



**African Journal of Advanced Studies in  
Humanities and Social Sciences (AJASHSS)**  
المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية  
والاجتماعية

Online-ISSN: 2957-5907

Volume 3, Issue 1, January - March 2024, Page No: 126-144

Website: <https://aaasjournals.com/index.php/ajashss/index>

معامل التأثير العربي 2023: 1.25

SJIFactor 2023: 5.58

ISI 2022-2023: 0.510

**تطور التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري وفقا لقواعد روتردام  
(دراسة مقارنة مع القانون الليبي)**

عبد القادر صالح عون الله\*  
محاضر، قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بنغازي، بنغازي، ليبيا

**The legal regulation and development of maritime carrier  
liability by The Rotterdam Rules  
(Comparing study with the Libyan law)**

Abdelghader Saleh Ownalla\*

Lecturer, Department of Private Law, Faculty of Law, University of Benghazi, Benghazi,  
Libya

\*Corresponding author

az\_az880@yahoo.com

\*المؤلف المراسل

تاريخ النشر: 2024-01-18

تاريخ القبول: 2024-01-12

تاريخ الاستلام: 2023-11-18

**المخلص**

إن البيئة البحرية اليوم أصبحت متطورة جدا لتتعدى كون الرحلة البحرية لنقل البضائع ذات نطاق ضيق يقتصر على شحن البضاعة من ميناء الشحن إلى تفريغها في ميناء الوصول، حيث أن الناقل البحري اتسعت مسؤوليه بشكل ملحوظ في اعتناؤه بالبضائع المشحونة لتمتد إلى مرحلة ما قبل شحنها إلى مرحلة ما بعد التفريغ و وصولها ليد المرسل إليه، هذا الاتساع في الرحلة البحرية يتبعها قانونا ازدياد حرص الناقل والتوسع في مسؤوليته القانونية، مما يجعله قد ينفذ الرحلة البحرية أشخاص آخرين ينوبون عنه في حالة النقل المتعاقب أو الرحلات البحرية بعيدة المسافة، لتثور اشكالية إلى أي مدى يعد الناقل مسؤولا في مواجهة الشاحنين عند حدوث أي ضرر خلال الرحلة نفسها، لذلك فإن هذا الاتساع في الرحلة البحرية والازدياد في مسؤولية الناقل البحري و الدفع بالاستثناءات الجديدة التي تعفيه من هذه المسؤولية بمثابة موضوع لم ينظمه المشرع الليبي ليفتح الباب على مصرعيه لتحليل وضع القانون البحري الليبي وقربه من التطور الدولي المتعلق بمسؤولية الناقل البحري، وأن قواعد هذا القانون قاصرة في تطبيق أحكامها على كامل الرحلة البحرية في المفهوم القديم وغير مواكبة للتنظيم القانوني الحالي لمسؤولية الناقل وتابعيه، الدراسة تتبع طريقة التحليلية المقارنة وتنتهي بنتيجة تتعلق بمواكبة القانون البحري الليبي لتطور مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية روتردام بشأن التوسع في الاعفاءات وتنظيم أكثر للحد من المسؤولية في النقل البحري.

**الكلمات المفتاحية:** الناقل البحري، الطرف المنفذ، الشاحن، الاستثناءات، عبء الاثبات، تحديد المسؤولية.

**Abstract:**

Nowadays, the maritime environment has become very modern, where it exceeds the narrow scope of the maritime voyage which is considered to be from the loading port to the discharge port, while seen that the maritime carrier responsibility has been broadening in respect to the care of cargo, as the voyage involves the prior of loading stage and exceeds to the stage of the discharge. Thus, such width of the carrier's responsibility causes an increase in the carrier

caution and his legal responsibility. Given this, such a carrier may carry out the maritime voyage by others whom he appoints to work on behalf of him in the event of the successive voyage or the long way voyage. There is an issue may arise which is to what extent the carrier is considered to be liable before the shippers in case of any damage caused through the voyage. Therefore, the breadth of the maritime voyage the increase of the carrier's responsibility and the exonerating by new exceptions from the responsibility amounts to the subject matter which never organized by Libyan law, and it opens the door widely to analyzing the situation of the Libyan Maritime Law and its near to international development about the carrier responsibility, along with such law rules only applying upon the maritime voyage in the tradition concept which is not keep abreast of the current legal organization of the carrier's liability and his servants. Hence, the study follows the analyzing and comparing method where it has concluded that it shall keep up with the development of the carrier liability as to the Rotterdam Rules which in regarding to expanding the exceptions and more organizing to the limitation of the liability in the maritime carriage.

**keywords:** The maritime carrier, the performing party, the shipper, the exceptions, the burden of the proof, limitation of the liability.

## المقدمة

تناول المشرع الليبي تنظيم أحكام مسؤولية الناقل البحري ومسؤوليته اتجاه أية ضرر يصيب الغير أثناء الرحلة البحرية، حيث استرشد في تنظيمه إياها باتفاقية لاهاي-هيج 1924 مع وضع بعض القواعد الخاصة التي تحمي الناقل البحري باستثناءات محددة يحق للناقل اعفاء نفسه من هذه المسؤولية، إلا أن هذا التنظيم القديم لمسؤولية الناقل البحري مرت بعدة تعديلات وإضافات عبر قواعد نظمها الاتفاقيات الدولية انتهت بقواعد روتردام عام 2009م حيث تغيرت بها الرؤية الدولية للناقل البحري ومسؤوليته القانونية من حيث الخطأ المرتكب وحجم الضرر الذي قد يسببه للغير أثناء شحن البضاعة البحرية واتساع نطاق المسؤولية التي قد تشمل غيره من الأطراف البحرية. حيث أن الأمم المتحدة اهتمت بتنظيم أحكام جديدة لمعاهدة تتناول عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر والتي صدرت سنة 2009م تحت مسمى ("قواعد روتردام")<sup>1</sup>. حيث أرست نظام فريد خاص بمسؤولية جديدة للناقل، فعند النظر في أحكامها وقواعدها يتبين أنها تم تنظيمها جوهرياً بشكل مخالف للاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، والتي تشمل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل، 1924) ("قواعد لاهاي")، وبروتوكولاتها ("قواعد هيج-فيسبي")، واتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر (هامبورغ، 1978) مما يعني أن التشريع البحري الليبي يعد مختلفاً تبعاً لهذا التغيير الدولي لمسؤولية الناقل البحري ومختلفاً عما تضمنته قواعد روتردام 2009م، حيث أن مسؤولية الناقل البحري تتفاوت في أحكامها بين هذه الاتفاقية وسائر الاتفاقيات السابقة عنها، ولا سيما أن الوقت الراهن تعد المسؤولية الواقعة على عاتق الناقل البحري دائماً المحور الأساسي لنظام نقل البضائع عن طريق البحر<sup>2</sup>، والتي يتضح أن مسألة إنشاء القواعد المنظمة لهذه المسؤولية تم تناولها على مستوى اتفاقيات دولية سواء في قواعد لاهاي فيسبي وقواعد هامبورغ ثم قواعد روتردام.

وحيث يعتقد البعض من الفقه الغربي أنه لا يزال هناك مجال لمزيد من التحليل بشأن نظام المسؤولية في قواعد روتردام مع دراسة مقارنة مع قواعد هيج أو هيج فيسبي والقانون الأنجلو سكسوني<sup>3</sup>، وأن نظام المسؤولية في قواعد روتردام هي حل غير عملي في القانون لممارسات النقل البحري في الوقت الحاضر.

<sup>1</sup> see Michael F. Sturley et al, The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London: Sweet & Maxwell, 2010, Ch. I

<sup>2</sup> Francis Reynolds, "The Rules Governing Carriage of Sea-An Incipient Breakdown in Uniformity", paper for a seminar organized by Centre for Comparative and Foreign Law Studies, Rome, 1999

<sup>3</sup> حيث تختلف التشريعات فيما بينها حول مسؤولية الناقل، فالتشريعات اللاتينية ترى بأن هذه المسؤولية من قبيل المسؤولية العقدية باقتراض المسؤولية الإخلال بالتزام تحقيق نتيجة بينما الأنظمة الأنجلو سكسونية ترى بأن المسؤولية تركز على الخطأ التقصيري. انظر هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص266.

قد يكون الحل الأفضل هو بروتوكول جديد لقواعد لاهاي، ولكن ليس اتفاقية جديدة، على سبيل المثال قواعد روتردام<sup>4</sup>. إلا أننا نرى أن قواعد روتردام ذهبت بشكل أوسع في وضع أحكام جديدة ومتنوعة لمسؤولية الناقل البحري عما سبقها من اتفاقيات دولية حيث أن البحث يتركز حول محور التنظيم الفريد لقواعد روتردام في منظور الجمود المفترض لأحكام القانون البحري الليبي الذي استسقى أحكامه من اتفاقية لاهاي-هيغ سنة 1924م والتي تعد عفا عليها الزمن وغير عملية في التطبيق. ولكي يتضح نظام مسؤولية الناقل البحري بدراسة تحليلية ومقارنة بين القانون البحري الليبي وقواعد روتردام سنة 2009م، فإنه يستوجب فيما يلي دراسة أساس نظام المسؤولية للناقل البحري وأثر ذلك في نزاعه مع الغير.

### تقسيم الدراسة:

المطلب الأول: نطاق المسؤولية للناقل البحري.

المطلب الثاني: الأحكام الخاصة بعبء إثبات مسؤولية الناقل.

المطلب الثالث: الضمانات المقررة للناقل البحري.

المطلب الرابع: مسؤولية الناقل اتجاه الغير.

### المطلب الأول

#### نطاق مسؤولية الناقل البحري

تتفق كافة الاتفاقيات الدولية حول مسؤولية الناقل البحري مع المشرع الليبي في حالة مسؤولية الناقل عن أي ضرر يصيب البضاعة المشحونة والمتفق عليها في سند الشحن، ولكن تتباين جميعها حول مسألة اتساع وضيق هذه المسؤولية في مواجهة الغير، حيث يعد أحد المسائل التي توضح تميز قواعد روتردام عن الاتفاقيات الدولية السابقة، حيث أن نظام المسؤولية قائم على أساس الخطأ الصادر من الناقل وذلك بسبب فقدان أو تلف البضائع المنقولة بحراً، حيث هناك ثمة اختلافات جوهرية في نطاق تطبيق المسؤولية عملياً، حيث يظهر الاختلاف على النحو الآتي:

الاختلاف الأول-المسؤولية عن التأخير: حيث أنه أخفقت قواعد لاهاي-هيغ التوسع من مسؤولية الناقل لتشمل تأخير وصول البضاعة وذلك بأن البضائع تكون سليمة ولم يصيبها ضرر سياتي كان هلاك أو تلف فهذه البضائع وصلت كما تم شحنها تماماً لميناء الوصول ولا يشمل الضرر المتحقق والمتمثل في أنها وصلت متأخرة عن موعدها المحدد<sup>5</sup>، وعلى خلاف ذلك تداركت قواعد روتردام في أحكامها هذه المسألة وأشارت صراحةً لمسؤولية الناقل البحري<sup>6</sup>. لأنه بالنظر للالتزامات الناقل فهي ليست فقط أن تحمل البضائع إلى مكان المقصد، ولكن لتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد، أما بالنظر للمشرع الليبي فقد اهتم صراحةً بمسؤولية الناقل عن أي ضرر قد يصيب البضائع المشحونة وقت وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 213 من القانون البحري الليبي على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار، فالنص هنا لم يذكر صراحةً المسؤولية عن التأخير، كصورة من صور الضرر، إلا أن كلمة «أضرار» تشمل جميع صور الضرر من هلاك وتلف بما فيها التأخير<sup>7</sup>، ولذلك قد يترتب على تأخير وصول البضاعة في الميعاد المحدد أو المعقول ضرر للشاحن أو للمرسل إليه ولو وصلت البضاعة سالمة بسبب فوات الميعاد المتفق عليه للتسليم، كما لو كان المرسل إليه يستورد البضاعة لكي يتم بيعها في مناسبة معينة، فوصلت البضاعة بعد هذه المناسبة، فلا شك أن ذلك يؤدي إلى بخس قيمتها بسبب تأخر وصول البضاعة عن الميعاد المحدد في سند الشحن أو عن الميعاد المناسب، ويسأل الناقل عن تعويض الأضرار المادية التي تسببت عن التأخير.

<sup>4</sup> Anthony Diamond QC, "The Rotterdam Rules" [2009] LMCLQ 445.

<sup>5</sup> وجدي خاطوم، النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2011، ص 169.

<sup>6</sup> حيث أن الفصل الخامس من قواعد روتردام موسوم (مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير).

<sup>7</sup> وفق نص المادة 240 فقرة 1 من القانون النجارية البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 والتي نصت صراحة على كون التأخير يجعل الناقل مسؤولاً قبل البضائع المشحونة.

الاختلاف الثاني- ضمان صلاحية السفينة الملاحية البحرية أثناء الرحلة البحرية: حيث أن نطاق مسؤولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة للإبحار في قواعد روتردام جاءت أكثر صرامة من قواعد لاهاي-هينغ في القواعد الأخيرة ، حيث أنه في قواعد لاهاي-هينغ فالناقل البحري يلتزم بموجب الالتزام ببذل العناية بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية (قبل وفي بداية الرحلة)<sup>8</sup>، بينما في قواعد روتردام يختلف الأمر تماماً حيث لا يقتصر التزام الناقل البحري على فترتين قبل وعند بداية الرحلة ولكن تسري لتغطي الرحلة بأكملها أي يلتزم لممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار فترة صلاحية الإبحار للالتزام تشمل كافة مراحل النقل بأكمله ، أي "قبل وفي بداية وأثناء رحلة بحرية"<sup>9</sup>، بينما لا يتفق أحكام القانون البحري الليبي مع أحكام قواعد روتردام في هذا الشأن حيث جاءت المادة 212 من التقنين البحري الليبي بأن الناقل ملزم قبل بدء السفر بأن يعد السفينة اعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة ، وبأن يجهزها ويوزدها بالمهمات والرجال والمؤن المناسبة ، وبأن ينظف ويهيئ العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع للملاحة<sup>10</sup> ، مع بيان أنه يظل التزام الناقل بالعناية بالبضاعة أثناء النقل قائماً ونقلها لميناء الوصول سليمة كما تم شحنها بالحالة التي كانت عليها ولا يتم دفع هذا الالتزام عند القول بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، فقد جاءت المادة 213/ف1 لتبين مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو أضرار واعتبر الفقه أن هذا الالتزام يعد التزاماً بتحقيق نتيجة أي وصول البضاعة سالمة إلا إذا أثبت الناقل أن هلاك البضاعة وتلفها أنه كان واقعا تحت الاعفاء القانوني من المسؤولية.<sup>11</sup>

لذلك لا يواجه المشرع الليبي أية معضلة في حالة النقل المتعاقب للبضائع التي ينتهي ضمان الناقل للصلاحية السفينة عند بدء السفر ولا تمتد لأثناء الرحلة بخلاف قواعد روتردام التي تفرض على الناقل البحري ضمان صلاحية السفينة أثناء الرحلة البحرية والتي تتسع لتشمل صلاحية كافة السفن التي يتعاقد معها الناقل لنقل البضاعة وضمن وصولها سالمين للميناء الوصول، وبذلك عملياً قد لا يرحب مزود خدمة النقل المتعاقب بهذا التغيير الجوهرى في تطبيقات العملية للنقل البحري، بحيث أنه في أي عملية نقل بحري قد تستلزم الاستعانة بالنقل المتعاقب والمتعدد وذلك بسبب أن الرحلة البحرية طويلة لدرجة لا تغطي السفينة الواحدة كامل الرحلة البحرية تبحر لمسافات بعيدة، فيلجأ حينها أصحاب المصلحة للنقل على سفن متعاقبة لحين الوصول للوجهة أي ميناء الوصول، ووفقاً لأحكام قواعد روتردام بشأن ضمان صلاحية السفينة قبل وعند وأثناء الرحلة نفسها التي قد تتخللها النقل على ظهر عدة سفن ومن خلال ناقلين متعددين، فإن ناقل البضاعة قد لا يرغبون بالخضوع تحت هذا الالتزام بسبب كون هذا الالتزام يقع فقط على عاتق الناقل المتعاقد بمجرد قبوله وشحنه للبضاعة ولا ينبغي أن يسري على كامل الناقلين المتعاقبين، مما يخشى معه عزوف هؤلاء الناقلين عن قبول العمل في مثل هذه الرحلات البحرية ويسبب عدم استقرار عمليات النقل البحري، وما يزيد الأمر سوءاً أن إرادة الأطراف مقيدة بهذه الأحكام ولا يجوز مخالفتها بالاتفاق، بمعنى أن أي شرط يدرج في بوليصة الشحن بغية استبعاد أو الحد من هذا الالتزام يعد باطلاً متى كانت قواعد روتردام تنطبق على بوليصة الشحن<sup>12</sup> ، لكن هذا الأمر لا ينفي القول أنه عملياً قد يباشر أطراف سند الشحن بالتقليل من هذه المسؤولية الصارمة على الناقل أياً كانت، وذلك بأن يتم اللجوء للتأمين على

<sup>8</sup> المادة 3/ف1 معاهدة لاهاي هينغ، وقد أكدت المعاهدة أن الناقل ملزم ببذل العناية المعقولة قبل وبدء الرحلة فقط، فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة فإن الناقل لا يسأل عن ذلك ما لم يكن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة راجعاً إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص222.

<sup>9</sup> المادة 14 قواعد روتردام.  
<sup>10</sup> حيث يجب توفر شروط يجب أن تتوفر في السفينة حتى تتوفر فيها الصلاحية اللازمة للحفاظ على الأرواح والأموال. هاني دويدار، مرجع سابق، ص253.

<sup>11</sup> قررت اتفاقية هامبورغ أن الناقل يعفي من المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر وقد أكدت المعاهدة هذا المعنى حيث نصت في احدي ملحقاتها علي مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض وبهذا المبدأ أيضاً أخذت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً قواعد روتردام حيث قررت أن الناقل معفي من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا اثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو احد اسباب الهلاك أو التلف أو التأخر أو احد اسباب لا يعزي الي خطأ ارتكبه هو أو اي شخص تابع له وعلي خلاف ذلك نجد أن المشرع الليبي قد اخذ بعينه ان الناقل ملزم بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها الي المرسل اليه سليمة الي ميناء الوصول ولا ينتهي عقد النقل ولا تنقضي المسؤولية الناقل الا عند التسليم . راجع حكم المحكمة الليبية العليا رقم الطعن ق 24/46 مدني، تاريخ الطعن 2003.29.12. غير منشور.

<sup>12</sup> المادة 79/ف1 قواعد روتردام.

المسؤولية في مقابل رفع سعر الشحن في التعريف الجمركية ، حينها من الجانب التطبيقي سيؤدي ذلك للتغير الحقيقي عمليا في تسعيرة الشحن في الموانئ حيث سيتم زيادة سعر الشحن البحري وما يقابلها من انخفاض أقساط التأمين على البضائع مع بيان عدم وجود أي استفادة لأصحاب البضائع من تغيير الالتزام والمسؤولية الخاصة بصلاحية السفينة للإبحار في قواعد روتردام، على الرغم من أن صلاحية السفينة التزام يقع على عاتق الناقل، فإن قواعد لاهاي-هيج شددت على أن كلا من الناقل والسفينة يعد مسؤولا عن الخسارة والضرر الناتج من عدم صلاحية السفينة والتي تسببها فيها خطأ الناقل نفسه<sup>13</sup> وبالرغم من ذلك فهناك حالات لا تنطبق عليها أحكام مسؤولية الناقل البحري، حيث تعد العناية بالبضاعة خلال الرحلة البحرية من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل مما يستدعي معه تستيف البضاعة ورصها بشكل مناسب داخل السفينة حتى يتم نقلها، فهذه العملية تنفذ تحت مسمى الرص Stewing حيث أن الفقه قام بوضع مفهوم خاص بها وعرفها البعض بأنها تنظيم وترتيب البضاعة في الأماكن المخصص لها في السفينة كالعنابر أو الأنابيب كسفن الصب أو غيرها أو على سطح السفينة في بعض الأحوال، بحيث يستخدم لفظ الرص أو التستيف للدلالة على وضع كل نوع من البضائع بحيث لا يصطدم بجسم السفينة أو البضائع المشحونة الأخرى بحيث لا يؤثر على توازن السفينة<sup>14</sup>، لذلك فهي عملية فنية دقيقة بحيث أنه يجب أن تتم بطريقة تتفق مع طبيعة البضاعة ودون أن تؤثر على سلامتها إلا عد الريان مسؤولا عن تلفها كما لو وضع قرب الأقمشة المشحونة شحنة من أوعية الزيت سببت هبوب الرياح لتسريبها<sup>15</sup>، وبالنظر لأحكام القانون البحري الليبي فإن المشرع لم يهتم بتقنين الرص أو تنظيم عملية تستيف البضاعة داخل عنابر السفينة، إلا أن اهتمامه برص البضاعة ورد في مسألة واحدة تتمثل في الحظر والمنع على سطح السفينة<sup>16</sup>، حيث قضت المادة 123 القانون البحري الليبي بأنه يمنع على الربان رص البضاعة على سطح السفينة، حيث يعرض ذلك البضاعة للخطر ، ولذلك يسأل الناقل عما يصيب البضاعة من ضرر ، متى تم رصها على سطح السفينة ، ولو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة ، إذ أن مجرد رص البضاعة على سطح السفينة يعتبر خطأ في ذاته ومع ذلك يجوز القيام بذلك في حالات ثلاث نصت عليها المادة 123 على النحو الآتي :

الحالة الأولى: رضاء الشاحن بذلك ، على أن يثبت اذن الشاحن كتابة في سند الشحن الذي يوقعه الشاحن . ويقوم الاقرار أو اليمين مقام الكتابة ولا يلتزم الناقل بابلاغ الشاحن ، أن البضاعة سيتم شحنها على سطح السفينة ، متى تضمن سند الشحن نصا ، يخول الناقل، بالشحن على سطح السفينة، كما يجوز ان يتم في سند مستقل عن الشحن<sup>17</sup>.

الحالة الثانية: إذا وجدت عادة بحرية بالنسبة للبضاعة محل النقل ، تجيز رص البضاعة على سطح السفينة ، كما هو الحال بالنسبة لنقل الأخشاب كبيرة الحجم.

الحالة الثالثة: إذا تعلق الأمر بملاحة ساحلية قريبة أي بين مينائين قريبين ، لأن الملاحة الساحلية القريبة لا تتضمن، في العادة نفس المخاطر التي تتعرض لها الملاحة لأعالي البحار.

وبالنظر للحالات الثلاثة السابقة نجد أن المشرع الليبي أولى لها اهتمام خاص حيث أنه لم يغيب عن المشرع الأخذ بنفس الحالات في نظام الخسارات المشتركة<sup>18</sup> والعلة من ذلك في اعتقادنا أن هذا النظام لا يطبق إلا في الحالات المسموح بها قانوناً، أي أنه يشمل الأضرار التي تصيب البضائع المشحونة في عنابر السفينة،

13 المادة 4/ف1 اتفاقية لاهاي-هيج حيث أشارت إلى أن الناقل أو السفينة لا تسأل عن أي ضرر إلا إذا لم يبذل الهمة الكافية لتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها وتطعيمها على الوجه المرضي، وفي هذا الصدد نرى أن المعاهدة وضعت مصطلح (على الوجه المرضي) معيارا لبيان مدى أداء الناقل للالتزامه من عدمه، في حين أنه معيار غير واضح حيث لا يعلم مسألة الرضا متروكة تقديرها لمعيار الشخصي للشاحن للتأكد من صلاحية السفينة أو أن الرضا معيار موضوعي يستعان بالعرف وبذوي الخبرة، لذا نرى أن المعاهدة كان عليها اعتماد معيار العرف كمعيار الأرجح حتى لا يترك التزام الناقل متروك لأهواء الشاحنين.

14 على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 495.

15 مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة لنشر، 1998م، ص 266.

16 الحكمة من ذلك أنه فقط منع تعرض البضائع المشحونة على سطح السفينة لعوامل الجو بل أيضا إذا اضطر الربان لتخلص من البضائع التي على السطح لتخفيف الحمولة وانقاذ السفينة فإنها لا تدخل في الخسارات لمشاركة. انظر سميحة القليوبي، السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-العقود البحرية، دار النهضة العربية، 1982، ص 256.

17 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 264.

18 والتي تتم فيها توزيع الخسائر على أصحاب البضائع نتيجة أضرار تصيب السفينة أو البضائع المشحونة.

ولا يعتد بتلك التي تشحن على سطح السفينة إلا في الحالات المجازة قانوناً<sup>19</sup> والمماثلة لتلك الحالات المشار إليها سلفاً في مرحلة رص البضاعة على سطح السفينة<sup>20</sup>، وفي جميع الأحوال على الرغم من عدم وجود تنظيم خاص برص البضاعة فمن الطبيعي عدم انطباق أحكام مسؤولية الناقل أو حالات الاعفاء الناقل من المسؤولية أو حرية الناقل في الاستعانة بالاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل في مواجهة الغير وذلك في حالة نقل البضاعة على سطح السفينة، أما التطور الدولي الذي حدث بشأن النقل على سطح السفينة يتضح من خلال النظر في قواعد روتردام، حيث وضعت أحكام خاصة لتنظيم نقل البضائع على سطح السفينة وقامت بإسقاط هذه الأحكام المتعلقة بها على قواعد خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل. حيث تنص على أن البضائع قد تكون تُحمل على ظهر السفينة فقط إذا: (أ) كان هذا النقل مطلوباً بموجب القانون؛ (ب) أنها مناسبة للنقل على سطح السفينة، و تم تجهيز الأسطح خصيصاً لحمل هذه البضائع؛ أو (ج) النقل على سطح السفينة يتوافق مع عقد النقل أو الجمارك أو الأعراف أو الممارسات الخاصة بالتجارة المعنية<sup>21</sup>، إذا تم نقل البضائع على سطح السفينة وفقاً لما هو مسموح به وفقاً للظروف المذكورة أعلاه، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو التلف أو التأخير الناجم عن (المخاطر الخاصة) التي ينطوي عليها نقلهم على سطح السفينة<sup>22</sup>، ومع ذلك فإن قواعد روتردام وسعت من تنظيم رص البضائع على سطح السفينة إلا أنه من الجانب العملي لا يوجد معيار أو شرح لمفهوم "المخاطر الخاصة" التي ينطوي عليها نقلهم على سطح السفينة، فمتى كان يصعب تفسير الخطر الخاص من خلال المقارنة مع المخاطر العادية في مفهوم النقل في عنابر السفينة أي تحت سطح السفينة، لذلك من باب أولى يصعب تفسير العلة من وراء القول بأن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسارة أو التلف أو التأخير الناجم عن المخاطر الخاصة التي ينطوي عليها النقل على سطح السفينة وفقاً للظروف المذكورة أعلاه والوارد في الفقرة (ب)<sup>23</sup>. علاوة على ذلك، من غير الواضح ما إذا كان يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسارة أو التلف أو التأخير الناجم عن المخاطر الخاصة التي ينطوي عليها النقل على سطح السفينة وفقاً للظروف المذكورة أعلاه، كما تنص قواعد روتردام على أنه إذا تم نقل البضائع على سطح السفينة في حالات أخرى غير تلك مسموح بها، حينها يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو التلف أو التأخير الناجم عن نقلهم على سطح السفينة، ولا يحق له دفع المسؤولية عنه بأية أحكام واردة في قواعد روتردام<sup>24</sup> ومع ذلك لم تتناول قواعد روتردام مسألة الاتفاق بين الشاحن والناقل لسماح نقل البضاعة على السطح وبعد سكوته عن هذا الاتفاق مبهم بخلاف القانون البحري الليبي المادة 123، و في اعتقادنا ربما لحماية الشاحن من شروط الإذعان وحظر رغبة الناقل في استغلال مساحات السفينة ليشمل سطحها، مما قد يجبر الشاحن برص بضاعته على سطح السفينة ولا يملك حينها الأخير إلا الرضوخ لتلك الرغبة، ولكن رغم ذلك يفهم من المادة 25 من قواعد روتردام أن الشاحن لا يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية عن أي خسارة أو ضرر أو تأخير إذا اتفق مع الشاحن صراحة على شحن البضائع تحت سطح السفينة من ناحية أخرى فهو مخول للاستفادة من تحديد المسؤولية في هذه الظروف إذا تم نقلها فعلياً على سطح السفينة بشرط أن تكون الخسارة أو الضرر أو التأخير التي أصابت الشاحن كانت بسبب شحن البضاعة على ظهر السفينة<sup>25</sup>، أما في حالة أن البضاعة طبيعتها حيوانات حية - بدون الإخلال بالقواعد الخاصة لعقود الحجم<sup>26</sup> - فإنه يجوز للناقل أو للطرف المنفذ البحري أن يستبعد أو يحد من التزاماته أو مسؤوليته في عقد النقل، ومع ذلك فإن أي استثناء أو تحديد من هذا القبيل لن يكون

19 المادة 269 القانون البحري الليبي، والخاصة بالخسائر المشتركة تشير إلى أنه بأن البضائع التي شحنت على السطح خلافا للعادات التجارية لا يقدم عنها طلب توزيع الخسائر المشتركة متى تمت التضحية بها. وعندئذ لا يكون أمام الشاحن إلا الرجوع على الربان شخصياً، أما إذا أنقذت فانها تتحمل نصيباً في غرامة الخسائر.

20 المادة 123 القانون البحري الليبي.

21 المادة 25 /ف1 قواعد روتردام.

22 المادة 25/ف2 قواعد روتردام.

23 لقد شاركت معاهدة لاهاي-هيج 1924م على استبعاد النقل على سطح السفينة من نطاق تطبيقها نظراً للأخطار المتعددة التي تتعرض لها البضائع، ولكن نظراً للانتشار السريع لاستخدام الحاويات التي تنقل ثلث حمولتها تقريباً من الحاويات على السطح والتلئين داخل العنابر جعل هذا الاستبعاد غير مبرر، مما دفع بالاتفاقيات اللاحقة تبسط نطاق نقل البضائع على السطح. انظر مصطفى كمال طه، القانون البحري- مقدمة -السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، اسكندرية، ص332.

24 المادة 25/ف3 قواعد روتردام.

25 المادة 25/ف5 قواعد روتردام.

26 المادة 80 أشارت إلى القواعد الخاصة بشأن عقود الحجم في قواعد روتردام.

نافذاً متى أثبت المدعي أن الخسارة أو الضرر أو التأخير كان ناجماً عن خطأ تمثل في إغفال من قبل الناقل أو تابعيه، بنية إحداث هذه الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضائع أو بسبب التهور مع قبوله بنتيجة حدوث هذه الخسارة أو الضرر<sup>27</sup>، هذا التنظيم القانوني للحد من المسؤولية أو الاعفاء منها عند نقل الحيوانات الحية لا تلقى أي قبول لدى المشرع الليبي حيث أنه أخرج هذه المسألة من أحكام مسؤولية الناقل البحري أو التبرئة منها<sup>28</sup>، حيث تقضي المادة 211 القانون البحري الليبي (... ولا تطبق تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على الحيوانات الحية)، والذي يتضح من النص أن الناقل لن يستفيد أبداً من أحكام الاعفاء من المسؤولية عند نقل الحيوانات الحية سواء عند تلف أو هلاك أو التأخير مما يستوجب تعويض المتضرر متى أثبت خطأ الناقل البحري ولا يمكن للأخير تبرئة نفسه من المسؤولية بالاعفاء القانونية التي نظمها المادة 213 من القانون البحري الليبي، ولعل السبب الداعي لذلك أن هذا النقل من قبيل النقل غير العادي أو النقل الاستثنائي<sup>29</sup> والذي يفترض أن يتم في وثيقة خاصة تتضمن صراحة عدم قابليتها للتداول وذلك خشية تحايل الناقلين إذا ما كانت الوثائق قابلة للتداول للاضرار بالشاحنين<sup>30</sup>.

## المطلب الثاني

### الأحكام الخاصة بعبء إثبات مسؤولية الناقل

إن المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل البحري تستلزم تطبيق القواعد العامة في إثبات المسؤولية ذاتها، حيث أن أساس مسؤولية الناقل يتمثل في وقوع الخطأ من جانبه مما سبب ضرراً وخسائرًا للغير، مما يستدعي عند الادعاء بالمسؤولية إثبات وقوعها من خلال توفر عناصرها وتحقق شروطها، وعبء الإثبات يقع على عاتق الطرف الذي يدعي بالخطأ وفقاً لقواعد لاهاي-هيوغ 1924م أو اتفاقية لاهاي فيسبي، حيث هذا المبدأ تجسد في المادة الرابعة من الاتفاقية اللاحقة، البند 2 (ف) والمتعلق بالاستثناء من المسؤولية في حالة عدم وجود خطأ من الناقل، والتي بينت أنه لا الناقل ولا السفينة مسؤولان عن الخسارة أو الضرر الناجمين عن أي سبب بدون أن يرجع أساسه إلى فعل الناقل أو خطأه أو خطأ أو إهمال الوكلاء أو خدم الناقل، أما القانون البحري الليبي فكان له توجه آخر في إقامة الدعوى اتجاه الناقل البحري، حيث لم يغل المشرع البحري الليبي يد الشاحن أو المرسل إليه من إقامة دعوى<sup>31</sup> بل يقع عليه عبء إثبات أن هناك ضرراً تحقق من جراء تصرف قام به الناقل البحري،- على عكس القواعد العامة للقانون الليبي- حيث إنه لا يكفي فقط إثبات أن الضرر نجم عن فعل قام به الناقل بل إن القانون البحري خرج عن القواعد العامة بضرورة إثبات أيضاً أن هذا الضرر كان جراء تلف أو هلاك أو واقعة تأخير أثناء انجاز الناقل للنقل البحري<sup>32</sup>، ويعبر الفقه عن هذه القاعدة بعبارة وجوب نشأة الضرر أثناء فترة النقل البحري<sup>33</sup>، ففي هذا الشأن فإن القانون الليبي شدد من عبء الإثبات على عاتق المدعي الشاحن أو أصحاب البضاعة<sup>34</sup>.

أما قواعد روتردام فإنها سلكت اتجاهها مخالفاً تماماً وتبنت فكرة الخطأ المفترض من الناقل البحري، حيث يكفي للمتضرر الإدعاء أمام القضاء بمسؤولية الناقل أو تابعيه، مما يخول الحق للأخير الدفع بهذا الاستثناء لإثبات أن الضرر لم يحدث بسبب الخطأ الناقل أو بفعله أو إهمال وكلاء أو خدم ساهم الناقل في الخسارة أو الضرر ومع ذلك فإن هذه الممارسة البسيطة والشائعة لعبء الإثبات منظم بتعقيد وفريد في قواعد

<sup>27</sup> المادة 81/ف1 قواعد روتردام.

<sup>28</sup> تعد من قبيل النقل الاستثنائي لا يقبل إصدار سند الشحن بل تدون في وثيقة خاصة ينص عليها أنها غير قابلة للتداول. انظر محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 216.

<sup>29</sup> ويلاحظ أن هيوغ-لاهاي 1924م استبعدت تطبيق أحكامها على مثل هذا النقل لأن مخاطر نقلها كبيرة مما ترك حكماً للقواعد العامة. انظر مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجعه سابق، ص 290.

<sup>30</sup> سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 294.

<sup>31</sup> ولا يحق لمالك البضاعة بصفته هذه رفع دعوى في مواجهة الناقل البحري طالما شخصيته غير محددة في سند الشحن. انظر سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 275.

<sup>32</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 271.

<sup>33</sup> على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الإسكندرية، 1983، فقرة 144.

<sup>34</sup> إن المتضرر يتعين عليه إقامة الدليل على ارتكاب الناقل البحري للفعل أو الامتناع المبني على عدم الاكتراث ومصحوب بإدراكه إمكانية حدوث الضرر. انظر مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 281. ورغم ذلك ذهب قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م إلى إعفاء المضرور من إثبات عنصر الخطأ أو الإهمال الذي قد يصعب أو يستحيل إثباته في كثير من الفروض. انظر هاني دويدار، مرجع سابق، ص 272.

روتتردام، حيث أن الدعوى المرفوعة أمام القضاء في مواجهة الناقل البحري لا يعني ثبوت الحق لصالح المدعي أو سهولة الحكم لصالحه بل إن قواعد روتردام كفلت التوازن القضائي لطرفي النزاع وأقرت للناقل البحري جملة من الضمانات خلال مراحل الدعوى القضائية، حيث يجب أن يقع على عاتق المدعي بالضرر على سبيل المثال الشاحنين التي تعرضت بضائعهم للتلف أو الهلاك رفع دعوى أمام المحكمة ويحتاج المدعي في المرحلة الأولى من النزاع الادعاء بأن هناك خرق هذه الالتزامات القانونية أو الالتزامات التعاقدية ناشئة بينه وبين الناقل<sup>35</sup>، إذ يكفي القول ببيان أن الخسارة أو الضرر أو التأخير أو الحدث أو الظرف الذي تسببت أو ساهمت في حدوثها خلال فترة مسؤولية الناقل، والذي يترتب على ذلك نقل عبء الإثبات على الناقل<sup>36</sup>، فينتقل النزاع إلى المرحلة الثانية عندما يتمكن الناقل من إثبات أن السبب أو أحد أسباب التي سببت الضرر سواء بالخسارة أو التلف أو التأخير لا يُعزى إلى خطأ أي أن ليس هناك خطأ وقع منه أو أنه قطع العلاقة السببية بإثبات حدوث إحدى حالات الاستثناءات المذكورة<sup>37</sup>، فيتم إعفاء الناقل من مسؤوليته<sup>38</sup>، ويبدو أن المرحلة الثانية لا تختلف كثيراً عن القانون البحري الليبي ولا تحيد عن معاهدة -لاهاي هيغ أو قواعد روتردام، والذي يتضح من ذلك أن أحكام عبء الإثبات في المرحلتين الأوليتين تتفق جميعها على حق المتضرر تحريك الدعوى ضد الناقل البحري وأن الأخير يستفيد من الاستثناءات المقررة لصالحه.

أما المرحلة الثالثة في النزاع تتمثل في نوع الاستثناءات الواردة في قواعد روتردام ومدى الدفع بها، لتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية، فقد أثارت قواعد روتردام مسألة اختلفت عن الاتفاقيات السابقة تدور حول أصناف الاستثناءات التي يعفي فيها الناقل البحري من المسؤولية، حيث يمكن القول بأنه يظهر التغيير الجوهرى لدى قواعد روتردام في المرحلة الثالثة من النزاع يمتاز بها عن باقي الاتفاقيات التي تناولت مسؤولية الناقل البحري مسبقاً<sup>39</sup>، حيث تنص قواعد روتردام على جملة من الاستثناءات تمكن الناقل من دفع المسؤولية اتجاهه، والتي وردت في الفقرة 4 من المادة 17، حيث يظل الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو التلف أو التأخير إذا كان المدعي يستطيع الإثبات بأن هناك خطأ نجم من فعل الناقل تسبب أو ساهم في وقوع ذلك الحدث كما أن الاستثناءات الواردة في الاتفاقية ليست جميعها كفيلة لإعفاء الناقل من المسؤولية بخلاف القانون البحري الليبي واتفاقية لاهاي-هيغ التي تكفي لتحقيق الاستثناء لدرء المسؤولية عن الناقل البحري<sup>40</sup>، بمعنى آخر تعد الاستثناءات الواردة في قواعد روتردام متنوعة لفئتين لكل منها أحكام مختلفة عن الأخرى، حيث أن الفئة الأولى تتمثل في الأحداث أو الظروف التي لا يمكن تصور أن يسبب أو يساهم الناقل في حدوثها، على سبيل المثال القضاء والقدر (المادة 17، الفقرة 3 (أ)) والعمل أو إغفال الشاحن (المادة 17، الفقرة 3 (ح))، بينما جاءت الفئة الثانية ببيان أن خطأ الناقل قد يؤدي إلى حدوث الضرر متى أثبت الشاحن أو المدعي ذلك، على سبيل المثال إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر (المادة 17، الفقرة 3 (ل)). وحيث أن ثبوت خطأ الناقل من عدمه قد يتسبب في تلف أو خسارة أو تأخير في وصول البضائع لا يكفي ذلك بل يستدعي أن القاضي يتوخى الحرص في الاستثناءات الواردة ومدى الاعتماد عليها في دفع المسؤولية، فبالنسبة للاستثناءات الواردة في الفئة الأولى متى توفرت عناصرها وثبتت حكمها أثناء الدعوى بحيث يصعب مساهمة الناقل في حدوث الضرر، فإن المرحلة الثالثة من النزاع لن تحدث أو يصل إليها الخصوم أي أ، الناقل سيعفى من المسؤولية؛ ولكن بالنسبة للاستثناءات الواردة في الفئة الثانية، فإن الناقل

<sup>35</sup> والتي تمثل المرحلة الأولى في النزاع القضائي وهو مصطلح استخدمه الفقه الغربي تحت مسمى (Stage)

Anthony Diamond QC, "The Rotterdam Rules" [2009] LMCLQ 445, 472.

<sup>36</sup> المادة 17/ف1 قواعد روتردام.

<sup>37</sup> المادة 17/ف3 قواعد روتردام.

<sup>38</sup> المادة 17/ف2-ف3 قواعد روتردام

<sup>39</sup> حيث ذهب الفقه الانجليزي صراحة للقول إن قواعد روتردام أقدمت على توزيع مسألة الإثبات بين المتخصصين أمام القضاء لتجعل المسألة تشبه لعبة التنس بشبكة افتراضية تفصل بينهما، حيث يتناول كل طرف خلال فترة النزاع بقل عبء الإثبات على عاتق الطرف الآخر وإتقال كاهله بدحض الادعاء وإثبات العكس ونقل عبء الإثبات على الطرف الآخر. وبذلك لوحظ لديهم أن هذه العملية متعددة الخطوات ليست مسألة تعد كنص تجريبي أكثر من كونها نوعاً ما لقاعدة تحليلية نمهد الطريق للقاضي لتحديد المسؤولية المقترضة على كل طرف. See Michael F. Sturley et al.,

The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London: Sweet & Maxwell, 2010, pp 96 and 97

<sup>40</sup> المادة 17/ف4 قواعد روتردام.

سيقع عليه عبء درء الخطأ أو إثبات انقطاع العلاقة السببية، بينما دور المدعي يدور حول درء و إبطال الاستثناءات متى تسبب خطأ الناقل في حدوث الضرر أو ساهم في حدوثه وعليه إثبات أن له علاقة سببية في إحدى هذه الاستثناءات. ومع ذلك فمن المشكوك فيه ما إذا كانت المرحلة الثالثة من قواعد روتردام قد تحدث عملياً. وفي رأينا أن قواعد روتردام شطت عن فلسفة التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل وانحرفت عن الحماية المطلوبة التي سبقتها كافة الاتفاقيات الدولية المنظمة للناقل البحري بما فيها التنظيم الخاص للقانون البحري الليبي، ولم تراعى التوازن القضائي بين الناقل والشاحن، حيث أن المغزى الأساسي لأي استثناء يرد من المشرع هو إعفاء الناقل من المسؤولية متى توفرت إحدى حالات الاستثناء والتي تثبت انقطاع العلاقة السببية بين فعل الناقل والضرر الذي وقع<sup>41</sup>. لذلك إذا كان من الممكن استبعاد مثل هذه الاستثناءات رغم تحققها، فما الغاية من هذه الاستثناءات قانوناً، وما الفائدة من أن ترد لصالح الناقل البحري إذا عجز عن الاستفادة منها حالة وجود أحداها؟

من ناحية أخرى قد يكون الخطأ الرئيسي في الجانب العملي للناقل ليس ناجماً من الناقل فعلاً بل بسبب أحد تابعيه يتمثل في فعل أو إهمال أو تقصير ربان السفينة أو ملاحها أو الملاحين أو في إدارة السفينة، حيث تعد الأخطاء الملاحية أو الخطأ في إدارة السفينة استثناءً من مسؤولية الناقل في القانون البحري الليبي، والذي تعفيه من أي تعويض عن أي ضرر أصاب الغير، حيث تقضى الفقرة (1) من المادة 213 بأن الناقل لا يسأل عن أخطاء الربان في الملاحة أو الملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال<sup>42</sup>، مثل هذا الاستثناء الخاص بالخطأ الراجع للملاحة أو إدارة السفينة تمت اقصاءه من قائمة الاستثناءات في قواعد روتردام. بعبارة أخرى، إذا كان الخطأ في الملاحة أو إدارة السفينة سبب ضرر و خسارة للمدعي عليه، فيجب على الناقل ألا يتحمل من المسؤولية ويتم فض النزاع بحكم لصالح المدعي أي الشاحن، فيكون ليس هناك حاجة للوصول لما يسمى بالمرحلة الثالثة من مراحل النزاع كما بينتها قواعد روتردام لاستحالة إثبات الناقل البحري توفر إحدى حالات الاستثناءات لعدم ورود هذه الحالة بين ثنايا الاتفاقية.

وفي السياق الطبيعي عند التقاضي فقواعد روتردام نظمت المسألة التي يتعلق بعبء الإثبات بين طرفي النزاع كلا من الناقل والشاحن، فإذا أثبت المدعي أن حدثاً أو ظرفاً ساهم في حدوث الضرر ولم يكن مدرجاً في أحكام الاستثناء وكان نتيجة حتمية في وقوع الخسارة أو التلف أو التأخير، مع فشل الناقل في نفي الخطأ أو قطع العلاقة السببية، فيعد الناقل مسؤول عن الخسارة أو التلف أو التأخير<sup>43</sup>، بلا شك يعد ذلك النتيجة المنطقية لمراحل النزاع المشار إليها، ولا سيما إذا لم يتمكن الناقل من الاعتماد على الاستثناءات الواردة في الفقرة الأولى عند الوصول للمرحلة الثالثة من النزاع القضائي ولم يفلح في إبراء الذمة أو التحلل من المسؤولية بينما يبدو أن المدعي نجح في إثبات وقوع الخسارة أو التلف أو التأخير وأن الحدث أو الظرف يرجع لخطأ الناقل البحري وقد تسبب فيه أو ساهم فيه خلال فترة مسؤولية الناقل. وتعد المسألة الأخيرة المتعلقة بعبء الإثبات تختص بالتزام أصيل على الناقل في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل البدء في السفر وذلك بأن يعدها إعداداً حسناً<sup>44</sup>، حيث أنه يعد التزاماً مهماً في كل أحكام القانون البحري الليبي<sup>45</sup> وكذلك أحكام قواعد روتردام<sup>46</sup>. ففي القواعد الأخيرة، يشترط أن يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر أو التأخير إذا أثبت المدعي أنها وقعت بسبب خطأ الناقل، حيث ورد في المادة 17/5 من هذه القواعد "... أثبت المدعي أن التلف أو الهلاك أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون تسبب أو أسهم فيه 1- راجعاً لعدم صلاحية السفينة للإبحار 2- عدم تغطية السفينة ..."<sup>47</sup>، حيث يفهم من هذه المادة

41 تنتفع العلاقة السببية بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل في حدوثه، وإذا لم تتوفر في السبب الذي قدمه الناقل خصائص السبب الأجنبي الذي أدى لوقوع الضرر فإن الناقل يعد مسؤولاً عنه، ويشمل السبب الأجنبي القوة القاهرة وعب البضائع وخطأ الشاحن. انظر مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 273.

42 والمقصود هنا من الأخطاء التي يعفى منها الناقل هي الأخطاء الفنية التي تتعلق بقيادة السفينة دون الأخطاء التجارية المتصلة بشحن البضاعة أو رصها أو تفريغها والتي يسأل عنها الناقل ولا يستطيع أن يخلص على اغفائه منها بشروط تدرج في عقد النقل. انظر محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، 1970، ص 348.

43 قواعد روتردام المادة 7/4 (ب)

44 محمود سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 328.

45 المادة 212 القانون البحري الليبي.

46 المادة 17/5 قواعد روتردام.

47 المادة 17/5 قواعد روتردام.

أنه لا يستطيع الناقل حينها إبراء نفسه من المسؤولية إذا أخفق في إثبات أن السفينة تتمتع بالصلاحية للملاحة البحرية، وأنها لم تتسبب في الخسارة أو التلف أو التأخير؛ أو أنه أثبت أداءه لالتزامه المنوط به والمتمثل في ممارسة بذل المهمة مما يحول دون إثبات المسؤولية اتجاهه. هذا يعني، بعبارة أخرى، أن عبء الإثبات الذي يقع على عاتق المتضرر يتمثل في أن عدم صلاحية السفينة أدى فعلاً للضرر الذي أصاب بضائعه، بينما الناقل كي يتمكن من التحلل من أي المسؤولية لا يركز دفعه على إثبات صلاحية السفينة للإبحار، ولكن يكفي أنه قد أدى التزامه ببذل المهمة في الحفاظ على البضاعة، ومع ذلك قد يُطرح سؤال حول مصطلح "أو أن يحتمل" الوارد في نص المادة المذكورة مسبقاً والواردة في قواعد روتردام، حيث أنه من غير الواضح تفسير المصطلح وبيان إلى أي مدى يمكن للمدعي الاعتماد على مصطلح "من المحتمل" لإثبات عدم صلاحية السفينة للإبحار<sup>48</sup>، في حين أن القانون البحري الليبي صرح بالتزام الناقل في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل البدء في السفر بدون الخوض في أي لبس يتعلق في عبء الإثبات واحتمالية عدم صلاحية السفينة كما تناولتها قواعد روتردام مما يعني أن المشرع الليبي تناول الالتزام الواقع على عاتق الناقل بشكل آخر موضعاً أن الناقل ملزم ببذل المهمة لتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية عند بدء الرحلة، ومتى ثبت بذل المهمة من الناقل فإنه يعد معفي من المسؤولية، حيث أن على الناقل التزاماً بضمان صلاحية السفينة، ويشترط كونه قبل بدء السفر ويتخلف هنا الشرط متى أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة، حيث لا يتحمل الناقل تبعاً أي ضرر ناشئ عن ذلك<sup>49</sup>، ويتحول عبء الإثبات على الشاحن ليبرهن على أن عدم صلاحية السفينة أثناء الرحلة راجعاً إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة، حيث تقضي المادة 212 من التقنين البحري بأن الناقل ملزم قبل بدء السفر بأن يعد السفينة اعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة، وبأن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن المناسبة، وبأن ينظف ويهيئ العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع للملاحة، حيث مصطلح (اعداداً حسناً) يشير صراحة إلى التزام الناقل ببذل المهمة في ضمان صلاحية السفينة، مع بيان أنه يظل التزام الناقل بالعناية بالبضاعة أثناء النقل قائماً ونقلها لميناء الوصول سليمة كما تم شحنها بالحالة التي كانت عليها ولا يتم دفع هذا الالتزام القول بصلاحية السفينة للملاحة البحرية حيث جاءت المادة 213/ف1 لتبين مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو أضرار واعتبر الفقه أن هذا الالتزام، التزاماً بتحقيق نتيجة وصول البضاعة سالمة إلا إذا أثبت الناقل هلاك البضاعة وتلفها أنه واقعا تحت الاعفاء القانوني من المسؤولية. ومما سبق يتضح أن المشرع الليبي كان أكثر وضوحاً في التزام الناقل وضمان صلاحية السفينة بإعدادها اعداداً حسناً، مما تقطع العلاقة السببية وتنفي المسؤولية عنه.

### المطلب الثالث

#### الضمانات المقررة للناقل البحري

إن الضمانات التي تحمي الناقل من المسؤولية في مواجهة الغير تتمثل في تمسك الناقل بالاستثناءات التي تبرؤه من أي ادعاء يفيد أن بخطأه أحدث ضرر للبضائع المشحونة، كما تمتد الضمانات لتوفر الوقاية اللازمة للناقل من خلال الحد من مسؤوليته والتخفيف من شدة زطائتها، لذلك الضمانات تتمثل إما في استثناءات يدفع بها مسؤوليته أو حدود مسؤوليته التي نظمتها اتفاقية روتردام. أولاً- الاستثناءات التي يتمك بها الناقل: اجتهدت قواعد روتردام لتضيف ضمانات جديدة للناقل البحري سواء باستثناءات مضافة لم تعهدها الاتفاقيات السابقة أو تنظيم جديد للحد من مسؤوليته حتى لا يتعرض للمفاجئة بمقدار التعويض عند إثارة نزاع قضائي من قبل الغير، ففي حالة الاستثناءات الجديدة المضافة في قواعد روتردام لم تغفل إرساء حالات استثنائية تعفي الناقل من أية مسؤولية حالة وقوع ضرر يصيب

<sup>48</sup> الوضح أن التشريعات اللاتينية تركت للقاضي الحرية في تقييم مصطلح (من المحتمل) من منطلق أن الأمر يختص به قاضي الموضوع بدون رقابة عليه مع أن هذا المصطلح يوفر الإرشاد الكافي للقاضي للإشارة نحو التوازن في طرق الاحتمالات الموجودة أمامه والتي ينبغي أن يأخذ بها في عين الاعتبار 583, 600 LMCLQ [2010] "Revisiting the Rotterdam Rules" See Francesco Berlingieri.

<sup>49</sup> ويرى بعض الفقه جواز بيع البضائع أثناء الرحلة البحرية بواسطة الربان متى تبين عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية قبل وصولها لميناء الوصول، حيث أنه على الربان التزام أصيل بالمحافظة على البضاعة خاصة إذا تعذر نقلها إلى سفينة أخرى لتكملة الرحلة، وحتى لا يسأل الناقل على أي ضرر أصابها بسبب عدم صلاحية السفينة لنقل البضائع. انظر سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 257.

الأخرين، وأن معظم الاستثناءات الواردة في قواعد روتردام مماثلة لتلك المنصوص عليها في القانون الليبي، إلا أنه قد يضيق نطاقها وتضيق لتخرج منها بعض الاستثناءات، منها حالة خطأ الناقل في الملاحه وإدارة السفينة<sup>50</sup>، فإنه يعد استثناء تقليدي ورد في الاتفاقيات السابقة كاتفاقية لاهاي- هيغ وفي هذا الصدد اعتبر استثناءً تقليدياً ومهم في القانون لنقل البضائع عن طريق البحر<sup>51</sup>، ولم تنح اتفاقية هامبورج على نفس النحو التي تبنته الاتفاقيات السابقة بل ألغت مثل هذا استثناء، ولكن بسبب القبول المحدود في جميع أنحاء العالم لقواعد هامبورج، فإن هذه المحاولة القضاء على هذا الاستثناء لم يتم قبوله عالمياً حينها، إلى أن تضامنت قواعد روتردام مع اتفاقية هامبورج و ألغت أيضاً هذا الاستثناء الوارد في قواعد لاهاي- هيغ<sup>52</sup> التي يمكن أن تثار في المرحلة الثانية من عبء الإثبات في قواعد روتردام، حيث قد ينتهي القضاء بمسؤولية الناقل متى حاول الأخير اثبات أن الضرر وقع بسبب خطأ في الملاحه<sup>53</sup>، أما الاستثناء الآخر الجديد الوارد في قواعد روتردام يتمثل في الاستثناء المتعلق بمسألة "حريق السفينة"<sup>54</sup> الوارد في قواعد روتردام، بينما يختلف الأمر بالنسبة للقانون الليبي ابتعد تماماً على تصنيف حريق السفينة صراحة كاستثناء لإعفاء الناقل من المسؤولية حيث لم يتبنّ المشرع هذه الحالة كإعفاء قانوني، ولكن لا يعني ذلك أن عند وقوع حريق لا يستطيع الناقل الدفع بانتفاء المسؤولية في ظل القانون الليبي لأن الاستثناءات الواردة في المادة 213 منه وإن كانت أسقطت صراحة ذكر هذه الحالة إلا أنها أشارت لحالة أخرى تتمثل في القوة القاهرة والحادث الطارئ<sup>55</sup> والتي يجد فيها الناقل ضالته عند وقوع حريق في السفينة سبب ضرراً للغير، بينما يميل بعض الفقه إلى أنه لا يعتبر الحريق بمثابة القوة القاهرة إلا تبين حالة حدوثه توفرت شروط القوة القاهرة بعدم توقعها وصعوبة تلافيها<sup>56</sup>. علاوة على الاستثناءات التي أقصتها اتفاقيات روتردام فإنها استحدثت استثناءات جديدة لم تعهد الاتفاقيات السابقة بمثل لها، حيث ورد استثناء حديث بمفهوم متطور يضاف للالتزامات الناقل بالمحافظة على البيئة حيث قضت قواعد روتردام بما يسمى "التدابير المعقولة لتجنب أو محاولة تجنب الإضرار بالبيئة" ولعله يفهم منه تنامي التزام الدول اتجاه الاهتمام بالبيئة والمحافظة على المناخ والحرص على عدم الإضرار بالطبيعة بشكل قطعي وجازم مما دفع بوضعي قواعد روتردام بتشجيع ناقلي السفن في المحافظة على البيئة بصرف النظر عن مصالح الآخرين، بحيث أنه في سبيل عدم الإضرار بالبيئة لا يعتد بالدعوى المرفوعة من الغير متى تعرضت بضاعته للتلف أو الهلاك أو تأخر وصولها لميناء الوصول، فإنه ترجح المصلحة في المحافظة على البيئة على مصلحة الشاحنين ويعفى الناقل من المسؤولية متى أثبت أنه لولا هذا الالتزام في عدم الإضرار بالبيئة لما كان هناك ضرر للبضاعة المشحونة<sup>57</sup> والذي يبدو أنه من المفيد التشجيع في قطاع النقل البحري على تجنب الإضرار بالبيئة الناجم عن نقل البضائع، والمفارقة تظهر في غياب مثل هذا الاستثناء في ثنايا المادة 213 من القانون البحري الليبي لعدم وجود تنظيم خاص بالجانب البيئي والالتزام بالمحافظة عليها ولعله يتعين على المشرع الليبي أن يحدث تعديل في المادة المذكورة وإضافة مثل هذه الحالة لحماية الناقلين وتشجيعهم على حماية البيئة من الأضرار التي قد تحدث خلال لرحلة البحرية. أما الاستثناء الآخر التي أضافته قواعد روتردام يعد استثناءً جديداً أثار الخلاف الفقهي حول صحته عملياً، والذي يحدث عادة أثناء عملية الشحن أو التفريغ، فالاستثناء يتمثل في "تحميل أو مناولة أو تخزين أو تفريغ البضائع التي يتم إجراؤها وفقاً للاتفاقية"، ما لم

50 قد أكدت المادة 4/ثانياً(أ) معاهدة لاهاي-هيغ على هذا الاستثناء ربطة أن يقع من الربان أو التابعين وليس من الناقل نفسه. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 242.

51 المادة 4 /ف 2 البند(أ)

52 حيث أن قواعد لاهاي هيغ 1924 نظمت الاستثناءات التي تعفي الناقل من المسؤولية، ولكن الغريب أن الاستثناءات بلغت من الاتساع حتى دفع بباقي الاتفاقيات المحاولة للحد منها، وكذلك المشرع الليبي لاحظ هذا الاتساع المبالغ فيه اتجاه الإعفاءات، مما دفعه من التقليل منها حتى لا يجعل من الناقل البحري في حل من المسؤولية.

53 المادة 17 /الفقرة 2 اتفاقية روتردام.

54 المادة 17/ف3(و)

55 يقصد بالقوة القاهرة والحادث الطارئ في هذا المجال كل أمر لا يمكن توقعه ولا تقاديه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، ولا تعد الأخطار البحرية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت من الشدة لتهديد السفينة وتوفرت فيها شروط القوة القاهرة. انظر محمود سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 361.

56 مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 1952، ص 287.

57 المادة 17/فقرة 3 (ن)

يقوم الناقل أو الطرف المنفذ<sup>58</sup> نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه".<sup>59</sup> يتضح من النص السابق أنه قد يتفق كلاً من الناقل والشاحن على أن يقوم الأخير أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بتحميل البضائع أو مناولتها أو تخزينها أو تفريغها<sup>60</sup>. لذلك يكون هذا الاستثناء تمثيلاً لعملية الشحن المعتادة حيث يقوم بها الشاحن أو من ذكروا آنفاً، أو من ينوب عنهم كالناقل أو الطرف المنفذ (Performing party). والذي يقودنا إلى طرح تساؤل حول صياغة هذا النص الغامض والمتناقض مع الفلسفة العقدية لعقد الوكالة عموماً، بمعنى آخر كيفية حدوث أي ضرر أو خسارة أو تأخير للبضاعة المشحونة على السفينة يتعذر فيها المطالبة بالتعويض من الناقل نظراً لأن الأخير تصرف نيابة عن الشاحن كوكيل وثبت أنه لم يخرج عن حدود الوكالة ولم يتصرف حتى بصفته كمقاول مستقل (independent contractor). وعلى الفرض أن المرسل إليه طالب الناقل بالتعويض عن الضرر بسبب الخسارة أو التأخير بسبب عملية الشحن التي يقوم بها الناقل نيابة عن الشاحن فلا بد له بالرجوع على الناقل حينها، مما يستدعي منطقياً أن يدفع الناقل بإعفائه من المسؤولية متى أفصح الناقل على أن الشاحن يعد هو الموكل بموجب علاقة الوكالة بينهما، ولا نرى مثل هذا الاستثناء صراحةً منصوص عليها في القانون البحري الليبي حيث لم تنص المادة 213 منه على الوكالة بين الشاحن والناقل وذلك بغرض إعفاء الأخير من المسؤولية وفق الإعفاءات التي نص عليها القانون البحري، ولكن يمكن الرجوع للقواعد العامة الواردة في القانون المدني الليبي بشأن أحكام الوكالة حيث لا يسأل الوكيل عن أي ضرر يصيب الغير من جراء تنفيذه لعقد الوكالة طالما أن الوكيل لم يخرج في أعماله عن حدود الوكالة<sup>61</sup>، ويظل السؤال قائماً هل يجوز للقاضي الوطني الاستناد على هذه الفرضية والاعتماد على قواعد القانون المدني في إعفاء الناقل من المسؤولية بمقتضى أحكام الوكالة بينما أن القانون البحري حدد حالات الإعفاء القانونية على سبيل الحصر في المادة 213 منه ولم تشمل حالة الوكالة كما جاءت في قواعد روتردام. كما أنه من الاستثناءات التي تعدو من قبيل الحشو ومكررة والذي نرى لا داعي له في قواعد روتردام هو "أفعال الناقل وفقاً للسلطات التي تمنحها المادتان 15 و 16".<sup>62</sup> حيث تشير المادتان 15 و 16 مسبقاً في الاتفاقية- بأحكام منفردة منظمة لهذه الحالة، والغريب أن الاتفاقية كررت نفس هذه الأحكام في الاستثناءات التي تعفي الناقل من المسؤولية- على أحكام البضائع الملتهبة ومسؤولية الناقل عنها، حيث أشارت إلى حق الناقل -عندما تصبح البضائع خطراً- المباشرة في التخلص من البضائع أثناء الرحلة البحرية، وفي حالة النزاع فمن الغير المنطقي أن يرجع الشاحن على الناقل بسبب ضرر أصاب هذه البضاعة المتفجرة أو الملتهبة طالما كانت هذه البضائع في طبيعتها خطيرة ومهددة للسفينة وطاقمها، ومملاً شك أنه لن يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو التلف أو التأخير إذا كانت ناجمة عن البضائع الخطرة التي قدمها الطرف المدعي بالضرر، حيث نرى بهذه العلة أن هذه الحالة لا داعي بأن يتم إدراجها كاستثناء في جملة الاستثناءات المنصوص عليها، فضلاً عن عدم الحاجة لهذا الاستثناء هو عدم اليقين الناجم عن اعتبار هذا الاستثناء محقق الوقوع في الجانب العملي بخلاف باقي الاستثناءات، فعلى سبيل المثال، إذا كان الضرر ناتجاً عن كون البضاعة خطيرة وأن الناقل شارك في حدوث الخطر، فقد ينشأ سؤال عما إذا كان الناقل مسؤولاً عن هذا الضرر بل إن الناقل قد يدعي بأنه يتحمل فقط جزء من مسؤوليته، أي يكون مسؤولاً فقط عن ذلك الجزء من الخسارة أو التلف أو التأخير بموجب قواعد روتردام،<sup>63</sup> إلا أن صعوبة إثبات المسؤولية كاملة أو جزء منها مع توفر إحدى حالات الاستثناء توقع اللبس والحيرة فإذا افترضنا أن البضائع الخطرة اشتعلت بنفسها وانفجرت، وكان الخطأ يكمن في سوء التشغيل وإهمال الطاقم لاستخدام

58 عرفت المادة 1 قواعد روتردام الطرف المنفذ بأنه ("الطرف المنفذ" يعين أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته).

59 المادة 17/ف3.

60 عرفت المادة 1 قواعد روتردام عرف المد الشاحن المستندي بأنه ("الشاحن المستندي" يعين أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ"الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني).

61 محمد علي البديوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام- الجزء الأول مصادر الالتزام، مكتبة الوحدة، طرابلس، 2023م، ص92.

62 المادة 17 /ف 3

63 المادة 17 /ف 6

وتسخين خزان الوقود ذي الصلة، يترتب على ذلك أنه من الصعب حساب المسؤولية الجزئية للناقل<sup>64</sup>، فمن غير الواضح في مثل هذه الحالة ما إذا كان الناقل يمكن أن يعتمد على استثناء البضائع الخطرة ويكون كذلك معفي من مسؤوليته عن الضرر أو الخسارة أو التأخير. لذلك فقواعد روتردام لم تتوخ الدقة الايضاح عند إضافة هذا الاستثناء الجديد لصالح الناقل.

ثانياً- الحد من مسؤولية: في الحقيقة أن قواعد روتردام لم تقف عند وضع أحكام مميزة في الاعفاءات التي يتمتع بها الناقل البحري بل تشمل القواعد الخاصة بالحد من مسؤولية الناقل البحري وبوجود فلسفة فريدة نأت بها عن اتفاقية لاهاي هيغ والتي تعد الأخيرة المرجع الذي استسقى منها التقنين البحري الليبي أحكامه، بمعنى أنه خروجاً عن الأحكام المتعلقة بنظام المسؤولية، تنطبق حدود المسؤولية في قواعد روتردام على الناقل فقط، ولكن ليس على السفينة. لذلك يثار الغموض حول وضع مالك السفينة الذي يعمل كناقل فعلي، وليس ناقلاً تعاقدياً، في حق التمتع بأحكام الحد من المسؤولية. بل أن نطاق المسؤولية في قواعد لاهاي هيغ أكد على شمولية المسؤولية لتمتد لكلا من الناقل والسفينة كل شرط أو تعاقداً أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات (...)<sup>65</sup>، في حين أن حدود مسؤولية الناقل في قواعد روتردام هي تنحصر في الناقل فقط بخلاف ما تنص عليه قواعد لاهاي-فيسبي بأنه إذا تم رفع دعوى بسبب خسارة أو تلف البضائع ضد تابع أو وكيل للناقل والذان لا يعتبران متعاقداً مستقلاً، فيحق لهذا التابع أو الوكيل الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية المكفولة للناقل كما يحق له الاحتجاج بموجب هذه القواعد<sup>66</sup>. كما يحق لهم الرجوع بهذه المبالغ المدفوعة على الناقل شريطة ألا يتجاوزوا بأي حال من الأحوال الحد المنصوص عليه في هذه القواعد<sup>67</sup>، في حين أن قواعد روتردام لا تفرض أي مسؤولية على ربان السفينة أو طاقمها أو تابعي الناقل أو الطرف المنفذ البحري<sup>68</sup>، ومع ذلك، في حالة المتضرر أراد الرجوع بالمسؤولية على أي من سألني الذكر فتغل يده عن الادعاء بموجب أحكام قواعد روتردام، ولكن يمكنه تأسيس دعواه على المسؤولية العقدية -عقد النقل- أو المسؤولية التقصيرية<sup>69</sup> سواء وجه الادعاء ضد الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ الربان، الطاقم أو أي شخص آخر يؤدي خدمات لصالح على متن السفينة؛ أو موظفي الناقل والذي يعد سبباً دعى قواعد روتردام لحماية الناقل بالإعفاء أو الحد من مسؤوليته، حيث يمكن تطبيقها على أي إجراء قانوني يتم أمام القضاء أو في إطار التحكيم، سواء تأسست بموجب عقد أو المسؤولية التقصيرية<sup>70</sup>، كما تنص قواعد روتردام على أن المسؤولية الإجمالية للناقل وواحد أو أكثر من الأطراف المنفذة البحرية يجب ألا يتجاوز الحد الكلي للمسؤولية بموجب تلك القواعد<sup>71</sup>، دون النظر في المسؤولية المحتملة للربان وطاقم وعمال الناقل أو المنفذ البحري. كما إن نطاق الحماية بحد المسؤولية في قواعد روتردام تعد أضيق من القانون البحري الليبي. لذلك يجوز للناقل توسيع نطاق الحماية من خلال توفير فقرات خاصة في سندات الشحن، ولكن قد تُفهم هذه الشروط التعاقدية أنها تمثل حرية التعاقد بصرف النظر عن انتهاكها لقواعد روتردام<sup>72</sup>. من ناحية أخرى يبدو أن المشرع الليبي لا يخالف قواعد روتردام كثيراً في نطاق المسؤولية، حيث طبق أحكام حدود المسؤولية على نطاق ضيق لتقتصر على الناقل وحده بمقتضى نص المادة 214 (لا تتعدى مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع...)، والذي

<sup>64</sup>ذهب القانون القانون الانجلوسكسوني إلى أن التعويض الناجم عن البضائع الخطيرة والتي نظمتها اتفاقية لاهاي-فيسبي قد لا تأسس على الخسائر المترتبة بسبب مجموعة من البضائع الخطيرة والأخطار غير مستتاة قانوناً كالالتزام ببذل العناية لضمان صلاحية السفينة للإبحار

see The Aconcagua [2010] 1 Lloyd's Rep 1..

<sup>65</sup> المادة 3 البند 8 اتفاقية لاهاي هيغ.

<sup>66</sup> المادة 3/فقرة 2 لاهاي-فيسبي. رغم ذلك لا يستفيد الناقل أو تابعيه من تحديد المسؤولية وفق المادة وفق المادة 2/فقرة (ه) ولاسيما متى كان ذلك راجعاً لغش أو خطأ جسيم، فالغش هو إرادة الشخص إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام أن من شأن ارتكاب هذا الفعل أو الامتناع أن يترتب ضرر ما، بينما الخطأ الجسيم هو خطأ الناقل المتمثل في سلوك غير عادي والذي يظهر في عدم بذل العناية المعقولة للمحافظة على سلامة البضاعة المشحونة. انظر محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 263. يعد الخطأ الجسيم والغش فكرتان قانونيتان تمتد جذورهما إلى النظام القانوني اللاتيني. أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، الإسكندرية، 1962، ص 386.

<sup>67</sup> المادة 3/فقرة 3 لاهاي-فيسبي.

<sup>68</sup> المادة 19/ف4 قواعد روتردام

<sup>69</sup> المادة 177 القانون المدني الليبي بشأن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، ويشترط فيها خطأ من التابع حال تأدية الوظيفة أو بسببها. انظر محمد علي البدوي الأزهرى، مرجع سابق، ص 292.

<sup>70</sup> المادة 4/ف1 قواعد روتردام

<sup>71</sup> المادة 20/ف2 قواعد روتردام

<sup>72</sup> المادة 79/ف1 قواعد روتردام

يفهم من النص أن الذي يستفيد من الحد في المسؤولية الناقل فقط دون تابعيه أو ممثليه لأن المشرع لم ينص على ذلك صراحة، مما يؤكد ان الملاحين وغيرهم ليس لهم الحق في ذلك ولكن لا يمنعهم من تأسيس دعواهم بالرجوع للقواعد العامة للقانون المدني سواء بالمسؤولية العقدية متى توفرت شروطها أو المسؤولية التقصيرية متى تحققت عناصرها<sup>73</sup>. وقد أثارت في قواعد روتردام التغيير الملحوظ في أحكامها بشأن انحراف السفينة فيما يتعلق بالمسؤولية والحد منه، ففي القانون الانجلوسكسوني ، فإن أي انحراف غير مبرر يُنظر إليه تقليدياً على أنه انتهاك جوهرى لعقد النقل<sup>74</sup>، يحق للطرف المتضرر حينها التوصل من التزاماته بموجب التعاقد والمطالبة بالتعويض عن الأضرار بغض النظر عن أي استثناءات أو تحديد للمسؤولية في العقد، رغم هناك بعض الشك بشأن النظرة الصارمة لتأثير الانحراف<sup>75</sup>، فإنه عملياً القانون الانجلوسكسوني لم يتم تغييره أو حدوث أية تعديلات ولن يتأثر بما ورد بأحكام الاتفاقية، والذي يتضح بأن الانحراف غير المعقول سوف يحرم الناقل من الاستثناءات والحد من المسؤولية بموجب الاتفاقيات الدولية السابقة، ومع ذلك، فإن قواعد روتردام متسامحة تجاه آثار الانحراف الذي يشكل خرقاً للالتزامات الناقل وفقاً للقانون المعمول به، حيث لأنه باستثناء القيود الواردة في حدود المسؤولية<sup>76</sup>، مثل هذا الانحراف في حد ذاته لا يحرم الناقل أو الطرف المنفذ البحري لأي دفاع أو تحديد بموجب قواعد روتردام<sup>77</sup>. وعلى نفس السياق لم يخل المشرع الليبي بالاحتفاء بحياة الأفراد في حالة انحراف السفينة بحيث يعد أي انحراف في إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو أي انحراف معقول مسموحاً به مع بيان أن القضاء مخول بتحديد مدى معقولية الانحراف<sup>78</sup>، ولن يكون الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ناتج عن ذلك، ولكن ليس هناك حكم خاص في التشريع الليبي بشأن مسؤولية الناقل أو الحد منها متى كان الانحراف ليس لإنقاذ أو بذل أي محاولة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو ليس انحرافاً معقولاً، ولكن يجب التنويه على أنه لم تغفل المادة 213 فقرة 6 عن اعفاء الناقل من المسؤولية التي تنشأ عند القيام (بمساعدة أو اسعاف بحري أو بمحاولة ترمى الى ذلك أو اذا حدث أن حادت وهي تقوم بهذا العمل) ، مع بيان أن هذا الإعفاء يخص الناقل دون غيره من العاملين أو الملاحين أو الربان- وعلى ذلك يعفى الناقل من المسؤولية :

1- إذا لحق البضاعة ضرر نشأ عن قيام الربان بتقديم مساعدة لسفينة أخرى أو اسعاف بحري في حالة وجود خطر.

2- ورد المساعدة والإنقاذ بمفهوه واسع ولم يحدد المشرع أن تكون بقصد انقاذ الأرواح فقط بل أن هذا البند يشمل حالة أن السفينة وما عليها من بضائع وملحقات تعرضت للخطر، مما يستدعي اعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب توجهه لإنقاذ السفينة ذاتها<sup>79</sup>.

3- ولا يشترط للإعفاء أن يتم الإنقاذ فعلاً ، بل يكفي أن يثبت محاولة الربان ذلك ويقصد بعبارة " اذا حدث أن حادت السفينة وهي تقوم بهذا العمل"، أنه اذا اضطر الربان الى الانحراف عن خط السير المحدد بسبب انقاذ أو محاولة انقاذ سفينة أخرى ، فلا يسأل الناقل عن نتائج هذا الانحراف ويترتب على قيام سبب من هذه الأسباب ، اعفاء الناقل من المسؤولية ، ويكفي أن يثبت الناقل وجود السبب الذي يعفيه ، وللشاحن أن يثبت العكس ، بإثبات أن الضرر ناتج عن فعل الناقل أو تابعيه<sup>80</sup>.

<sup>73</sup> المادة 166 القانون المدني الليبي بشأن المسؤولية التقصيرية.

<sup>74</sup> Hain SS Co v Tate & Lyle (1936) 41 Com Cas 350.

<sup>75</sup> Photo Production v Securicor [1980] AC 827

<sup>76</sup> المادة 61 قواعد روتردام

<sup>77</sup> المادة 24 قواعد روتردام

<sup>78</sup> ذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان يتعلق للجزاء متى تخلف عنه. انظر مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص334.

<sup>79</sup> ويعد بذلك التزام الربان بإنقاذ الأرواح يعلو على التزامه بإنقاذ الأموال بحيث في الأخيرة يلتزم أن يتخذ التدابير الكافية وأن يبذل المهمة الكافية من خلال تابعيه بعدم تعريض السفينة وأموال الشاحنين للخطر. انظر محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص336.

<sup>80</sup> المادة 4 فقرة 2 (ل) معاهدة بروكسل 1924م Saving or attempting to save life or property at sea.

## المطلب الرابع مسؤولية الناقل اتجاه الغير

لم تغفل قواعد روتردام عن تنظيم مسؤولية الناقل اتجاه الآخرين، فهي لا تقتصر فقط على مسؤوليته اتجاه المرسل إليه والشاحن بل كل متعاقد مع الناقل يتعرض للمسؤولية بسبب الرحلة البحرية بحيث أن الناقل قد يدخل في اتفاقات عدة مع الغير لأداء عملية النقل البحري للبطاعة، وقد يتمثل في عدة أطراف -يشمل ولا ينحصر - في (أ) أي طرف منفذ، (ب) ربان أو طاقم السفينة، (ج) موظفي الناقل، أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأداء أي من التزامات الناقل بموجب عقد النقل، إلى الحد الذي يتصرف فيه الشخص أيضًا بشكل مباشر أو غير مباشر، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته<sup>81</sup>، وقد استحدثت قواعد روتردام متعاقد جديد يسمى بالطرف المنفذ (Performing party) لم يرد مطلقاً في القانون البحري الليبي بمعنى أي شخص آخر غير الناقل يؤدي أو يتعهد بتنفيذ أي منها من التزامات الناقل بموجب عقد النقل يتمثل في التزامات الناقل في الإدارة البحرية إلى الحد الذي يتصرف فيه هذا الشخص، إما بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته<sup>82</sup> فنجد أن نطاق مسؤولية الناقل اتجاه الغير في المعاهدات الدولية متغيرة وغير موحدة تختلف باختلاف فلسفة النقل البحري وتطور العملية البحرية ما بين اتفاقية لاهاي-هيج في عشرينات القرن الماضي وصدور اتفاقية روتردام في مستهل القرن الواحد والعشرين، لذلك فإن التطور يظهر جلياً في المفارقة الواضحة في المرحلة الأولى للرحلة البحرية حيث أنه في الشحن التقليدي يسمى الطرف المنفذ - المتعاقد من الباطن غالباً- بالمقاول المستقل، لذلك فإن قائمة الأشخاص الذين يسأل عن أهملهم الناقل فعلياً يشمل كلا من ( المقاول المستقل وربان السفينة أو طاقمها وموظفيها) على النقيض من ذلك، فعند النظر في القانون البحري الليبي فإن الإدارة الملاحة وإدارة السفينة لا يسأل عنها الناقل مما يضيق معها نطاق مسؤولية الناقل<sup>83</sup> بحيث تستبعد في تطبيق أحكامه على تصرف أو الإهمال أو التقصير الناجم من الربان أو الملاح أو خدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة بسبب خطأهم أو إهمالهم<sup>84</sup>، بمعنى آخر إن نطاق مسؤولية الناقل يضيق ويتسع بحسب الخطأ الصادر من تابعيه فالمشرع الليبي يرى بأنه تضيق نطاق مسؤولية الناقل حيث لا يعد مسؤولاً عن خطأ الوكلاء أو العاملين بسبب إهمالهم بذريعة الإدارة الملاحة وإدارة السفينة من الاستثناءات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية، ويستلزم من ذلك معرفة ما يأتي:

1- أن المقصود بالأخطاء الملاحة<sup>85</sup> هي الأخطاء الفنية التي تقع في قيادة السفينة وتسييرها كالخطأ في المناورات بين السفن مما يؤدي إلى حدوث تصادم بينها أو جنوح السفن أو الخطأ في استخدام الخرائط الملاحة أو في قراءة البوصلات ومن ثم توقيع موقع السفينة على الخريطة بطريقة غير صحيحة، بينما الأخطاء في إدارة السفينة<sup>86</sup> فهي الأخطاء في الأعمال التي تتعلق بالسفينة أي ذاتها دون أن تتدخل في سيرها وحركتها والتي تؤثر بطريقة غير مباشرة في حمولتها مثال ذلك عدم أحكام غلق فتحات التهوية مما نتج عنه دخول مياه البحر وإتلاف البضائع.

2- والمقصود من هذه الفقرة ألا يسأل الناقل الأخطاء الملاحة الصادرة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أي مستخدم آخر للناقل، وورد الخطأ الذي يعفي الناقل كمن المسؤولية على هذا النحو بمفهومه الضيق أي أن المقصود أن الأخطاء التي يعفي منها الناقل، هي الأخطاء الملاحة المتعلقة بقيادة السفينة، دون الأخطاء التجارية المتصلة بشحن البضاعة أو حفظها أو رصها أو تفريغها، بل لا يجوز للناقل متى توافرت شروط تطبيق القواعد الخاصة للمسؤولية أن ينص في عقد النقل على اعفائه من المسؤولية عن هذه الأخطاء<sup>87</sup>.

81 المادة 18 قواعد روتردام.

82 قضت المادة 1/ف6 قواعد روتردام بأن "الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

83 المادة 123 القانون البحري الليبي.

84 المادة 213/ف1.

85 Navigation Error

86 Management Error

87 ويؤكد هذا الفهم ما ورد في الفقرة الأخيرة من المادة 213 من أنه للشاحن أن يثبت وقوع الخسائر أو الأضرار بفعل من الناقل أو عماله إذا لم يستفد هؤلاء من البند الأول من هذه المادة.

كما أن المشرع الليبي أكد على نوع المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل بحيث تتمثل في ثلاث حالات رئيسية:

**1-الهلاك أو تلف :** يسأل الناقل عن هلاك البضاعة ، سواء أكان الهلاك كلياً أو جزئياً ، كما لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عدد وحداتها<sup>88</sup>، إلا أن الناقل لا يسأل عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة في أثناء نقلها بحسب طبيعتها ظروف عملية النقل ، وهو قدر تحدده عادات ميناء الوصول ويسمى بعجز الطريق<sup>89</sup>، من ذلك مثلاً لو كانت البضاعة المنقولة من السوائل وتبخر جزء يسير منها عوامل الجو ، أو كانت حبوباً وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عمليتي الشحن والتفريغ، أما بالنسبة لتلف البضاعة، فيسأل الناقل أيضاً عما يلحق البضاعة من تلف ، ويقصد بالتلف ، أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها أو عددها ،ولكن في حالة معينة ، سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، ولكن لا يسأل الناقل بداهة عن العيب الذي يوجد في البضاعة ، إذا كان ثابتاً في سند الشحن ، أما إذا كان سند الشحن قد خلا من ذكر أي عيب يتعلق بحالة البضاعة ، فيفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة في حالة جيدة . أما في حالة تعذر التسليم يعد حينها في حكم الهلاك أو التلف والتي تتور الصعوبة في حالة عدم التحقق من مصير البضائع، فالمشرع الليبي حينها أضفى عليها حكم هلاك البضائع أو تلفها، لذلك نفرق بين حالتين في تعذر تسليم البضاعة.

**1-حالة وصول السفينة ولم يتم التسليم:**وفق المادة 221فقرة 4 أن يسقط بالتقادم بعد وصول السفينة كل دعوى ناشئة عن تسليم البضائع، حيث يتضح من مفهوم النص أن المشرع منح لأصحاب البضائع الحق بالاحتجاج مسؤولية الناقل عن أي ضرر يتعلق بمسألة تسليم البضائع، والتي تندرج تحت هذه المسألة كل الاضرار المتعلقة بمرحلة التسليم سواء كانت البضائع سلمت واكتشف فيها ضرراً معيناً أو أن السفينة وصلت ولم يكن هناك تسليم أساساً ولم يعلم بمصير البضائع المشحونة.

**2-حالة عدم وصول السفينة وتعذر التسليم:**المادة 219 القانون البحري الليبي جاءت وبينت بالنص (في جميع الاحوال يسقط بالتقادم حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب الهلاك أو التلف بمضي سنة بعد تسليم البضاعة وإذا لم يتم التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه) ويتضح من النص أن الناقل يعد مسؤولاً أمام الشاحن أو المرسل إليه حالة حالة لم يتم تسليم البضاعة ابتداءً أي أن البضاعة لم تشحن أو أنها شحنت والسفينة لم تصل لميناء الوصول ولم يعلم مصير البضائع المشحونة فإنه يتضح أنها تأخذ محل الهلاك أو التلف وأعطى المشرع لصاحب الحق رفع دعوى على الناقل لتعذر استلام البضاعة وتحسب من تاريخ اليوم الواجب تسليمها فيه<sup>90</sup>. ولكن يثار السؤال المألوف الذي يترتب على أحكام هلاك أو تلف البضاعة؟ يلتزم الناقل البحري بأن يسلم المرسل إليه البضاعة سليمة غير هالكة أي بقدرها أو وزنها المذكور في سند الشحن ، إلا إذا تضمن سند الشحن تحفظاً في هذا في الأحوال التي يجيزها القانون، وعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت القدر الحقيقي للبضاعة المشحونة، كما أن الناقل البحري يجب أن يسلم البضاعة سليمة من التلف فلا يجوز له أن يثبت عكس الوارد في سند الشحن ، على الأقل بالنسبة لحامل هذا السند، ولكن هذا لا يمنع إثبات سبب الاعفاء من المسؤولية ، كالعيب الذاتي للبضاعة أو عدم ادلاء الشاحن ببيانات صحيحة عن البضاعة.

**2-التأخير<sup>91</sup>:** وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 213 من القانون البحري على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة هلاك وتلف وأضرار . فالنص وان لم يذكر صراحة التأخير ، كصورة من صور الضرر

<sup>88</sup> لا يعد هلاكاً جزئياً النقص العادي في البضاعة والمعروف بعجز الطريق طالما يقع في حدود النسبة المسموح بها والمتفق عليها، بينما تلف البضاعة يتمثل في وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة كما لو وصلت الفاكهة كاملة العدد أو وصول عدد من الأجهزة الكهربائية لميناء الوصول ولكنها في حالة سيئة وقد يصل جزء سليم وجزء تالف منه وفي ذلك تتفق أحكام الهلاك الجزئي مع أحكام التلف، وعلى المدعي بوجود هلاك كلي للبضائع أن يثبت استلام الناقل للبضائع وذلك بكافة طرق الإثبات. انظر محمد عبدالفتاح ترك. عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 238.

<sup>89</sup> المادة 213 فقرة 5 القانون البحري الليبي.

<sup>90</sup> ولقد كان المشرع المصري في قانون التجارة البحرية أكثر وضوحاً حيث أنه نص في المادة 228 على أن البضائع تعد في حكم الهالكه إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لإنقضاء التسليم ويكون ذلك إما لعدم تسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

<sup>91</sup> حيث أن الناقل يعتبر قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة مالم يوجد مثل هذا الاتفاق وأن الناقل له أن يعفي نفسه من المسؤولية متى أثبت الناقل أن التأخير يرجع لسبب أجنبي. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 328.

، إلا أن كلمة (أضرار) تشمل جميع صور الضرر بما فيها التأخير، ولذلك قد يترتب على تأخير وصول البضاعة في الميعاد المحدد أو المعقول، ضرر للشاحن أو للمرسل إليه ولو وصلت البضاعة سالمة، كما لو كان المرسل إليه يستورد البضاعة لكي يتم بيعها في مناسبة معينة، فوصلت البضاعة بعد هذه المناسبة، فلا شك أن ذلك يؤدي إلى بخس قيمتها بسبب تأخر وصول البضاعة عن الميعاد المحدد في سند الشحن أو عن الميعاد المناسب، ويسأل الناقل عن تعويض الأضرار المادية التي تسببت عن التأخير.

في حين أن الناقل في قواعد روتردام مسؤوليته تتسع تماماً بحيث مسؤول عن أفعال الأشخاص المذكورين أعلاه أو إهمالهم حتى لو لم تكن هذه الأفعال أو الإغفالات ناتجة عن خطأ أو إهمال شريطة أن الناقل خرق التزامه بموجب قواعد روتردام. وفي هذا الصدد فإن الناقل في القانون الانجلوسكسوني يعتبر أنه مسؤول عن البضائع التالفة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار بسبب شخص مستقل نتيجة فشله في بذل المهمة وقصوره عن بذل العناية. ومع ذلك، فمن غير الواضح عملياً أساس مسؤولية الطرف المنفذ وغياب التكليف القانوني السليم، حيث أنه من ناحية يعد الناقل مسؤولاً -وفقاً- لأحكام قواعد روتردام- عن تصرفات المقاول المستقل و الذي يفترض تنفيذه لالتزامات الناقل بموجب عقد النقل فيما يتعلق بالاستلام والشحن والمناولة والتستيف والنقل والرعاية وتفريغ البضائع أو تسليمها، حيث لا يعلم مركزه القانوني أيعد وكيلا أو متعاقدًا مستقلاً أو أحد طواقم السفينة ومن ناحية أخرى، ولكن يفهم من قواعد روتردام أنه متعاقدًا مستقلاً، فقد أجازت للمتضرر الإدعاء في مواجهة المقاول المستقل مباشرة وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، مما يعني اعتراف قواعد روتردام بالعلاقات المستقلة التي يكون أطرافها الناقل والطرف المنفذ كمتعاقد مستقل، والتي تمكن الشاحن بمواجهته بدعوى بعيدا عن الناقل البحري، ولا سيما أن في النزاع المحتدم بين المتضرر والمقاول المستقل يكون عبء الإثبات على الأخير لقطع العلاقة السببية، والذي يمكنه دفع مسؤوليته بموجب "شرط هيمالايا"<sup>92</sup> المدرج في سندات الشحن حيث قد تم تنظيم هذه الحماية في قواعد روتردام<sup>93</sup>. أما الطرف البحري المنفذ Maritime Performing party، هو المتعاقد المستقل خلال فترة الإبحار من ميناء إلى ميناء (port to port period) أي أن نطاق مسؤوليته في نطاق بحري بحت، وقد أتى مفهومه في قواعد روتردام أنه الطرف المنفذ بالقدر الذي يؤديه أو يتعهد بأداء أي من التزامات الناقل خلال الفترة بين وصول البضائع في ميناء الشحن السفينة ومغادرة السفينة لميناء التفريغ<sup>94</sup>، ومن هذا التعريف يتضح تميزه عن المقاولون المستقلون للنقل غير البحري في النقل من من موقع الشحن إلى موقع التسليم أي تشمل الرحلة بحراً وبراً (door to door transportation) ويخضع الطرف المنفذ البحري للالتزامات والمسؤوليات المفروضة على الناقل بموجب قواعد روتردام (وليس عقد النقل للبضائع عن طريق البحر) ويحق له التمسك بدفوع الناقل وحدود المسؤولية على النحو المنصوص عليه في قواعد روتردام<sup>95</sup>.

وتنص قاعدة روتردام على نوع خاص من المسؤولية البحرية لم يقض بها القانون البحري الليبي كما أحدثت طفرة جديدة في نوع جديد من مصفوفة الضمانات التي تضاف لصالح الغير مما يضيق معها البراح في الاعفاء القانوني واسع المدى كما كان في ثنانيا اتفاقية هيغ، بمعنى آخر إذا كان الناقل يرتبط باتفاق مع طرف أو أكثر من الأطراف المنفذة البحرية وكانوا خلال الرحلة البحرية مسؤولين عن فقدان البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فإن مسؤوليتهم تصنف مسؤولية تضامنية ومتعددة<sup>96</sup> ولكن فقط تصل إلى الحدود

<sup>92</sup> Alder.v Dickson.and another (1954) Lloyds rep.267.

حيث بموجب هذا الشرط المدرج في سند الشحن يستطيع تابعي الناقل دفع المسؤولية في مواجهة الشاحن عند وقوع أي ضرر للبضائع بسبب أخطاء ارتكبوها أثناء الرحلة البحرية، وبمقتضى هذه الشرط يكون للطرف المنفذ كمقاول مستقل الاستفادة من هذا الشرط والاحتجاج به في مواجهة الشاحن.<sup>93</sup> المادة 19/ف1 قواعد روتردام.

<sup>94</sup> المادة 1 /ف7 قواعد روتردام.

<sup>95</sup> المادة 19/ف1 قواعد روتردام.

<sup>96</sup> بالنظر إلى الناقل الأصلي واعتماده على ناقل آخر يظهر مدى اعتبار الأخير في مركز المفوض حينها، بحيث يكون الناقل الأصلي مسؤولاً عن اختياره عن الناقل البديل مما ينعكس عن مسؤوليته بشكل تضامني وبالتكافل مع الآخرين، كما أن هذا النبدأ يحمي بشكل كافي مصالح أصحاب الحق التي استلمت عليها وما يمنح لهم حق المطالبة بالإصلاحات السريعة وبشكل مباشر. انظر وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 1، 2011، ص 231.

المنصوص عليها في قواعد روتردام.<sup>97</sup> بحيث يوفر هذا الحكم المزيد من الحماية للمدعي متى كان كانت إدعاءاته ضد كل من الناقل والطرف المنفذ البحري ناجمة من المسؤولية التضامنية والمتعددة، ومتى تبين كون الناقل مفسلاً<sup>98</sup> فهذه الأحكام تسمح للمدعي الحق في الحصول على تعويض من المنفذ البحري وفقاً للمسؤولية التضامنية عن الدين، مما ينتفي معها هذا التنظيم وفقاً لأحكام القانون الليبي الذي يعني الناقل من مسؤولية تابعيه كما سبق وأشرنا ويجعله في حل عن مسؤولية تضامنية في هذا الخصوص<sup>99</sup>.

### الخلاصة:

إن الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام حققت غايتها في المضي قدماً مع التطور البحري لنقل البضائع، فقد اتسمت به هذه القواعد من وضع أحكاماً جديدة لمسؤولية الناقل البحري ولاسيما في التوسع الملحوظ لنطاق الاستثناءات التي يدفع بها الناقل البحري المسؤولية عنه، والتي تفاوتت قواعد روتردام في الاعتماد على بعضها دون البعض الآخر مع بيانها لحرية الناقل البحري في الاعتماد عليها، كما أضافت هذه القواعد أنواع جديدة تحميه من الدعاوى التي ترفع من الغير، وبالرغم من خروج الاتفاقية عن نطاق الحالات التي لا يتصور فيها إصدار سند شحن بحري ونظام الحماية للناقل البحري من المسؤولية بل تصنف كنفق استثنائي بدون مثال نقل الحيوانات الحية بخلاف القانون الليبي، يستنتج من ذلك أن قواعد روتردام جاءت بفلسفة جديدة لم يعرف عنها المشرع الليبي سلفاً أو في القوانين الأخرى التي تبنت اتفاقيات دولية أخرى غير قواعد روتردام. وفي ضوء ما سبق فإن الاختلافات التي طرحتها قواعد روتردام سواء من حيث الموضوع كالاستثناءات أو أحكام عبء الإثبات في رفع الدعوى أو من حيث الأشخاص والمتمثل في لإضافة أطراف جدد كالأطراف البحرية المنفذ والشحن المستندي كل ذلك ينمي على التحول والتغيير الملحوظ في قواعد روتردام أظهرت التطور الحقيقي لنظام النقل البحري وما تبعه من تغير النظرة الدولية الحديثة لمسؤولية الناقل البحري مع ضرورة مواكبة القانون الليبي لما سارت عليه قواعد روتردام.

### التوصيات:

- 1- إن الاتفاقيات الدولية وسعت من نطاق الرحلة البحرية لتشمل ما قبل الشحن وتمتد إلى ما بعد التفريغ، مما يستلزم المباشرة في تعديلات تشريعية للقانون الليبي بهذا الخصوص.
- 2- إن القانون البحري الليبي لا يعرف ما يسمى بالطرف المنفذ والذي أضحي اليوم أحد أشخاص القانون البحري ودور أساسي لتنفيذ النقل البحري فعلياً ويتعرض للمسؤولية حالة أحداث ضرر لبضائع الشاحنين، مما يترتب عليه ضرورة الاعتراف بوجوده قانوناً وتنظيم الحكام الخاصة به، كما أن الحد من المسؤولية تم تقريره لمصلحة الناقل فقط بموجب أحكام القانون الليبي بينما الاتفاقية أضفت هذا الحق أيضاً لتابعي الناقل في الحد من مسؤوليتهم اتجاه الغير.
- 3- إن الاتفاقيات الدولية اهتمت باستثناءات جديدة مما ينبغي على القانون الليبي الاهتمام بها أيضاً يتمثل في إعفاء الناقل من مسؤولية اتجاه الغير بمقتضى استثناء حماية البيئة، والذي ينمي عن الاهتمام الدولي بها ومكافأة الناقلين بعدم مساءلتهم قانوناً حالة أي ضرر يصيب البضائع متى كان الضرر كان ناجماً عن حمايته للبيئة.

<sup>97</sup> المادة 19/ف1 قواعد روتردام. مع بيان أن الفقرة الثانية من المادة السابقة شددت على أن المسؤولية التي تقرر على محدثي الضرر يجب ألا يتعدى في جميع الأحوال الحد الأقصى للمسؤولية المذكورة في الاتفاقية.

<sup>98</sup> قام المشرع الليبي بتنظيم الأعمال التجارية وفق أحكام المادة 409 ن القانون رقم 23 لسنة 2010م بشأن النشاط التجاري، واعتبر النقل عملاً تجارياً، لذا متى مارس الناقل العمل باحتراف يعد بذلك تاجراً يتعرض في حالة توفقه عن دفع ديونه لنظام الإفلاس.

<sup>99</sup> في جميع الأحوال لا توجد أية مسؤولية تقع على العمال التابعين للناقل البحري. انظر المادة 19/فقرة 4 قواعد روتردام.

## المراجع:

### القانون:

1. القانون البحري الليبي 1953.
2. القانون النجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

### الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية لاهاي-هينغ 1924
2. هينغ لاهاي-فيسبي 1968.
3. اتفاقية روترتردم 2009.

### المراجع العربية:

1. أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، الاسكندرية، 1962.
2. سميحة القليوبي، السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-العقود البحرية، دار النهضة العربية، 1982.
3. على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1983.
4. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة.
5. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005.
6. محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام-الجزء الأول مصادر الالتزام، مكتبة الوحدة، طرابلس، 2023م، ص92.
7. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، 1970.
8. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة لنشر، 1998م.
9. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 1952.
10. مصطفى كمال طه، القانون البحري- مقدمة -السفينة- أشخاص الملاحة البحرية-إيجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية-التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، اسكندرية.
11. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001.
12. وجدي خاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 1، 2011.
13. وجدي خاطوم، النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2011.

### أحكام القضائية العربية:

راجع حكم المحكمة الليبية العليا رقم الطعن ق 24/46 مدني، تاريخ الطعن 2003.29.12.

### المراجع الأجنبية:

1. Anthony Diamond QC, "The Rotterdam Rules" [2009] LMCLQ
2. Francesco Berlingieri, "Revisiting the Rotterdam Rules" [2010] LMCLQ 583, 600
3. Michael F. Sturley et al., The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London: Sweet & Maxwell, 2010

### الأحكام القضائية الأجنبية:

1. Hain SS Co v Tate & Lyle (1936) 41 Com Cas 350.
2. Photo Production v Securicor [1980] AC 827
3. The Aconcagua [2010] 1Lloyd's Rep 1