم البضائع باعتباره وكيلاً للعبور لكي يتسلم البضاعة من الناقل الأول لكي يأخذها الناقل الثاني²⁶¹.

وقد يجمع جميع أجزاء النقل عقد نقل بحري واحد يقوم الشاحن بإبرامه مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحله منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه, وهنا يقوم الناقل المتعاقد بإصدار سند شحن مباشر يغطي عملية النقل بكاملها. وقد قضت المادة (167) من القانون البحري البحريني بمسؤولية الناقل المتعاقد عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع خلال عملية النقل البحري بنصها على أنه " للناقل أن يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة و في هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند إلى انتهاء النقل و يكون ضامناً لأفعال الناقلين اللاحقين الذين يستلمون البضائع". و هذا يعني أن النطاق الشخصي لمسؤوليته عن الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة خلال عملية النقل البحري بجميع اجزائها, أي خلال مرحلة النقل الأولى التي يقوم بها يقتصر على الناقل المتعاقد بوصفه ناقلاً, و كذلك خلال مراحل النقل التالية بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل.

و في هذا الخصوص لم يرد أي ذكر في كل من اتفاقية بروكسل لعام 1924 و اتفاقية هامبورغ لعام 1978 و اتفاقية روتردام لعام 2009 على مسؤولية الناقل المتعاقد في حالة النقل المتتابع سواء بعقود مستقلة أم بناء على سند شحن يصدر من قبل الناقل يحدد فيه مسؤولية الناقل تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة أثناء نقل البضائع.

²⁶¹ محمد عبد الفتاح ترك, المرجع السابق, ص 414.

المبحث الرابع

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

تمهيد و تقسيم:

الأصل إذا تقررت مسؤولية شخص ما فعليه أن يدفع مبلغ التعويض كاملاً. غير أنه خروجاً عن هذا المبدأ فإن الناقل البحري يتمتع بتحديد مسؤوليته بمبالغ قصوى دون أن يلزم بدفع تعويض كامل عن الأضرار الحاصلة في جميع الأحوال.

و يكون تحديد مسؤولية الناقل، بوضع تحديد لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بأدائه²⁶². ولا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك التحديد، حتى ولو كانت الأضرار التي تعرض لها الشاحن أكثر من قيمة التعويض المقرر قانوناً²⁶³، وعليه يجب النظر إلى الحد الأعلى للمسؤولية أو التعويض الذي يلتزم بأدائه الناقل البحري²⁶⁴.

وعليه يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية لمصلحته و دفاعاً لاستقرار مشروعات النقل البحري و استمرارها في مزاوله نشاطها. و لهذا التحديد أهمية بالغة، لما يحققه من توازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب، و حماية مصالح الشاحنين من جانب آخر، بشرط ألا تكون الحدود القصوى للمسؤولية مجحفة بأصحاب البضائع²⁶⁵. وقد أقتضى تناول هذا الموضوع تقسيمه إلى مطلبين و على النحو الآتي:

²⁶² - علي سيد قاسم، المرجع السابق، ص150.

²⁶³ - Pierre Bonassies, Christian Scapel, Le droit Positif Français en 2009, D.M.F. OP.Cit. H. S. N13, JUIN 2009, P.70.

²⁶⁴ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، طبعة 2011، ص 144.

²⁶⁵ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999، ص 284.

المطلب الأول

تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير

حدد المشرع البحري البحريني مسؤولية الناقل البحري بمبلغ مائة دينار عن كل طرد أو وحدة عند حصول هلاك أو تلف للبضائع المنقولة. حيث نصت المادة (160) من القانون البحري البحريني على أنه " أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع في أي حال من الأحوال يجب أن لا يزيد عن مائة دينار عن كل طرد أو وحدة". و الهدف من هذا التحديد هو منع الناقلين من التحايل على منع شروط الإعفاء من المسؤولية، وذلك بوضع حد أقصى لمسؤوليتهم يتشابه في نتيجته بشروط الإعفاء من المسؤولية، مع الأخذ بنظر الاعتبار عدم الإجحاف بمصلحة الناقل البحري، و ذلك عن طريق تحديد مسؤوليته بمائة دينار عن كل طرد أو وحدة²⁶⁶.

وبما أن المشرع البحريني قد حدد مسؤولية الناقل البحري بمائة دينار عن كل طرد أو وحدة دون أن يحدد المقصود بهما، لذا يتعين علينا تبيان المقصود بكلّ من مصطلحي الطرد (أولاً) و وحدة الشحن (ثانياً).

ويقصد بكلمة " طرد" أنه قد تم تربيط و تحزيم جزء من البضاعة في حزمة واحدة ، أو تجميعها في رباط سواء تم تغليفها بورق أو قماش أم لا، و وضعها في صناديق أو أكتفى بتحزيمها بربطة بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، ويذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه يتم تحديد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية لناقل البحري في حالة هلاك البضائع أو تلفها أثناء الرحلة البحرية²⁶⁷.

أما المقصود بكلمة " وحدة الشحن" فهو وحدة الوزن أو القياس أو الحجم أو الكيل المثبت بسند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف والتي لا تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها، و على أساسه تتخذ الوحدة المدونة في وثيقة الشحن أساساً لتقدير التعويض المترتب على الناقل في حالة هلاك البضائع أو تلفها أثناء الرحلة البحرية²⁶⁸.

²⁶⁶ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 242.

²⁶⁷ الطعن رقم 487 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الدائرة الأولى بتاريخ 2010/3/8.

²⁶⁸ الطعن رقم 614 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الدائرة الأولى بتاريخ 2010/10/25.

ومما يلاحظ على نص المادة (160) المشار إليها، أن المشرع أغفل الإشارة إلى تحديد مسؤولية الناقل في حالة التأخر في تسليم البضائع إلى المرسل إليه، ويبدو واضحاً من النص أن المادة لا تقرر حدوداً لمسؤولية الناقل في حالة تأخره في تسليم البضائع، لذا يجب على المشرع البحريني إضافة نص خاص بهذه الحالة في المادة (160) يحدد فيه قيمة التعويض اللازم في حالة التأخر في تسليم البضائع من قبل الناقل، ذلك لأن الأصل هو دفع تعويض كامل من قبل من تقرر مسؤوليته عن الأضرار، و تحديد المسؤولية هو أمر استثنائي لذلك لا يجوز ذلك إلا بنص يقرر ذلك.

ويذهب أغلب شراح القانون البحري إلى ذكر عدة مبررات لتحديد مسؤولية الناقل البحري ومنها:

أولاً: يمكن للناقل من تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر، وأهمها التأمين ضد المسؤولية المدنية، إلا أنه من الصعب على شركات التأمين الموافقة على تحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا ما تركت قيمتها غير محددة.

ثانياً: تتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة، و جسامه الآثار التي تخلفها الحوادث البحرية و التي تفضي في بعض الاحيان إلى هلاك الأرواح أو الأموال وتؤدي بالضرورة إلى عدم إلزام الناقل البحري بدفع مبلغ التعويض عن كافة الأضرار.²⁶⁹

وطبقاً للقواعد العامة، ينبغي أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالضرور، و لكن في الواقع العملي يصعب الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة بالرحلة البحرية، ذلك أن عملية النقل تتخللها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيراً إلى وقوع حوادث بحرية، وما ينتج عن ذلك من أضرار سواء في الأموال و الأرواح المتواجدة على متن السفينة²⁷⁰، و في حالة أثبات مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف في البضائع، يستفيد الناقل من تحديد التعويض المقرر عن الأضرار التي تصيب البضاعة²⁷¹.

²⁶⁹ Paul Todd, Principles of Carriage of Goods by Sea. 2016. at 431-432.

²⁷⁰ محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 354.

²⁷¹ Nicholas Ryder, Margaret Griffiths, laschmi Singh, commercial law principles and policy, Cambridge university press, 2012, p.263.

و يثور التساؤل في حالة نقل البضائع في حاويات هل يمكن اعتبار كل حاوية طرذاً واحداً؟

ولما كانت الحاوية تحتوي عادة في داخلها عدة طرود أو وحدات, فإن حساب التحديد القانوني لمسؤولية الناقل يقتضي التمييز بين فرضين:²⁷²

1- إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات الموجودة داخل الحاوية, فإن كل طرد أو وحدة منها تعتبر هي الأساس عند احتساب الحد الأقصى للتعويض, كما تعتبر الحاوية في ذاتها متى هلكت أو تلفت وحدة شحن مستقلة عن البضاعة الموجودة في جوفها تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض متى كانت غير مقدمة من الناقل. فلو فرضنا مثلاً أن عدد الطرود داخل الحاوية و المذكورة في سند الشحن مائة طرد ثم هلكت الحاوية, أحتسب التعويض على أساس 100 طرد $\times$ 100 دينار بحريني = 10000 دينار, يضاف إليها 100 دينار أخرى قيمة مبلغ التعويض عن الحاوية نفسها إذا كانت مقدمة من الشاحن, فيكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل 10100 ألف دينار بحريني وذلك وفقاً للقانون البحري البحريني.

2- أما إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات الموجودة في الحاوية, فإن الحاوية بأكملها تعتبر طرذاً واحداً عند حساب الحد الأقصى للتعويض و يعوض مالکها عن طرد واحد وبحد أقصى 100 دينار بحريني.

وقد ذهبت محكمة التمييز البحرينية في أحد قراراتها إلى أنه (لا تعتبر الحاوية بحسب الأصل طرذاً واحداً بل هي وعاء تجمع فيه البضائع و الطرود. و أن كان الناقل أو السفينة طبقاً لنص المادة (160) من القانون البحري لا يسأل بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد²⁷³ على مائة دينار عن كل طرد أو....., و كان الثابت من سند الشحن أن الرسالة موضوع الدعوى عبارة عن ثلاث مضخات ذكرت أوصافها ووزن كل منها وأن وزنها جميعاً 585 كيلو غرام فإنها بهذا الوصف لا تعتبر طروداً أو وحدات على نحو مانصت عليه المادة (160) و بذلك لا يطبق على الضرر الحاصل لها الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فيها, وإذا خلص الحكم المطعون فيه إلى تلك النتيجة فإنه يكون قد طبق القانون تطبيقاً صحيحاً و يكون النعي عليه بهذا السبب غير سديد)²⁷⁴.

²⁷² علي سيد قاسم, المرجع السابق, ص 150.

²⁷³ الطعن رقم 473 لسنة 2005, صادر من محكمة التمييز البحرينية, بتاريخ 2006/3/27, قرار غير منشور.

²⁷⁴ الطعن رقم 118 لسنة 1998, مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية من يناير إلى ديسمبر 1998, ص 1001.

كما وقد قضت المحكمة ذاتها في قرار آخر لها بأنه " لا تعتبر الحاويات بحسب الأصل طروداً واحداً و إنما هي وعاء يجمع فيه البضائع و الطرود، ولما كان ذلك الثابت بالقائمة المرفقة بسند الشحن أن الشحنة عبارة عن ثلاث حاويات بداخل كل منها لوازم وحدات مناولة الهواء، و الثابت من تقرير المعاينة أن محتويات الحاوية المتضررة مغطاة بغطاء بوليثين و من ثم فإنه لم يتم حزمها و ليست وحدة وزن أو قياس أو حجم أو كيل فلا تعتبر طروداً أو وحدات و بالتالي لا ينطبق عليها الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة (160) من القانون البحري فضلاً عن أن اشتراط عدم ذكر جنس البضاعة و قيمتها بسند الشحن لتطبيق هذا الحد الأقصى مفاده أن المقصود بالبضاعة في هذا الصدد هي التي توضع في عبوات مغلقة بمعرفة الشاحن و لا يعرف الناقل ماهيتها أو نوعها وهو مالا ينطبق على البضاعة محل النزاع مما لا محل معه لإعمال هذا الحد الأقصى للتعويض"²⁷⁵.

أما اتفاقية بروكسل فقد حددت في المادة (5/4) منها مسؤولية الناقل البحري بمبلغ بمائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة قانونية، أو ما يعادل هذا المبلغ بالعملة الوطنية. غير أن المعاهدة عدلت هذا بنص المادة الثانية منها بموجب بروتوكول عام 1986، و التي نصت على " ألا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال التعويض عن الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو المتعلقة بها، بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنكاً عن كل كيلو غرام قائم من البضاعة المفقودة أو التالفة". و الفرنك، هو وحدة مالية مؤلفة من 65.50 ملغ ذهباً عيار 900 من ألف من الذهب الخالص، و ذلك طبقاً لنص الفقرة "د" من المادة الثانية من البروتوكول المشار إليه. و يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي تم رفع النزاع أمامها.

أما في ظل اتفاقية هامبورغ، فقد قررت الفقرة "أ" من المادة السادسة منها على أن تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ تعويض يقدر 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أيهما أكبر.

لذلك ينبغي أن نذكر بإيجاز أهم أحكام تعيين الحد الأقصى للتعويض و هي كالآتي:

1. إذا لم يتضمن سند الشحن تحديداً لما بداخل الحاوية من طرود أو وحدات شحن أخرى فإن البضائع المعبأة بها تعتبر وحدة شحن واحدة.

²⁷⁵ الطعن رقم 614 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الدائرة الأولى بتاريخ 25 / 10 / 2010، ص 3.

2. إذا تضمن سند الشحن تحديداً لمحتويات الحاوية على أنفراد فإن كل طرد من الطرود يعتبر وحدة.
3. إذا عدد سند الشحن طرود أو وحدات معينة بالإضافة إلى بضائع عامة شحنت بالحاوية، فإن كل طرد يعتبر وحدة، و البضائع العامة تعتبر وحدة.
4. إذا تلفت أو هلك الحاوية وكانت مملوكة للناقل أو مقدمة منه فلا تعتبر وحدة، أما إذا كانت مملوكة لغيره أو مقدمة من غيره فتعتبر وحدة شحن مستقلة واحدة²⁷⁶.

هذا و قررت المادة (233) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 مسؤولية الناقل البحري بقولها "تحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع، و أياً كان نوعها بما لا يتجاوز مبلغاً وقدره (2000) جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يتجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى". فلو افترضنا أن الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة هو 250 كيلو غرام و عدد طرودها 5 طرود فإن الحد الأقصى للتعويض يكون ألف وخمسمائة جنيه إذا لم يتم حسبها على أساس الوزن الإجمالي أو عشرة آلاف جنيه إذا تم الحساب على أساس عدد الطرود، و تحدد مسؤولية الناقل بأعلى الحدين أي ببلغ عشرة آلاف جنيه. وهذا التحديد هو حد أقصى للتعويض لا يجوز تجاوزه.

يلاحظ على موقف المشرعين البحريني و المصري بهذا الخصوص تحديدهما الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري بالعملة الوطنية، و لكون العملة الوطنية قابلة لتغير سعرها مقابل الذهب فعلى سبيل المثال كانت قيمة الجنيه مصري تساوي دولاراً واحداً عند صدور القانون أما الآن فثمانية عشر جنيه تساوي دولاراً واحداً. لهذا يجدر بالمشرع البحريني و المصري تدارك هذا القصور و اعتماد وحدة حسابية على وفق النهج التي سارت عليه الاتفاقيات الدولية التي عدلت عن ذلك في قواعدها.

أما المشرع الفرنسي، فقد حدد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها، حيث قررت المادة (28) من القانون الفرنسي رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3 على أنه "لا يمكن أن تتعدى مسؤولية الناقل البحري في حساب الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع، بالطرد أو الوحدة، المبلغ المحدد بموجب الفقرة "5" من المادة (4) من الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد الشحن الموقعة في بروكسل

²⁷⁶ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 385.

بموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979²⁷⁷. ومن هذا يتبين لنا أن المشرع الفرنسي يحدد المبلغ الأقصى للتعويض، عن طريق المادة (5/4) من الاتفاقية المشار إليها.

و كذلك حددت اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري في المادة (59) منها بمبلغ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 3 وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الاجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر.

كما وبينت الفقرة "2" من المادة المذكورة حالة نقل البضاعة في حاوية بنصها أنه "عندما تتقل البضائع في حاوية أو في منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها أو في عربة ، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي تم ذكرها في تفاصيل العقد على أنها مرزمة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزماً أو وحدات شحن، وإذا لم تكن معددة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة". كما وضحت الفقرة "3" من تلك المادة المقصود بالوحدة الحسابية بقولها "تكون الوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، و تحول المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. و تحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل مقدار حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعنى فيما يخص عملياته و معاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة".

²⁷⁷ نصت المادة 28 من القانون الفرنسي رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3 على أنه " تقتصر مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو تلف البضائع، بالمبالغ المبينة في الفقرة 5 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد الشحن الموقعة في بروكسل في 25 في أغسطس 1924، المعدل بموجب توقيعها على البروتوكول في بروكسل 21 ديسمبر 1979. يجوز الاتفاق بين الناقل أو وكيله و الشاحن على تحديد حد اعلى للتعويض. يتم احتساب المبلغ الإجمالي المستحق عن طريق الإشارة إلى قيمة البضاعة في المكان والزمان الذي يتم تفريغ البضائع فيها، بموجب اتفاق، أو الوقت والمكان الذي يجب أن تم تفريغها فيه. يتم تحديد قيمة السلع وسعر البورصة و إذا تعذر ذلك، من سعر السوق الحالي أو من القيمة العادية للبضائع من نفس النوع والجودة. و يتعين على الناقل لا يتنزع بانطباق الحد من المسؤولية، شريطة الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة: أ) - إذا ثبت أن الأضرار ناتجة من أفعاله أو إغفال شخصي له ، أو عن استهتار مع العلم أن هذا الضرر من شأنه أن يؤدي على الأرجح إلى حدوث ذلك الضرر. ب) في حالة إعلان قيمة البضائع من قبل الشاحن وإدراجها في بوليصة الشحن وقبلها الناقل، هذا الإعلان غير ملزم فيما يتعلق بإثبات الناقل في حالة الهلاك".

من خلال هذا النص يتبين تطور حدود مسؤولية الناقل. حيث زادت تلك الحدود عن نظيرتها في اتفاقيات النقل البحري الدولية الأخرى.

ولا شك أن هذا الأمر قد يثير الكثير من النقاش حول حدود مسؤولية الناقل بالنسبة للمبالغ (875 لكل وحدة من حقوق السحب الخاصة SDR و 3 وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلو)، حيث أن بعض المتعاملين في نطاق النقل البحري للبضائع قد يتعرضوا لذلك و لكن من الأنصاف أن نقول أن هذه الزيادة تعكس التضخم العالمي الذي حدث في العالم بعد اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

يلاحظ من هذا النص أيضاً أن هذه الاتفاقية هي في صالح الناقلين أكثر مما هي في صالح الشاحنين. ذلك لأنه من شأنه أن يجعل الناقل يتمتع بهذه الحدود من المسؤولية أياً كانت الالتزامات التي أخل بها، حيث لا تقتصر فقط على فقدان أو تلف البضائع ولكن تمتد إلى أي انتهاكات أخرى لالتزاماته بموجب المادة (59 فقرة 1) من الاتفاقية. وهذا يخلق نوعاً من الخلل مقارنة مع الشاحن الذي لا يتمتع بأي حق في الحد من المسؤولية عنه.

و مثال على ذلك فشل الشاحن في إعطاء المعلومات الصحيحة للطرف الآخر يترتب عليه مسؤولية محدودة للناقل و مسؤولية غير محدودة للشاحن طبقاً للفقرة 1(ب) من المادة (79) من الاتفاقية، وهذه النتيجة يصعب الدفاع عنها. وهذا يؤكد ما اتجه إليه البعض في أن تطبيق الاتفاقية يؤدي إلى الأضرار في مصلحة الشاحنين²⁷⁸

كذلك قد تختلف حدود مسؤولية الناقل من حيث التطبيق بالنسبة للقضاء المقارن، وذلك في حالة التسليم الخاطئ Misdelivery ، بمعنى تسليم البضائع لشخص غير مخول باستلامها أو لغير صاحب الحق في استلام البضائع. حيث قد ترى بعض المحاكم أن ذلك يعتبر فقداناً للبضائع بالنسبة للشخص الذي له الحق في استلامها، وذلك طبقاً لنص المادة (17) من الاتفاقية²⁷⁹.

وقد ترى بعض المحاكم غير ذلك، حيث لم تعتبر التسليم الخاطئ فقداناً للبضاعة ومن ثم لم تقرر المسؤولية طبقاً للمادة (17) من الاتفاقية. و بالتالي فإنه ليس من الواضح ما إذا كانت حدود المسؤولية يقتصر تطبيقها فقط على حالات فقدان البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه. أم يمتد لجميع

²⁷⁸ Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, and Tsimplis, The Rotterdam Rules a Practical Annotation. at .67.

²⁷⁹ Joachim Muller and Karl P. Sayvant. Annual Review of United Nations Affairs. Volume V. Oceana. New York.2010. P.314.

حالات اخلال الناقل بالتزاماته، والتي من ضمنها الغلط في التسليم الخاطئ²⁸⁰. و أياً كانت هذه الآراء و اختلافها بصدد المادة (59) من الاتفاقية، فإن الأعمال التحضيرية للاتفاقية تكشف عن أن حدود المسؤولية المبينة في قواعد هامبورغ قد تجاوزها الزمن. ومن ثم فإن المبالغ التي تضمنتها المادة (59) من اتفاقية روتردام تتلائم مع التضخم المالي العالمي. و ذلك فضلاً عن أن الأعمال التحضيرية للاتفاقية تكشف أن نص المادة (59) يشتمل على جميع أوجه اخلال الناقل بالتزاماته، و لا تقتصر على هلاك البضائع أو تلفها، على اعتبار أن قواعد اتفاقية هامبورغ لم تعد كافية²⁸¹. كما أنها لا تقتصر على النقل البحري للبضائع وإنما تمتد لتشمل كل أنواع النقل للبضائع التي يغطيها سند الشحن²⁸².

ووفقاً لاتفاقية بروكسل يحسب المبلغ الاجمالي بالإستناد إلى قيمة البضاعة بتاريخ و مكان تفرغها عملاً بالاتفاق، أو بالتاريخ و المكان الذي كان يتوجب أن تفرغ فيه البضاعة. على أن يتم تحديد قيمة البضاعة بالإستناد إلى سعر البورصة أو في حال عدم توفره يقدر بحسب السعر الرائج في السوق، أو بالإستناد إلى السعر العادي للبضاعة من نفس النوع و الجنس و الكم (الفقرة 2/ب من المادة 2 منها).

ويلاحظ أن مسؤولية الناقل البحري في التعويض عن الهلاك أو التلف تختلف فيما إذا كان التعويض نتيجة التأخر في تسليمها أو في حالة التسليم الخاطئ لغير صاحب الحق في استلام البضائع. ففي الحالة الأولى يحسب بالوحدة كأساس للحساب، بينما التعويض في الحالة الثانية يحسب بمقابل الأجرة.

و كما سبقت الإشارة فقد حدد القانون البحري البحريني الحد القانوني الأقصى للتعويض الذي يسمح للقاضي أن يحكم به على الناقل في المادة (160) منه، بمبلغ مائة دينار عن كل طرد أو وحدة عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أو ما يتعلق بها". و يمكن للقاضي الحكم على الناقل بأقل من ذلك الحد إذا كان الضرر أقل من ذلك الحد الأقصى، أما إذا تجاوز الضرر الحد المقرر في المادة أو يعادل الحد الأقصى فإن القاضي يكتفي بالحكم بالحد الأقصى. وقد يتجاوز القاضي الحد الأقصى إذا كان هناك اتفاق خاص بين الشاحن و الناقل أو من ينوب عنه يعين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد القانوني الأقصى المقرر في الفقرة "2" من المادة (160) بحري. وفي حالة ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة في

²⁸⁰ - Anthony Roger, Jason Chuah, and Martin Dockray, Cases and Materials on The Carriage of Goods By Sea, at 167.

²⁸¹ أنظر في ذلك:- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. الدورة الحادية و الأربعون تقرير الفرق العامل الثالث (المعنى بقانون النقل)

فيينا 14-12 كانون الثاني / يناير 2009، ص 52.

²⁸² - Alexandra parker. OP.Cit . p.3 (it also applies to the whole carriage of goods that is covered by the bill of loading, not just sea- carriage as was the case under the Hague-Visby Rules.

سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو قيمتها , فإن القاضي غير ملزم بالحكم بأي مبلغ تعويضي يلتزم الناقل بدفعه في حالة هلاك البضائع أو تلفها.

وقد قررت اتفاقية هامبورغ, تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه بمبلغ يعادل مثلي و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة, وذلك بشرط عدم تجاوز مبلغ التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري وذلك طبقاً للفقرة (ب) من المادة السادسة منها.

كما وأن المادة (60) من اتفاقية روتردام نصت على أنه "يتم احتساب مبلغ التعويض عن الهلاك في البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر, بينما تقدر مسؤولية الناقل عن الخسارة الإقتصادية الناجمة عن التأخر بمبلغ يعادل ضعفي و نصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز اجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في الفقرة "1" من المادة (59) و ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضاعة".

المطلب الثاني

الإستثناءات على مبدأ المسؤولية المحدودة

وإذا كان التحديد القانوني للتعويض حق للناقل البحري، فإنه يترتب عليه حرمان الناقل منه متى كان غير جديراً به لسوء سلوكه الإداري، كما ولا يحق للناقل التمسك به إذا كان الشاحن قد ذكر طبيعة البضاعة وقيمتها في سند الشحن، أو غير ذلك من الحالات التي تفقد الناقل حقه في التحديد القانوني لمسؤوليته²⁸³.

و يقصد الإستثناءات على مبدأ مسؤولية الناقل البحري المحدودة ، سقوط حق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته عند هلاك أو تلف البضائع أو تأخيرها، فهناك حالات يلزم الناقل تعويض الضرر وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية حتى لو زادت قيمة التعويض عن المقدار المحدد قانوناً أو في أي اتفاقية دولية. و تتمثل هذه الحالات في ما يأتي:

أولاً: الإعلان عن طبيعة البضاعة وقيمتها:

بمقتضى المادة (2/أ) من بروتوكولات 1968 المعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924 لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة و قيمتها قبل الشحن و أثبت ذلك في سند الشحن"، وقد أضافت الفقرة (و) من المادة ذاتها على أنه " يعتبر بيان الشاحن الوارد في سند الشحن إثباتاً لنوع البضاعة، ما لم يثبت الشاحن عكس ذلك، و لكن هذا الإثبات لا يقيد الناقل الذي له أن ينازع فيه".

و يتضح لنا من الفقرة أعلاه أنه إذا قدم الشاحن بياناً قبل عملية شحن البضاعة يبين فيه طبيعة البضاعة و قيمتها و أثبت ذلك في سند الشحن لا يمكن للناقل التمسك بتحديد المسؤولية على النهج المبين في الفقرة "أ" من المادة (2) من الاتفاقية إذا كان على علم بطبيعة البضاعة و قيمتها قبل شحن البضاعة و نقلها. لذلك فإن قبول الناقل بنقل البضاعة مع توفر العلم بطبيعتها يعد قبولاً منه بالخطر. و يعتبر البيان الخاص

²⁸³ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 146-147.

بطبيعة البضاعة بمثابة اتفاق مسبق بين الشاحن و الناقل على ماهية البضاعة و قيمتها محل عقد النقل البحري عند حدوث الهلاك أو التلف أثناء تنفيذه لهذا العقد.

وقد عالج المشرع البحريني هذه الحالة بمقتضى المادة (160) من القانون البحري البحريني التي قررت، بأنه إذا قدم الشاحن بياناً، قبل عملية شحن البضاعة، يكشف فيه عن طبيعة البضاعة و قيمتها و ما يستلزمه للمحافظة عليها، و ثبت هذا البيان في سند الشحن، يحظر على الناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية، و يلتزم بتعويض الضرر كاملاً بالقيمة المصرح بها من قبل الشاحن.

ويتعلق هذا الاستثناء بنقل الأشياء الثمينة و النادرة ذات القيمة الكبيرة، كالتحف و اللوحات الفنية و المعادن النفيسة. وفي هذه الحالة يتقاضى الناقل أجراً إضافياً لقاء ما يبذله من عناية خاصة لحفظ هذه الأشياء وحراستها. وقضت²⁸⁴ اتفاقية بروكسل بهذا الخصوص بأن الناقل يكون ملزماً بالتعويض عن الضرر كاملاً، عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وإدراجها في تفاصيل العقد، و عالجت أيضاً اتفاقية روتردام في الفقرة "1" من المادة (59) منها هذه المسألة بقولها " تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كأن أكبر إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدراجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل و الشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة".

أما في حالة عدم تدوين قيمة البضائع في سند الشحن، فيكون تقدير التعويض بالقيمة الفعلية للبضاعة دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض المذكور في اتفاقية بروكسل، و المادة الرابعة فقرة "5" من الاتفاقية نفسها، وهو نفسه ما جرى عليه قضاء محكمة النقض المصرية التي قضت على أن " يكون تقييم التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الذي لحق بالبضاعة، بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض، إذا كان الشاحن قد دون بياناً بجنس البضاعة و قيمتها في سند الشحن، و ذلك باعتبار أن هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة بين الناقل و الشاحن و المرسل إليه²⁸⁵.

²⁸⁴ نصت الفقرة "5" من المادة "4" من اتفاقية بروكسل على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة بأي حال من الأحوال عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يزيد عن 100 باوند لكل وحدة شحن، أو ما يعادل لتلك القيمة في العملات الأخرى، إلا إذا صرح الشاحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها قبل البدء بعملية شحن البضائع و تم تدوين ذلك في سند الشحن".

²⁸⁵ أشار إليه: أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007، ص 321.

وجدير بالملاحظة أن القانون البحري البحريني إشتراط ذكر طبيعة البضاعة و قيمتها في سند الشحن لتقرير المسؤولية الكاملة للناقل بينما أكتفت اتفاقية روتردام بذكر قيمة البضاعة دون طبيعتها.

وعلى أية حال، لا تعتبر قيمة البضاعة المصرح بها قبل عملية النقل من قبل الشاحن ذات حجية مطلقة بالنسبة للناقل، حيث تعتبر تلك قرينة بسيطة يستطيع الناقل أن يطعن فيها و يثبت خلافها بكل طرق الإثبات باعتبارها مسألة وقائع وهو ما نصت عليه الفقرة "و" من المادة (2) من بروتوكولات 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1924 بقولها " يعتبر بيان الشاحن الوارد في سند الشحن إثباتاً لنوع البضاعة، ما لم يثبت الشاحن عكس ذلك، و لكن هذا الإثبات لا يقيد الناقل الذي له أن ينازع فيه".

وكذلك نصت المادة (160) من القانون البحري البحريني على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة ، في أي حال من الأحوال، بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة دينار عن كل طرد أو وحدة ما لم يكن الشاحن قد أعلن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها". و يعتبر هذا النص مخالفاً لحكم المادة (148) من القانون البحري البحريني الذي يمنع الناقل من الاحتجاج بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن قبل الغير²⁸⁶. وقد نصت المادة (1/59) من اتفاقية روتردام لعام 2009 على أنه " تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته محدودة بمبلغ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو ثلاث وحدات حسابية لكل كيلو غرام 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 و الشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المقرر قانوناً".

²⁸⁶ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 244.

ثانياً: اتفاق الناقل و الشاحن على تحديد مبلغ التعويض بأكثر من الحد الأعلى للمسؤولية:

يسقط حق الناقل في تحديد مسؤوليته عند التزام الناقل بدفع مبلغ تعويضي أعلى من الحد الأعلى للمسؤولية المقررة قانوناً لمسؤولية الناقل. ومثاله في القانون البحريني أن يتفق طرفي العقد على تحديد مسؤولية الناقل بما يتجاوز 100 دينار عن كل طرد أو وحدة. وفي هذه الحالة فإن الناقل لا يستطيع أن يتمسك بالحدود العليا للمسؤولية المقررة قانوناً مادام قد تنازل عن هذا الحق بإرادته باتفاقه مع الشاحن على مبلغ أكثر من المبلغ الأعلى المقرر للمسؤولية قانوناً. فقد أشارت إلى هذا الأمر المادة (162) من القانون البحري البحريني التي أجازت للناقل أن يزيد من التزاماته بشرط أن يدون ذلك في سند الشحن المسلم للشاحن.

ثالثاً: وقوع الضرر نتيجة الخطأ الشخصي للناقل:

يسقط حق الناقل من التحديد القانوني المقرر لمسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها، إذا حدث الضرر نتيجة خطأ الناقل الشخصي أو الشخص المطالب بالحد من المسؤولية المقررة في النصوص القانونية، أو إذا ما صدر من الناقل خطأ غير مغتفر، كارتكابه ذلك الفعل الذي تسبب في الضرر قاصداً إحداث ذلك الضرر، أو يدل فعله على استهتار منه مع العلم التام باحتمال وقوع ذلك الضرر، و قد نصت على هذا الاستثناء كل من ، اتفاقية بروكسل و برتوكول عام 1968²⁸⁷، و كذلك اتفاقية هامبورغ لعام 1978²⁸⁸ وأيضاً اتفاقية روتردام لعام 2009²⁸⁹.

²⁸⁷ حيث نصت الفقرة هـ من المادة 2 منها على أنه " لا يحق للناقل أو وكيله بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية ،إذا ثبت أن الناقل قد ارتكب فعل أو خطأ كان سبباً في هلاك أو تلف البضائع، و كان يعلم أن هذا الفعل يحتمل معه التسبب بهذا الضرر أو التلف".
²⁸⁸ حيث نصت الفقرتين "1-2" من المادة 8 منها على أنه "1- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير..2- لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

²⁸⁹ حيث نصت المادة 61 منها على أنه " 1- لا يحق للناقل ولا لأي شخص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو أغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار و عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة. 2- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 60 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".

ويلاحظ أن المشرع البحريني لم يورد أي ذكر لهذه الحالة، حيث لم يرد أي ذكر يحظر على الناقل تحديد مسؤوليته في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع، الناجم عن خطأ شخصي صادر من الناقل أو أحد تابعيه²⁹⁰. ويعد هذا نقصاً تشريعياً ينبغي على المشرع تداركه وذلك عن طريق اعتماد المبادئ والأسس التي وردت في الاتفاقيات الدولية. حيث لا يمكن تصور استفاضة الناقل من خطئه الشخصي من أجل تحديد مسؤوليته، خاصة وأن المشرع قد أشار في الفقرة "أ" من المادة (81) من القانون البحري عند تنظيمه لتحديد مسؤولية مالك السفينة قد منع تحديد هذه المسؤولية إذا ساهم مالك السفينة بخطئه الشخصي في أحداث الضرر المنشئ للإلتزام حيث فرض عليه أن يدفع التعويض كاملاً.

كذلك قضت الفقرة "1" من المادة (8) من اتفاقية هامبورغ على أنه "يحرم الناقل من تحديد المسؤولية إذا اثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم حدث عن فعل تقصير أو امتناع صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه الهلاك أو التلف أو التأخير".

وكذلك نصت الفقرة "1" من المادة (241) من قانون التجارة البحرية المصري على ذلك بقولها "لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث".

وقد حرم المشرع الفرنسي أيضاً الناقل البحري من الاستفاضة من تحديد مسؤوليته إذا استطاع من يرغب الإستفاضة من عدم تحديد الناقل لمسؤوليته أثبات أن الناقل كان يعلم بإمكانية وقوع الضرر، و كان لديه الفرصة لاتقاء حدوث ذلك الضرر²⁹¹.

رابعاً: نقل البضاعة على سطح السفينة:

يسقط حق الناقل في تحديد مسؤوليته عن الهلاك في حالة مخالفة الناقل للاتفاق المبرم بينه وبين الشاحن على عدم نقل البضائع على سطح السفينة، وذلك بموجب الفقرة "5" من المادة (25) من اتفاقية روتردام التي نصت على أنه "إذا اتفق الناقل و الشاحن صراحة على عدم نقل البضائع على سطح السفينة، فلا

²⁹⁰ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 244.

²⁹¹ القانون رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 3 نوفمبر 2010.

يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية أي عن هلاك أو تلف للبضائع أو التأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجما عن نقلها على السطح". بالإضافة إلى ذلك، فإن الناقل في ظل القانون البحري البحريني في المادة (165)²⁹² منه وكذلك في ظل اتفاقية بروكسل، لا يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية عن الهلاك أو التلف المقرر فيها في حالة نقل البضائع على متن السفينة أو نقل الحيوانات الحية ، على اعتبار أنها لا تدخل ضمن مفهوم البضائع ، وإنما تسري عليها القواعد العامة في المسؤولية في هذا الشأن. وكذلك أقرت المادة (9) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بسقوط حق الناقل بالتحديد و يلزم بدفع التعويض كاملاً إذا اثبت المدعي أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها ناتج عن نقلها على سطح السفينة.

²⁹² حيث نصت المادة 165 من القانون البحري البحريني على أنه " تسري احكام المسؤولية الواردة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفرغها منها. ولا تسري هذه الاحكام على النقل بمشارطة ايجار إلا اذا صدر مع هذه المشارطة سند الشحن وذلك في الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل. كما لا تسري هذه الاحكام على نقل الحيوانات الحية أو البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها مشحونة على سطح السفينة وتتنقل فعلا بهذه الكيفية".

الفصل الثاني

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

- و يشتمل على مبحثين:

المبحث الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

المبحث الثاني: شروط الإعفاء من المسؤولية

الفصل الثاني

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تمهيد و تقسيم:

اتضح لنا من خلال دراستنا للأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري، أن إثبات المرسل إليه أو الشاحن في ظل القانون البحري البحريني و القوانين المقارنة أو اتفاقية روتردام للضرر الذي تعرض له، يترتب عليه قرينة بسيطة على قيام مسؤولية الناقل عن هذا الضرر، ومن ثم يقع على الناقل عبء نفي هذه المسؤولية لكي يتخلص من المسؤولية.

فمن أجل أن يثبت الشاحن أو المرسل إليه في ظل القانون البحريني و القانونين المصري والفرنسي أو في ظل قواعد روتردام أن البضاعة قد تعرضت للضرر وهي في حيازة الناقل، فإن هناك قرينة لصالحه مؤادها أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد حدث أثناء الرحلة البحرية، وأن الناقل مسؤول عن هذا الضرر²⁹³. بمعنى أن الضرر الذي تعرضت له البضاعة قد نجم عن خطأ من الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه و أن الناقل مسؤول عن هذا الضرر. لذلك لا يكفي أن يثبت الناقل أنه قام بكل ما في وسعه لنقل البضاعة بسلام، بل يجب أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة المرجوة لا يرجع إلى فعله وإنما مرده إلى أحد أسباب الإعفاء المقررة قانوناً²⁹⁴.

وقد سبق القول أن الناقل ملزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى الميناء المتفق عليه وفي الميعاد المحدد في عقد النقل، وهذا التزام بتحقيق نتيجة. بمعنى أن الناقل يسأل عن عدم تسليم البضاعة كاملة سليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، حيث يكفي للمرسل إليه أو حامل السند الشرعي أن يثبت أن البضاعة قد تعرضت للتلف سواء كان كلياً أم جزئياً أو أن البضاعة قد هلكت كلياً أو جزئياً، أو تأخر وصولها إلى ميناء الوصول، من دون أن تكون هنالك حاجة من قبل الشاحن إلى إثبات خطأ الناقل لكونها مفترضة وذلك بعدم تحقق النتيجة التي التزم بها الناقل. ومع ذلك فقد أجاز القانون للناقل التخلص من المسؤولية فأتاح طرق لحمايته يستطيع من خلالها التخلص من المسؤولية، إذا أثبت أن

²⁹³ Nusret- Semahatarsel, The united Nations convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by Sea, Koc University, School of Law, RUMELI Feneri YOLU, Istanbul, Turkey, 2014, p. 140.

²⁹⁴ حكم محكمة التمييز البحرينية في الطعن 94 لسنة 1997 جلسة 29 يونيو 1997 منشور في مجلة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة الثامنة ص 364.

الضرر قد نشأ بسبب أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية, وفي حالة ثبوت قيامها, يتمكن الناقل من تجنب دفع التعويض كلياً أو جزئياً مهما كان مقدار الضرر الذي أصاب البضاعة.

ولتوضيح ما تقدم سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين, نتطرق في الأول إلى حالات إعفائه من المسؤولية, ونتناول في الثاني شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقانون البحريني و عدد من التشريعات الوطنية المقارنة و اتفاقية روتردام.

المبحث الأول

حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تترتب المسؤولية على الناقل البحري للبضائع بمجرد تعرض البضاعة للهلاك أو التلف أو التأخر في وصولها. ومن أجل نفي الناقل لهذه المسؤولية، يجب أن يثبت تحقق حالات معينة، تتمثل هذه الحالات بنفي الخطأ عنه أو عن تابعيه، أو تتمثل في تلك التحفظات أو التدابير الوقائية التي يكون قد اتخذها الناقل من أجل استبعاد المسؤولية أو تخلصه منها، أو تتمثل أخيراً في الأحداث و الظروف التي تدخلت أو أسهمت في وقوع الضرر. ونتناول فيما يأتي حالات إعفاء الناقل من المسؤولية كل في مطلب مستقل.

المطلب الأول

حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتج عن عدم صلاحية السفينة للإبحار

بمقتضى المادة (1/4) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إذا أثبت بأنه قام هو، أو المستفيد من الإعفاء، ببذل المهمة الكافية قبل السفر، و عند البدء فيه بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة. ويتضح من هذا، أن الناقل لا يسأل عن الأضرار التي تنتج عن عدم صلاحية السفينة للإبحار إذا أثبت بأنه بذل العناية الواجبة لإعدادها و تجهيزها لجعلها صالحة للإبحار، وهو ما يتحقق قبل السفر.²⁹⁵ وقد أثير تساؤل هنا حول ما إذا كان بذل المهمة الواجبة قبل وعند بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للملاحة شرطاً ضرورياً لاستفادة الناقل من الحالات المستثناة في ظل اتفاقية بروكسل و التي نصت عليها في الفقرتين الثانية و الرابعة من المادة الرابعة أم أن ذلك لا يعد شرطاً جوهرياً للإستفادة من الحالات المستثناة ؟

اختلفت الآراء التي أبديت في هذا الصدد، و يمكن تقسيمها إلى اتجاهين:

²⁹⁵ بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 136.

الاتجاه الأول: يذهب هذا الاتجاه إلى أن إثبات الناقل في بذل المهمة الواجبة قبل وعند بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للإبحار يعد شرطاً ضرورياً في ظل اتفاقية بروكسل من أجل استفادة الناقل من الحالات المستثناة متأثراً بذلك بقانون هارتر²⁹⁶.

وفي قضية United States V. Ultramar Shipping Co. 685 F. Supp 877, 1999. AMC (S.D.N.Y) 527 أشار القاضي برينت (BRIENT) على أنه "مسؤولية الناقل البحري لجعل السفينة صالحة للإبحار تعد شرطاً أساسياً من أجل استفادة الناقل من الإعفاءات المقررة في قانون هارتر من المسؤولية عن الهلاك في البضاعة"²⁹⁷

الاتجاه الثاني: ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن إثبات الناقل بذل المهمة الكافية من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة لا يعد شرطاً ضرورياً من أجل استفادة الناقل من الحالات المستثناة التي نصت عليها اتفاقية بروكسل في فقرتيها "2" و "4" من المادة الرابعة، و سندهم في ذلك أن الفقرات "2" و "4" المشار إليه أو التي نقلت من قانون هارتر²⁹⁸ جاءت خلافاً لما عليه الوضع في قانون هارتر بين استفادة الناقل بأي من هذه الحالات و ضرورة إثبات الناقل بذل المهمة الواجبة قبل وعند بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للإبحار، و ذلك يدل على انصراف نية واضعي قواعد الاتفاقية إلى مخالفة قانون هارتر في هذا الخصوص²⁹⁹.

²⁹⁶ Tetley (w) :- Marine cargo claims, OP.Cit, p. 372, 400, 434, 510 et 518; Richardson (J):- OP. Cit, P. 48; PRURCELET (M):- Le transport maritime sous connaissance, Droit canadien, american et anglais, les presses de l'universite de Montreal, Canada, 1972, N 82, P. 105; Bouloy (p):- Note sous C. APP. Rouen, 30-6-1972, D.M.F, 1972, P. 722.

²⁹⁷ Robert Force, A.N. Yianno Poulos, Martin Davies. Admiralty and Maritime Law, at 229.

²⁹⁸ صدر قانون هارتر في 19 فبراير 1893 والذي سمي بهذا الاسم نسبة إلى مقترحه HARTER بالولايات المتحدة الأمريكية وهو قانون فدرالي صادر عن مجلس الشيوخ، وهو كان نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية، باعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من دول الشاحنين. وهي مرحلة التدخل التشريعي و قد برزت بذور هذا التنظيم في دول كانت آنذاك تعتبر دول شاحنة منها الولايات المتحدة الأمريكية من أجل مواجهة خطر احتكار الناقلين البريطانيين و النرويج ، وبما أن فئة الشاحنين في أمريكا كانت ذات نفوذ قوي مما جعلها تنجح في الحصول على تصويت لقانون يضمن مصالحها في مواجهة الناقلين وقد عرف هذا القانون باسم السيناتور الأمريكي الذي أقترحه أمام مجلس الشيوخ وهو قانون هارتر سنة 1893 و تتلخص احكام هذا القانون: 1- يحظر على الناقل إعفاء نفسه من الأخطاء التي تقع من الريان أو أفراد الطاقم أو أي تابع آخر وهذه الأخطاء هي التي يطلق عليها الأخطاء التجارية (commercial faults). 2- يعفى الناقل بقوة القانون من الأخطاء الملاحية لتابعيه (navigation faults)، ويعفى كذلك من الأخطاء التي تقع في إدارة السفينة. 3- يلتزم الناقل بأن يسلم للناقل سند الشحن يبين فيه وزن أو حجم البضاعة و كذلك عدد الطرود و حالتها الظاهرة. 4- أن يطبق قانون هارتر على كل البضائع منذ أخذ الناقل لها حتى تسليمها في ميناء الوصول .

²⁹⁹ عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (دراسة مقارنة)، القاهرة ، دار النهضة العربية، 2000، ص 119.

و في هذا الخصوص أشار القاضي Weinfeld في قضية السفينة Brovig على أنه " لا يعد شرطاً ضرورياً على الناقل أن يثبت بذله للهمة الواجبة قبل و عند بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للملاحة للاستفادة بأي من الحالات المستثناة التي نصت عليها الاتفاقية في الفقرات "2" و "4" من المادة الرابعة, حيث أشار إلى أن فكرة إعفاء الناقل من المسؤولية بأي من هذه الحالات و كونها تعد مشروطة بإثبات الناقل بذل الهمة الواجبة قبل و عند بداية الرحلة لجعلها صالحة للملاحة مشكوك في شرعيتها ".

وفي قضية أخرى (Atlantic Banana Co. v. M/V"Colane"342 F. Supp. (447.452(S.D.N.Y 1992) قضت المحكمة العليا في مدينة سدني على أنه " أن عملية فحص مدى صلاحية السفينة للإبحار و مدى ملائمتها لنقل البضائع يتطلب الأخذ بنظر الاعتبار ظروف الرحلة و طبيعة البضائع المراد نقلها على متن السفينة, حيث صلاحية السفينة للإبحار ليست مسألة مطلقة وإنما مسألة نسبية. إلا إذا كانت السفينة ملائمة لنقل البضائع على نحو معقول, حيث لا يتطلب الكمال في السفينة من أجل أن تعتبر صالحة للإبحار"³⁰⁰. ومن جانبنا نؤيد الرأي الأول حيث نعتقد بأنه يشترط لاستفادة الناقل من هذا الإعفاء مشروط بإثباته بذل الهمة.

موقف القانون البحري البحريني:

أعتبر المشرع البحري البحريني عدم صلاحية السفينة سبباً من أسباب أعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها. حيث نصت المادة (158) من القانون البحري البحريني على أنه " لا يسال الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة. إذا ما أثبت الناقل أن الضرر كان بسبب عدم صلاحية السفينة ", غير أن مسؤوليته تتحقق إذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة راجعاً إلى عدم بذل الناقل للعناية المعقولة لجعلها صالحة للملاحة أو في تجهيزها بما يلزم من مؤن و بحارة على وجه مرضي, ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة³⁰¹. وعليه فإن عبء الإثبات فيما يتعلق بمسألة بذل الناقل العناية المعقولة يقع على الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المقرر في المادة (158) عن حالة هلاك البضاعة أو تلفها الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة.

³⁰⁰ Robert Force, A.N. Yianno Poulos, Martin Davies. Admiralty and Maritime Law, at 230-231. أشار إلى المحكمين

³⁰¹ فاضل صالح الزهاوي, المرجع السابق, ص 236.

وتجدر الإشارة إلى أن موقف القانون البحريني جاء مشابهاً لموقف اتفاقية بروكسل حيث يستفاد من نص المادة (162) و المادة (157) على التزام الناقل ببذل العناية اللازمة قبل بدء الرحلة البحرية لتكون السفينة صالحة للملاحة وأن يقوم بتجهيزها بكل مايلزم من مؤن و بحارة و أعداد اقسامها لتكون صالحة لحفظ البضائع و نقلها، غير أن المشرع البحريني لم يشير إلى التزام الناقل إلى بذل العناية اللازمة خلال الرحلة البحرية³⁰². وقضت محكمة التمييز البحرينية بهذا الخصوص في إحدى قراراتها على أنه " الالتزام الأساسي للناقل البحري هو تنفيذ عملية النقل وذلك يقتضي منه أن يضع سفينته الصالحة للملاحة تحت تصرف الشاحن حتى يقوم بعملية الشحن"³⁰³.

وفي هذا الصدد نشير إلى أنه بالرغم من أن المشرع المصري قد أستقى أحكامه من قواعد إتفاقية هامبورغ، إلا أنه لم يكن مستقراً في شأن هذا الإلتزام. فقد نص على التزام الناقل بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة، ومن جهة أخرى لم يبين الجزاء المترتب على إهمال الناقل لهذا الإلتزام، فلم يذكر هذه الحالة من ضمن الإعفاءات المقررة فيه، وإنما اكتفى مثلما جاء في اتفاقية هامبورغ بإيراد أنه يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت الناقل أن هلاك البضائع أو تلفها راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له فيه³⁰⁴. ومعنى ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت قيام السبب الأجنبي إذ أن السبب الأجنبي هو الذي يقطع رابطة السببية في عناصر المسؤولية التعاقدية المتمثلة في خطأ الناقل في عدم توصيله البضاعة كاملة سليمة في موعدها المتفق عليه إلى المرسل إليه و بين الضرر الذي يحل بالشاحن لعدم تحقق النتيجة، من دون أن يحدد بالذکر حالة تضرر البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار³⁰⁵.

وعلى عكس ما نصت عليه كل من اتفاقية روتردام و اتفاقية هامبورغ، يلاحظ أن أحكام كل من القانون البحري البحريني و القانون الفرنسي، تتصان على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إذا أثبت الناقل أنه قام بالعناية الكافية لتنفيذ ذلك الإلتزام بجعلها صالحة للسفر أو تجهيزها بما يلزمها على وجه مرضي من أجل شحن البضائع، وذلك حسب نص المادة (158) من القانون البحري البحريني و الفقرة "أ" من المادة (27) من القانون

³⁰² المرجع نفسه، ص 219.

³⁰³ الطعن 35 لسنة 1996، مجلة مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة السابعة 1996، ص 227.

³⁰⁴ المادة 229 من القانون البحري المصري.

³⁰⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 75.

البحري الفرنسي. ويلاحظ أن القانون الفرنسي بعد تعديل المادة (27 "أ")³⁰⁶ قد استثنى حالة التأخير في تسليم البضائع الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، وحدد ذلك فقط قبل و في بداية الرحلة البحرية و ليس أثناءها، و يقصد من ذلك بأن الناقل يستطيع التهرب من المسؤولية حين حدوث أي هلاك أو تلف للبضائع في أثناء الرحلة البحرية وذلك يعتبر قصور في النص يتطلب إصلاحه بجعل الناقل ملتزماً ببذل العناية اللازمة قبل بداية الرحلة و أثناء الرحلة البحرية.

أما في ظل قواعد روتردام فإن الناقل قد فقد سبباً هاماً للإعفاء كان يتمتع به في ظل معاهدة بروكسل، والذي يتمثل في إعفائه من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة البحرية، لأنها جعلت التزام الناقل في هذا الصدد مستمراً منذ بداية الرحلة و إلى غاية أنتهاء الرحلة .

حيث قررت مسؤولية الناقل عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر أو عن جزء منه إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار، ولم يستطيع الناقل أن يثبت بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، لم ينجم عن عدم صلاحية السفينة للإبحار (ف1 و 2 من المادة 17 من الاتفاقية).

و قد أشارت المحكمة العليا الكندية في القضية³⁰⁷ (Alianz Global Risks) بقرار لها في هذا الخصوص بقولها " يعفى الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضائع الناجم عن عدم صلاحية السفينة للإبحار وفقاً للمادة (3/17) من اتفاقية روتردام على اعتبار أن أحكام الاتفاقية هي الواجبة التطبيق في القضية، حيث أشارت المحكمة بأنه عند تعرض البضائع للهلاك أو التلف، يستطيع صاحب البضائع أو من له الحق باستلام البضائع أن يثبت أن سبب الهلاك يرجع إلى خطأ ارتكبه الناقل أو أي طرف منفذ أو ربان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، إلا إذا أثبت الناقل أن سبب الهلاك أو التلف إنما يرجع إلى أحد الأسباب الوارد ذكرها في المادة (3/17) من الاتفاقية.

³⁰⁶ نصت المادة 27 "أ" من القانون البحري الفرنسي على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع من الأضرار إلى التسليم ، ما لم يثبت أن تلك الخسارة أو الضرر ناتج من :- (أ- عدم صلاحية السفينة للإبحار إلا إذا أثبت أنه قد التزم ببذل العناية الواجبة قبل وفي بداية الرحلة البحرية بجعل السفينة صالحة للإبحار على حسب نوع و طبيعة البضاعة المنقولة على متن السفينة وفقاً لنص المادة 21 من القانون ذاته. Retrieved from <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do>

³⁰⁷ Alianz Global Risks Us Insurance Company V. Moosonee Transportations Ltd, 2009 Qccq 7569. Retrieved from www.admiraltylaw.com/ground-summaries.

وفي هذا الصدد، تتفق أحكام قواعد روتردام مع أحكام اتفاقية هامبورغ فيما يخص إلغاء حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للإبحار.

خلاصة القول نرى ضرورة إصلاح هذا الوضع في القانون البحري البحريني وذلك بتعديل المادة (158) منه والتي تعفي الناقل من مسؤوليته عن الهلاك أو التلف في البضائع الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، وذلك بجعل التزام الناقل مستمراً منذ بداية الرحلة و إلى حين أنتهاؤها من حيث أن الناقل ملزماً بتنفيذ عقد النقل وأداة هذا التنفيذ هي السفينة، إذ يتعين عليه إعداد سفينة صالحة للملاحة و بخلافه يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم البضاعة ناتج عن عدم صلاحية السفينة ، على وجه يتفق مع أحكام قواعد روتردام في هذا الخصوص، وما يترتب على ذلك من تخفيف امتيازات الناقلين على حساب الشاحنين باعتبار أن البحرين دولة شاحنة و ليست دولة ناقلية.

المطلب الثاني

حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الخطأ الملاحي

تكون للربان وظيفة فنية، فهو يعد المسؤول الأول عن قيادة السفينة من الناحية الفنية الملاحية و إدارة الرحلة البحرية، و تعد هذه الوظيفة من أهم أختصاصاته³⁰⁸. لذلك فقد يبرر إعفاء الناقل من الخطأ الملاحي باعتباره لا يتدخل في ملاحة السفينة و سيرها، وإنما يتولاها الربان بما له من سلطة واسعة في التصرف بهذا الخصوص.

لذلك يبقى الربان وحده مسؤولاً عن تلك الأخطاء. وقد قضت محكمة استئناف فرساي في حكم لها بتاريخ 20 ديسمبر 2001، بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية³⁰⁹.

³⁰⁸ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 60.

³⁰⁹ - Yves Tassel, D.M.F. OP.Cit N 624, Mars 2002, P.251.

يقصد بالخطأ في الملاحة (nautical fault)، الأخطاء في قيادة السفينة و تسييرها و توجيهها، أي الأخطاء في تطبيق القواعد الفنية الملاحية الخاصة بقيادة السفينة و تسييرها و توجيهها³¹⁰، وذلك كالسير بسرعة متزايدة وقت الضباب، و عدم مراعاة شدة واتجاهات التيارات البحرية أثناء سير السفينة، و عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث البحرية، كعدم استعمال الإشارات الضوئية أثناء السير ليلاً. ومن هذه الأخطاء أيضاً سلوك الربان طريقاً خاطئاً معتقداً أنه طريق الرحلة الواجب اقتفاؤه، و رحيله بالسفينة بعد تحميلها شحنة في ميناء وسيط من ذات الطريق المرصود لها منذ بداية الرحلة رغم إخطاره بسوء حالة البحر و تعرض السفن التي أبحرت من هذا الطريق للضرر، وعدم استعانتها بمرشد ملاحي في ظل ظروف تحتم عليه ضرورة الاستعانة بمرشد، وتقاعس البحار الساهر على سفينة راسية في أحد الموانئ الوسيطة عن تغيير اتجاه السفينة على أثر تبديل اتجاه الرياح، و كل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها فنياً، وقد حكمت محكمة التمييز الاسترالية، على أن إغفال الضابط المكلف بالمراقبة عن إطفاء جهاز الأنداز، بعد أن غط في النوم، و الذي أدى إلى غرق السفينة يعتبر من قبيل الأخطاء الملاحية التي تعفي الناقل من المسؤولية، كما أعتبر القرار أن الخطأ في سير السفينة، و السهو عن فحص البوصلة و الرادار يعتبران من قبيل الأخطاء الملاحية أيضاً³¹¹.

وهنا يقتضي التمييز بين الأخطاء التجارية و الأخطاء الملاحية، فالأولى هي تلك التي تقع في إدارة البضاعة، بينما الثانية هي تلك التي تقع في إدارة السفينة، لذلك يعتبر الخطأ ملاحياً ذلك الخطأ الذي يرتكبه الربان نتيجة عدم تقيده بقواعد الملاحة في قيادة السفينة، كالقيام بمناورة خاطئة أدت إلى تصادم أو جنوح السفينة، أو إبحار الربان بالسفينة في ظروف جوية سيئة بالرغم من توقعها من قبل الأرصاد الجوية³¹².

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأخطاء أو الأفعال أو الإهمال الذي يقع في إدارة السفينة من قبل الربان أو المرشدين أو تابعي الناقل فقد نصت المادة (159) من القانون البحري البحريني على أنه "لا تقوم مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها الناشئ عن الأفعال أو الإهمال أو الأخطاء التي تقع أثناء إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو تابعي الناقل"، فبمقتضى هذه المادة لا يسأل الناقل عن

³¹⁰ جلال وفاء محمد، مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة

الجديدة للنشر، الاسكندرية 1997، ص 468.

³¹¹ Great China Metal Industries Co.Ltd v Malaysian International Shipping Corp Bhd (1994) 1 Lloyd's Rep 455, available at <http://www.i.law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149920> accessed on 11 November 2016

³¹² وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2009، ص 216.

الأخطاء الملاحية لتابعيه و يقصد بها الأخطاء الفنية التي تتعلق بقيادة السفينة, و لكنه يبقى مسؤولاً عن الأخطاء التجارية لتابعيه.

وقد أكدت محكمة التمييز البحرينية في إحدى قراراتها على أنه " لا يسأل الناقل طبقاً للمادة 159 من القانون البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتج عن الأخطاء المتعلقة بالملاحة البحرية أو إدارة السفينة من قبل الربان, و لكن الناقل قد أخلت بالتزاماتها كناقلة و تتحقق مسؤوليتها عن تلك الأضرار و التلفيات خاصة و أنها لم تثبت أنها ترجع إلى أحد الأسباب الواردة في المادة المذكورة كما أن خطأ الربان في عملية الرص و التستيف ليس من الأخطاء المتعلقة بالملاحة أو إدارة السفينة التي لا يسأل عنها الناقل طبقاً لهذه المادة, ولا يجدي الطاعنة نفعاً ما تتمسك به من ورود نص في عقد النقل يعفيها من تلك المسؤولية إذا أنه على فرض الاتفاق على هذا الإعفاء فإنه يكون باطلاً إعمالاً للمادة (161) من ذات القانون"³¹³.

أما قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990, فإنه لم يعتبر الخطأ الملاحي كأحد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية, فقد أكتفت المادة 235 منه على تحديد مسؤوليته.

أما في ظل قواعد القانون البحري الفرنسي رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3, فإن المادة (27/ب) منه ذهبت إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الأخطاء الملاحية " Fautes nautiques" للربان أو المرشد أو تابعي الناقل الآخرين, وذلك بدلاً من نصها على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن " إهمال أو أخطاء الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة". و يثور التساؤل حول مدى شمول الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في هذا القانون للأخطاء في إدارة السفينة و عدم اقتصارها على الأخطاء في الملاحة؟

أختلفت الآراء التي أبديت في فرنسا بالنسبة لما إذا كانت الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في المادة (27) فقرة " ب " تشمل الأخطاء في إدارة السفينة المنصوص عليها في المادة (2/4) من اتفاقية بروكسل و عدم اقتصارها على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في هذه المادة, و يمكننا تقسيم هذه الآراء إلى الرأيين الآتيين:

³¹³ الطعن 614 لسنة 2009, قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز البحرينية الدائرة الأولى بتاريخ 25/10/2010.

الرأي الأول:

يذهب هذا الرأي إلى أن الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في المادة (27) من القانون الفرنسي تقتصر على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في المادة (2/4) من اتفاقية بروكسل , ومن ثم فإنها لا تشمل الأخطاء في إدارة السفينة المنصوص عليها في هذه المادة, استناداً إلى أن إعراض المشرع الفرنسي استخدام تعبير " الأخطاء في الملاحة" و " الأخطاء في إدارة السفينة" المنصوص عليهما في المادة (2/4) من اتفاقية بروكسل , و استخدامه تعبير الأخطاء الملاحية بدلاً منهما, يدل على رغبة المشرع في قصر الإعفاء على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في هذه المادة³¹⁴.

الرأي الثاني:

يذهب الرأي السائد في فرنسا, إلى أن الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في المادة (27) فقرة "ب" من القانون الفرنسي, لا تقتصر على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في المادة (2/4) فقرة "أ" من اتفاقية بروكسل, وإنما تشمل بجانب ذلك الأخطاء في إدارة السفينة المنصوص عليها في هذه المادة, استناداً إلى أن استخدام المشرع تعبير الأخطاء الملاحية, لم يكن سوى كونه وجد في هذا التعبير مصطلحاً فرنسياً مرادفاً للتعبيرين الأنجلو أمريكيين " الأخطاء في الملاحة" و " الأخطاء في إدارة السفينة اللذين استخدمتهما الاتفاقية³¹⁵.

ونحن من جانبنا نتفق مع الرأي الأخير و نرى شمول الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في المادة (27) فقرة "ب" من القانون الفرنسي للأخطاء في إدارة السفينة المنصوص عليها في المادة (2/4) فقرة "أ" من اتفاقية بروكسل وعدم اقتصرها على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في هذه المادة, ذلك أن المشرع الفرنسي أراد تحقيق قدر كبير من التماثل بين أحكام التشريع الوطني الفرنسي فيما يتعلق بنقل البضائع بالبحر و أحكام اتفاقية بروكسل, ومن ثم فإن تفسير الأخطاء الملاحية المنصوص عليها في المادة (27) من هذا القانون على أنها تشمل الأخطاء في إدارة السفينة المنصوص عليها في المادة (2/4) من الاتفاقية و عدم اقتصرها على الأخطاء في الملاحة المنصوص عليها في هذه المادة, يعد مستقيماً مع هدف المشرع من هذا القانون.

³¹⁴ Yvonne Baatz, Maritime Law, Third Edition, Routledge, New York, 2014, P. 17.

³¹⁵ Alter (M) :- OP.Cit, P.131: Rodiere (R) :- Transports Maritimes, En.D.Com, 1990, Vol.V, Art. T, N76.

أما قواعد روتردام فقد ألغت و إستبعدت الإعفاء من المسؤولية الذي كان يتمتع به الناقل في ظل معاهدة بروكسل لسنة 1924 فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها الذي يحدث بسبب أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل، في الملاحة أو في إدارة السفينة (in navigation or in management of the ship) , ويعتبر هذا الاتجاه خطوة إلى الأمام لصالح الشاحنين، فبموجب نص الفقرة "3" من المادة (17) من إتفاقية روتردام " يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها ربان السفينة أو طاقمها" . وهذا يعني أن الاتفاقية جعلت الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أثناء عملية نقل البضائع بحراً. لذلك لا يستطيع الناقل الاستفادة من الإعفاء نتيجة تلك الأخطاء، وهو ما يجعلها أكثر تشديداً لمسؤولية الناقل، وبالتالي يفقد أحد أسباب الحماية من المسؤولية. و يرجع السبب في حذف قواعد اتفاقية روتردام لهذه الحالة من الإعفاء، إلى العلاقة الوثيقة بحالة إعداد الناقل السفينة بصورة صالحة للملاحة و الإبقاء عليها كذلك خلال عملية النقل³¹⁶.

سبق القول بأن الناقل يعد مسؤولاً عما يرتكبه الأشخاص الذين يعملون تحت إشرافه و سلطته من أخطاء أو إهمال بالواجبات المترتبة على عاتقهم، نتيجة لأفعال يغفل عنها ربان السفينة أو طاقمها وذلك طبقاً لنص المادة (18) من قواعد روتردام. وعليه فإن أي عمل يحدثه ربان السفينة أو طاقمها، أو أي خطأ يرتكبه الربان و يؤدي إلى الأضرار بالبضاعة، يكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً عنه و يطبق عليه نص الفقرة "2" من المادة (17) من الاتفاقية، إلا إذا استطاع الناقل أثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر في توصيل البضاعة أو أحد أسبابه لا يرجع إلى خطأ إرتكبه.

و هكذا تكون قواعد اتفاقية روتردام قد وفقت في حذف ثاني سبب للإعفاء المقرر في مصلحة الناقل، الذي كان مقرراً في اتفاقية بروكسل بموجب الفقرة "2" (أ) من المادة الرابعة منها.

³¹⁶ وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني للبضائع طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 98.

المطلب الثالث

حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي

يتمثل السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ و الضرر، في كل من القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة و فعل الغير³¹⁷.

و قد تضمنت المادة (159) من القانون البحري البحريني في فقرات عديدة منها للأخطار الاستثنائية التي يعفى الناقل بموجبها من المسؤولية إذا ما أثبت الناقل أن الضرر الذي حدث للبضاعة قد نتج عنها و يمكننا رد هذه الأخطار الاستثنائية إلى ثلاث أسباب و هي : 1- القوة القاهرة . 2- خطأ الشاحن و عيب البضاعة. 3- أفعال الناقل البريئة من الخطأ.

أولاً: حالة القوة القاهرة: status of force majeure

يقصد بالقوة القاهرة هي كل أمر مفاجئ أو كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن للناقل دفعه و ليس له دخل في حدوثه مما يجعل تنفيذ التزام الناقل مستحيلًا³¹⁸. كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع أو السفينة مثل اصطدام السفينة مع أخرى و الحروب و الحصار البحري أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة و الفتن و الثورات و قيود الحجر الصحي الاستثنائية أو حدوث حريق على متن السفينة أدى إلى هلاك البضائع ما لم يكن بفعل أو خطأ الناقل أو صدور قرار قضائي بالحجز على السفينة أو حدوث عارض أثناء عملية النقل يكون من شأنه منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً كهبوب العواصف و هياج البحر هياجاً غير عادي³¹⁹.

وقد تضمنت اتفاقية بروكسل حالات عديدة اعتبرتتها من ضمن القوة القاهرة: القضاء و القدر، مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة و أخطارها وحوادثها و نشوب الحريق على السفينة(فقرة 2/ج/د من المادة الرابعة منها).

³¹⁷ George K. Walker, Definitions for the Law of the Sea, Nijhoff publisher, Leiden. Boston 2012, p. 197.

³¹⁸ حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران كلية الحقوق، 2011، ص7.

³¹⁹ George K. Walker, Definitions for the Law of the Sea, Nijhoff publisher, Leiden. Boston 2012, p. 197.

ورُتبت الفقرة الثانية (ب) من المادة المذكورة على القوة القاهرة، إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحريق مالم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، حيث اشترطت المعاهدة ألا يحدث الحريق بفعل من الناقل أو خطئه من أجل اعتبار الحريق سبباً من أسباب الإعفاء، وعليه لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الحريق فحسب، ولكن يشمل أيضاً الإعفاء عن الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف عنه، وكذلك الأضرار الناشئة عن المياه التي أطفئ بها الحريق.

و قد حذى القانون البحري البحريني حذو اتفاقية بروكسل بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن القوة القاهرة في المادة (159) منه.

وقد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكم لها في هذا الخصوص على أنه "أن السفينة تعرضت لعاصفة شديدة ورياح قاسية بعد يومين من إبحارها، مما يتوافر معه شرطان من شروط المادة (159) من القانون البحري المنصوص عليهما في الفقرة (ج و د) والتي تعفي الناقل من المسؤولية عن تلف البضاعة الناشئ عن مخاطر البحر و خلص الحكم إلى أن ما تعرضت له السفينة من جو عاصف ورياح شديدة وأمواج أدت إلى سقوط سقف العنبر رقم (2) الذي تسبب في تلف البضاعة من الممكن توقعها ودفعها باتخاذ الاحتياطات اللازمة لتلافيها ورتب على ذلك مسؤولية الطاعنة عن تعويض المطعون ضدها بالمبلغ المقضى به ³²⁰.

ويلاحظ من هذا القرار أن المحكمة لم تعتبر التغيرات الجوية السيئة من قبيل القوة القاهرة و أعتبرتها أمر متوقفاً و يمكن دفعه باتخاذ الاجراءات الكفيلة الضرورية لتلافيها. ثم رتبت على ذلك تقرير مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة .

كما ذهبت في قرار آخر لها إلى أن " مخاطر البحر إذا بلغت من الشدة مما يجعلها غير متوقعة الحدوث أولاً يمكن للناقل دفعها، فإنها تعد من القوة القاهرة التي تصلح سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. وإذا كان الحكم الابتدائي قد خلص إلى أن الناقلة قد واجهتها عاصفة وأمواج علت سطحها و أتلفت نظام التهوية و عابرها و تعذر معها إصلاحها لمدة يومين مما أدى إلى تلف البضاعة، حيث يعد بذاته توفر القوة القاهرة لعدم إمكانية دفع الخطر الناجم عنه ويصلح سبباً للإعفاء من المسؤولية ³²¹.

³²⁰ الطعن 487 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الدائرة الأولى بتاريخ 2010/3/8.

³²¹ الطعن 206 لسنة 1995 منشور في مجلة مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة السادسة ص174.

ولا تعتبر التغيرات الجوية العادية في عداد القوة القاهرة التي تقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل و الضرر الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه، وذلك لأنتفاء عدم التوقع، وكذلك الإضراب عن العمل، إلا إذا كان عاماً مما يجعل تنفيذ الناقل لالتزاماته مستحيلاً و كان غير متوقعاً، ولا دخل لإرادة الناقل فيه³²². لذلك تعتبر القوة القاهرة من قبيل الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية، إذ تقطع الرابطة السببية بين خطأ الناقل و الضرر الذي يلحق البضائع³²³.

و من بين حالات القوة القاهرة ، حالة الحريق. غير أن الحريق قد لايعتبر بحد ذاته قوة القاهرة، إذ قد ينشأ عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه³²⁴.

وقد حذت إتفاقية هامبورغ حذو معاهدة بروكسل فيما يخص إعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن الحريق، فقد نصت الفقرة (أ) من المادة الخامسة و الرابعة منها على مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليم البضائع الناجم عن الحريق ، إذا أثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. و كذلك عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، الذي يثبت المدعي أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق و تجنب آثاره أو الحد منها³²⁵.

ويتضح من نص المادة أعلاه خلافاً لنص المادة "2 (ب) من إتفاقية بروكسل، أن الشاحن يستطيع فيما لو رد الناقل الضرر إلى الحريق، أن ينزع الفائدة الإعفائية من الناقل بإثباته أن الحريق قد نجم أوتهيأت له الفرصة لأن يسبب الضرر على أثر خطأ من جانب الناقل أو من جانب أي من مستخدميه أو وكلائه، أو بإثباته أن ما نجم عن الحريق من ضرر قد نجم بسبب وجود خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو من جانب أي من مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ الإجراءات المعقولة لتجنب هذا الضرر. ذلك أن الناقل يكون مطالب فيما لو تذرع بالإعفاء من المسؤولية بالحريق أن يثبت أن عدم إمكانية دفع الحريق ليس فقط من قبله وإنما من قبل كل وكلائه و تابعيه.

³²² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 76.

³²³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 279.

³²⁴ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى 2006، ص 264.

³²⁵ Nusret- Semahatarsel, The united Nations convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea, KOc University, schoo; of law, RUMELI Feneri YOLU, Istanbul, Turkey, 2014, p. 144.

وقد تضمنت الفقرة "ج" من المادة (27) من القانون الفرنسي رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3، على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحريق، و تسمح المادة ذاتها من هذا القانون للشاحن ، فيما لو رد الناقل الضرر إلى الحريق، أن ينزع الفائدة الإعفائية من الناقل بإثباته أن الحريق قد نجم أو تهيأت له الفرصة لأن يسبب الضرر على أثر خطأ أو أهمال من جانب الناقل أو من جانب تابعيه أو وكلائه³²⁶.

و الحقيقة أنه إذا كان القانون الفرنسي يتيح للشاحن بنزع الفائدة الإعفائية من الناقل بالنسبة لحالة الحريق بإثباته أن الحريق قد نشأ على أثر خطأ الناقل أو أي من وكلائه أو تابعيه، فإن هذا الحق يعد مقتصرًا في هذا الصدد على الأخطاء التي تؤدي إلى نشوب الحريق وتلك التي تهيء الفرصة للحريق لأن يسبب الضرر، بمعنى أن هذا الحق يعد مقتصرًا في هذا الصدد على الأخطاء التي تؤدي إلى نشوب الحريق بشكل مباشر أو غير مباشر على أثر خطأ من الناقل أو أي من وكلائه أو أحد تابعيه.

و تضمنت اتفاقية روتردام أيضاً الحالات التي أعتبرتها من القوة القاهرة وذلك بنصها على أنه " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو جزء منها إذا أثبت ، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: (أ- القضاء و القدر (ب- مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها، (و- نشوب حريق على السفينة"(فقرة 3/أ/ب/و من المادة 17 منها). و هي نفسها الحالات التي تضمنتها اتفاقية بروكسل في الفقرة 2 " (ج) و (د)" من المادة الرابعة منها.

أما القانون البحري البحريني في المادة (159) منه فعلى الرغم من أنه ذكر حالات تعتبر من ضمن القوة القاهرة إلا أنه لم يتضمن حالة إمكانية الشاحن بنزع الفائدة الإعفائية من الناقل من عدمه، وذلك بإثباته أن الحريق قد نشأ على أثر خطأ الناقل أو أي من وكلائه أو تابعيه، مما يستتبع معه ضرورة قيام المشرع البحريني بتدارك هذا القصور بأن يسلك المسلك ذاته الذي تبنته كل من اتفاقيتي هامبورغ وروتterdam بهذا الخصوص. لذا نقترح أن تضاف إلى الفقرة (و) من المادة (159) من القانون البحري البحريني و التي ذكرت "نشوب الحريق على السفينة" من بين حالات إعفاء الناقل من المسؤولية أن يضيف إليها عبارة تقرر

³²⁶ Calais- Auloy (J) :- Armaterurs et acconiers, beneficiaries de la loi du 18 juin 1966, D.S, 1966, P.118: Chao (A) :- La responsabbilite du transporteur et de l'acconier en cas d'incendie a quai des marchandises en attente de livraison, B.T, 1972, P.74: DU PONTAVICE (E)&Cordier (P):- OP.Cit, P.119.

بحق الشاحن بنزع هذه الفائدة الإعفائية من الناقل وذلك بإثباته أن حدوث الحريق كان نتيجة خطأ الناقل أو إهماله أو خطأ أو إهمال أحد تابعي الناقل أو وكلائه.

ثانياً: حالة خطأ الشاحن

يتمثل هذا الخطأ في عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة للبضاعة لكي يتمكن الناقل من اتخاذ ما يلزم من احتياطات لدرء مخاطر هلاك أو تلف البضاعة أو كخطأه في عدم إحكام ربط البضاعة وسوء التعبئة. حيث يعفى الناقل من المسؤولية في تلك الأحوال , ولا يكون ملتزماً بالتعويض عن الضرر.

و تناولت اتفاقية بروكسل هذه الحالة بنصها على أنه "لا يترتب على الناقل و لا على السفينة , أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أو فعل أو إهمال من قبل ممثله" (فقرة 2/ط من المادة 4 منها).

ويلاحظ أن المشرع البحريني قد أشار على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن فعل أو إهمال من الشاحن أو من يمثله بموجب نص (م2/159) من القانون البحريني و التي تنص على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن أي هلاك أو تلف ناتج عن أفعال أو إهمال من قبل الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله".

ثالثاً: عيب البضاعة:

عرف العيب الخفي بأنه " عيب مؤثر في البضاعة يؤدي إلى هلاكها أو تلفها, ولا يكون موجوداً في الظروف العادية للنقل"³²⁷. و عرفه البعض بأنه " عيب يوجد في البضاعة لا يمكن نقل البضاعة بسببه, بمعنى أن البضاعة مع وجود هذا العيب لا تتحمل النقل"³²⁸. و يتطلب لقيام مسؤولية الشاحن عن العيوب الخفية, و بالتالي إعفاء الناقل من المسؤولية أن يثبت الناقل وجود هذا العيب في البضاعة, و توفر العلاقة السببية بين العيب و الضرر الذي أصاب البضاعة دون ضرورة إثبات خطأ الشاحن.

³²⁷ Meltem Deniz Guner-Ozbek, The Carriage Of Dangerous Goods By Sea . Springer Publisher Limited. Berlin, 2009, P. 72.

³²⁸ عبد الفضيل محمد أحمد, القانون الخاص البحري, مكتبة الجلاء الجديدة , المنصورة, الطبعة الأولى, 2003, ص 442.

و نرى من جانبنا أن التعريفين يفتقران إلى الوضوح و الدقة الكافيين، ويمكننا تعريف العيب الخفي (invisible defect) بأنه العيب غير الظاهر و الذي لا يمكن اكتشافه بمجرد إلقاء نظرة على البضاعة وإنما يتطلب القيام بفحص بشكل يتماشي مع نوع البضاعة من أجل اكتشافه.

و تجدر الإشارة إلى أن العيب الخفي ماهو إلا عبارة عن عيب غير ظاهر عند شحن البضاعة و من ثم فإن الأصل إلا يكون الناقل على علم بوجوده عند استلامه للبضاعة من أجل شحنها و لم يتمكن من التحفظ بشأنه في سند الشحن³²⁹.

و العيب الذاتي في البضاعة ومثاله أن تكون البضاعة مما يتلف في البرودة أو الرطوبة أو الحرارة أو حدوث تلف أو هلاك للبضاعة نتيجة فعل صادر من قبل الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو عيب خفي أو طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب ذاتي فيها أو عدم كفاية تغليف البضاعة³³⁰.

كما تضمنت اتفاقية بروكسل لعام 1924 إشارتين للعيوب الخفية للبضاعة، الأولى في المادة (2/4 منها) بنصها على أن " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن النقص في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها". و الثانية في الفقرة 2(ع) من المادة ذاتها و التي نصت على أن "الناقل لا يسأل عن الهلاك الناتج عن العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقضة المعقولة".

ويتضح من هذين النصين أن الاتفاقية تبرئ الناقل من المسؤولية مرة عن النقص الذي يسببه العيب الخفي في البضاعة أو من الطبيعة الخاصة بها، و مرة أخرى تبرئه عن الهلاك في البضاعة الناشئ عن العيب الخفي فيها. غير أن هذه الاتفاقية لم تعرف العيب الخفي ولم تتعرض إلى مساءلة الشاحن عن هذا العيب.

و قد حذا المشرع البحريني حذو اتفاقية بروكسل في الفقرة م من المادة (159) من القانون البحري بنصها على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن (م)- العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب ذاتي فيها".

وقد قضت محكمة التمييز البحرينية بخصوص العيب الذاتي في البضاعة و أعتبر ذلك سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في حكم لها بقولها (أن ما أطمأنت إليه المحكمة وخلص من ذلك إلى أن تلف

³²⁹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 84.

³³⁰ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 237-238.

البذور يرجع إلى ذاتيتها ولا يرد إلى تخزينها فلا يسأل عنه الناقل طبقاً لنص المادة (159) من القانون البحري البحريني كما لا يسأل عنه المؤمن طبقاً لما أُنقِص عليه في وثيقة التأمين، و أنه كان يرجح حصول تكثف المياه على سطح الحاوية نتيجة التنفس الطبيعي لاجنة البذور اللب الحية و خروج بخار ماء نتيجة لهذا التنفس، و سقوط هذه المياه على بعض بذور الشحنة كانت كافية لتحريك عملية انباتها وأن كان القدر الأكبر من البذور لم يتعرض لكميات كافية من هذه المياه المكثفة تسمح بنموها مما أدى إلى اصابتها بالعفن و الفطريات نتيجة لارتفاع نسبة الرطوبة داخل الحاوية، و بالتالي فإن ما قضت المحكمة في تحديد مسؤولية المطعون ضدها عن تعويض الطاعن عنه، فإنه يكون معيباً بالقصور الذي يتسع له وجه الطعن و يتعين لذلك نقضه ³³¹.

كما و قد قضت المحكمة ذاتها في حكم آخر لها بتقرير مسؤولية الناقل البحري لأنه عجز عن إثبات وجود عيب ذاتي في الشحنة حيث قررت المحكمة بأن التزام الناقل هو إلزام بتحقيق نتيجة فإذا تخلفت هذه النتيجة أعتبر مخرلاً بالتزاماته ولا يكفي أن يثبت أنه قام بكل 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- ولما كان ذلك و كان الحكم المطعون فيه أنه انتهى إلى أن الطاعنة لم تقدم دليل على وجود عيب ذاتي في الشحنة التي قامت بنقلها وأنها إلتزمت بموجب بوليصة الشحن بنقلها إلى البحرين سالمة و أن الثابت بتقرير الخبراء أن التلفيات التي بها كانت بسبب تخزينها في درجات حرارة عالية خلال الرحلة بإهمال من الطاعنة ورتب على ذلك مسؤوليتها عن المبالغ التي دفعتها المطعون ضدها وكان هذا النعي الذي أنهى إليه الحكم و بنى قضائه عليه لا مخالفة فيه للقانون و فيه الرد الكافي على ماثيره الطاعنة بوجه النعي فإن النعي عليه يكون قائماً على غير أساس ³³².

والأمر على خلاف ذلك في قواعد هامبورغ التي لم تشر مطلقاً إلى العيوب الخفية في البضاعة لا من حيث اعتبارها سبباً لنفي المسؤولية عن الناقل ولا سبباً لمسائلة الشاحن عن الضرر. بيد أن بعض الفقه قد ذهب إلى أن العيب الخفي يعد سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية في ظل هذه الاتفاقية على أساس أن العيب الخفي يعد أحد صور السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل البحري من المسؤولية ³³³.

³³¹ الطعن 49 لسنة 1997 جلسة 29 يونيو 1997، منشور في مجموعة الأحكام الصادر من محكمة التمييز السنة الثامنة ص

(364-368).

³³² الطعن رقم 394 لسنة 2009، قرار غير منشور صادر من محكمة التمييز الأولى لجلسة 5 أبريل لسنة 2010.

³³³ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1987، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 83.

أما في ظل قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، فنجد أن المشرع قد حدد المسؤول عن الأضرار التي تنتج من العيوب الخفية للبضاعة بأنه الشاحن ، و ذلك في نص المادة (222) وهو نص فريد من نوعه لا يجد مصدره في الاتفاقيات الدولية. حيث تضمن النص على أن "يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه". ويتضح من النص أنه قد حدد صراحة الشخص المسؤول عن الأضرار التي تصيب السفينة أو البضائع المشحونة نتيجة العيب الخفي في أحد البضائع، بأنه شاحن هذه البضائع المعيبة و قرر صراحة جعلها حالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو التلف في البضائع.

ووفقاً لاتفاقية روتردام يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا تمكن الناقل من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة كان بسبب "وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة"(ف3 ز من المادة 17 منها)، غير أن الاتفاقية لم تبين المقصود بالعيوب الخفية.

رابعاً: أفعال الناقل البريئة من الخطأ:

نصت الفقرة (6) من المادة (5) من اتفاقية بروكسل لعام 1924 على أنه " فيما عدا الإسهام في الخسارات العامة، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا حدث الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب التدابير المأخوذة لإنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر". لذلك فإن الناقل كان بإمكانه الاستناد إلى نص هذه المادة للتخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الانحراف لإنقاذ الأرواح أو الأموال

ويشترط لكي يتسنى للناقل الاستفادة من الإعفاء المتعلق بإنقاذ الأرواح إلا يكون الانحراف من شأنه تعريض السفينة و طاقمها لخطر جدي، إذ ليس من المعقول أن يخاطر الربان بسفينته و ما تحمله على متنها من أرواح بشرية في سبيل إنقاذ أرواح أو أموال معرضة لخطر الهلاك، وأيضاً يجب أن تنبئ الظروف المحيطة وقت انحراف السفينة بأن هناك أرواحاً أو أموالاً معرضة لخطر الهلاك، و يجب أن يكون الانحراف لغرض إنقاذ الأموال

وقد حذا القانون البحري البحريني حذو اتفاقية بروكسل في الفقرات (ل- ع- ف) من المادة (159) بنصها على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن: (ل-) - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر".

كما تضمنت اتفاقية روتردام الإشارة إلى هذه الحالة بقولها: يعفى الناقل من كامل مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا أثبت أن ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله المادتان (15-16) بشأن البضائع الخطرة و عمليات الإنقاذ في المادة (17) الفقرة "3" منها و تتمثل هذه الحالات التي يستطيع الناقل بالاعتماد عليها لإعفائه من المسؤولية بما يأتي:

(م) وجود عيوب خفية يتعذر إكتشافها ببذل العناية الواجبة.

(ل) تدابير معقولة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

1- محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر:

قضت اتفاقية بروكسل لعام 1924 بإعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناتج عن محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر (الفقرة 2 من المادة 4 منها). كذلك تضمنت المادة (159) من القانون البحري البحريني هذه الحالة, حيث أعتبرت أن الأضرار الناجمة عن تقديم مساعدة و إنقاذ من الهلاك أو التلف أو التأخير تعتبر سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

كما وأعفت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 الناقل من المسؤولية إذا حدث الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب التدابير المأخوذة لإنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر (م 5/6 منها). وهذا يعني أن الناقل يمكنه الاستناد إلى تلك التدابير المأخوذة للتخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الانحراف لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر, فالحقيقة أنه إذا ما اقتضى الإنقاذ انحراف السفينة , فإن الانحراف يعد في هذه الحالة بمثابة تدبير أو إجراء من الإجراءات المأخوذة للإنقاذ³³⁴, ومن ثم يمكن للناقل التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عنه.

وقد تضمن قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على نص مماثل لما ورد في اتفاقية هامبورغ عندما نص على أنه "لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل من أجل إنقاذ الأموال في البحر" (م 242 منه). ويتضح من هذا النص أن المشرع المصري يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب إنقاذ الأرواح دون قيد أو شرط وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني

³³⁴ Indira Carr, International Trade Law, Fourth Edition. Routledge. Cavendish. London and New York, 2010, P.252.

يقع على عاتق الربان، مما يعرضه للمساءلة إذا لم تستجب لنداء الاستغاثة وإنقاذ السفن التي تكون مشرفة على الهلاك. أما في حالة إنقاذ الأموال فهنا تطلب المشرع أن تكون التدابير المتخذة معقولة لأن المفاضلة تكون بين مال و مال آخر فعلى الناقل أن لا يهدر البضائع المشحونة على سفينته من أجل إنقاذ الأموال الموجودة على السفينة المشرفة على الهلاك فضلاً عن أنه أمر اختياري لا إلزام على الربان بالقيام به³³⁵.

وقد سائرت اتفاقية روتردام اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ، و القوانين المستمدة منها في اعتبار الانحراف لغرض الإنقاذ سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

وإذا كان المجال الذي يمكن في إطاره تطبيق الإعفاء بالنسبة للانحراف لإنقاذ الأرواح في البحر، يعد مجالاً مفتوحاً فإن السؤال الذي يطرح نفسه هنا هو إمكانية القول بذلك أيضاً بالنسبة للانحراف لإنقاذ الأموال في البحر؟

ذهب رأي بالأجابة على ذلك بالنفي³³⁶، حيث لا يمكن وفقاً لهذا الرأي بأي حال من الاحوال أن يستفيد الناقل من الأعفاء من المسؤولية خارج الحالة التي تضمنتها المادة (8) من اتفاقية بروكسل وهي التزام الربان إثر حدوث تصادم بين سفينته و سفينة أخرى أن يقدم بقدر ما كان في استطاعته مساعدته لهذه السفينة وطاقمها وركابها دون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر محقق³³⁷، و قد استند هذا الرأي على ما يأتي:

أ- أن أنقاذ الأموال التي نصت عليها المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل يعد أمراً اختيارياً للربان، فليس هنالك من سبب دافع سوى المكافأة على هذا الأنقاذ، مما يقتضي القول معه، بعدم إمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن إنقاذ الأموال أو الانحراف لإنقاذ الأموال في غير الحالة التي نصت عليها المادة ذاتها.

ب- لقد تم نقل هذه الحالة عن القواعد العامة في القانون الانكليزي، و كان الناقل مسؤولاً وفقاً لهذه القاعدة عن الضرر الناجم عن إنقاذ الأموال وكذلك الناجم عن الانحراف لإنقاذ الأموال مالم يتفق

³³⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 79.

³³⁶ D. Goedhuis. National Air legislation And Warsaw Convention. Springer Netherland, 2014. P. 245-246.

³³⁷ تنص المادة 8 من اتفاقية بروكسل الموقعة في 23 سبتمبر عام 1919 على أنه " يجب بعد حدوث التصادم على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة بقدر ما يكون في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها. و عليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته و مينائها الأصلي و الجهات التي قدمت منها و التي ستتوجه إليه. ومالك السفينة ليس مسؤولاً عن مجرد مخالفة الأحكام السابقة".

على غير ذلك, وهذا يعد بذاته كافياً للقول بعدم إمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن إنقاذ الأموال في غير الحالة التي نصت عليها المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل عام 1910 بشأن توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري.

ونحن من جانبنا نتفق مع هذا الرأي و نرى أنه لا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن إنقاذ الأموال في غير الحالة التي نصت عليها المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل وذلك للأسباب الآتية:

❖ أن إعطاء الحق للناقل بحق الانحراف في غير الحالات التي ورد ذكرها في المادة (2/4) من اتفاقية بروكسل و مايقابلها من القوانين التي استمدت احكامها منها فيما يتعلق بإنقاذ الارواح, والمادة (4/4) من اتفاقية بروكسل و ذلك بالنسبة للانحراف لإنقاذ الأموال سوف يتيح المجال للناقل من التخلص من المسؤولية في غير الحالات التي ورد ذكرها, و ذات الأمر لكل من المادة (5/6) من اتفاقية هامبورغ و المادة (242) من القانون البحري المصري و المادة (159) من القانون البحري البحريني و المادة (17) من قواعد روتردام.

❖ أن القول بعدم إمكانية الناقل من التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن إنقاذ الأموال في غير الحالة المنصوص عليها في المادة (8) من اتفاقية بروكسل, سترتب عليه إحجام الناقل عن الانحراف في كل الحالات التي لا يعرف فيها مقدماً ما إذا كان هناك أرواح بشرية معرضة للخطر أم لا, وقد تكون هناك أرواح بشرية معرضة لخطر الهلاك من الناحية الفعلية, مما ينجم عن احجامه عن الانحراف إلى هلاك هذه الأرواح.

2- العيوب الخفية التي لا تكشفها الهمة الواجبة:

نصت اتفاقية بروكسل في المادة (2/4) في الفقرة "ص" منها و ما يقابلها من القوانين التي اقتبست نصوصها من الاتفاقية على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن " العيوب الخفية التي لا تكشفها الهمة الواجبة" حيث نصت على أنه " لا يسأل الناقل و لا السفينة عن الهلاك أو التلف الناجم من العيوب الخفية التي لا تكشفها العناية المعقولة".

و يلاحظ من هذا النص أن المقصود بهذه العيوب تلك التي تتعلق بالسفينة, حيث أن الأعمال التحضيرية لقواعد لاهاي قد أبانت أن هذه الحالة المستثناة قد أضيفت إلى الحالات المستثناة الأخرى بناء على اقتراح

من ممثل المجهزين الهولنديين، و عندما تساءل رئيس المؤتمر عما تتعلق به هذه العيوب أجابه بأنها تلك العيوب التي تتعلق بالسفينة³³⁸.

وعلى ذلك ، يعفى الناقل البحري من مسؤوليته عن الهلاك أو التلف الناشئ عن هذه العيوب الخفية في السفينة حتى ولو كان هذا العيب موجوداً عند بدء السفر. أما العيوب التي تكون ظاهرة و التي يمكن كشفها من خلال بذل اليقظة المعقولة أو العناية الواجبة على الناقل اتخاذها في الفحص، فيسأل عنها الناقل³³⁹.

وقد يرجع عدم صلاحية السفينة للإبحار إلى عيوب خفية بها لا تظهر ببذل العناية الكافية، وقد حكمت محكمت استئناف جينون في إيطاليا بتاريخ 26 ديسمبر 1998، على أنه " لا يستطيع الناقل التذرع من أجل التخلص من مسؤوليته عن الأضرار أو التلف في البضاعة، بإمكانية حصول الأضرار بعد البدء بالرحلة تبعاً لعيوب خفية في السفينة، إذا لم يستطع الناقل إثبات أنه قام قبل بدء الرحلة بجميع الفحوصات الضرورية لمحرك السفينة"³⁴⁰.

لذلك فإن القول بأن المادة (4) المشار إليها التي تتعلق بالاضافة إلى العيوب الخفية في السفينة بالعيوب الخفية في الآلات الخارجية عن السفينة و التي تستخدم في تنفيذ عقد النقل كالروافع التي تستخدم في شحن البضائع و تفريغها و التي لا تعد جزءاً من السفينة، أو تلك التي تتعلق ببضائع الشاحنين الآخرين، لا يتفق وقصد واضعي الاتفاقية و مشرعي القوانين التي اقتبست من الاتفاقية نصوصها.

و لكن قد يطرح تساؤل بشأن إمكانية الافادة من المادة 2/4 من اتفاقية بروكسل و القاضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجم عن العيوب الخفية مع وجود المادة (1/4) من الاتفاقية ذاتها التي تقرر مسؤولية الناقل و السفينة من المسؤولية عن أي خسارة أو ضرر ينشأ أو ينتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة؟

يذهب رأي³⁴¹ إلى أن الفائدة من الفقرة (2/ ص) المادة (4) من اتفاقية بروكسل في وجود المادة (1/4) منها تتمثل في كون هذه الفقرة تعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن أي عيب خفي يطرأ على السفينة أثناء الرحلة متى أثبت بذله الهمة الواجبة في القيام بالفحوصات التي تقتضيها السفينة أثناء الرحلة

³³⁸ عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 229.

³³⁹ بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 135.

³⁴⁰ أشار إليه: بسام عاطف المهتار ، المرجع السابق، ص 154.

³⁴¹ A.N.Yiannopoulos, Ocean Bills of Loading: Traditional Forms, Substitutes and EDI SYSTEM, at 104-105.

حيث نصت المادة (1/4) من اتفاقية بروكسل على أنه "لا يكون الناقل ولا السفينة مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الذي ينشأ أو ينتج من عدم صلاحية السفينة للإبحار ما لم تنجم عن عدم اتخاذ العناية الواجبة من جانب الناقل لجعل السفينة صالحة للإبحار وتأمينها بشكل كافٍ بالمعدات و المؤن ، وتبريد الغرف المخصصة للنقل وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي تنقل البضاعة فيها و جعلها جاهزة وأمنة لتسلم البضائع ونقلها والحفاظ عليها وفقاً لأحكام الفقرة (1) من المادة (3) و في حالة حدوث الهلاك أو التلف الناجم من عدم صلاحية السفينة للإبحار يكون عبء إثبات اتخاذ العناية الواجبة على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء من المسؤولية". نرى من جانبنا أن فائدة الفقرة (2/ص) من المادة (4) من اتفاقية بروكسل 1924 مع وجود الفقرة "أ" من المادة "4" منها تتمثل في كونها تعفي الناقل من المسؤولية في الحالتين الآتيتين:-

الحالة الأولى:- تلك التي ينجم فيها الضرر عن عيب خفي موجود في السفينة منذ ما قبل بداية الرحلة , بيد أن الناقل لم يقم من الناحية الواقعية ببذل المهمة الواجبة قبل وعند بداية الرحلة من أجل جعل السفينة صالحة للإبحار . حيث يقصد بالعيب الخفي بأنه العيب الذي لا يمكن للناقل أو وكلائه كشفه ببذل المهمة الكافية، وعليه فإنه من باب أولى عدم إضافة صفة العيب الخفي على أي عيب نتج من إهمال أو تقصير من الناقل أو وكلائه أو تابعيه³⁴².

الحالة الثانية:- وهي تلك الحالة التي ينجم فيها الضرر عن عيب خفي أثناء الرحلة، كحدوث شرخ خفي و مفاجئ أثناء الرحلة على الحاجز الفاصل ما بين صابورة السفينة و العنبر المودع به السفينة. و لا يشترط هنا بذل المهمة الواجبة أثناء الرحلة في القيام بالفحوصات التي تتطلبها السفينة أثناء الرحلة، و من غير المنطقي رهن الحصول على الفائدة الإعفائية بضرورة بذل المهمة الواجبة، لذلك يتعين نزع الفائدة الإعفائية التي يكسبها الناقل باستناده على المادة (2/4 "ص") من اتفاقية بروكسل إذا ما أثبت الشاحن أو حامل سند الشحن أن هناك خطأ من الناقل أو أي من تابعيه قد هيأ الفرصة للعيب الذي تدرع به الناقل لأن يسبب الضرر للبضاعة.

و قد تضمنت المادة (159) من القانون البحري البحريني الإشارة إلى العيب الخفي و لكنه لم يشير إلى المقصود بالعيوب الخفية الواردة بالنص هل يقصد بها العيوب الخفية في السفينة أم في البضائع المنقولة

³⁴² Riverstone Meat Co.Pty.Ltd.V.Lancashire Shipping Co.Ltd, 1960, Q.B, 1, 536 (C.App.1959): 1961, Lloyd's. Rep, 1, 57 (H.L.1960).

بها وذلك بنصها على أن " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أوتلفها الناشئ بسبب العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي"³⁴³ .

وفيما يخص اتفاقية هامبورغ فنلاحظ بأنها قررت مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها أثناء وجودها تحت عهدة الناقل بنصها على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ،إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 منها، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". يستدل من هذا النص بأنه ليس هناك ما يمنع الناقل من استتاده في ظل اتفاقية هامبورغ على الفقرة الأولى من المادة الخامسة في حالة عدم بذله الهمة الواجبة قبل وعند بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للملاحة من أجل التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن عيب خفي موجود بالسفينة منذ ما قبل بداية الرحلة ، أو في حالة عدم بذله أثناء الرحلة الهمة الواجبة في القيام بالفحوصات التي تقتضيها السفينة أثناء الرحلة للتخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن عيب خفي قد طرأ على السفينة أثناء الرحلة. بمعنى أنه يتعين من أجل قيام مسؤولية الناقل عن إهماله أو إهمال أي من تابعيه ضرورة ارتباط هذا الإهمال بعلاقة سببية بالنتيجة الضارة"³⁴⁴.

أما موقف المشرع الفرنسي بهذا الصدد فإنه قرر بوضوح تام إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن " العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن كشفها بفحص دقيق وذلك في الفقرة هـ من م 27 من القانون رقم 66 لسنة 1966 المعدل.

و قد وردت هذه الحالة كذلك في الفقرة "3 (ز)" من المادة (17) من قواعد روتردام، و التي نصت على أنه "يعفى الناقل من المسؤولية في حالة وجود عيوب خفية لا يمكن للناقل اكتشافها ببذله العناية الواجبة".

³⁴³ كان الأفضل بالمشرع البحريني تعريف العيب الخفي على النحو الآتي " هو العيب الخفي بالسفينة يؤثر فيها على نحو يجعلها غير قادرة على الصمود في مواجهة الظروف العادية التي تحدث أثناء الرحلة البحرية".

³⁴⁴ Guenter H, Treitel and Francis Martin. Corver on bills of lading. Third edition. Thomson reters ltd. London. 2011.p. 235.Corporacion Argentina De Productores De Carnes. V. Royal Mail Lines, Ltd, 1939, Ll.L.Rep, 64, 188 (K.B.D.1939).

و يلاحظ أن قواعد اتفاقية روتردام لم تبين و بشكل صريح ما المقصود بالعيوب الخفية فهل هي تلك العيوب التي تتعلق بالسفينة أم غيرها³⁴⁵.

وأخيراً نرى من جانبنا أنه كان أولى بالمشروع أن يحدد بدقة وبشكل واضح مضمون عبارة "العيوب الخفية" الواردة في المادة (159) من القانون البحري وبيان فيما إذا كانت تتصرف إلى العيوب الخفية في البضاعة أم في السفينة من أجل تضيق المجال أمام الناقل للتنزع بأي من العيوب التي من الممكن أن تطرأ أثناء الرحلة مما يستتبع تهريبه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف في البضاعة وذلك بإيراد نص يعرف العيب الخفي و على النحو الآتي " هو العيب غير الظاهر في السفينة الذي لا يمكن كشفه بفحص دقيق يؤثر فيها على نحو يجعلها غير قادرة على الصمود في مواجهة الظروف العادية التي تحدث أثناء الرحلة البحرية".

3- عدم جواز إعفاء الناقل من المسؤولية في غير الحالات المقررة قانوناً:

لا يحق للناقل التمسك بأي دفع آخر غير حالات الإعفاء المنصوص عليها في المادتين (158 و 159) من أجل إعفائه من المسؤولية، لأن الأصل هو التزام الناقل البحري بموجب عقد النقل بإيصال البضاعة بسلام وفي الموعد المحدد. فأي أخلال بهذا الالتزام يترتب عليه مسؤوليته. و الاستثناء هو الإعفاء من المسؤولية لذلك لايجوز التوسع فيه بأي حال من الأحوال في غير الأحوال المنصوص عليها في القانون. ففي إحدى الدعاوى التي عرضت على محكمة التمييز البحرينية في القضية رقم الطعن 8 لسنة 1990 , طعنّت الشركة الطاعنة على الحكم بدفعها أن سند الشحن تضمن عدم مسؤولية الناقل عن الضرر أو الخسائر في البضائع في حالة عدم تعبئة الحاوية من قبل الناقل، وأن الحاوية سلمت للناقل و منها إلى المرسل إليه سليمة بحالتها الظاهرية التي عبأت بمعرفة الشاحن , وأن ذلك يكون كافياً لإعفاء الناقل من مسؤوليته. إلا أن محكمة التمييز ردت بالقول (أن المشروع البحريني حدد في المادتين (158 و 159) من القانون البحري حالات إعفاء الناقل من المسؤولية وأن الشركة الطاعنة لم تستند إلى تلك الحالات , و لم تثبت أن التلف لا يرجع إلى فعل الناقل أو تابعيه أو من ينوب عنه أو أخطائهم , فليس هنالك سند على

³⁴⁵ وائل حمدي أحمد، المرجع السابق، ص 96.

ما يدعيه الطاعن، الأمر الذي يكون معه الحكم المطعون فيه قد أنتهى صحيحاً إلى مسؤولية الطاعن عن تلف البضائع وإلزامه بالتعويض³⁴⁶.

و حسناً فعل المشرع البحريني بتحديد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية التي تضمنتها المادتين (158, 159) و عدم قبول أي تذرع من قبل الناقل ما دون ذلك من الحالات, مما تترتب عليه مسؤولية الناقل عن أي ظرف أو حدث لم يرد ذكره في المادتين أعلاه, و لم يتمكن الناقل من إثبات أن التلف لا يرجع إلى فعله أو فعل أحد تابعيه أو من ينوب عنه أو أخطائهم. وهذا من شأنه تقليص الفائدة الإعفائية في مصلحة الناقلين لصالح الشاحنين.

المطلب الرابع

حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات

قد يرتاب الناقل الشك في صحة المعلومات التي يتسلمها من الشاحن والمتعلقة بالبضائع التي يلتزم بنقلها, من حيث مدى مطابقتها للحقيقة, فكثيراً من الاحيان يتم شحن البضائع بسرعة من أجل تفادي تأخير السفينة على رصيف الميناء و الذي يتسبب احياناً في وقوع الخسائر. وعليه, يقوم الناقل بنفسه, إذا ما توافرت لديه أسباب معقولة أو لدى وكيله تحملهم على الإشتباه في عدم مطابقة البيانات و المعلومات المتعلقة بالبضائع المتلقاة فعلاً , بمعاينة البضاعة و تدوين تقرير بحالتها الحقيقية في سند الشحن.

فإذا تبين للناقل عدم مطابقة البيانات المتعلقة بحالة البضائع مع الواقع الذي توجد عليه, عندها يستطيع الناقل من أن يبدي بشأنها تحفظات (RESERVES), و إذ أصدر الناقل بالرغم من ذلك سند شحن خالي من التحفظات, فيفترض حينئذ أنه قد تسلم البضاعة في حالة جيدة و خالية من العيوب.

و بهذا الصدد فقد تناولت اتفاقية بروكسل ضمن الفقرة "3 (ج)" من المادة الثالثة منها حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عند إبدائه للتحفظات بشأن البضائع بالقول " يحق للناقل أو وكيله أو قائد السفينة بالتحفظ عن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص الماركات و العدد و الكمية و الوزن, وأن يقوم بتدوينها في

³⁴⁶ الطعن 8 لسنة 1990, قرار صادر من محكمة التمييز البحرينية, أشار إليه, د. فاضل صالح الزهاوي, المرجع السابق, ص 238-239.

سند الشحن في حالة ما إذا كان لديه سبب جدي يحمله على الشك في صحتها أو أن البيانات ليست مطابقة للبضاعة التي استلمها من الشاحن".

و في الإطار نفسه فقد، تضمنت المادة (148) من القانون البحري البحريني حالة تحفظ الناقل عندما قررت بأنه " يلتزم الشاحن بتقديم البيانات الكافية عن البضاعة إلى الناقل قبل عملية الشحن، و في حالة عدم مطابقة البيانات المقدمة من قبل الشاحن إلى الناقل، يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة و لا يجوز للناقل الاحتجاج بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن إلا إذا كان قد أبدى بعض التحفظات فيما يتعلق بهذه البيانات في سند الشحن".

و يلاحظ من نص الفقرة الأخيرة أن الناقل يستطيع دفع المسؤولية عنه في حال أبدائه بعض التحفظات في سند الشحن فيما يتعلق بالبضائع موضوع النقل إذا كانت لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً تم قيده في سند أو مستند النقل هو غير صحيح.

أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فإنها أجازت للناقل الحق في إصدار سند الشحن متضمناً بعض التحفظات التي تتعلق بطبيعة البضاعة أو علاماتها أو عدد الطرود أو الوزن أو كمية البضاعة، وذلك في حالة توفر العلم لدى الناقل بعدم صحة المعلومات أو البيانات التي قدمها الشاحن فيما يتعلق بالبضائع، أو كانت لديه أسباب تدعو للشك في صحة تلك البيانات، أو لم تتوفر لديه الإمكانية أو الوسائل للتحقق من صحة تلك البيانات، و يقع عبء الإثبات في صحة أو عدم صحة البيانات على عاتق الناقل".

وقد تناولت الفقرة "2" المادة (16) من اتفاقية هامبورغ أبداء التحفظات من جانب الناقل على حالة البضاعة الظاهرية، وذلك بنصها على أنه يعتبر الناقل أنه قد استلم البضائع بصورة سليمة إذا لم يرقم هو أو من ينوب عنه بإصدار تحفظات في سند الشحن في إثبات الحالة الظاهرية للبضاعة في سند الشحن. وعليه يكون الشاحن ضامناً بالتعويض عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات في مواجهة الناقل و يظل الشاحن مسؤولاً حتى لو قام بتحويل سند الشحن إلى الغير، وذلك كله طبقاً لنص الفقرة "1" من المادة (17) منها و التي تنص على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت -1 المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل". كما أن الفقرة "2" من المادة ذاتها نصت على بطلان كل

خطاب ضمان في مواجهة الغير بمن فيهم المرسل إليه الذي أنتقل إليه سند الشحن يتضمن تعهد من قبل الشاحن بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو أي من تابعيه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن من أجل إدراجها في سند النقل. كما أن الفقرة الثالثة من المادة المذكورة أعلاه قد أشارت إلى وجوب توفر حسن النية لدى الناقل من أجل اعتبار خطاب الضمان المبرم بين الناقل و الشاحن صحيحاً، و لا يحق للناقل مطالبة الشاحن بالتعويض المتفق عليه في خطاب الضمان المبرم بينهما إذا ثبت أن الناقل قد تعمد عدم ذكر التحفظات بقصد الأضرار بالغير الذي تصرف اعتماداً على الوصف المدون في سند الشحن³⁴⁷.

و عن مسألة التحفظات في ظل اتفاقية روتردام بينت المادتين (36 و 40) منها على " إمكانية الناقل في أبداء التحفظات على المعلومات أو البيانات المتعلقة بالبضاعة المقدمة من قبل الشاحن ، إذا كان لديه علم فعلي بأن أيّاً من البيانات الجوهرية، أو كانت لديه أسباب وجيهة تدفعه للإعتقاد بأن بياناً جوهرياً وارداً في سند الشحن أو سجل النقل الإلكتروني غير صحيح".

لذلك فإن الناقل في حالة أبدائه للتحفظات المتعلقة بالبضائع في حالة الشك من قبل الناقل بحالة البضائع المنقولة فإن ذلك يعتبر سبباً يعفى الناقل في ظل اتفاقية روتردام لعام 2009.

وأخيراً تجدر الإشارة إلى أن عبء اثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر صحة تلك البيانات يقع على عاتق الناقل، و عليه تعتبر تلك التحفظات التي يوردها الناقل في سند الشحن إحدى الوسائل التي يستطيع من خلالها الناقل نفي مسؤوليته عن الضرر الذي يحدث للبضاعة.

تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل من الحد القانوني:

أقرت التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية بطلان الشروط التعاقدية التي يكون الهدف منها استبعاد مسؤولية الناقل البحري، و قد اعتبرت مسؤولية الناقل البحري عن البضائع من النظام العام و لا يجوز مخالفتها، إلا إذ نص على خلاف ذلك.

و تحت عنوان " صحة الأحكام التعاقدية" قضت المادة (161) من القانون البحري البحريني على بطلان كل شرط أو اتفاق يكون الهدف منه تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أقل من الحد القانوني المبين في المادة

³⁴⁷ Simon Baughen, Shipping Law, Sixth Edition. at 143.

(160) من نفس القانون. و لكن يجوز للناقل أن يلتزم بدفع مبلغ تعويضي يجاوز الحدود المذكورة في المادة (160) و ذلك استناداً لنص المادة (162) التي أجازت للناقل أن يزيد من التزاماته المنصوص عليها أو أن يتنازل عن كل أو بعض الإعفاءات المقررة له في المادة (160)، و لكن بشرط أن يدون ذلك في سند الشحن المسلم للشاحن.

و بموجب المادة (29) من القانون البحري الفرنسي رقم (66) لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3، يعتبر باطلاً أي شرط تعاقدى، يهدف منه الناقل إلى تحديد مسؤوليته بمبلغ أقل من الحد القانوني المقرر لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع.

و كذلك القانون البحري المصري، حيث اعتبر باطلاً كل اتفاق يتم أبرامه بين الناقل و الشاحن يتم قبل وقوع الحادث المسبب للضرر، و يكون موضوعه تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أقل من الحد المنصوص عليه في المادة (233 فقرة "1") من ذلك القانون.

وقد اشارت اتفاقية بروكسل إلى اعتبار الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري أحكاماً أمرة، لذلك لا يستطيع الناقل التمسك بالتحديد القانوني فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالبضاعة قبل الشحن أو بعد تفرغها³⁴⁸، ويعتبر هذا النص مانعاً يحول دون اتفاق الناقل مع الشاحن على تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، و ذلك طبقاً للمادة الثانية فقرة "ز" من اتفاقية بروكسل بروتوكول لعام 1986، ولكن يجوز للناقل الاتفاق على تحديد مسؤوليته بمبلغ أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه، وذلك طبقاً لنص المادة الرابعة فقرة "5" من الاتفاقية.

أما اتفاقية هامبورغ فقد قررت في الفقرة "1" من المادة (23) منها بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية و التخفيف منها بالإضافة إلى إبطال جميع الاتفاقات المخالفة لأحكامها بنصها على أنه " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً و لاغياً في حدود مخالفته لها. إلا أن بطلان مثل هذا الشرط لا يؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يتضمنها". وقد أضافت الفقرة ذاتها على أن أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل

³⁴⁸ بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 161، 162، 163.

أو أي شرط مماثل يعتبر باطلاً و لاغياً. لكنها اجازت في الفقرة "4" من المادة "6" منها للناقل الاتفاق على تحديد حدود مسؤوليته عن الأضرار تتجاوز تلك المنصوص عليها في الفقرة "1" من المادة السادسة³⁴⁹.

وقد اعتبرت اتفاقية روتردام باطلاً أي بند أو اتفاق في عقد النقل البحري، إذا كان الهدف منه استبعاد مسؤولية الناقل أو المنفذ البحري عن الإخلال بواجباته المنصوص عليها في الاتفاقية أو يحد منها، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ما لم ينص على خلاف ذلك، كالاتفاق بين الناقل و الشاحن على تحديد مبلغ أعلى من مقدار الحد الأعلى لمسؤولية الناقل المنصوص عليه في المادة (59) من الاتفاقية³⁵⁰.

³⁴⁹ نصت الفقرة "4" من المادة "6" من اتفاقية هامبورغ على أنه "يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة".

³⁵⁰ المادة 79 فقرة (ب) من اتفاقية روتردام.

المبحث الثاني

شروط إعفاء الناقل من المسؤولية

قد يلجأ الناقل إلى تدوين بعض الشروط في سند الشحن يهدف من خلالها إلى إعفائه من المسؤولية الناتجة عن إهماله أو خطئه، أو تحديد مسؤوليته بأقل من المبلغ المحدد لمسؤوليته قانوناً. وقد اتفقت جميع النصوص الدولية البحرية على عدم جواز الإتفاق على مخالفة أحكام الإتفاقيات فيما يخص استبعاد واجبات ومسؤوليات الناقل البحري³⁵¹. ونتناول هذا الموضوع في خمسة مطالب نتكلم في الأول عن شروط الإعفاء من المسؤولية، ونخصص الثاني للحديث عن شرط تحديد المسؤولية بأقل من المبلغ المحدد لمسؤوليته قانوناً، و نتكلم في الثالث عن شروط التنازل عن حق التأمين، وفي الرابع عن شروط تخل الناقل عن حقه في الإعفاء أو التخفيف عنه، ونخصص الخامس للإستثناءات من قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية.

المطلب الأول

شروط الواجب توافرها لتحقيق الإعفاء

قد يحدث أن يتفق أطراف عقد النقل البحري على خلاف القواعد و الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل، كان يشترط الناقل إعفائه من المسؤولية عن إهماله أو خطئه بصورة كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ معين، و يلجأ الناقل إلى ذلك بالنص مقدماً على هذه الشروط في وثيقة الشحن بحيث يجد الشاحن نفسه

³⁵¹ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 239.

مضطراً إلى قبولها³⁵². ويؤدي وجود مثل هذه الشروط إلى التساؤل حول مشروعيتها، وكذلك حول الآثار المترتبة على بعض الشروط التي يعترف القانون بصحتها.

فقد قضت اتفاقية بروكسل في المادة (8/3) منها على إلغاء كل اتفاق أو شرط في سند الشحن، يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة على أي ضرر أو خسارة في البضاعة أو كانت ناتجة عن إهمال أو تقصير أو خطأ من جانب الناقل، أو إخلاله بالواجبات أو الإلتزامات المفروضة عليه بموجب هذه المادة، أو يكون الهدف منها تخفيف هذه المسؤولية بما لا يتوافق وأحكام هذه المعاهدة.

وبهذا الخصوص ابطلت المادة (161) من القانون البحري البحريني كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئة من إهمال الناقل أو خطئه أو تقصيره بنصها على أنه "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو أي سند آخر مماثل عدا مشاركة إيجار السفينة، يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الإلتزامات المنصوص عليها في المادة 160 من ذات القانون". و يلاحظ على هذه المادة أن المشرع لم يورد أي ذكر فيما يتعلق بحالة تأخر الناقل في تسليم البضائع. و لكن ذلك لا يقصد منه إعفاء الناقل البحري في حالة التأخر في تسليمه للبضائع، ذلك أن المادة (166) أشارت إلى مسؤولية الناقل في حالة تأخره في تسليم البضائع، إلا إذا استطاع الناقل إثبات أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (159).

وقد أكدت محكمة التمييز البحرينية ذلك، حيث ذهبت في قرار لها بخصوص اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية الناتجة عن إهماله أو خطئه إلى القول " ببطالان كل شرط في سند الشحن من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن الإهمال أو الخطأ في الإلتزامات المنصوص عليها

³⁵² أحمد غنيم ، سندات الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، دراسة نظرية وتطبيقية، الطبعة السابعة، 2000، ص21.

قانوناً، ومن ثم فإن الطاعة تكون قد أخلت بالتزاماتها كناقلة وتتحقق مسؤوليتها عن تلك الأضرار و التلفيات خاصة و أنها لم تثبت أنها ترجع إلى أحد الأسباب الواردة في المادة (159)³⁵³.

كما وقد قضت المحكمة ذاتها في حكم آخر لها بتقرير مسؤولية الناقل البحري بقولها " ذلك أنه لما كان يبين من الحكم المطعون فيه أنه أطرح دفاع الطاعة بإعفائها من المسؤولية طبقاً لبنود وثيقة الشحن بأن تلك الوثيقة قد خلت من شرط الإعفاء من المسؤولية، وهو ما يكفي وحده كدعامة لحمل قضائه في هذا الخصوص، فإن النعي عليه فيما استطرد إليه بشأن بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية لمخالفته نص المادة 161 من القانون البحري يكون غير منتج وبالتالي غير مقبول"³⁵⁴.

كذلك أكدت الفقرة "1"³⁵⁵ من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ على بطلان كل شرط يذكر في سند الشحن أو في عقد النقل البحري أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، و يكون معارضاً لأحكامها بشكل مباشر أو غير مباشر. كما وقررت الفقرة "3"³⁵⁶ من المادة ذاتها بطلان شرط الإعفاء الذي يتضمنه سند الشحن و يكون مخالفاً لأحكامها و يترتب عليه ضرراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه

وفي هذا الخصوص، قرر قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 أيضاً بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية في المادة (236) منه و التي تقضي ببطلان كل اتفاق يتم إبرامه في سند الشحن قبل وقوع

³⁵³ الطعن رقم 614 لسنة 2009 جلسة 25 أكتوبر 2010، صادر من محكمة التمييز البحرينية، قرار غير منشور.

³⁵⁴ الطعن رقم 255 لسنة 2005 جلسة 13 فبراير 2006، صادر من محكمة التمييز البحرينية، قرار غير منشور.

³⁵⁵ نصت الفقرة "1" من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ 1978 على أنه " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً ، بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها. و أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل ، أو أي شرط مماثل ، يعتبر باطلاً ولاغياً".

³⁵⁶ نصت الفقرة "3" من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ 1978 على أنه " متى أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه".

الحادث الذي نجم عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها و يكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

وبدوره قرر المشرع الفرنسي في القانون رقم 66 لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3 في المادة 29 منه على أنه يقع باطلاً كل شرط يدونه الناقل يكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية ولا يرتب آثاره، أو يعكس عبء الإثبات الذي يقع على الناقل بموجب هذا القانون، باستثناء الشروط المتعلقة بالمسؤولية و التعويض عن نقل الحيوانات و النقل فوق سطح السفينة وذلك طبقاً للمادة 30 منه.

وقد حذت اتفاقية روتردام لعام 2009 حذو اتفاقية بروكسل لعام 1924 و اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بهذا الخصوص عندما نصت على بطلان كل بند في عقد النقل متى كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري (م 1/79 منها).

المطلب الثاني

شرط تحديد المسؤولية بأقل من المبلغ المحدد قانوناً

ذهبت اتفاقية بروكسل لعام 1924 بخصوص هذا الالتزام إلى إلغاء كل اتفاق أو شرط في سند شحن يهدف الناقل منه إلى تخفيف مسؤوليته بما لا يتوافق وأحكام هذه اتفاقية (م 8/3 منها). غير أن الاتفاقية على العكس من ذلك أعتبرت صحيحاً كل شرط يكون الغرض منه تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو يزيد في التزاماته وهذا ما أكدته الفقرة "1" من المادة الخامسة منها بنصها على أنه " يكون للناقل كامل الحرية بأن يتخلى كلياً أو جزئياً عن الإعفاءات أو أن يزيد في التزاماته أو مسؤولياته

المقررة في الاتفاقية، و ذلك بشرط أن يكون التنازل أو الزيادة في الالتزامات قد ذكرت صراحة في وثيقة الشحن المسلمة للشاحن".

وقد أكدت المادة (161) من القانون البحري البحريني على بطلان أي شرط يدون في سند الشحن يهدف إلى التخفيف أو التحديد من مسؤولية الناقل المبينة في المادة (160) منه³⁵⁷. وعليه إذا اشترط على الناقل بالإلتزام بدفع مبلغ تعويضي يجاوز الالتزامات المنصوص عليها في المادة (160) أو يتضمن تنازلاً منه عن كل أو بعض حقوقه، فإن هذا الشرط يكون صحيحاً وذلك طبقاً لنص المادة (162) بحري، بشرط تدوين هذا الشرط في سند الشحن المسلم للشاحن من قبل الناقل.

كذلك نصت الفقرة "3" من المادة (236) من قانون التجارة البحرية المصري على بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية يكون من شأنه تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى السابق ذكرها من القانون ذاته.

و بالتالي، فإن التوازن الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في مقابل حقوق الشاحن، سواء في الاتفاقيات أو التشريعات الوطنية، ركيزته بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أوتخفيفها مقابل التحديد القانوني للحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

³⁵⁷ تنص المادة 161 من القانون البحري البحريني على أنه "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو أي سند آخر مماثل عدا مشاركة إيجار السفينة، يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الالتزامات المنصوص عليه في المادة 160 من ذات القانون. و كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق عن التأمين على البضائع أو أي شرط آخر مماثل لذلك يعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية".

المطلب الثالث

شروط التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين

قضت المادة (160) من القانون البحري البحريني على أنه "كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر مماثل لذلك يعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية". ومثال التنازل إذا ما تعهد الشاحن بأن يجعل من الناقل هو المستفيد من عقد التأمين على البضاعة الذي عقده. أما في حالة اشتراط الناقل على الشاحن ذلك، كان يتعهد الشاحن بأن يجعل الناقل مستفيداً من عقد التأمين على البضاعة في حال اصابها هلاك أو تلف، فإن هذا الشرط أو أي شرط مماثل يكون باطلاً إذا اتفق عليه قبل حدوث الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة، ولكنها تعتبر صحيحة إذا ما اتفق عليها الأطراف بعد حدوث الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها، فإذا وافق الشاحن على هذا الشرط برضائه فإنه يكون صحيحاً³⁵⁸. وكذلك الشرط المماثل لشرط التنازل فهو الشرط الذي ينص على حلول تعويض التأمين محل التعويض الذي يلتزم به الناقل قانوناً، لذلك فإن هذه الشروط تكون باطلة إذا ما اتفق عليها الأطراف قبل حصول الحادث الذي نتج عنه الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع، وذلك لكي لا يستغل الناقل مركزه الإقتصادي وحاجة الشاحن لنقل بضاعته ليفرض شروطه التعسفية على الشاحن. غير أن هذه الشروط تعتبر صحيحة إذا ما أبرم الاتفاق بشأنها بعد وقوع الحادث الذي تسبب في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إلى من له الحق بتسليمها. وذلك أن الناقل في هذه الحالة لا يملك أي سلطة لفرض شروطه سواء على الشاحن أو الحامل الشرعي للسند كما و أن الطرف الأخير

³⁵⁸ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 240 - 241.

يكون في موقف قوي يمنحه الحق باللجوء إلى القضاء لإجبار الناقل على دفع التعويض المستحق، فإذا وافق الشاحن على شرط أو أكثر من تلك الشروط برضائه التام فيكون الشرط صحيحاً ومنتجاً لأثره³⁵⁹.

وقد أكدت محكمة التمييز البحرينية ذلك في قرار لها بهذا الخصوص بقولها " فقد تمسكت الطاعنة في دفاعها أمام محكمة الموضوع بعدم أخطار المطعون لها بالشحنة المطالب بالتعويض عنها قبل شحنها بحرراً طبقاً لشروط الوثيقة ولم تخطر بها إلا بعد وقوع الخطر فضلاً على أن هذه الشحنة لا تندرج تحت بند الاستثناء المبينة قانوناً إذ الثابت من تقرير خبير الدعوى تعمد المطعون ضدها عدم أخطار الطاعنة بهذه الشحنة قبل وقوع الخطر ومن ثم فإن هذه الشحنة لا تغطيها وثيقة التأمين لعدم أخطار الطاعنة بها وببياناتها قبل البدء في شحنها عن عمد ولا تكون الطاعنة مسؤولة عن التعويض عنها أعملاً لشروط بوليصة التأمين. وإذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وذهب إلى مسؤولية الطاعنة عن تعويض المطعون ضدها عما لحق بالشحنة من هلاك وتلف خلافاً لما تدل عليه عبارات الوثيقة وشروطها وواقع الحال في الدعوى فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وشابه الفساد في الاستدلال بما يوجب نقضه"³⁶⁰.

وفي هذا الخصوص، قرر قانون التجارة البحرية المصري على بطلان شروط الإغفاء من المسؤولية المقررة في المادة (236) إذا ما تم أبرامه في سند الشحن قبل وقوع الحادث المنتج للهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة و يكون موضوعه التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.

كذلك نصت اتفاقية روتردام لعام 2009 على بطلان ذلك الشرط الذي يتنازل الشاحن بموجبه عن حق التأمين لصالح الناقل بقولها " ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون عقد النقل باطلاً متى

³⁵⁹ فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 241.

³⁶⁰ الطعن رقم 498 لسنة 2012 جلسة 29 أبريل 2014، صادر من محكمة التمييز البحرينية، قرار غير منشور.

كان موضوعه أحالة أستحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة (18) (م79/ج منها).

المطلب الرابع

شروط تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء أو التخفيف منه

قضت المادة (162) من القانون البحري البحريني بصحة الشرط الذي يقضي بتنازل الناقل عن الحقوق و الإعفاءات المقررة له بنصها على أنه " للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق و الإعفاءات المقررة له وأن يزيد من التزاماته المنصوص عليها قانوناً وذلك بشرط أن يكون التنازل أو زيادة الالتزامات قد ذكرت صراحة في سند الشحن المسلم للشاحن". وعليه يعتبر هذا الشرط صحيحاً وسارياً في مواجهة الناقل متى تم تدوينه في سند الشحن.

وقد نصت المادة (2/23) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بخصوص هذا الشرط على أنه " للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته و إلتزاماته بموجب هذه الاتفاقية". حيث يتبين من هذه الفقرة التي تجيز للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق و الإعفاءات المقررة له أو يزيد مسؤوليته و إلتزاماته إلا أنها توجب أن يذكر ذلك في سند الشحن.

وفي هذا الخصوص، قرر قانون التجارة المصري رقم 8 لسنة 1990 أيضاً على حق الناقل بالتنازل عن كل أو بعض حقوقه المقررة له قانوناً بنصها على أنه " للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته و إلتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن"(م237 منه).

ويتبين مما تقدم أن ما تورده الفقرة الثانية من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ هو ذات الحكم في المادة 237 من قانون التجارة البحرية المصري، والتي تجيز للناقل التنازل عن كل أو بعض الحقوق و الإعفاءات المقررة له أو أن يزيد من إلتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن.

ويلاحظ أن اتفاقية روتردام لعام 2009 جاءت نصوصها خالية في هذا الخصوص حيث لم يرد نص بشأن صحة أم عدم صحة تنازل الناقل عن كل أو بعض حقوقه التي تقرها الاتفاقية. وبمفهوم المخالفة لنص المادة (1/79 منها) يمكننا القول أن الاتفاقية لم تمنع الناقل من التنازل من حقوقه التي قررتها الاتفاقية. و بذلك اتفقت أحكام اتفاقيات بروكسل في المادة (3/8) منها و اتفاقية هامبورغ في المادة (23) منها و اتفاقية روتردام في المادة (79) منها في هذا الخصوص على عدم جواز الاتفاق على استبعاد واجبات و مسؤوليات الناقل البحري.

خلاصة القول أن جميع النصوص ذات العلاقة في اتفاقيات بروكسل و هامبورغ و روتردام و القانون البحري البحريني و المصري متفقة بشأن بطلان أي شرط يتم ذكره في سند الشحن من شأنه إعفاء الناقل البحري أو استبعاد لمسؤوليات و واجبات الناقل سواء كان كلياً أو جزئياً أو الحد منها أو زيادتها سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة³⁶¹.

³⁶¹ و يلاحظ أن القانون البحري البحريني أو نصوص اتفاقية بروكسل أو اتفاقية هامبورغ لم يورد أي ذكر بشأن بطلان الشروط التي من شأنها أن تستبعد واجبات أو مسؤوليات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز على البضاعة أو الشاحن المستندي سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة في العقد بخلاف اتفاقية روتردام التي ذكرت و بشكل صريح على هذا البطلان في المادة (2/79)

المطلب الخامس

الإستثناءات من قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

أورد القانون البحري البحريني بعض الاستثناءات على قاعدة بطلان الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف في المادة (163) منه بنصها على أنه " يجوز الاتفاق في سند الشحن على مخالفة احكام المسؤولية الواردة في المواد (161-162) منه فيما يتعلق بالملاحة الساحلية وكذلك في أنواع الملاحة الأخرى إذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها أو حالتها أو ظروف شحنها أو الظروف الاستثنائية التي يجب أن يتم فيها النقل مما يبرر أبرام اتفاق خاص بشرط الا يصدر سند شحن وأن يدون الشرط المتفق عليه في ايصال يصبح وثيقة غير قابلة للتداول وأن يكون مؤشرا عليه بما يفيد ذلك".

يستفاد من النص أن الاستثناء من قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية لا ينتج آثاره إلا في الأحوال الآتية:

1- الملاحة الساحلية التي تتم داخل موانئ المملكة: ففي هذا النوع من الملاحة يعتبر صحيحاً ومنتجاً لآثاره كل شرط يضعه الناقل لإعفائه من المسؤولية، وعلة ذلك يعود إلى بساطة هذا النوع من الملاحة مما لا يبرر معها تطبيق قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المواد (161-162) من القانون البحري البحريني.

2- الملاحة غير الساحلية التي يلزم معها أبرام اتفاق خاص نظراً إلى طبيعة البضائع المطلوب نقلها أو حالتها أو ظروف شحنها، كنقل مواد نووية أو نقل يتم عبر مياه مزروعة بالألغام البحرية أو أن عملية نقل البضائع تستدعي خرق حصار مفروض على ميناء الوصول، مما يبرر إبرام اتفاق خاص في عقد النقل

تعفيه من المسؤولية. وكذلك يجب تدوين الشرط المتفق عليه في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتداول و يؤشر عليه بما يفيد ذلك.

أما بالنسبة للأحكام الخاصة في قواعد هامبورغ فيما يتعلق بالنقل البحري الذي يتم في ظروف استثنائية فيلاحظ بأنها خلت من مثل هذه الأحكام، ومن ثم فهي لا تجيز أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية في تلك الظروف الإستثنائية أو الاتفاق على تعديل أحكام المسؤولية الواردة فيها.

خلافاً لذلك فقد قضت المادة (238) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 بجواز الاتفاق على مخالفة نصوص المادة (236) و التي تقضي ببطلان الإعفاءات التي تعفي الناقل من مسؤولية الهلاك أو تلف البضائع أو تحديد مسؤوليته بأقل مما هو منصوص عليه في هذا القانون بنصها على أنه " يجوز الاتفاق على مخالفة أحكام المادة (236) من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر مثل هذا الاتفاق، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه و بشرط ألا يصدر سند شحن وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك. وقد يواجه هذا النص بعض الظروف الاستثنائية³⁶² التي تحيط بالرحلة البحرية و من ثم يتم الاتفاق على تعديل أحكام مسؤولية الناقل البحري بالمخالفة لأحكام المادة (236) من قانون التجارة البحرية.

وقد تضمنت اتفاقية روتردام لعام 2009 على نفس المعنى في المادة 81 منها بنصها على أنه " يجوز لعقد النقل البحري ودون المساس بالمادة (79) بصرف النظر عن المادة (80) أن يستبعد واجبات كل من الناقل و الطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا: (أ) كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذاً إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في

³⁶² قد تحدث بعض الظروف الاستثنائية مثل يتطلب من الناقل خرق حصار بحري أو عبور منطقة بحرية تكون مسرحاً لساحة حرب أو عبور منطقة جليدية تكثر بها القطع الثلجية الضخمة دون وجود استعدادات خاصة في السفينة لذلك من أجل الوصول إلى ميناء التسليم المتفق عليه في العقد.

تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل ، أو شخص مشار إليه في المادة (18) 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".

يظهر من النص أن الاستثناء من قاعدة البطلان في الاتفاقية لا يكون صحيحاً و منتجا لآثاره إلا إذا كانت البضائع عبارة عن حيوانات حية، بشرط أن لا يكون الهلاك أو التلف أو التأخر ناتج بفعل الناقل أو من ينوب عنه في عملية نقل البضائع مع علمه بإمكانية حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها. وكذلك يشترط لتطبيق الاستثناء أن تكون طبيعة البضائع المنقولة أو حالتها تستدعي إبرام مثل هذا الاتفاق، بشرط أن لا يكون النقل يتم بصورة اعتيادية مثل نقل شحنات تجارية حينئذ يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني و يبطل معها تطبيق الاستثناء مما يعتبر الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف في غير هذه الحالات.

الخاتمة

بعد أن أنهينا بحمد الله بدراسة التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من القانون البحري البحريني و اتفاقية روتردام لعام 2009، مع الإشارة إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 و البروتوكولات المعدلة لها عام 1968 و اتفاقية هامبورغ لعام 1978، وكذلك قانون التجارة البحرية المصري عام 1990 و الفرنسي لعام 1966 فقد توصلنا إلى النتائج و التوصيات الآتية:

أولاً: نتائج الدراسة:

1. أختلف القانون البحري البحريني عن التشريعات محل الدراسة و الاتفاقيات الدولية بفرض الالتزام بشحن البضائع في السفينة وتقييغها منها على عاتق الشاحن، بينما جعلت تلك التشريعات و الاتفاقيات هذا الالتزام على الناقل ، إلا إنها أجازت الاتفاق بجعل هذا الالتزام على عاتق الشاحن.
2. لم يتضمن القانون البحري البحريني و التشريعات محل الدراسة و اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ نصاً ينظم موضوع النقل بالحاويات على سطح السفينة سواء كانت سفينة عادية أم سفينة حاويات بعكس اتفاقية روتردام التي نظمت هذا الموضوع في المادة (1/25).
3. جاء موقف المشرع البحري البحريني خلافاً لاتفاقية بروكسل التي استمد أحكامه منها وكذلك خلافاً للتشريعات محل الدراسة وذلك بجعل الالتزام بتقييغ البضاعة على عاتق الشاحن بدلاً من الناقل وأن كان قد أجاز الاتفاق على أن يكون هذا الالتزام على عاتق الناقل أو المرسل إليه.
4. لم يتضمن القانون البحري البحريني نصاً صريحاً بخصوص ضرورة أخطار المرسل إليه أو ممثله القانوني بوصول البضائع و بضرورة استلامها من قبله حيث يعتبر قصوراً يجدر بالمشرع البحري البحريني تداركه.
5. لم يورد المشرع البحري البحريني أي نص يحظر على الناقل تحديد مسؤوليته في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع الناتج عن خطئه الشخصي أو من أحد تابعيه.
6. أن طبيعة التزام الناقل البحري بنقل البضائع في القانون البحري البحريني حسب نص المادة 167 منه و القانون الفرنسي في المادة 27 منه، التزاماً بتحقيق نتيجة خلافاً للاتفاقيات الدولية التي جعلت هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة، مما يفسح المجال للناقل التخلص من مسؤوليته عن الخسائر و الأضرار وذلك بإثباته أنه قام ببذل تلك العناية الكافية.

7. أن مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو التأخر في تسليمها تقوم على أساس الخطأ المفترض وذلك حسب نص المواد 158-159-166 من القانون البحري البحريني، إذا أثبت المتضرر أن الضرر وقع في أثناء مدة التزام الناقل.. فخطأ هذا الأخير مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو و تابعوه قد أتخذوا التدابير اللازمة و الممكنة لدفع الحادث. أما في اتفاقية روتردام فيمكننا القول بأن مسؤولية الناقل البحري تكون على أساس الخطأ واجب الإثبات.

8. خلو القانون البحري البحريني من بيان المعيار الذي يعتبر فيه الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع، وهل هو معيار الناقل العادي أم الناقل الحريص، وكذلك خلوه من بيان الحكم في حالة خلو العقد من تحديد موعد لتسليم البضاعة.

وبناءً على هذه النتائج أرى أن الأمر يحتاج إلى تدخل المشرع لتعديل نصوص القانون البحري المنظمة لعقد النقل البحري بما يتفق والاتفاقيات الدولية وخاصة اتفاقية روتردام التي حققت التوازن المعقول بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع و خففت من آثار المسؤولية المحدودة للناقل البحري و على النحو الآتي:

ثانياً: توصيات الدراسة:

1. ضرورة نص المشرع البحريني صراحة على ضرورة جعل التزام الناقل بتفريغ البضاعة بدلاً من الشاحن على ضوء ما جاء في نصوص اتفاقية روتردام. و ذلك بجعل عبء هذه العملية على عاتق الناقل البحري بصفة أصلية و إستثناءً على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

2. نقترح على المشرع البحريني إضافة نص إلى القانون البحري يوجب على المرسل إليه عند وصول البضائع إلى مقصدها بتسلم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية و المكان المتفق عليهما في عقد النقل بعد قيام الناقل بإشعار المرسل إليه بوصول البضائع في ميناء الوصول أو في الوقت و المكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيها في حالة عدم وجود مثل ذلك الاتفاق، و يعفى الناقل من مسؤوليته بتسليم البضائع في حالة رفض المرسل إليه تسلم البضائع بعد إشعاره من قبل الناقل بوصول البضائع. وذلك لتوفير حماية للناقل في حالة عدم قيام المرسل إليه باستلام البضاعة.

3. نقترح تعديل المادة 160 من القانون البحري البحريني بحيث تكون على النحو التالي "يلتزم الناقل بدفع مبلغ تعويض أقصاه مائة دينار عن كل طرد أو وحدة عن الهلاك أو التلف

الذي لحق بالبضائع ما يتعلق بها. كما يلتزم بدفع مبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة". وذلك من أجل توفير حماية لأصحاب البضائع في مواجهة الناقل عند التأخر في تسليمها وما قد يترتب عليه من الالتزامات قد تترتب على عاتق أصحاب البضائع في حال تأخر وصولها في الموعد المتفق عليه في العقد.

4. ضرورة تعديل نص المادة 158 من القانون البحري البحريني و التي تعفي الناقل البحري من مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة , بجعل التزامه مستمراً منذ بداية الرحلة و إلى حين أنتهائها, حيث أنه ملزم بتنفيذ التزامه بالنقل وإداة هذا التنفيذ هي السفينة , على وجه يتفق مع أحكام اتفاقية روتردام في هذا الخصوص حسب نص المادة 14/أ منها. و يترتب على ذلك تخفيف أمتيازات الناقلين على حساب الشاحنين على اعتبار أن مملكة البحرين دولة شاحنة و ليست دولة ناقل.

5. نقترح على المشرع البحري البحريني حذف حالة الخطأ الملاحي المذكورة في المادة 159 منه من حالات إعفاء الناقل البحري, و استبعاد الإعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو أخطاء الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة و الإدارة التي كان يتمتع بها الناقل في ظل اتفاقية بروكسل و القانون البحري البحريني, وذلك بسبب أن هذه الحالة أصبحت اليوم غير منطقية في ظل التطور الهائل في صناعة السفن و المنشآت الملاحية, ومن أجل مواكبة القانون البحري البحريني للتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري للبضائع, وذلك على وفق ما جاءت به اتفاقية روتردام التي حذفت سبب من أسباب الإعفاء المقررة في مصلحة الناقل وذلك طبقاً لنص المادة 18 منها.

6. نقترح على المشرع البحري البحريني تحديد مفهوم عبارة العيوب الخفية الواردة في المادة 159 من القانون البحري, وما إذا كانت تنصرف إلى العيوب الخفية في البضاعة أم في السفينة بشكل صريح وعلى وفق السياق الذي جاءت به المادة (3/17) من اتفاقية روتردام 2009 حيث جعلت الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها أثناء عملية نقل البضائع. وذلك من أجل تضيق المجال أمام الناقل للتذرع بأي من العيوب التي من الممكن أن تطرأ أثناء الرحلة وما يتبعه من تهربه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف في البضاعة وعلى النحو الآتي: "هو العيب غير الظاهر في السفينة التي لا يمكن كشفها بفحص دقيق

يؤثر فيها على نحو يجعلها غير قادرة على الصمود في مواجهة الظروف العادية التي تحدث أثناء الرحلة البحرية".

7. نوصي بتعديل نص المادة 166 في القانون البحري البحريني بشأن المعيار الذي يعتبر فيه الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع كما هو مقرر في المادة 240 من القانون البحري المصري و على النحو الآتي: " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه, أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق, إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب الواردة في المادة 159 منه". وذلك من أجل التقليل من الحالات الإعفائية التي يمكن للناقل من خلالها التخلص من المسؤولية في حال تأخره في توصيل البضاعة وذلك عند عدم تحديد موعد لوصول البضاعة في العقد المبرم فيما بين الأطراف.

قائمة المراجع

الكتب و المؤلفات القانونية:

أولاً المراجع العربية:

- أحمد حسني, البيوع البحرية, منشأة المعارف للطباعة و النشر, الإسكندرية, 1983.
- أحمد غنيم, سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية, دراسة نظرية و تطبيقية, الطبعة السابعة, 2000.
- أحمد محمود حسني, عقد النقل البحري, منشأة المعارف بالإسكندرية, 1998.
- أحمد محمود حسني, قضاء النقض البحري, منشأة المعارف, الإسكندرية, الطبعة الرابعة, 2007
- باسم محمد صالح عبدالله, شرح القانون التجاري البحريني, جامعة العلوم التطبيقية, 2012.
- بسام عاطف المهتار, اتفاقية بروكسل و تعديلاتها, الطبعة الأولى, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, 2006.
- ثروت عبد الرحيم: شرح القانون البحري السعودي, جامعة الملك سعود, الرياض, 1985.
- جلال وفاء محمدين, مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري, بدون طبعة دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية 1997.
- سعيد يحيى, مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً , المكتب العربي الحديث, الإسكندرية, 2000.
- سميحة القليوبي, موجز القانون البحري, دار الفكر العربي, القاهرة, بدون سنة نشر
- سمير الشرقاوي, القانون البحري, دار النهضة العربية, 1987.
- سوزان على حسن, مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط, دار الجامعة الجديدة للنشر, الإسكندرية, 2003.
- شريف أحمد الطباخ, التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي, دار الفكر الجامعي, الإسكندرية, 2005.
- شريف محمد غانم, التزامات الشاحن و مسؤوليته في ظل قواعد روتردام 2009 لنقل البضائع دولياً عبر البحر, دار الجامعة الجديدة, الإسكندرية, 2012.

- طالب حسن موسى, القانون البحري, دار الثقافة للنشر و التوزيع, الطبعة الأولى, عمان, 2004.
- عادل علي المقدادي, القانون البحري, دار الثقافة للنشر و التوزيع, عمان, طبعة 2011.
- عادل مقدادي: القانون البحري, دار الثقافة للنشر و التوزيع, عمان, 1998.
- عاطف محمد الفقي, قانون التجارة البحرية, دار الفكر الجامعي, الإسكندرية, 2009.
- عباس مصطفى المصري, المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري, دار الجامعة الجديدة للنشر, سنة 2002.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي, المركز القانوني للربان, دار الجامعة الجديدة للنشر, الإسكندرية, 2005.
- عبد الفضيل محمد أحمد, القانون الخاص البحري, مكتبة الجلاء الجديدة, المنصورة, الطبعة الأولى, 2003.
- عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة, مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع, عمان, 1999.
- عبد القادر العطير, الوسيط في شرح التجارة البحرية , دراسة مقارنة, دار الثقافة للنشر و التوزيع, الطبعة الأولى, سنة 2009.
- عدلي أمير خالد, أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري, منشأة المعارف بالإسكندرية, 2000.
- عدلي أمير خالد, عقد النقل البحري(قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة البحرية و المعاهدات و البروتوكولات الدولية), دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية, 2006.
- عدلي أمير خالد, عقد النقل البحري قواعد وأحكام, دار الجامعة الجديدة للنشر, الإسكندرية, 2006.
- علي البارودي, مبادئ القانون التجاري, منشأة المعارف , الإسكندرية, 1995.
- علي جمال الدين عوض:النقل البحري للبضائع. القاهرة, دار النهضة العربية, 1992.
- علي سيد قاسم, الوجيز في القانون البحري الإماراتي, دار النهضة العربية, القاهرة, 2014.
- عمر فؤاد عمر, إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (دراسة مقارنة) في عقد النقل البحري للبضائع, الطبعة الأولى, دار النهضة العربية, القاهرة, 2000.
- فاروق ملش, النقل المتعدد الوسائط, الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري, 1996.
- فاضل صالح الزهاوي, شرح احكام القانون البحري البحريني, الطبعة الثانية, مطبعة جامعة البحرين, 2012.

- كمال حمدي, اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1987, منشأة المعارف, الإسكندرية, 1998.
- كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع, منشأة المعارف بالإسكندرية, الطبعة الثانية, 2003.
- كمال حمدي, عقد الشحن و التفريغ, منشأة المعارف 1983.
- لطيف جبر كوماني, القانون البحري, مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع, عمان, الأردن, الطبعة الثانية, 1998.
- مجيد حميد العنبيكي: القانون البحري العراقي, بغداد, بيت الحكمة, 2002.
- محسن شفيق, الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ مارس 1978), دار النهضة العربية, سنة 1985.
- محمد السيد فقهي, القانون البحري و الجوي, منشورات الحلبي الحقوقية , لبنان , الطبعة الأولى, 2005.
- محمد بهجت , عبدالله أمين قايد, الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, الطبعة الأولى, دار النهضة العربية, القاهرة, 2005.
- محمد بهجت, مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج, دار النهضة العربية, القاهرة, 1992.
- محمد حسين منصور, العقود الدولية, دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية, 2006.
- محمد زهدور , المسؤولية عن فعل الأشياء و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري, دار الحداثة للطباعة و النشر و التوزيع, بيروت, لبنان, الطبعة الأولى, 1990.
- محمد عبد الفتاح ترك, عقد النقل البحري, دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية 2005.
- محمد عبد الفتاح ترك, شرط التحكيم بالإحالة, الطبعة الأولى, دار الجامعة الجديدة للنشر, الإسكندرية, 2006.
- محمد كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية, منشأة المعارف, الإسكندرية, 1995.
- مصطفى كمال طه, القانون البحري الجديد, طبعة, دار الجامعة الجديدة للنشر , الإسكندرية, 1995.
- مصطفى كمال طه, أساسيات القانون البحري, دراسة مقارنة, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, الطبعة الأولى 2006.

- هاني محمد دويدار, موجز القانون البحري, دار الجامعة الجديدة للنشر, 1999.
- هاني محمد دويدار, موجز القانون البحري, المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع, بيروت, 1997.
- وائل حمدي أحمد, عقد النقل البحري الإلكتروني للبضائع طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً, دار النهضة العربية, القاهرة, 2013.
- وهيب الأسير, القانون البحري, المؤسسة الحديثة للكتاب, طرابلس, 2009.

ثانياً: الرسائل الجامعية و البحوث:

- بسعيد مراد, عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية, رسالة دكتوراه في القانون الخاص, جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - 2012.
- حيفري نسيمه أمال, الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن, رسالة ماجستير في القانون الخاص, جامعة وهران كلية الحقوق, 2011.
- الواحد رشيد, مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة), رسالة ماجستير مقدمة لجامعة مولود المعمرى, الجزائر, 2013.
- فخر عبد العظيم صالح, مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري, ماجستير المعاملات الدولية و التجارية

القانونية, <http://www.eastlaws.com>

ثالثاً: القوانين:

1. المرسوم بقانون رقم (23) لسنة 1982 بإصدار القانون البحري البحريني.
2. قانون رقم (8) لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحرية المصري.
3. القانون رقم (66) لسنة 1966 المعدل بتاريخ 2010/11/3 بإصدار قانون التجارة البحري الفرنسي.
4. قانون تنظيم الطيران المدني البحريني رقم (14) الصادر سنة 2013.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية بروكسل لعام 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

2. بروتوكول بروكسل لعام 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل عام 1924.
3. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ عام 1978.
4. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة بروتردام عام 2009.
5. اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي عام 1999.

خامساً: مجاميع الأحكام القضائية

1. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة الأولى، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1990.
2. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة الخامسة، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1994.
3. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة السادسة، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1995.
4. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة السابعة، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1996.
5. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة الثامنة، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1997.
6. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة التاسعة، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 1998.
7. مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز ومن وزارة العدل للشؤون الإسلامية، المكتب الفني، محكمة التمييز، السنة التاسعة عشر، من يناير إلى ديسمبر، مطبعة دار القضاء، 2004.

- Anthony Rogers, Jason Chuah, Martin Dockray. 2016. Cases and Materials on The Carriage of Goods by Sea. Fourth Edition. Routledge. London And New York.
- Antonis antapassis, lia athanassious and erik rosaeg. 2009. Competition and regulation is shipping and shipping related industries. Martinus nijhoff publishers. Leiden. Boston, printed in the Netherlands.
- A.N. Yiannopoulos. 1995. Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems. Kluwer Law International Ltd, Netherlands.
- Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Stanil And Tsimplis. 2009. The Rotterdam Rules a Practical Annotation, Routledge, Interactive Sciences Ltd, London.
- Baris Soyer. 2006. Warranties in Marine Insurance. Second Edition. Cavendish Publishing Ltd. London, Sydney.
- Baris Soyer and Andrew Tettenborn. 2014. Carriage of goods by sea, land and Air, third avenue, New York, USA, and Milton Park, Canada.
- D. Goedhuis.2014. National Air Legislation and Warsaw Convention. Springer Netherland.
- Dirk Christian Mattfeld. 2006. The Manegment Of Transshipment Terminals. Springer Science. New York, United States of America.
- Duygu Dammar.2011. Willful Misconduct in International Transport Law. Springer Heidelberg, London and New York.
- Edda Frankot. 2012. ' Laws of Ships and Shipment' Medieval Maritime Law and Its Practice in Urban Northern Europe, Great Britain Ltd.
- Eun sup lee. 2012. Management of international trade. Springer- verlag berlin Heidelberg, New York, Dordrecht London.
- George K. Walker. 2012. Definitions for the Law of the Sea, Nijhoff publisher, Leiden. Boston.
- Guenter H, Treitel and Francis Martin. 2011. Corver on bills of lading. Third edition. Thomson reters ltd. London.
- Indira Carr. 2010. International Trade Law. Fourth Edition. Routledge. Cavendish. London and New York.

- Indira Carr, Miriam Goldby. 2013. International Trade Law Statutes and Conventions, Sixth Edition. Cavendish Publishing Limited, London And New York.
- Joachim Muller and Karl P. Sayvant. 2010. Annual Review of United Nations Affairs. Volume V. Oceana. New York.
- John Livermore. 2011. Transport Law in Australia, Wolters Kluwer Law International, The Netherlands.
- Kenneth Rawson. 1994. The Carriage of Bulk Oil and Chemicals at Sea. Champleon Press Ltd. England.
- Lachmi Singh. 2012. the law of carriage of goods by sea, United Kingdom, Hobbs Printers LTd, Tottom, Hampshire.
- Langavant Eric. 1983. Law of the Sea, the means of maritime relation, first edition, Cujas, Paris.
- LEKHMISSI Mameri. 2001. the Delivery goods in shipping contract in Algerian law and French law, Memorire DESS in Maritime Law and Transport, University of Law and Political Science, OF AIX- Marseille III.
- Malcolm A. Clarke. 2014. International Carriage of Goods by Sea, Sixth Edition. Rutledge, University of Cambridge.
- Meltem Deniz Guner-Ozbek. 2009. The Carriage of Dangerous Goods by Sea. Springer Publisher Limited. Berlin.
- M.I. Hendrikse, N.H. Margetson, N.J. Margetson. 2009. Aspects of Maritime Law. Kluwer Law International. Netherlands.
- Nicholas Ryder, Margaret Griffiths, laschmi Singh. 2012. Commercial law principles and policy, Cambridge university press.
- N.J. Margetson. 2009. The System of Liability. Paris Legal Publisher, Zutphen, the Netherlands.
- Nusret- Semahat Arsel. 2011. The United Nations convention on contract for international carriage of goods wholly or partly by sea, Springer, Heidelberg Dordrecht London and New York.
- Nusret- Semahat Arsel. 2014. The united Nations convention on contract for the international carriage of goods wholly or partyly by sea, KOc University, school of law, RUMELI Feneri YOLU, Istanbul, Turkey.
- Ozlem Gurses. 2015. Marine Insurance Law. Rouledge, Taulor & Francis Group. London and New York.

- Paul Todd. 2016. Principles of The Carriage of Goods by Sea, Sixth Edition, Routledge, New York.
- Robert Force, A.N. Yiannopoulos, And Martin Davies. 2006. Admiralty and Maritime Law. Abridge Edition. Washington, D.C.
- Robin Burnett. 2009. Law of International Business in Australasia, The Federation Press, Sydney, Australasia.
- Samir Mankabady. 1978. The Hamburg Rules on The Carriage of Goods by Sea. The British Institute, A.W. Sijthoff. Leyden/ Boston, London.
- Simon Baughen. 2015. Shipping Law. Sixth Edition. Rutledge, London And New York.
- Tomas Schoenbaum, Jessica McClellan. 2012. Admiralty and Maritime Law. West Group Publishing CO. United States of America.
- WIM Albert Timmermans. 1990. Carriage of Goods by Sea in The Practice of The USSR Maritime Arbitration Commission. Martinus Nijhoff Publishers. The Netherlands.
- Ahmed Hussam Kassem. 2006. Legal Aspects of Seaworthiness. PHD Dissertation Submitted to Swansea University.
- Yvonne Baatz. 2014. The Maritime Law, Third Edition, Routledge, New York.

Thesis and Researches:

- Ahmed Hussam Kassem, Legal Aspects of Seaworthiness. PHD Dissertation Submitted to Swansea University. 2006.
- Meltem Deniz Geniz- Ozbek. The Carriage of Dangerous Goods by Sea. Springer. BHD Dissertation, Istanbul University. 2007.
- Lekhmissi Mameri, the Delivery goods in shipping contract in Algerian law and French law, Memorire DESS in Maritime Law and Transport, University of Law and Political Science, OF AIX- Marseille III, 2001.

جامعة البحرين

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق



إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً لاتفاقية روتردام و القانون البحريني

(دراسة مقارنة)

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة (دكتوراة فلسفة) في القانون الخاص

اعداد

هشام سعيد حسب الله الأوسي

الرقم الجامعي: 20135506

إشراف

د. فاضل صالح الزهاوي

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة البحرين

مملكة البحرين

مايو 2017 م

شعبان 1438 هـ

University of Bahrain

College of Law

Department of Private Law



The Carrier Exemptions from Liability in The Contract of Carriage of Goods by Sea According to The Rotterdam Convention and The Bahraini Law

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for Doctor
of Philosophy in Private Law (Commercial Law)**

Submitted by

Husham Saeed Hasaballah Alawsi

University Number:20135506

Supervised by

Dr. Fadel Saleh Al Zahawi

Associate Professor Commercial Law

University of Bahrain

Kingdom of Bahrain

May 2017