

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

كلية الحقوق

مدينة السادات

بحث بعنوان:

**الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
(دراسة مقارنة)**

إعداد الدكتور/

عثمان النور عثمان

1442هـ-2021م

**الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
(دراسة مقارنة)**

مقدمة:

العقود البحرية الدولية للبضائع لا تختلف في جوهرها عن غيرها من عقود النقل الأخرى، إلا في وسيلة تنفيذها ألا وهي السفينة باعتبارها الوسيلة الوحيدة التي تستطيع التكيف بشكل سريع مع متطلبات نقل البضائع إلى مختلف الدول عبر العالم، إضافة إلى حجم استيعابها للسلع، وكذلك كلفة أجور الشحن على متنها، يجسد هذا العقد في وثيقة تسمى بسند الشحن وهو الأمر الذي يشكل مصدر إشكال للشاحن والناقل من خلال الالتزامات الملقاة على عاتق طرفي العقد، فقد كان أكبر مشكلة في هذه التجارة البحرية شروط إعفاء الناقل من المسؤولية عند تلف وهلاك البضاعة المنقولة، والتي كانت تعتبر صحيحة بالنسبة إلى كل عقود النقل البحري، مما ثار نزاع بين الشاحنين والناقلين، فاضطر الشاحنين إلى تأمين بضاعتهم بسبب عدم مسؤولية هذا الناقل، وفي كل مرة تتفاقم المشكلات بسبب عدم التزام بمسؤولية اتجاه البضاعة مبرراً ذلك بشروط الإعفاء، حيث بدأت الجهود الدولية نحو التقليل من هذه النزاعات حيث ظهر قانون يسمى بقانون هارتر في 1893م، والذي وضع بعض الحلول للتقليل من هذه النزاعات، وهو محاولة توزيع المخاطر والمسؤولية بين الناقل والشاحن وبالتالي محاربة شروط الإعفاء، لتتوالى بعدها عدة جهود دولية لكنها باءت بالفشل حتى نهاية الحرب العالمية الأولى حيث عملية النقل البحري وهو الأسطول البريطاني، بالمطالبة للحد من شروط الإعفاء باعتبارها دولة شاحنة تضررت مصالحها بسبب هذه الشروط، وعلى إثر هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمر في لاهاي وهو أول مؤتمر يضع قواعد يتم من خلالها الاتفاق بين الشاحنين، والناقلين، محاولة منها منح حماية نسبية للطرف المدعى (الشاحن)، حتى تم اعتماد اتفاقية بروكسل 1931م، وبعدها أتت اتفاقية هامبورغ 1978م لتدارك ما لم تنظمه بروكسل، أما التعرف على الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري هو أمر جوهرى في أحكام المسؤولية، والتي تختلف حسب نوع الالتزام الذي يقل كاهل هذا الناقل، خاصة ما تعلق منها لسبيل الدفع بمسؤوليته، والذي سيؤثر حتماً على عبء الإثبات من خلال هذا الاختلاف في نوع الالتزام، وهنا تكمن مشكلة البحث والذي يثير سؤال المشكلة وهو: كيف يؤثر اختلاف الطبيعة القانونية

لالتزام الناقل البحري على عبء الإثبات في ظل اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ، ومن خلال ذلك سوف نعتمد على المنهج المقارن والمنهج الوصفي، وكذلك المنهج التحليلي، أما هيكلياً فقد قسمنا دراستنا لمبحثين، حيث تطرقنا في المبحث الأول: للطبيعية القانونية كأساس لتحديد التزام الناقل البحري، والذي من خلالها نتعرض لمطلبين اثنين، ففي المطلب الأول: أحكام المسؤولية بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية، وفي المطلب الثاني: قضية النطاق الزمني لسريان الاتفاقيتين باختلاف طبيعية الالتزام، أما المبحث الثاني: فتطرقنا إلى تأثير هذا الاختلاف على طبيعة الالتزام على توزيع عبء الإثبات والذي يتضمن مطلبين كذلك نتعرض من خلالهما إلى إثبات السبب الأجنبي للدفع بالمسؤولية بتحقيق نتيجة في اتفاقية بروكسل، كمطلب أول وإثبات بذل عناية للدفع بالمسؤولية في قواعد هامبورغ كمطلب ثاني.

ملخص:

يعتبر النقل البحري الدولي للبضائع المحرك الأساسي لنمو اقتصاد الدول، مما أدى بالمجتمع الدولي إلى إعداد مشاريع اتفاقيات في هذا المجال، ولعل من أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1924م وقواعد هامبورغ لسنة 1978.

حيث فرضت أحكام اتفاقية بروكسل على الناقل البحري الالتزام بتحقيق نتيجة ومن ثم يكفي على الشاحن إثبات عدم تحقيق هذه النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل والذي لا يستطيع دفعها إلا بإثباته للسبب الأجنبي. وعلى عكس أحكام بروكسل قررت قواعد هامبورغ إلزام الناقل البحري ببذل العناية المعقولة للحفاظ على سلامة البضائع المنقولة من الهلاك، وفي المقابل يمكنه الدفع بمسؤوليته عن التلف بمجرد إثبات أنه ووكلاءه بذلوا العناية الكافية والمعقولة. وبالتالي فهذا الاختلاف في الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل تؤثر حتماً على عبء الإثبات والذي تتوقف عليه سير الدعوى القضائية ونتائجها.

الكلمات الافتتاحية: الناقل البحري_ الشاحن_ قرينة المسؤولية_ قرينة الخطأ_ عبء الإثبات.

Summary:

The international transportation of goods is considered the fundamental boosting element of the economy of countries, what has made the international community prepare agreement projects in this field, and may be among the most important agreements, there is Brussels agreement dated 1924, and Hamburg regulation of 1978, in addition to Brussels agreement dispositive.

Which have obliged the maritime transport to achieve a result and, therefor the loading side just needs to prove that there is not any result achievement so that the transporter can be said responsible, and in this case, the said transporter cannot be have the responsibility cancelled unless by proving there was a most supreme external cause. Contrary to Brussels dispositive, Hamburg regulations have resolved to oblige the maritime transporter to all that is necessary to ensure the security of the transported goods from decaying. Besides, they said transporter can reject his or her responsibility as to the decaying of goods, whenever he or she and even their agents have done all that necessary and reasonable, and ask a result, the difference regarding the legal nature of the transporter reasonability has necessary an impact on proving difficulty on which are based the legal proceeding and their consequences.

The key word: Carrier– the charger– the presumption of responsibility– presumption error– the burden of proof.

المبحث الأول

القاعدة القانونية لتحديد التزام الناقل البحري

فرضت معاهدة بروكسل وتعديلاتها، خاصة تعديل 1968م عدة التزامات على الناقل البحري مما يترتب عليه مسؤولية من جراء عدم الالتزام بها، لكن لهذا الالتزام طبيعة قانونية خاصة مقارنة بطبيعة الالتزام الذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لسنة 1978م والمعرفة بقواعد هامبورغ، والتي جاءت حسب الدول المصادقة عليها لتدارك ما لم تدرجه معاهدة بروكسل من أحكام لتحقيق التوازن في المسؤولية عن المخاطر البحرية بين الشاحن والناقل⁽¹⁾، حيث أن معاهدة بروكسل جعلت طبيعة الالتزام هي تحقيق نتيجة كأساس لقيام مسؤولية الناقل البحري، وعلى عكس قواعد هامبورغ فإنها جعلت الالتزام هو الالتزام ببذل عناية فقط لقيام هذه المسؤولية، كذلك حددت المعاهدتين لكل نوع من الالتزام نطاق زمني يتحمل فيه الناقل البحري مسؤوليته الكاملة عن هلاك وتلف البضاعة وهذا ما سنتطرق إليه من خلال المطلبين أدناه.

المطلب الأول: أحكام المسؤولية بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية

قصد تقليل شكاوى الشاحنين من شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل البحري⁽²⁾، وبالتالي توزيع المخاطر بين الشاحن والناقل لخلق نوع من التوازن في المسؤولية بينهما، وضعت أهم معاهدتين في هذا المجال الخاصة بسندات الشحن في بروكسل سنة 1927م وهامبورغ سنة 1978، والمقرر في هذه المعاهدات أنه لا يجوز الرجوع على الناقل البحري إلا تعاقدياً، وإذا كان الخطأ العقدي هو عدم تنفيذ الناقل (المدين) لالتزاماته الناشئة عن العقد، فإنه أهم ما يثار بصدد مسؤولية الناقل

(1) عبد الرازق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج2، آثار الالتزام، 2007-2008م-goda ©
coyrights، ص729.

(2) على جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الثانية، العدد (2) جوان، 1978م، ص 333.

في الواقع هو تحديد طبيعية هذه الالتزامات التي تثقل كاهله بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية⁽³⁾، وهذا الاختلاف في طبيعة الالتزام يؤدي حتماً إلى التأثير على أساس مسؤولية الناقل البحري، وهذا ما سنفصله في الفرعين أدناه.

الفرع الأول: الالتزام بتحقيق نتيجة في أحكام اتفاقية بروكسل

مسؤولية الناقل البحري مصدرها حسب قواعد أو أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1924م في عقد النقل الذي يبرمه الناقل مع الشاحن، كونها مسؤولية عقدية تقوم على الإخلال بالالتزام التعاقدية، وهذا الالتزام بطبيعته القانونية هو الالتزام بتحقيق نتيجة وهي ضمان نقل البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المحدد، فبمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة يعتبر في ذاته خطأً موجباً لمسؤولية الناقل التي لا يبرأ منها إلا بنفي العلاقة السببية لهذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن، وبالتالي فالالتزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة هو شرط لا يعفيه من المسؤولية إلا من خلال تحقق الاستثناءات الواردة في أحكام اتفاقية بروكسل على سبيل الحصر.

أولاً: شروط الالتزام بتحقيق نتيجة

فرضت معاهدة بروكسل لسنة 1924م مسؤولية الناقل البحري طبقاً لأحكام المادة الرابعة من المعاهدة، فقد كانت واضحة بمفهومها على أن التزام الناقل البحري هو التزامه بتحقيق نتيجة، وبالتالي يكون مسؤولاً عن التعويض إذا اختلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، فهو ملزم بتسليمها إلى صاحب الحق "المرسل إليه" في الزمان والمكان المتفق عليه، وإلا تترتب عليه المسؤولية بسبب عدم تنفيذه لالتزامه وبالتالي عدم تحقيق النتيجة، هذا سواء كان الخطأ صادراً عن الناقل أو من أحد تابعيه، حيث قررت المادة الرابعة الفقرة الثانية على أنه "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ بفعل الناقل أو خطأه أو بخطأ من وكلاءه أو مستخدميه" وأن حدود مسؤولية الناقل البحري عن أخطائه أو خطأ تابعيه تعتمد على إثبات السبب

(3) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2002م، ص177.

الأجنبي الذي يقع على عاتق الناقل للدفع بمسؤوليته دون الشاحن⁽⁴⁾، لأن الالتزام بتحقيق نتيجة معينة، هي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول، وإذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك هذه البضاعة أو تلفها، تلقى بالمسؤولية على عاتق الناقل، هذا دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، لكن هذا الالتزام بتحقيق نتيجة ليس مطلقاً وإنما استثنت المعاهدة بعض الحالات التي يمكن فيها للناقل البحري الدفع بمسؤوليته عن الهلاك والتلف الذي لحق بهذه البضاعة، والتي تعتبر كفرض لقرينة الخطأ أو كفرض لقرينة المسؤولية والتي لا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر إلا إثبات أن مرده بسبب أجنبي لا يد له فيه أو لنائبه أو لتابعيه فيه⁽⁵⁾.

ثانياً: الاستثناءات التي تعفي الناقل من مسؤوليته بالالتزام بتحقيق نتيجة

لم تستخدم المعاهدة تعبيراً محدداً في هذا الشأن كما في القواعد العامة، ولكنها وضحت مفردات السبب الأجنبي الذي يمنح للناقل البحري فرصة ليدفع بها عن مسؤوليته، والتي تخرج عن كونها تطبيقات للقواعد العامة في باب السبب الأجنبي، ويمكن رد المسائل التي نصت عليها المعاهدة والمتمثلة في البنود من (ب) إلى (ف) من المادة الرابعة فقرة ثانية والتي فصلها نبيها كما يأتي:

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه: ولكي يتمتع الناقل بهذا النوع من الإعفاء من المسؤولية عليه أن يثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضائع ناشئة عن الحريق، والإعفاء من المسؤولية يشمل الضرر الذي لحق بالبضائع التي شب فيه الحريق والذي امتد إليها الحريق بعد ذلك. (ج) مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطاؤها أو حوادثها. (د) القضاء والقدر. (هـ) حوادث الحرب. (و) أعمال الأعداء العموميين. (ح) قيد الحجز الصحي. (ي) الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان كلياً أو جزئياً. (ك) الفتن والاضطرابات الأهلية. (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر. (م) العجز في الحجم أو الوزن أو الهلاك أو التلف عن عيب خفي أو خاص أو طبيعة

(4) بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، ط1، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2006م، ص149.

(5) الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة تيزري وزو بتاريخ 2013/06/17م.

البضاعة. (ن) عدم كفاية التغليف. (س) عدم كفاية أو عدم اتفاق العلامات. (ع) العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة. (ف) أي سبب آخر غير ناشئ عن عل الناقل أو خطئه أو فعل وكلا الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب الاستفادة من هذا الاستثناء، ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا بفعل الناقل ممولا بفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التل⁽⁶⁾، وبالرجوع إلى نص المعاهدة في المادة الرابعة وهي إلزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة وبالتالي مسؤوليته الكاملة عن تلف أو هلاك البضاعة، ولأن المسؤولية هي عقدية يلزم بنتيجتها، لكن الملاحظ أن المادة الرابعة الفقرة الثانية من (ب) إلى (ف) تمهد للناقل الإفلات من مسؤوليته وهي تحقيق نتيجة، بمعنى أنه إذا أثبت الناقل البحري أحد الأسباب المذكورة في الاتفاقية والتي تمكنه بالدفع بمسؤوليته اتجاه البضاعة المنقولة، فإنه يجرد من هذه المسؤولية، وبالتالي يمكن القول أن طبيعة الالتزام هو بذل عناية ولو بطريقة غير مباشرة، على عكس ما تفرضه أحكام المعاهدة بأن يكون الناقل ملزماً بتحقيق نتيجة، وذلك ما يتضح لنا من خلال تلك الأسباب التي قد تكون سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية.

الفرع الثاني: الالتزام ببذل عناية كأساس للمسؤولية في قواعد هامبورغ

نصت المادة الخامسة الفقرة الأولى 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 عهدته على الوجه المبين في المادة الرابعة ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"⁽⁷⁾، حيث يفهم من نص المعاهدة أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ في جانبه لا بتحقيق نتيجة، وبالتالي قررت اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها

(6) بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص151.

(7) محمد عبد الفتاح ترك، عقود الببوع البحرية الدولية، ط1، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص201.

أو عن التأخير في وصولها على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض، كذلك يقع الإثبات على الناقل أنه بذل العناية الواجبة لتجنب تلف وهلاك هذه البضاعة.

أولاً: شرط الالتزام ببذل العناية:

يجب على الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لسلامة تلك البضاعة، فألقت بذلك اتفاقية هامبورغ على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضاعة وموعد وصولها⁽⁸⁾، لكن هذا الالتزام مبني على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض: وبالتالي يكفي على المضرور لحصوله على التعويض إثبات وجود البضاعة في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، لكن في نفس المادة من القواعد فقد أتاحت الاتفاقية للناقل أسلوباً مرناً وعماماً يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية ألا وهو اتخاذه وتابعوه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر مما يدل على أن التزام الناقل البحري في قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ إلى جانبه لا بتحقيق نتيجة، فمسؤولية الناقل البحري في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض أي أن الناقل مقيد بقرينة الخطأ، وإذا كان التزام الناقل على هذا النحو هو التزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ أو إهماله فإن ذلك يعني أن المضرور وعلى خلاف حكم الالتزام ببذل عناية ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل وإنما يكفي إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، وهو أمر جد يسير يكفي في الخصومة القضائية أو التحكيمية تقديم عقد النقل وما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن، وإثبات الضرر المدعى به، ويكون على الناقل لدفع مسؤوليته نفي صدور الخطأ أو الإهمال من جانبه، وذلك بإثبات أنه قد اتخذه أو استخدمه أو وكلاؤه كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

ثانياً: الاستثناءات التي تعفي الناقل من مسؤولية الالتزام ببذل عناية

(8) قمر عبد العظيم صالح، المسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، ص 80.

قواعد هامبورغ قررت من خلال أساس مسؤولية الناقل البحري لصالح الشاحنين من جهة، إلا أن المادة الخامسة في فقرتها الرابعة فتحت باباً آخر لتخلص الناقل من مسؤوليته، وذلك عن طريق اتخاذه أو تابعوه أو وكلائه التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه وهذا هو أخطر ما جاءت به أحكام قواعد هامبورغ⁽⁹⁾، فقد كان هذا النص أي الفقرة الرابعة من المادة الخامسة محل معارضة أثناء الأعمال التحضيرية للاتفاقية، وقد رأى مع ذلك الإبقاء عليه باعتبار أنه توازناً لمخاطر النقل البحري، إذ أن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ عن خطئه أو إهماله في حالة الحريق مثلاً، جاء في مقابل تقرير مسؤوليته في حالة الخطأ في ملاحه السفينة، إذ جعلت مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق تقوم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات، فإذا أثبت المدعي أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدموه في اتخاذ التدابير المعقول اتخاذاها لإخماد الحريق، أو التحقق منها قامت مسؤولية الناقل. وبالتالي يظهر من خلال ذلك أن اتفاقية هامبورغ جاءت تخدم مصلحة الناقل على حساب الشاحن في أساس المسؤولية المدنية وبالتالي فهي بذلك لا تخدم مصلحة الدول الشاحنة.

المطلب الثاني: النطاق الزمني لسريان الاتفاقيتين باختلاف طبيعة الالتزام

النطاق الزمني هو المدة الزمنية بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، وكافة العمليات التي تقع خلال تلك المدة التي يلتزم بها الناقل.

الفرع الأول: سريان أحكام المسؤولية في اتفاقية بروكسل على المرحلة البحرية

نصت المادة الأولى من الفقرة (ج) على أن مجال تطبيق أحكام معاهدة بروكسل يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منها، يعني هذا النص أن أحكام المعاهدة لا تسري على العمليات السابقة على الشحن أو التفريغ حيث تقضى المعاهدة بتجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل: الأولى: وتشمل الوقت الذي ينقضي بين تسليم البضاعة للناقل حتى بدء عمليات الشحن، أما الثانية: وتشمل الوقت الذي ينقضي بين شحن البضاعة في السفينة

(9) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 262.

وتفريقتها منها، والثالثة: وتبدأ بعد نهاية التفريغ وتستمر حتى نهاية تسليم البضاعة تسليمياً فعلياً للمرسل إليه، لكل ذلك سنوضح مضمون الشحن والتفريغ.

أولاً: المرحلة البحرية (من الشحن إلى التفريغ) بالرجوع للمادة الأولى الفقرة (هـ) والتي نصت على "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها"⁽¹⁰⁾، فبالرغم من أن الاتفاقية لم تحدد المقصود والمعنى الواضح لعملية الشحن والتفريغ أي متى تبدأ عملية الشحن ومتى تنتهي عملية التفريغ، فقد اختلف الفقه في تفسير مرحلة الشحن ومرحلة التفريغ، فكل ما هو متعلق بهذه المرحلة يدخل ضمن مسؤوليات الناقل البحري وهو التزامه بتحقيق نتيجة، هذا خاصة بعد التطور الحاصل في مجال النقل والمبادلات التجارية، فإنه لم يعد المشكل فقط في الشحن والتفريغ على الروافع في الرصيف أو الميناء، وإنما امتد كذلك إلى السوائل كالبتروول والبنزين والزيوت بمضخات وأنباب تنقل عن طريقها هذه المواد، وبالتالي اختلف مفهوم الشحن والتفريغ⁽¹¹⁾.

ثانياً: الالتزام بتحقيق نتيجة أثناء المرحلة البحرية

المادة الثالثة في فقرتها الأولى من البروتوكول الرامي إلى تعديل الاتفاقية لسنة 1924 والموقع في بروكسل بتاريخ 1968/02/23 أوجبت على أن يمارس الناقل البحري نشاطاً كافياً قبل المرحلة البحرية وبعدها لجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن يهيئها ويجهزها كأن يجعل الأنبار وغرف التبريد وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة، ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة، وبالتالي هو التزام ببذل عناية على عكس التزام الناقل ومسؤوليته عن سلامة البضاعة من التلف والهلاك في المرحلة البحرية هو التزام بتحقيق نتيجة، فواقع الأمر أن عقد النقل البحري يبدأ باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن وينتهي بتسليمها للمرسل إليه ومن ثم فهو يتضمن العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة على التفريغ، ولكن كل ما في الأمر أن المرحلة التي ما قبل الشحن والتي تبدأ من استلام الناقل البضائع من الشاحن حتى بدء شحنها على السفينة وحتى تسليمها للمرسل إليه، هما

⁽¹⁰⁾ اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول سنة 1968.

⁽¹¹⁾ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007م، ص112.

مرحلتان لا تخضعان لأحكام المعاهدة، بل تسود فيهما الحرية التعاقدية ويكون للناقل أو يورد بشأنها يعدله من شروط إعفاء من المسؤولية وهو ما تقرضه صراحة المادة السابعة من المعاهدة⁽¹²⁾.

الفرع الثاني: سريان أحكام المسؤولية في قواعد هامبورغ: يختلف سريان أحكام المسؤولية في قواعد هامبورغ عنها في اتفاقية بروكسل من حيث الفترة الزمنية أو النطاق الوقتي الذي تطبق فيه أحكام قواعد هامبورغ.

أولاً: مراحل النقل البحري

نصت المادة الرابعة الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ على "إن مسؤولية الناقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ⁽¹³⁾، حيث استقر الرأي على أن عقد النقل البحري يشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تكون هذه العمليات جميعها كلا لا يتجزأ فتسري عليه شروط سند الشحن، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، واستبعدت معاهدة هامبورغ مبدأ تجزئة عقد النقل البحري الذي كان معتمداً في اتفاقية بروكسل والبروتوكول المعدل لسنة 1968، كذلك عالجت المادة الرابعة الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ الحالة التي قد يمتنع فيه المرسل إليه عن تسلّم البضائع، أو لم يحضر لاستلام البضائع بعد إخطاره بالوصول من قبل الناقل فيستطيع هذا الأخير استناداً إلى هذه الفقرة أن يسلم البضائع إلى إحدى السلطات، أو حسب الأنظمة السارية في ميناء التفريغ مثل تسليمها إلى السلطات الجمركية أو مؤسسة الموانئ، إلا أن بعض الفقه يرى أن تسليم الناقل للبضائع على النحو الذي ترسمه الفقرة الثانية ينطوي على قدر كبير من الغموض، إذ أنها تعفي الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه⁽¹⁴⁾.

ثانياً: الالتزام ببذل عناية أثناء مراحل النقل البحري

(12) محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص135.

(13) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ).

(14) عمر مشهور، قانون النقل البحري وقضاياها، المركز الأردني لتسوية النزاعات البحرية، 2004، ص171.

يلتزم الناقل بتجهيز السفينة من المؤن والوقود والمعدات اللازمة للمرحلة البحرية، كما عليه الاستعانة بطاقم البحارة المؤهل والكاف للقيام بالرحلة البحرية والمختصين في النقل النوعي للبضاعة. وكذا إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لشحن السلع فيها وحفظها، أي التزام الناقل في هذا الشأن التزاماً ببذل العناية المعتادة للتاجر المحترف الذي يقوم بمثل هذا العمل فالتزام الناقل البحري ببذل العناية الكافية حسب قواعد هامبورغ، تشمل كافة العمليات والتي تبدأ منذ استلامه البضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو ميناء التفريغ. يعني ذلك التزامه بشحن البضائع وتفريغها، ورسها ونقلها، ثم وعند الوصول فك البضائع وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه، وكذلك محاولة المحافظة على البضائع سالمة بما أن التزامه ليس التزاماً بتحقيق نتيجة وإنما بذل عناية.

المبحث الثاني

أثر توزيع عبء الإثبات

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري أمر أساسي لأنها هي التي تحدد لنا على من يقع عبء الإثبات في حالة وقوع ضرر للبضاعة، ولأن مسؤولية الناقل هي عقدية وليست تقصيرية التي تنشأ خارج نطاق عقد النقل البحري، فإنه عندما يخل هذا الناقل بالتزاماته التي يفرضها عليه تتعدد مسؤوليته، حيث يفترق الفقه بين ما يعرف "قرينة المسؤولية" و"قرينة الخطأ"، فقرينة المسؤولية تعني اعتبار التزام الناقل بتحقيق نتيجة، أما قرينة الخطأ فتعني اعتبار التزام الناقل ببذل عناية مع افتراض ارتكابه الخطأ، ويكمن الفارق بينهما في الكيفية التي يجوز بها للناقل البحري دفع المسؤولية⁽¹⁵⁾.

المطلب الأول: إثبات السبب الأجنبي للدفع بالمسؤولية في اتفاقية بروكسل

تعتبر أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، مثلها في ذلك أحكام القانون البحري السوداني عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير المزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن، وبالمقابل تضمنت كل من المعاهدة وما يقابلها في القانون البحري الجزائري تحديداً التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة أثناء المرحلة البحرية والمحددة بين عملية الشحن والتفريغ، فبمقتضى هذا الالتزام لا يلزم المضرور بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله في تنفيذ التزامه الناشئ عن العقد وهو تحقيق نتيجة، وإنما إثبات أن الناقل لم

(15) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، الجزء الثاني، الطبعة 1993، ص108.

ينفذ التزامه، وهو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، وبالتالي هنا فالخطأ ليس مفترضاً بل هو خطأ حقيقي واجب إثباته بمجرد تحقيق مسؤولية الناقل، إلا إذا نفى هذا الأخير قرينة المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، أو تحقيق شرط من شروط الإعفاء كشرط الإهمال أو شرط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابعين.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية

مسؤولية الناقل في مواجهة الشاحن هي مسؤولية مصدرها عقد النقل، فالناقل ملزم التزاماً عقدياً بتوصيل البضاعة سليمة كماً ونوعاً، وتسليمها للمرسل إليه، فنتور هذه المسؤولية بمجرد عدم تحقيق النتيجة دون حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من الناقل⁽¹⁶⁾، وكثيراً ما يصعب تحديد الوقت الذي هلكت فيه البضاعة أو تلفت، إذ أن الهلاك أو التلف لا يكتشف عادة إلا وقت تسليم البضاعة للمرسل إليه، ولما كان الناقل هو الذي تتوافر لديه عادة وسائل معرفة زمان الضرر وظروفه، في حين يتعذر ذلك على الشاحن أو المرسل إليه⁽¹⁷⁾، فقد أقامت أحكام بروكسل قواعد لمصلحة الشاحن أو المرسل إليه قرينة تسمى بقرينة المسؤولية بأن الهلاك والضرر حصلاً أثناء النقل البحري، وعليه يحق للناقل أن يهدم هذه القرينة وبالتالي نفيها بأن يثبت أن هذا الهلاك أو التلف حصل قبل الشحن أو بعد التفريغ، أو أنه يثبت أن هذا الهلاك يرجع إلى سبب أجنبي للدفع بهذه المسؤولية.

أولاً: قرينة المسؤولية

تقع قرينة المسؤولية في حق الناقل البحري بمجرد عدم تحقيق الالتزام بالنتيجة، هذا بصفته مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلّمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها، إذن فبمجرد أن يثبت المدعي الأضرار التي أصابته قام الافتراض إلى جانبه، وهو أن هذه الأضرار حصلت بسبب خطأ من الناقل، فمتى تم إثبات الضرر أنه حصل بين تسليم الناقل للبضاعة إلى

(16) عمر مشهور، حديثة التجارة، قانون النقل البحري وقضاياه، المركز الأردني للتسوية والنزاعات البحرية، 2004، ص15.

(17) بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص66.

حين تسليمها، فالناقل يعتبر مسؤولاً، وهذه المسؤولية ليست مؤسسة على الخطأ أو قرينة الخطأ ولكنها مسؤولية مفترضة⁽¹⁸⁾، فالناقل في هذه المرحلة هو مسؤولاً بتحقيق نتيجة ولا يعفى من مسؤولياته إلا بإثبات حالة من حالات الإعفاء، وبالتالي قيام قرينة المسؤولية على الناقل تقوم بمجرد وقوع الضرر ولا يمكن للناقل التهرب أو نفي هذه المسؤولية بإسناد الضرر إلى سبب مجهول، فلا يعفيه ذلك من قيامها، وعليه يصل التزام الناقل بموجب عقد النقل البحري إلى نهايته بتحقيق غايته الرئيسية وهي إيصال البضاعة سليمة إلى المرسل إليه وإلا قامت عليه قرينة المسؤولية التي لا يمكن نفيها إلا بإثباته للسبب الأجنبي.

ثانياً: نفي قرينة المسؤولية لسبب أجنبي

مسؤولية الناقل عن تلف وهلاك البضاعة أساسها الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، وهي توصيل البضاعة سالمة إلى المرسل إليه هذا ما أقرته أحكام قواعد بروكسل في مادتها الرابعة⁽¹⁹⁾، وبما أن الاتفاقية جعلت الالتزام هو تحقيق نتيجة، وبالتالي قيام قرينة المسؤولية، فعبد الإثبات يقع على عاتق الشاحن الذي يكفيه أن يثبت حصول هلاك البضاعة - أي إثبات الضرر، حيث يتم مقارنة حالة البضاعة كما هي مثبته في سند الشحن بحالتها عند الوصول، والشاحن هنا ليس ملزماً بتقديم الأسباب التي أدت إلى حدوث الهلاك والتلف⁽²⁰⁾، وإذا نجح المضرور في إثبات ما سلف ذكره فإن العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر تكون مفترضة وتتحقق بالتالي مسؤولية الناقل، ولا يمكن له نفيها إلا بإثبات السبب الأجنبي، حددت المادة الرابعة من الاتفاقية في فقرتها الثانية الأسباب التي إذا تمكن الناقل من إرجاع الضرر إلى إحداها فلا مسؤولية عليه، وهذه الأسباب هي التي يقصد منها السبب الأجنبي، وبالتالي يكفي إثبات إحداها حتى يتمكن الناقل من نفي قرينة المسؤولية، كسبب القوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، حيث يشترط في القوة القاهرة أن تكون غير محتملة أو غير متوقعة ولا يمكن تفاديها، فإذا

(18) محمد قاسم، قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، 2003م، ص117.

(19) بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 226.

(20) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 254.

ما أثبت الناقل هذين العنصرين استبعدت مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، أما العيب الثاني للبضاعة وخطأ المرسل أو المرسل إليه فهي في حد ذاتها كافية لتحرير الناقل من المسؤولية الواقعة عليه طالما أن علاقة السببية بينها وبين الضرر قد ثبتت، وإن الحكم الابتدائي المؤيد بالحكم المطعون فيه ذهب إلى عدم مسؤولية الناقل، وقضى تبعاً لذلك برفض الدعوى تأسيساً، ونقل عبء الإثبات خطأ الناقل على عاتق الشاحن والذي هو مخالف بذلك لأحكام الاتفاقية، وأن أحكام اتفاقية بروكسل في مادتها الرابعة أُلقت بعبء الإثبات على الناقل البحري ويترتب على ذلك أنه لا يستطيع دفع المسؤولية من خلال دفع قرينة المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي والتي تقوم بمجرد إثبات الضرر اللاحق بالبضاعة، وهذه الأحكام من الاتفاقية كانت كافية أكثر خدمة لمصالح الشاحن والتقليل من تعسف الناقل.

الفرع الثاني: حالات تبرأ الناقل من قرينة المسؤولية

ندر قبول الناقل البحري تحمل عبء المسؤولية البحرية كما تقرها القواعد العامة، لاسيما وأن إثبات السبب الأجنبي كثيراً ما يكون أمراً عسيراً من الناحية العملية، فتلك الصعوبة في الإثبات تؤدي بلا شك إلى إلصاق المسؤولية بالناقل كلما حدث هلاك أو عجز أو تلف في البضاعة⁽²¹⁾ على أساس أن طبيعة التزام الناقل هي تحقيق نتيجة وبالتالي بمجرد عدم تحققها يتحمل - الناقل - عبء هذا الإثبات، وهو ما أورده المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل المعدلة بالبروتوكول الرامي إلى تعديل الاتفاقية الموقع بتاريخ 1968/02/23، إضافة إلى تمكين الناقل من دفع المسؤولية بإثباته السبب الأجنبي، والذي هو في واقع الأمر سبب قانوني للإعفاء من المسؤولية وفق القواعد العامة، فإن اتفاقية بروكسل قررت للناقل بعض الحالات الخاصة تفيد بدفع المسؤولية وذلك من خلال تبرئته من الخطأ، وهي حالات تخفف على الناقل من تحمل الإثبات، نكرتها الاتفاقية على سبيل الحصر من خلال المادة الرابعة في فقرتها الثالثة، حيث يكفي أن يثبت الناقل حالة محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو حالة العيوب الخفية التي لا تتركها اليقظة المعقولة.

(21) محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003م، ص203.

أولاً: حالة محاولة إنقاذ الأرواح والممتلكات

المادة الرابعة الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل نصت على "أنه لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية أو لاتفاقية النقل أي انحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والممتلكات في البحر ولا أي انحراف استثنائي، ولا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه"⁽²²⁾، جعلت اتفاقية بروكسل إنقاذ الأرواح حالة خاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط، لأن كل جهد يصرف في إنقاذ الأرواح البشرية يكون معقولاً⁽²³⁾، وبالتالي لا يلزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة في هذه الحالة.

ثانياً: حالة العيوب الخفية

قررت المادة الرابعة في فقرتها الثانية من المعاهدة إعفاء الناقل من قرينة المسؤولية في حالة العيوب الخفية. وهذا الإعفاء هو ترديد للقاعدة المنصوص عنها في المادة الرابعة الفقرة الأولى، والتي تعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، بشرط أن يكون الناقل قد بذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند القيام لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، ذلك لأن عدم الصلاحية للملاحة الذي يخفي رغم بذل العناية الكافية واليقظة المعقولة يرجع في الواقع إلى عيوب خفية في السفينة، وبالتالي فإعفاء الناقل من قرينة المسؤولية إذا كان الضرر حدث بسبب عيب خفي يصعب اكتشافه اكتشاف الرجل العادي، فإنه من يعفى من هذه القرينة، ولكن يكفي أن يثبت أن الضرر راجع إلى هذا العيب الخفي وأنه بذل العناية الكافية.

ثالثاً: حالة نقل البضائع الخطيرة

المادة الرابعة في فقرتها السادسة من المعاهدة المعدلة بالبروتوكول لسنة 1968 نصت على أن "البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة والتي لم يكن الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة ليقبل بشحنها، فيما لو سبق أن اطلع على طبيعتها، فيمكن له في أي سابق للتفريغ تنزيلها من قبل الناقل في أي مكان، أو

(22) اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول لسنة 1968.

(23) محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحري رقم (8) لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995م، ص129.

إتلافها أو نزع المادة الخطرة عنها، وذلك بدون أي تعويض، ليكون شاحن هذه البضاعة مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناتجة عن الشحن⁽²⁴⁾، وبالتالي يعفى الناقل من قرينة المسؤولية بمجرد إثبات أن البضاعة التي كانت على متن السفينة خطيرة قابلة للاستعمال أو الانفجار، وذلك بمجرد بيان البيانات الموجودة في سند الشحن والتي تثبت عدم علم الناقل بخطورة هذه البضائع.

المطلب الثاني: إثبات بذل العناية للدفع بالمسؤولية في قواعد هامبورغ

كقاعدة عامة أن عبء الإثبات يقع على عاتق من يدعي خلاف الوضع الثابت أصلاً أو ظاهراً، فإذا تمكن المدعي من إثبات ما يدعيه انتقل عبء الإثبات إلى الطرف الأول، وهكذا ينتقل عبء الإثبات من طرف لآخر في الخصومة⁽²⁵⁾، فقيام المسؤولية العقدية يكون على المضرور إثبات الضرر لأن الخطأ مفترضاً، وهذا بدون أن يقوم المتعاقد المضرور بإثبات الخطأ، وهو ما يعبر عنه بالصورة التقليدية في القانون الفرنسي بأنه المقابل للالتزام بتحقيق نتيجة أو غاية باعتبار الضرر واقعة مادية⁽²⁶⁾، وهذا كما رأينا ما أخذت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها، على عكس اتفاقية بروكسل اختلفت قواعد هامبورغ عنها في طبيعة الالتزام، وقررت ببذل العناية الكافية خلال فترة النقل البحري، فقيام المسؤولية العقدية حسب هامبورغ أنه يكون على المضرور إثبات الخطأ ثم الضرر ثم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، هذا بما أن الأمر يتعلق بالالتزام بذل عناية، وعليه فمسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس قرينة الخطأ، وللدفع بهذه القرينة على الناقل إثبات أنه ووكلائه بذلوا الهمة والعناية اللازمة والكافية لمنع حدوث الضرر هذا من جهة، ومن جهة أخرى قررت قواعد هامبورغ حالات يعفى فيها الناقل من الإثبات للدفع بمسؤوليته والتي نتطرق إليها لاحقاً.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة الخطأ

(24) اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول 1968.

(25) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ).

(26) محمد حسن قاسم، قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2007م، ص50.

أخذت قواعد هامبورغ بنظام الالتزام ببذل عناية وذلك مع افتراض الخطأ، من خلال المادة الخامسة من المعاهدة ومفادها أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت البضائع أثناء وجودها في عهدته، تتعدّد دون أن يلتزم المضرور بإثبات خطأ الناقل، إذ أن خطأ الناقل أو إهماله مفترض، وكذلك العلاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال أو الضرر، وحتى يستطيع الناقل الإفلات من المسؤولية عليه إثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه التدابير المعقولة لمنع الضرر، فالالتزام هنا ليس التزاماً بتحقيق نتيجة كما في اتفاقية بروكسل، ولكنه التزام ببذل عناية مع افتراض خطأ الناقل أو إهماله، فإذا نجح الناقل في الإثبات بأدلة تثبت بذله للعناية الكافية تدفع عنه قرينة الخطأ، وإذا عجز عن ذلك تسري عليه القرينة وتتعدّد مسؤوليته.

أولاً: قرينة الخطأ

وهو مبدأ قررته قواعد المعاهدة، وفي المقابل أجازت للناقل نفي مسؤوليته بإثبات بذل العناية المعقولة لتجنب الحادث وتبعاته.

1/ مبدأ قرينة الخطأ:

ألقت قواعد هامبورغ على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها، فإن أحل به افتراض وقوع الخطأ في جانبه وانعدت مسؤوليته⁽²⁷⁾ هذا بنص المادة الخامسة الفقرة الأولى من المعاهدة، فالمعاهدة أسست المسؤولية على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، والذي يعني وقوع عبء الإثبات على كلا من الشاحن والناقل على حد سواء، فالشاحن عليه إقامة الدليل على وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، وهو إثبات يسير إذ يكفي إثبات وجود عقد نقل صحيح واستلام الناقل للبضائع منه، كما يتعين على الشاحن إثبات وقوع الضرر الذي أصاب البضائع المنقولة، وهو أيضاً إثبات يسير، إذ أنه يتم عمل معاينة يقوم بها خبراء متخصصون يقدمون النتائج للشاحن، وبتمام إثبات الشاحن بتسليم

(27) قهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري على سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ،

البضاعة للناقل فبمجرد وقوع هذا الضرر يبدأ عمل قرينة الخطأ، ليفترض حينئذ خطأ الناقل وقيام علاقة سببية بين الخطأ والضرر.

2/ الاستثناءات الواردة على مبدأ الخطأ المفترض:

قررت المادة الخامسة في فقرتها الرابعة البند (أ) من المعاهدة وعلى عكس ما جاءت به الفقرة الأولى من نفس المادة، بإرساء نظاماً مغايراً قائماً ليس على الخطأ المفترض بل على الخطأ الواجب الإثبات، وقد يعتقد البعض أن إثبات لحظة نشوب الحريق وأسبابه، وإثبات عدم كفاية التدابير التي اتخذها الناقل يكون عبئاً ثقيلاً على المضرور نظراً لتغيبه لحظة نشوب الحريق على متن السفينة، ولكن في حقيقة الأمر ليس كذلك، فقد راعت الاتفاقية تغيب المضرور لحظة نشوب الحريق بنص البند (ب) من الفقرة الرابعة من المادة الخامسة على أنه "في حالة نشوب حريق على ظهر السفينة يصيب البضاعة بضرر، فإنه يجب أن يجري تحقيق بذلك بناء على رغبة من المدعي أو الناقل..."⁽²⁸⁾، فمسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق لا تقوم على فكرة الخطأ المفترض، وإنما على فكرة الخطأ واجب الإثبات.

ثانياً: نفي قرينة الخطأ بإثبات بذل عناية

قواعد هامبورغ قررت إلقاء على عاتق الناقل البحري التزاماً بضمان سلامة البضائع، فإن أخل بهذا الالتزام افترض وقوع الخطأ، وبالتالي انعقاد مسؤوليته، ومفاد ذلك أن المسؤولية في كنف قواعد المعاهدة ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر، وإنما على فكرة الخطأ المفترض، ومن ثم فليس على المدعي سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل، وعلاقته السببية بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر. لكن يستطيع الناقل نفي قرينة هذا الخطأ المفترض ودفع مسؤوليته إذا أفلح في إثبات أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، لكن من المفروض مبدئياً وعملاً بالقواعد العامة للإثبات أن يقع عبء الدليل على عاتق المتضرر، إلا أنه وحسب قواعد الاتفاقية ورعاية منها لمصالح الشاحنين والناقلين⁽²⁹⁾، ونظراً لصعوبة مثل هكذا إثبات فقد عكس الاتفاقية عبء الإثبات

(28) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 (قواعد هامبورغ).
(29) بسام عاطف المهتار، - مرجع سابق، - ص 156.

بوضعها قرينة على خطأ الناقل ومسؤوليته بمجرد تحقق الضرر للبضائع في الفترة الزمنية التي كانت فيها البضاعة في عهدة الناقل.

الفرع الثاني: حالات تعفي الناقل من الإثبات للدفع بالمسؤولية

اتفاقية هامبورغ في مادتها الخامسة الفقرة الخامسة تعرضت لحالتين يعفي فيهما الناقل من المسؤولية بإثبات يسير، وهما حالتى نقل الحيوانات الحية وإنقاذ الأرواح والأموال، إذ لا يطلب من الناقل فيها لدفع بمسؤوليته عن الأضرار التي تلحق البضائع بإثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب هذا الضرر اللاحق، وإنما يكفي لدفع مسؤوليته عن الهلاك أن يثبت أن الأضرار ناشئة عن المخاطر التي تصاحب هذا النوع من النقل.

أولاً: حالة نقل الحيوانات الحية

أوردت قواعد هامبورغ في المادة الأولى في فقرتها الخامسة تعريفاً لمصطلح البضائع على أنه يشمل الحيوانات الحية، وبالمقابل في مادتها الخامسة الفقرة الخامسة منها جعلت نقل الحيوانات حالة من الحالات التي يمكن للناقل عن طريقها التنصل من مسؤولية بأن البضاعة ذات طبيعة خاصة، حيث أنها قررت مسؤولية الناقل عن هلاك الحيوانات خلال النقل البحري يقوم على أساس وجود خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه، فالأصل أنه يترتب على تقرير عدم مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق الحيوانات الحية والتي سببها المخاطر المصاحبة لمثل هذا النقل، أنه لا يلزم على الناقل إثبات السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته وإنما يكفي إقامة الدليل ترتيب الضرر نتيجة تلك المخاطر الخاصة⁽³⁰⁾، لكن لم تراعى الاتفاقية ضرورة تسليم هذه النوعية من البضاعة في الموعد المحدد وبصفة خاصة أن نقل هذا النوع من البضاعة يتعلق بتجارة الاستيراد وهي تجارة تتصل اتصالاً مباشراً بالحاجة الغذائية والاقتصادية للشعوب، لذلك نرى الأوفق إخضاع هذه المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية لقرينة الخطأ وبالتالي إثبات بذل العناية وليس الإعفاء الكلي من مسؤولية هلاكها.

⁽³⁰⁾ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 227.

ثانياً: حالة الأموال

تعرضت اتفاقية هامبورغ في فقرتها السادسة من المادة الخامسة لإنقاذ الأموال كوجه لإعفاء الناقل من المسؤولية وبالتالي إعفاء من الإثبات عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، ووفقاً لنص المادة فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إذا كان مرجعها تدابير اتخذها لإنقاذ الأموال في البحر، على أن تكون تلك التدابير معقولة، وتقاس المعقولة بما يفعلها الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف وفي حدود عدم تعرض سفينته وطاقمه وبضائعه للخطر، وللاشارة فإن اتفاقية هامبورغ نجد أنها أدخلت عنصر جديد في عملية الإنقاذ وهو العارية العامة حيث تفيد بأنه فيما عدا العارية العامة لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الممتلكات في البحر، ومن سياق نص المادة الخامسة الفقرة السادسة من المعاهدة: يفهم أن قواعد هامبورغ تستثني إعفاء الناقل من المسؤولية حالة تطبيق أحكام الخسائر البحرية المشتركة، وبالتالي فأحكام المعاهدة لا تعفي الناقل من الإسهام في الخسائر العمومية وفقاً للقواعد الخاصة بذلك، ومنه لا يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العارية العامة، فنص المعاهدة بخصوص إعفاء الناقل من إثبات الخطأ في حالة محاولة إنقاذ الأموال وبغض النظر عن النتيجة فإنه حسم هذه الحالة، ويظل وجه الإعفاء بها قائماً.

الخاتمة

التباين الواضح في الطبيعة القانونية بين الاتفاقيتين يكمن في أساس مسؤولية الناقل البحري، فبينما تقوم في اتفاقية بروكسل على الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة وهو ضمان وصول البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد، نجد أن المسؤولية في قواعد هامبورغ تقوم على أساس الإخلال بالالتزام ببذل عناية مع افتراض خطأ الناقل البحري، على أساس أن هذا الاختلاف يمتد للفترة الزمنية التي تسري عليها أحكام الاتفاقيتين، ووفقاً لذلك توصلنا للنتائج الآتية:

1. الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة في معاهدة بروكسل يثبت مسؤولية على الناقل خلال المرحلة البحرية، والممتدة بين عملية الشحن والتفريغ، بينما ما قبل وما بعد هذه المرحلة يعتبر التزاماً ببذل عناية، هذا على عكس قواعد هامبورغ التي قررت قيام مسؤولية الناقل على أساس الإخلال بالالتزام ببذل عناية خلال مراحل النقل البحري، ورغم أنه في قواعد هامبورغ تقوم المسؤولية خلال جميع هذه المراحل إلا أن قواعد بروكسل كانت أشد قسوة على الناقل من حيث المسؤولية، وبالتالي كانت أكثر حماية للشاحن من خلال التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة خلال المرحلة البحرية.

2. وضوح مدى تفوق أحكام المسؤولية في اتفاقية بروكسل على قواعد هامبورغ وكيفية دفعها، بإعطاء حماية أكبر للشاحن من خلال تأثير الالتزام على عبء الإثبات.

3. بعض الدول رفضت المصادقة للانضمام لقواعد هامبورغ، لكن هذا لم يمنعها من تبني قواعد الاتفاقية في تقنينها البحري الداخلي والتي ترى أنها تخدم مصلحة الشاحن.

وعليه نوصي بالآتي:

1. الانضمام لاتفاقية بروكسل لأنها أكثر حماية للشاحن.
2. تطويع التشريعات الداخلية حتى تواكب الاتفاقيتين.
3. على الدول اللحاق بهاتين الاتفاقيتين والمصادقة عليها لأهميتها.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع القانونية:

1. بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، ط1، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2006م.
2. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007م.
3. عبد الرازق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج2، آثار الالتزام، 2007-2008م ©godacoyrights.
4. على جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الثانية، العدد (2) جوان، 1978م.
5. عمر مشهور، حديثة التجارة، قانون النقل البحري وقضاياه، المركز الأردني للتسوية والنزاعات البحرية، 2004.
6. عمر مشهور، قانون النقل البحري وقضاياه، المركز الأردني لتسوية النزاعات البحرية، 2004.
7. قمر عبد العظيم صالح، المسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري.

8. قهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري على سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ، www.atlas.com
9. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2002م.
10. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003م.
11. محمد حسن قاسم، قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2007م.
12. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، ط1، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.
13. محمد قاسم، قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، 2003م.
14. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحري رقم (8) لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995م.
15. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، الجزء الثاني، الطبعة 1993.
16. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة تيزري وزو بتاريخ 2013/06/17م.

ثانياً: الاتفاقيات والقوانين:

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 (قواعد هامبورغ).
2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ).
3. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ).
4. اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول 1968.
5. اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول سنة 1968.

6. اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بالبروتوكول لسنة 1968.

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع	م
1	مقدمة	1
3	ملخص	2
4	Summary	3
5	المبحث الأول: القاعدة القانونية لتحديد التزام الناقل البحري	4
5	المطلب الأول: أحكام المسؤولية بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية	5
10	المطلب الثاني: النطاق الزمني لسريان الاتفاقيتين باختلاف طبيعة الالتزام	6
14	المبحث الثاني: أثر توزيع عبء الإثبات	7
14	المطلب الأول: إثبات السبب الأجنبي للدفع بالمسؤولية في اتفاقية بروكسل	8
19	المطلب الثاني: إثبات بذل العناية للدفع بالمسؤولية في قواعد هامبورغ	9

24	الخاتمة	10
25	قائمة المصادر والمراجع	11
26	الفهرس	12