

الفصل التاسع

التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل
البحري

الفصل التاسع

التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول^(١)، إذ إنه يعد عاملاً مؤثراً في خطة التنمية الاقتصادية^(٢)، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية^(٣)، كما يؤدي إلى نقل البضائع وتسليمها في الزمان والمكان المحددين لها، وحدثت تطورات تكنولوجية جذرية للنقل البحري في الفترة الواقعة ما بين اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، و١٩٦٨م واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م مما دفع البعض أن يطلق عليها الثورة التكنولوجية في الملاحة البحرية^(٤)، ومن مظاهر هذه الثورة مشاركة الدول النامية في النقل البحري للبضائع^(٥)، الذي يعد من ركائز التبادل التجاري الدولي في الوقت الحاضر، وإن مسألة الوقت والموايد تكتسب أهمية متزايدة خاصة بعد تسارع هذه العملية التجارية. فقد يحدث أن يتأخر الناقل البحري في إيصال البضاعة في الزمان والمكان المحددين. فما هو المقصود بالتأخير في عقد النقل البحري للبضائع في ظل القوانين الوطنية والاتفاقات الدولية؟ وما هي الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير؟ وما مدى مسؤولية الناقل البحري عن تلك الأضرار؟ كل هذه المسائل تشكل موضوع بحثنا.

لاشك أن مسؤولية الناقل البحري تُعدُّ حجر الزاوية في القانون البحري، كما تُعدُّ أهم موضوعات هذا القانون، نظراً لكثرة القضايا التي تعرض أمام المحاكم والمتعلقة بالنقل البحري^(٦)، ونظراً لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين

(١) هشام صادق تننازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧، ص ٧٤.

(٢) ثروت عبدالرحيم، الخسارات البحرلالية المشتركة، الطبعة الأولى، جامعة الكويت، ١٩٧٤، ص ٨.

(٣) هارون عثمان. ضرورة النقل البحري للاقتصاديات النامية. المجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري. ١٩٨٥.

(4) tom 11paris 1977.n.513.- Rene Rodiere: Traite General de droit maritime.

(٥) سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨، (قواعد هامبورغ) منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون سنة، ص ٥١١.

(٦) علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بيروت، الطبعة الأولى، عام ٢٠٠١، ص ٣٥٧ وما بعدها.

وبين هؤلاء وشركات التأمين التي يحيل إليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقل^(١). وتعدُّ مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدى على عاتق الناقل البحري والمتمثل بنقل البضائع من ميناء القيام وإيصالها إلى ميناء الوصول سليمة كاملة. وهو التزام بتحقيق نتيجة أو غاية (De résultat)^(٢). لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، وإذا أراد الناقل التنصل من المسؤولية عليه قطع رابطة السببية بين هذا الخطأ المتحقق أو المفترض والضرر الذي أصاب المرسل إليه باثبات السبب الأجنبي^(٣).

اشكالية الكتاب:

يترتب على تأخير نقل البضائع حصول ضرر للمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، وخاصة الضرر الاقتصادي الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى قيام دعوى المسؤولية. فما هو النظام القانوني المطبق على التأخير في النقل البحري للبضائع؟ هل نطبق القواعد العامة في المسؤولية العقدية في القانون المدني؟ أم القواعد الخاصة بالقانون البحري، أم القواعد الموجودة في المعاهدات الدولية؟ كمعاهدة بروكسل عام ١٩٢٤م أو ١٩٦٨م، أم قواعد معاهدة هامبورغ عام ١٩٧٨م. والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٩٩٢/١١/١م كما انضمت الأردن إلى هذه الاتفاقية وأصبحت نافذة بتاريخ ٢٠٠٢/٦/١م بموجب الإرادة الملكية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠٠٢/٢/٢٠م مما يتيح المجال للخلاف حول أي من هذه النصوص واجبة التطبيق على المنازعات الخاصة بالتأخير في النقل البحري للبضائع.

والجدير بالذكر أن المشرع الأردني تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، وبالتالي أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني. أضف إلى ذلك أن المشرع الأردني قد احتفظ للقضاء الأردني بالاختصاص في أي منازعة تتعلق بوثائق الشحن البحري (م ٢/٢١٥ معدلة

(١) أحمد محمد حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري المصري الجديد الصادر بقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٩٠، الناشر منشأة المعارف الاسكندرية. بيروت ١٩٩١، ص ١٧٧.

(٢) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/١٣٢١. مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥.

(٣) علي البارودي وآخرون، المرجع السابق، ص ٣٥٧.

فالتجارة الأردني^(١).

كما أن الضرر الذي يلحق بالشاحن، أو المرسل إليه يختلف عن الضرر العادي في العقود، وهو ما يعرف بالضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في النقل البحري. لا شك أن هذا الموضوع يعدّ نموذجاً واضحاً لخلاف بين مختلف النصوص القانونية، لذلك لا بد من إيجاد قواعد جديدة، ونظراً لطبيعة موضوع هذه الدراسة، سوف نتبع المنهج العلمي المقارن القائم على دراسة النصوص القانونية وتحليلها، والاحكام القضائية، وذلك من خلال دراسة القانون الأردني، والفرنسي، والمصري، واتفاقيتي بروكسل عام ١٩٢٤م، ١٩٦٨م، واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م.

خطة الكتاب:

المبحث الاول: مفهوم التأخير والنصوص القانونية المطبقة على النقل البحري.
المطلب الاول: تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع
المطلب الثاني: النصوص القانونية المطبقة على التأخير في النقل البحري للبضائع
المبحث الثاني: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع.
المطلب الاول: شروط المسؤولية.
المطلب الثاني: مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير.

(١) عبدالقادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ٣٧١.

المبحث الاول

مفهوم التأخير والنصوص القانونية المطبقة علي التأخير في النقل البحري

ما هو المقصود بالتأخير، فهل معناه في القواعد العامة مطابقاً لما هو موجود في نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية، لا شك أن إعطاء تعريف واضح ومحدد للتأخير في عقد النقل البحري للبضائع سوف يساعد في وضع قواعد مشتركة تنطبق عليه. لذلك سوف نتعرف إلى ماهية التأخير في مطلب أول. ومن ثم للقواعد المطبقة عليه في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية في مطلب ثان.

المطلب الاول: تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

على الناقل ان يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ضمن الميعاد المتفق عليه، أو ضمن الميعاد المعقول^(١). كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد، فإذا انحرف عن ذلك كان مسؤولاً عما يلحق البضاعة من ضرر (سواء كانت بالهلاك أو التلف) نتيجة تأخير وصولها بسبب هذا الانحراف غير المبرر^(٢). على ضوء ذلك يمكن أن يكون المفهوم العام للتأخير محدداً. مثل الوصول المتأخر جداً، أو الوصول بعد الفترة المحددة، وعلى ضوء ذلك يمكن تعريف التأخير بأنه تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة^(٣). وبعبارة أخرى هو عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل، إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت لتسليم البضاعة^(٤). بينما يرى أحد الفقهاء بأنه "يوجد تأخير عندما لا يصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري"^(٥).

(١) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٥٠.

(٢) ثروت عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥، ص ١٦٤.

(3) V.A.Cathelineau. Le retard en Droit Civil, Petites. Affiches, 28 at 31 août 1998.

(٤) عادل مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨، ص ١٣٠.

(٥) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٤، ص ١٤١.

نخلص مما سبق أن قضية التأخير تعود إلى إشكالية أكثر اتساعاً من العلاقة بين القانون والوقت. وهذا أمر واضح في النظرية العامة للالتزامات المتعلقة بالتأخير. ومن الضروري أن نميز في هذا المجال بين حالتين:

الحالة الأولى: أن تأخير وصول البضائع في الوقت المحدد يلزم الناقل بدفع مبلغ معين من المال كتعويض، يخضع لقواعد خاصة وفقاً للمصالح المتضررة^(١)

الحالة الثانية: أن التأخير في تنفيذ الالتزام بنقل البضائع يقتضي إعطاء قيمة أكثر للضرر الاقتصادي الناجم عن ذلك^(٢)؛ لأنه يختلف عن الأضرار الاقتصادية الأخرى.

فقانون الالتزامات في كافة الدول يتضمن قواعد متعلقة بالتأخير. فعقد البيع مثلاً يسمح بالمعاقبة عن التأخير في تسليم البضاعة المبيعة، والمشتري يستطيع فضلاً عن المطالبة بالتعويض عن الأضرار أن يطالب إما بفسخ عقد البيع أو اتمامه^(٣).

أخذ التأخير صداً خاصاً في قانون النقل، فالمصدر (أو الشاحن) يتوقع أن تصل البضاعة بأسرع وقت ممكن، كما أن المرسل إليه ينتظر وصولها في أقصر مدة ممكنة. بيذاً للتأخير أضرار وأخطار كبيرة عليهم، حيث يضطرون إلى دفع تعويض بدل الضرر الناجم عن التأخير للمرسل إليهم، بالإضافة إلى ذلك فالنقل يستوجب الخطر المحتمل للتأخير. وفي القانون البحري هناك نصوص قانونية تتعلق بالتأخير، بالإضافة إلى تحمل المسؤولية عن التأخير في هذا المجال وهي متعددة.

إن مسؤولية الناقل عن التأخير تلعب دوراً لا يمكن إهماله في عقد استئجار السفينة لسفرة واحدة. وهذا يعود لفرضية التعويض، أو الدفع المادي "المبلغ المدفوع عن طريق مستأجر السفينة بسبب التأخير الإضافي خلال شحن السفينة"^(٤). إذ يجب دفع مبلغ معين إذا حصل تجاوز في المدة المحددة. وهذا تعويض ناتج عن مدة التأخير.

الجدير بالذكر أن التأخير في النقل البحري للبضائع لا يُعدُّ كالتأخير في النقل البحري للركاب، حيث إن الإتفاقيات الدولية تنص على ذلك كاتفاقية بروكسل بتاريخ ١٩٧٤/٤/٢٩م، حيث نصت على موضوع التأخير. أما القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٩٦٦/٦/١٨ فقد تضمن، على النقيض من ذلك، ترتيباً خاصاً. ووفقاً لهذا

(1) v.ch.larroumet.Droit civil.T.3les obligations le contract.4.ed Economica. 1998. n.645. ets. p.665 ets.

(2) V.ch.larroumet,op.cit.n.650.p.670

(٣) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الرابع، البيع والمقايضة، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ١٩٥٢، ص ٦٠٣ وما بعدها.

(4) maritime.dalloz. 12ed. 1997.p.189- Rodier et.E.du pontavice Droit

القانون يُعَدُّ الناقل البحري للركاب مسؤولاً في حالة التأخير على الوجه المحدد في المادة ٣٦ في القانون الفرنسي، كما أن الناقل البحري يُعَدُّ مسؤولاً عن الخسائر الحاصلة جراء هذا التأخير وعن عدم، الالتزام بما ورد في المادة المتعلقة بالأخطاء التجارية^(١).

أما مسؤولية التأخير في القانون البحري فليس كل تأخير يترتب عليه مسؤولية الناقل، وعلى المرسل إليه أن يثبت أن التأخير قد حصل بسبب نقص في إجراءات النقل^(٢).

إلا أن المرسوم الفرنسي الصادر بتاريخ ١٩٦٦/١٢/٣١م تضمن نصوصاً أكد شدة فيما يتعلق بالنقل البحري للركاب في الفرضين المتعلقين بالتأخير بشكل مباشر في حالة التعديل المهم لأوقات المسافرين أو الانقطاع الطويل للرحلة البحرية. لذلك سوف نفتصر دراستنا على التأخير الناتج في النقل البحري للبضائع على وجه الدقة، من خلال دراسة وتحليل النصوص التي تتضمن تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير تسليم البضاعة، والخسائر، والأضرار الناتجة عن ذلك. يتحمل الناقل تكاليف التأخير وفقاً لنص المادة ٣٩ من القانون الصادر بتاريخ ١٩٦٦/١٢/٣١م، والتي تنص على أن الناقل يجب أن يسلم البضائع في الوقت المحدد والمكان المحدد وفقاً لاتفاق الطرفين، أو حسب شاغل الميناء. كما تنص المادة ٤٣ من نفس القانون، على أنه إذا لم يسلم الناقل البضائع في الوقت المحدد وفقاً لنص المادة ٣٩ سيدفع تعويضاً مناسباً عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع. وهذا ما نصت عليه، أيضاً، المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد^(٣). أما قانون التجارة البحرية الأردني فالمادة ٢١٣ منه لم تتطرق إلى التأخير، ولا إلى الأضرار التي تصيب البضاعة كالهلاك، والتعيب، وهذا نقص في التشريع يجب تداركه^(٤).

كذلك تعدُّ مسؤولية الناقل البحري في الواقع العملي هي الأكثر انتشاراً من مسؤولية المرسل، أو الشاحن، أو المرسل إليه. حينما تكون الخسائر بسبب التأخير

(1) L art.36 dispose que "Le transporteur est tenu de mettre et d'conservier le navire dans un etat de navigabilité convenablement armé,équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

(2) A. Séralaux. la faute de transporteur préface de.p.Bonqssies L'éd Economica.1998.p.17.

(٣) نصت المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي "لايعتبر الناقل قد تأخر في التسليم اذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، او في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق".

(٤) نصت المادة ٢١٣ في قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي "يضمن الناقل كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك وتعيب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي....."

في تسليم البضائع، فهذا يرتبط بشكل عام بمسؤولية الناقل البحري، ولكن ممكن أن ترتبط بالسمسار البحري في بعض الحالات، حيث يمكن للسمسار أن يعلن مسؤوليته عن التأخير في التسليم في بعض الحالات^(١).

والبحث في هذه الاشكالية يتطلب منا أن نميز بين تأخير تسليم البضائع والتأخير في إقلاع السفينة. لأن التأخير في إقلاع السفينة له تنظيم خاص في فرنسا، بينما التأخير في عقد النقل البحري يكون واضحاً إذا كان تأخير إقلاع السفينة بسبب قوة القاهرة فلا يتحمل الناقل المسؤولية^(٢). بينما التأخير في تسليم البضائع يُعدُّ من حالات المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل بشكل كامل^(٣).

فالنظام القانوني لهذه المسؤولية يركز على التساهل الواضح نحو الناقل البحري، لأن مسؤوليته تكون شديدة في حالة الخسارة بسبب الأضرار الاقتصادية الناتجة عن ذلك.

الا ان مسؤولية التأخير في النقل البحري تقوم على عدة احتمالات، من خلال مقارنتها مع مسؤولية الناقل بالوسائل الأخرى، مثل النقل على الطرق، والنقل النهري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، وهذا الأخير يتبع نظاماً أكثر دقة في المسؤولية. فما هي الأسباب وراء هذا التساهل في المسؤولية بالنسبة للناقل البحري؟ لا شك أنه من الضروري التساؤل عن سبب التساهل ومشروعيته بالنسبة للناقل البحري، لأنه ليس من الضروري في الوقت الحاضر التشدد في مسؤولية الناقل البحري عن التأخير^(٤).

هناك عدة أسباب أو مبررات لعدم التشدد. أولاً: لأن الملاحة البحرية قد استفادت من التقدم التكنولوجي. وثانياً: لأن النقل البحري تطور بشكل كبير بفضل هذا التطور العلمي، كما أن المجازفة في النقل البحري تؤخذ في الاعتبار^(٥). وهذه الدراسة ستسمح باختيار القانون الأفضل، وبالتالي ندسأل عن كيفية تفاقم مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير.

إن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير متعددة في حالة الخسارة، أو الأضرار، وله نظام خاص، وهذه الخصوصية متأدية من الطابع الخاص لخسائر النقل البحري. ولدراسة هذا الموضوع يجب طرح الاسئلة التالية:

(1) ph. Delebecque : La responsabilité personnelle du commissionnaire de transport. RJDA.3.1996.219.

(2) L'art 31. 31/12/1966.

(٣) L'art 32. 31/12/1966 يوجد في هذا المجال أحكام قضائية انجلوسكسونية وفرنسية تظهر بوضوح وجود العديد من الأسئلة. إلا أن الدعاوى الناجمة عن التأخير في هذا المجال قليلة.

(4) T.com.Paris 19Janv.1982-DMF1982-68.

(5) G.Ripert. Driot Maritime.4édparis 1952..P.438.

السؤال الأول: ما هي النصوص القانونية القابلة للتطبيق في موضوع التأخير؟
السؤال الثاني: ما هي الأضرار الاقتصادية الناجمة عن التأخير في النقل البحري؟

السؤال الثالث: على فرض أن مسؤولية الناقل البحري معروفة، ما هي الطرق المعروضة عليه لتحديد مسؤوليته؟
إن الإجابة على هذه الاسئلة تكون من خلال دراستنا للمطالب التالية:

المطلب الثاني: النصوص القانونية المطبقة على التأخير في النقل البحري للبضائع:
إن معرفة القواعد المطبقة على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، تتطلب منا الرجوع إلى القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٨/٦/١٩٦٦م، والمطبق على النقل البحري للبضائع والمرسوم بتاريخ ٣١/١٢/١٩٦٦م، والمتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير مقارنة مع القوانين المتأثرة بهما، كالقانون المصري والقانون الأردني. ومن ثم يجب دراسة القواعد الواردة في اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م.

الفرع الأول: مدى تطبيق القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٨/٦/١٩٦٦م على التأخير في النقل البحري للبضائع:

أورد المشرع الفرنسي في قانون ١٨/٦/١٩٦٦م الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري، الأحكام الخاصة بنقل البضائع في المواد من (١٥ - ٣٢)، وفي المرسوم الصادر في ٣١/١٢/١٩٦٦م، والمكمل للقانون السابق، حيث خصص المواد من (٣١ - ٥٩) لنقل البضائع، وكذلك صدر بتاريخ ٢٣/٣/١٩٦٧م مرسوم خاص بتحديد مسؤولية الناقل البحري^(١).

والجدير بالذكر أن القانون الفرنسي لعام ١٩٣٦م قد نص على النقل البحري للبضائع مع انه لم يتضمن نصوصاً خاصة تعالج تأخير تسليم البضائع، وهذا لا يعني عدم اهتمام القانون الفرنسي بذلك. بل لقد ثبت العكس، فالمادة العاشرة من الكتاب الثالث في العنوان الثالث من القانون البحري لعام ١٦٨١م تنص على تحمل الربان الخسائر. أما في الوقت الحاضر فإن المادة ٢٧ من قانون ١٨/٦/١٩٦٦م تنص على أن الناقل هو المسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع. إلا أنه يجب معرفة

(١) كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٤١٥.

مضمون هذا النص، وما هي الخسائر التي يشملها أو يطبق عليها. وكذلك يجب معرفة نص المادة ٢٨ بعد تعديلها في قانون رقم ١٩٦٦/١٢/٢٣^(١). نصت المادة ٢٧ من القانون الفرنسي في مطلعها على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الهلاك والخسارة (اللاحقة بالبضائع) "subi par la marchandise" منذ أخذها إلى حين قيامه بتسليمها للمرسل إليه. ثم تعرضت للحالات المستثناة التي يستطيع الناقل الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن الهلاك أو الخسارة. واضح من هذا النص أنه يطبق على الأضرار الناتجة عن تلف البضاعة. ولكن السؤال المهم ما هو الحكم بالنسبة للأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. لأنه وفقاً لقانون عام ١٩٦٦م المطبق وغير المطبق على هذا النوع من الأضرار الناتجة عن التأخير، فإن نظام المسؤولية سيكون مختلفاً في هذا القانون عنه في القواعد العامة، ومن أجل حل هذه المعضلة يجب أن نسلم بأن المواد (٢٧، ٢٨) من قانون عام ١٩٦٦م تطبق على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع بما فيها الضرر الاقتصادي. كما أن نص المادة ٣٢ من نفس القانون جاءت بشكل عام لتتضمن في الواقع جميع الأضرار الناتجة عن التأخير؛ لأن عبارة (بسبب التأخير) (à raison des dommages) تكفي لتطبيق النص على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير بما فيها الضرر الاقتصادي^(٢). وهناك رأي يذهب إلى أن عبارة (الهلاك أو الخسارة) جاءت بعدها عبارة (اللاحقة بالبضائع) في المادتين (٢٧، ٢٨) وهذا يدل على أن قواعد هذا القانون لم تطبق على الضرر الاقتصادي الناتج

(١) تنص المادة ٢٧ من قانون عام ١٩٦٦ في مطلعها على ما يلي:

"La transporteur est Responsable des pertes ou dommages subis par La marchandise de puis La prise en change Jusqu'à La Livraison "

كذلك نصت المادة ٢٨ من نفس القانون في مطلعها وبعد تعديلها بالقانون رقم ١٩٨٦/٢١/٢٣ على ما يلي:

"La responsabilité du transporteur est limitée, poue les pertes ou dommages de La convention Les marchandises, aux montants fixes au a du paragraphes de L'article 4 de La convention internationale pour L'unification de certaines regles en mqtiere de connaissance signée à Bruxelles le25 aout 1924 ,madifiéepar Le protocole signé a Bruxelles Le 21/12/1979."

(2) EN ce sens.V/E/du pontarice. et.p.cordeir.tranport et affrètement maritime. p. cit. p. 151. selon.ces.auteurs "L'expression par.sa-énéralite vise.les préjudices.de toute Nature.

عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، فالخلاصة إذن أن قواعد القانون الفرنسي لا تنطبق على الضرر الاقتصادي^(١).

ولكن قبل أن نبدى رأينا في الموضوع حول ما هي الأسباب وراء القول بتطبيق قانون ١٩٦٦/٦/١٨م، وكذلك مرسوم ١٩٦٦/١٢/٣١م على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، لعل الحجة في ذلك أن مسؤولية الناقل عن التأخير محددة بشكل واضح. وهذا ناتج عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية، إلا أنه يجب مراجعة هذا الرأي، ودراسة الأضرار الناتجة عن ذلك، لأن القرارات القضائية المختلفة والمتعلقة بهذا النوع من المسؤولية عن التأخير لم تشر إلى نص قانوني؛ لأن بعض المؤشرات لا تسمح بتطبيق قانون ١٩٦٦م فيما يتعلق بالأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. كما لا يوجد حتى الآن تطبيق كامل لقانون ١٩٦٦م، وهناك توجه لمعالجة هذه المشكلة بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية، إلا أن هذا الحل ليس شافياً ولا نهائياً؛ لأن هذا الحل لم يحدد إطار الأضرار الناتجة عن التأخير، ليس من الغريب أن يطبق نظام مختلف على التأخير بشكل تلقائي هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى لا يوجد ما يبرر ذلك من وجهة نظر عملية؟

نعم، لا يوجد نظرية عامة تنص على أن الأضرار الناتجة عن التأخير تخضع لقواعد تختلف عن القواعد المطبقة على الخسائر والتلف، إلا أن هناك عدة أنظمة مختلفة فالمواد (٢٧، ٢٨) من قانون ١٩٦٦م، إلا أن هذا ليس سبباً كافياً. كما أن هذا الحل ليس نهائياً خاصة في مجال تفسير نصوص قانون ١٩٦٦ بطريقتين واسعتين لتشمل التأخير.

إن القانون الفرنسي بعدم تطبيقه على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير قد تخلف عن مسايرة اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م الخاصة بالنقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن واتفاقية وارسو ١٩٢٥م الخاصة بالنقل الجوي للركاب والبضائع، واتفاقية عام ١٩٥٩م الخاصة بنقل البضائع بالطرق (c.m.r)، واتفاقية ١٩٦٢م الخاصة بنقل البضائع بالطرق الحديدية (c.i.m)، كما أنه لم يساير ركب من التشريعات البحرية الحديثة.

وهناك عدة نصوص قانونية متعلقة بالنقل البحري تجيز المساءلة عن التأخير في نقل البضائع، وتقوم المحاكم بتقدير الخسائر وفقاً لنص المادة ٢٧ من قانون ١٩٦٦م. كما يجب إجبار الناقل على إنهاء مدة نقل البضائع بأسرع وقت ممكن. لذلك

(١) عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة - في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، عام ٢٠٠٠م، ص ٥٢.

يجب اعادة صياغة نصوص المواد (٢٧، ٢٨) من قانون عام ١٩٦٦م لتشمل الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. وهذا لا يتطلب كثيراً من الجهد.

الفرع الثاني: مدى تطبيق القانون المصري على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

صدر في مصر بتاريخ ٢٢/٤/١٩٩٠م قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م ولقد استعان القانون المذكور في غالبية نصوصه الخاصة بعقد نقل البضائع بالبحر بأحكام اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م^(١).

لقد أخضع القانون المصري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لقواعده. وهذا ما نصت عليه المادة (١/٢٤٠، ٢)، وهي تقابل المادة (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ. (يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق).

والجدير بالذكر أن المشرع المصري قد نص على الناقل متوسط الحرص، بينما المادة (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ نصت على الناقل الحريص. فالعبرة في هذا الصدد ليست بأشد الناقلين حرصاً، وإنما بالناقل متوسط الحرص^(٢). إلا أن هذا الخلاف بين هاتين الفقرتين ما هو إلا اختلاف لفظي^(٣)، لأن التأخير ليس ضرراً بحد ذاته، وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يمكن اعتباره ضرراً اقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، مما يوقع الضرر على الشاحن أو على منشأته، كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة، أو الحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة^(٤).

الفرع الثالث: مدى تطبيق القانون الأردني على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤١٨.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٦. عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٣) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٤) محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٥، بند ٦٠.

ان المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني لم تتطرق إلى التأخير، ولا إلى الأضرار الاقتصادية الناتجة عن ذلك، كالأضرار التي تصيب البضاعة بسبب الهلاك أو التلف. وهذا نقص في التشريع يجب تداركه، كما فعلت الكثير من القوانين العربية، كالقانون المصري، والقانون الكويتي للتجارة البحرية^(١). إلا أن المادة (٧٢) من قانون التجارة البرية الأردني، والمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني تنص على أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب، أو أضرار، ما لم يثبت أن هذا الهلاك، أو التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن أحد حالات الإعفاء التي نصت عليها المادة ٢١٣، وهو ما أخذ به القضاء الأردني^(٢). لأن مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري هي مسؤولية عقدية، فهي التزام بتحقيق نتيجة، وهو ما أخذ به القضاء الأردني^(٣). كما أن قانون التجارة البحرية الأردني لم يحدد الفترة التي يجب أن تنتقل خلالها البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وعلى العكس من ذلك فإن قانون التجارة البرية الأردني سنة ١٩٦٦م قد أشار في أكثر من موضع إلى مدة النقل، فالمادة ١/١٧١ أشارت في عقد نقل الأشياء على أنه: (على المرسل أن يوضح للناقل عنوان المرسل إليه، ومكان التسليم، وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها، ومهلة التسليم، والطريق التي يجب اتباعها)^(٤). إلا أن المادة ٧٦ من قانون التجارة البحرية الأردني أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير في تسليمه. فإذا خلا عقد النقل من الوقت المحدد للتسليم يفترض أن يتم التسليم في وقت معقول، يحدده قاضي الموضوع^(٥) وفق العرف التجاري عند وجوده.

والخلاصة، أنه لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني نص مفصل، ولا في قانون التجارة البرية نص يعالج حالة تأخير الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه. المهم

(١) نصت المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ على ما يلي (يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب وأضرار ما ليثبت أن هذا الهلاك، وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي.....) وهذا خلاف للمادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري والمادة ١٩٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٢/٥ من قواعد اتفاقية هامبورغ.

(٢) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٢/٦٧٥ مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٣ ص ٢٤٨

(٣) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٢/٦١٠ مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٤ ص ٩٩٧.

(٤) عبد القادر العطير المرجع السابق، ص ٣٥٢. انظر أيضاً: لطيف جبر كومان، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثانية، عمان ١٩٩٨، ص ١٢٤. وانظر أيضاً: عادل المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨، ص ١٣٠ وما بعدها.

(٥) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٥٢ وما بعدها.

أن المادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية الأردني قد أشارت إلى حالة التأخير، وهي الإشارة الوحيدة للتأخير، وقد نصت على ما يلي (ان وثيقة الشحن المباشرة هي التي يسلمها ناقل أو ل يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة، تلزم من منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها. فهو ملزم خاصة بضمان افعال الناقلين المتتابعين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلتهم الخاصة، من ضياع، وخسارة، وتأخير).

الفرع الرابع: مدى تطبيق اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م وعام ١٩٦٨م على التأخير في النقل البحري للبضائع:

لقد اختلف الفقه والقضاء حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عنه، وكان لكل فريق حججه وأسانيده، وهو ما سنتعرض له تباعاً.

(١) موقف الفقه:

لقد انقسم الفقه حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير بين اتجاهين متعارضين:

أ- الاتجاه الأول^(١): يرى هذا الاتجاه أنه لا يوجد في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، وعام ١٩٦٨م نصوص تتعلق بالتأخير في نقل البضائع، ولا بالضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، حيث ترك الأمر إلى القضاء لمعالجته، وموقف كهذا أمر منطقي؛ لأن مسألة التأخير ليست على درجة كبيرة من الأهمية، لأن السفن في ذلك الوقت كانت شراعية وبطيئة، وتعرض لمخاطر البحر التي تضطرها للانحراف والتأخير، مما يصعب معه على الناقل التقيد بوقت محدد لاتمام الرحلة البحرية^(٢).

وبعبارة أخرى، إن الملاحة البحرية كانت تقوم على فكرة المجازفة، حيث من

(١) راجع في هذا الاتجاه في الفقه الأجنبي:

Honnold.J.o: ocean carries and cargo, clarity and fairness-Hague or Hamburg? J. Mar. L. com, vol. 24, 1993, p.98

ثم راجع في هذا الاتجاه في الفقه العربي، علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٩٤ وما بعدها. ومحسن شفيق، المرجع السابق، ص ٤٢. وبهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٤٢، ص ٥٦. وغيرهم.

(٢) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٢.

الصعب توقع وتحديد تاريخ معين لو وصول السفينة لوجهتها المحددة^(١). علماً بأنه لم يرد أي ذكر لتعبير التأخير (Le retard) في نصوص اتفاقية بروكسل، ولم تتعرض هذه النصوص إلا لتعبير الهلاك (La perte)، وتعبير الخسارة (Le dommage)، وقد ورد ذكر هذين التعبيرين في المادة (٦/٣) والمادة ٤/٤، ٢، (١) دون الإشارة إلى مدى الضرر الذي يخضع لقواعد الاتفاقية^(٢).

ب- الاتجاه الثاني^(٣): يرى أصحاب هذا الاتجاه أن اتفاقية بروكسل تنطبق على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وحجتهم في ذلك: أن عبارة الهلاك أو الخسارة الواردة في الاتفاقية ذكرت متبوعة بعبارة (اللاحقة بالبضاعة أو ما يتعلق بها) (causée aux marchandises ou les concernant) في المادة السابعة، وفي المادة ٨/٣ ذكر هذان التعبيران متبوعين في النسخة الفرنسية بعبارة (survenu aux marchandises) (concernant des) ومتبوعين بالنسخة الانجليزية بعبارة (To or in connection with goods) وما يتعلق بها (اللاحقة بالبضائع) وهذه العبارة بصورة مطلقة مما يقتضي شمولها للضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير^(٤).

كما أن عبارة (أوما يتعلق بها) إشارة واضحة إلى تطبيق الاتفاقية على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير^(٥). كما يدعوا أصحاب هذا الاتجاه إلى تفسير العبارات الواردة في الاتفاقية تفسيراً واضحاً وواسعاً لأجل التوحيد الدولي للقواعد القانونية^(٦). كما أثبتت مسألة الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه في لجنة مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة ١٩٢٣ وتساءل البعض هل

(1) G.N.Fayzi chakab. La Responsabilité du transporteur maritime de marchandises selon les regles de la Haye de 1928 et de Hambourg de 1978 thèse nice. 1999.P.128.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٣) راجع في هذا الاتجاه في الفقه الأجنبي:

Bonassies(p) : Le droit positif francais en 1990. D.M.F.1991.p.145 no 67 le droit positif francias en 1988.D.M.F,1989.P.162.N.87. ; Rodiér (R.) à Du pontavice (E): Droit maritime, 11 éme Ed, Dalloz paris 1991,note 1, p.281.

وراجع في هذا المجال في الفقه العربي، عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٤٠ وما بعدها.

(٤) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٣، ٤٤.

(5) Bonassies(p) :- Le droit positif francais en 1988.op.cit.p.162.

(6) Bonassies(p) :- Le droit positif francais en 1990.op.cit.p.145.

تعبير الخسارة (Le dommage) يشمل الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير فأجاب رئيس اللجنة بأن كل الأسباب القانونية الموجبة للتعويض تخضع للاتفاقية^(١).

الخلاصة، أن أصحاب هذا الاتجاه يرون أن اتفاقية بروكسل والقوانين التي اقتبست نصوصها منها، كالقانون الفرنسي، والقانون الأردني تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٢). إلا أننا نرى أن اتفاقية بروكسل والقوانين التي اقتبست نصوصها منها لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناتج عنه، لأن في ذلك تدميلاً للنص أكثر مما يحتمل، وهذا يستدعي تعديل نصوص الاتفاقية لتشمل التأخير بشكل واضح.

(٢) موقف القضاء:

اختلفت مواقف القضاء حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير بين اتجاهين:

أ- الاتجاه الأول: ذهب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل لا تنطبق بأي حال من الأحوال على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه. وهناك أحكام قضائية كثيرة في هذا الصدد نذكر أمثلة منها^(٣):
فمثلاً قضية (Pioko fashion.v.Amer.pres)^(٤) أمام القضاء الانجليزي وتتعلق وقائع هذه القضية بصفقة ملابس موسمية تم نقلها من الهند إلى كندا، وتضمن سند الشحن شرطاً يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، ووصلت الشحنة متأخرة عن موعدها أسبوعين، مما اضطر الشاحن لرفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، ورفضت المحكمة الطلب مستندة إلى وجود شرط في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه.

وفي قضية أخرى (united merchants & manufactures inc.v.us.Lines.co) والتي حكم القضاء الانجليزي بها، بأن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لا يخضع لقواعد اتفاقية بروكسل، واستند الحكم على أن الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المحدد والمتفق

(١) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٣) انظر تفاصيل ذلك: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٣٩ وما بعدها.

(4) 1993.A.M.C.2615l(W.D.W).1993.

عليه من ضمن الالتزامات التي فرضتها المادة الثانية من الاتفاقية على الناقل^(١).

كما أن محكمة استئناف اكس الفرنسية^(٢)، قضت بأن شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، بسبب إهمال الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه، لا تعد مخالفة لأحكام الاتفاقية^(٣).

ب- الاتجاه الثاني: ذهب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل تنطبق حتماً على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٤)، ومن أمثلة القضاء على ذلك، ففي قضية:

(Anglo saxon petroleum.co.ltd.v.Adamastos shipping co.ltd) أيد مجلس اللوردات البريطاني ما أخذ به القاضي الإنجليزي (Divlin) عندما نظرت القضية أمام محكمة استئناف إنجلترا من أن عبارة (الهلاك أو الخسارة) الواردة في المادة ١/٤ من اتفاقية بروكسل تشمل الضرر الاقتصادي الناتج عن تأخير تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٥). وهناك أحكام أخرى مماثلة في بريطانيا^(٦). وذهبت محكمة استئناف باريس أكثر من مرة إلى أن الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٧). كما أكدت محكمة النقض الفرنسية من جانبها هذا القضاء^(٨).

رأينا في الموضوع:

إن نصوص اتفاقية بروكسل لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه؛ لأن إجبار الشاحنين على تطبيق اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بموضوع التأخير أدى إلى إفلاس الناقلين. كما

(1) 1953,126.N.Y.S.2d,560.

(٢) انظر حكمها الصادر في ٣/٣/١٩٩٢ D.M.F.، ص ١١٢. أشار إليه، عمر فؤاد عمر المرجع السابق ص ٤٠.

(٣) نقض فرنسي بتاريخ ١٥/٢/١٩٩٤ D.M.F. ١٩٩٤ ص ٧٠٠ تونس ١٣/٧/١٩٥٩ D.M.F. ١٩٦٠، ص ٤٤٢. أشار إليه: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٠.

(٤) انظر تفاصيل ذلك: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٠، ٤١، ٤٢.

(5) 1959.App.c.133(H.L.1958).1957.Q.B.29233(c,App.1957)

(6) 1957.APP.C.149;1956,All.E.R.957.(H.L.1956).1957.A.M.C.1188(2 cir,1957)

(٧) B.T 1983 ص ١١٣. ٢٠/٤/١٩٨٢، ١٩٨٩ D.M.F.، محكمة استئناف باريس ١٩٨٧/١٢/٤.

(٨) ١٩٩٠ ص ٦٨٢ D.M.F. ص ٥٨٥. ١٩٩٠ B.T. - نقض فرنسي ١٩٩٠/٥/٢٩.

أن الرأي الداعي لتطبيق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م، ١٩٦٨م على موضوع التأخير ليس حلاً مثالياً: لأن بعض المصطلحات أو العبارات لا تنطبق على التأخير، وكذلك نص المادة ٦/٣ من الاتفاقية.

إلا أنه يمكن إجراء بعض التعديلات على نصوص الاتفاقية، فهي مسألة وقت لمراجعة اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، خاصة وأن اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م بدلت أكثر نصوصها فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، وهما أخذ بعين الاعتبار للمرة الأولى بوجود نص دولي خاص بالتأخير بشكل عام، فما هي الأسباب التي دفعت الموقعين على اتفاقية هامبورغ بالنص على موضوع التأخير، خاصة وأن قوا عد هامبورغ تدمي مصالح الدول النامية في هذا المجال، وتزيد من مسؤولية الناقل^(١).

الفرع الخامس: مدى تطبيق اتفاقية هامبورغ على التأخير في النقل البحري للبضائع:

نصت المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورغ على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث: هي هلاك البضاعة، وتلفها، والتأخير في تسليمها للمرسل إليه، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير على قدم المساواة مع هلاك البضاعة أو تلفها^(٢).

كما أو ضحت المادة (٢/٥) مفهوم التأخير بتسليم البضاعة إذ نصت على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقطع مع مراعاة ظروف الحالة).

كما نصت المادة ٣/٥ على ما يلي: (للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (٤٠) في خلال ستين يوماً تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (٢) من هذه المعاهدة). كما حددت المادة (١/٦) مسؤولية الناقل

(1) V.G Assontis Réglementation internationale des transport maritimes dans les cadre de la CNUCED.P.V.F1991.

(٢) محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٣٩٤.

عن التأخير في التسليم بمقدار يعادل مرتين ونصف اجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري^(١).

يستفاد من هذه النصوص، أن الخسارة الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وفقاً للمادة ١/٥ يقصد بها الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما أن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه يحدث إذا ما كان هناك اتفاق على مدة معينة يجب أن يتم خلالها تسليم البضاعة للمرسل إليه وانتهت هذه المدة دون تسليمها، أما في حالة عدم وجود اتفاق فإن التأخير يحدث إذا ما انتهت مدة معقولة يمكن لناقل يقط إذا ما وضع في نفس الظروف أن يسلم البضاعة خلالها للمرسل إليه.

كما يستفاد من نصوص الاتفاقية أنه يحق للمرسل إليه إذا ما كان هناك اتفاق على مدة معينة ومحددة يجب أن يتم تسليم البضاعة خلالها اعتبار البضاعة في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً متتالية^(٢) تلي تاريخ التسليم.

خلاصة القول أن اتفاقية هامبورغ تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه. وأن نصوص هذه المعاهدة قد جاءت لتلبي مصالح الدول النامية رغم أن هذه الاتفاقية متقدمة من وجهة نظرنا للأسباب التالية:

١- أن عبارة المدة التي تتطلب من الناقل الحريص في المادة ٢/٥ غير دقيقة، فهل نستطيع أن نضع معياراً للحرص مع إشارة النص على ضرورة مراعاة ظروف الواقع لتحديد فترة التسليم المطلوبة من الناقل الحريص، النتيجة أن هذا النص لم يضع معياراً موضوعياً.

٢- أن المادة ١/٥ قد جمعت في نص واحد بين الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها، وذلك الذي يترتب على التأخير في التسليم، فكان يجب معالجتهم في فقرتين مختلفتين كي لا يوجد تشكيك في النص حول استناد الضرر الناتج عن التأخير إلى مبدأ الخطأ المفترض.

٣- يستفاد من المادة ٣/٥ من الاتفاقية أنها تفترض هلاك البضاعة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً من الوقت المقرر للتسليم. ففي هذا النص قصور من ناحية، وتحكم من ناحية أخرى، فهل الأمر متروك لصاحب الحق في استلام البضاعة، إذا لم يكن الأمر كذلك فما هو مصير العلاقة بين صاحب الحق والناقل إذا ظهرت البضاعة فيما بعد، كذلك فإن هذه المدة لا اعتبار البضاعة هالكة يمكن أن تتباين بحسب طبيعة البضاعة؟ ولماذا حدد النص ستين يوماً،

(١) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٤.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٥ وما بعدها.

أليس هذا معياراً تحكيمياً؟

المبحث الثاني

المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع

بالرجوع إلى نص المادة ٣٩ من القانون الفرنسي بتاريخ ١٢/٣١/١٩٦٦م، والمادة ١/٢٤٠ من القانون المصري الجديد سنة ١٩٩١م (يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب اجنبي لا يد له فيه)، والمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق غاية أو نتيجة (obligation de résultat) يتمثل في نقل البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول كاملة وسليمة، وذلك في الميعاد المتفق عليه^(١).

لكي تقوم مسؤولية الناقل على المضرور إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه. وهذا يعني أن الخطأ مفترض في جانب الناقل، ويجب على المرسل إليه إثبات الضرر الذي لحقه ومقداره، وبالتالي فإن علاقة السببية مفترضة بين الخطأ والضرر. ولا يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود السبب الاجنبي الذي لا يد له فيه، أو نائبه، أو أحد تابعيه.

والجدير بالذكر أن مسؤولية الناقل البحري كانت تخضع للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، حيث كان الناقلون يضمنون عقود النقل شروطاً اتفاقية تعفيهم من المسؤولية خاصة في ظل القانون المدني الذي يجيز اشتراط الإعفاء من المسؤولية، المادة (٢١٧ مدني مصري) أو يحددون مسؤوليتهم بمبالغ زهيدة تصل إلى درجة الإعفاء من المسؤولية، إلا أن المشرع الأردني لم يعترف صراحة بشرط الإعفاء من المسؤولية، أو تحديدها لمصلحة المدين في النطاق العقدي، ولكن يمكن استخلاصها من بعض نصوص القانون الأردني، حيث أقر المشرع الأردني، أن العقد شريعة المتعاقدين، وبما أن شرط الإعفاء هو وليد الإرادة، ولا يتعارض مع النظام العام والآداب العامة فلا يمنع الأخذ به، هذا من ناحية، كما أن المادة ١/٣٥٨ تشير ضمناً إلى جواز الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها من ناحية أخرى، مما دفع المجتمع الدولي إلى عقد اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، والتي ابطلت شروط الإعفاء من المسؤولية، وجعلت بعض التزامات الناقل من قبيل الالتزام ببذل عناية^(٢). ثم جاءت اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م حيث يستفاد من نص المادة ١/٥ أن مسؤولية الناقل تقوم

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧١.

(٢) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٧٠.

على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. وكقاعدة عامة يقع عبء الإثبات على الناقل^(١).

وبعبارة أخرى، إن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية مع افتراض خطئه أو إهماله، أي أن المتضرر ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل، إنما يكفي إثبات وجود البضاعة في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، ويستطيع الناقل أن يتصل من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أنه اتخذ هو، أو مستخدموه، أو وكلاؤه، التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإن النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن تحكمه اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، واتفاقية بروكسل عام ١٩٦٨م، واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م. وكذلك القوانين البحرية، والقواعد العامة في المسؤولية العقدية. خاصة وأن القانون الأردني قد تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحرية الواردة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، ومن ثم أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني. وانضم الأردن إلى اتفاقية هامبورغ بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠٢م. إلا أن مسؤولية الناقل البحري ليست مرتبطة بكل أنواع التأخير في تسليم البضائع كي يتحمل الناقل المسؤولية، بل يجب توافر شروط معينة: الشرط الأول وجود فعل مسبب للمسؤولية، والثاني الضرر. وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول، أما المطلب الثاني فسنتناول فيه مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير في نقل البضائع.

المطلب الأول: شروط المسؤولية:

الفرع الأول: الفعل المسبب للمسؤولية (Le fait generateur):

تعد مسؤولية الناقل بسيطة عندما يكون التأخير بسبب تلقائي في البضاعة، ويسأل الناقل وفقاً لنصوص القانون البحري في مختلف الدول. ويطبق هذا القانون في حالة تلف البضاعة. إلا أن الحلول بالنسبة للتأخير في النقل البحري للبضائع تتعلق بالأضرار الاقتصادية التي تلحق نقص بالبضائع، وهذا يتطلب معرفة مسؤولية الناقل في هذا المجال، وما هي الأسباب التي أدت إلى ذلك، ويجب أن نميز بين حالتين من التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، الأولى: إذا كانت المدة محددة ومتفق عليها بين الطرفين، والحالة الثانية: إذا كانت المدة غير محددة بين الطرفين.

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٣٠ وما بعدها.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٥٩٩ وما بعدها.

الحالة الأولى: المدة المتفق عليها بين الطرفين:

نصت المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨م على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة)، وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري لعام ١٩٩١م: (ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق)، والجدير بالذكر أن القانون الأردني واتفاقية بروكسل ١٩٢٤م و١٩٦٨م لم ينصا على ذلك.

وفقاً لهذه النصوص يعدُّ الناقل في حالة تأخير في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحبها في الميعاد المتفق عليه. فمسؤولية الناقل البحري عن التأخير أساسها الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، وهي وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليها، وفي الميعاد الذي يتعين على الناقل العادي في الظروف المماثلة أن يقوم فيها بالتسليم، إذا لم يكن هناك موعد سابق متفق عليه^(١). ومن أمثلة الضرر المترتب على التأخير في التسليم تذبذب الزهور بسبب تأخر وصول السفينة^(٢).

إن فرضية المدة المحددة بين الطرفين موجودة في القانون المصري المادة ٢/٢٤٠، واتفاقية هامبورغ المادة ٢/٥. وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي في عدة أحكام قضائية^(٣). يستفاد منها أنه عندما تكون المدة المتفق عليها بين الطرفين محددة، فعلى الناقل أن يلتزم بذلك، أما إذا تجاوزها فتقوم مسؤوليته^(٤). وهذا ما قضت به محكمة النقض المصرية بأن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل البحري التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها كاملة وسليمة في الميعاد المحدد. وأن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية أو نتيجة. فإن تلفت هذه الأشياء، أو هلكت فانه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل. وهذا دليل على عدم قيام

(١) آمال حمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة ٢٠٠١، ص ٣٣٢.

(٢) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٧٤.

(3) Une autre solution a été proposée (N.Gaskell Damages delay and limitation of liability under the hamburg rules.1978.op.cit.p.153.

(4) CA.Aix-en-provence 22 avr 1982.DMF1983 - 482. CA Rouen.27/6/1985 DMF.1987.44.CA.rouen.13oct.1988.D.M.F. 1990.36.

الناقل بتنفيذ التزامه، فتقوم مسؤولية الناقل عن الضرر دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه^(١).

ومن النادر في عقد النقل البحري ألا يعرف طرفا العقد الحد الأقصى لنفاذ المدة المحددة، وفي أغلب الأحيان يتفاوض الناقل حول مدة الرحلة البحرية، وتحديد الطرق التي تسلكها السفينة مسبقاً، لأن الناقل لديه إمكانية إنهاء العقد حسب ظروف العقد المفترضة^(٢). إلا أنه في حالة ما إذا تجاوزت المدة المحددة بين الطرفين ما هو منصوص عليه في المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ، يجب الأخذ بالإرادة الضمنية للطرفين. والتي تعد مرجعاً أساسياً في حال غياب تاريخ الوصول. وهذا ناتج عن عدم تحديد المدة بين الطرفين، إلا أن القواعد العامة يجب تطبيقها على الطرفين اللذين يرغبان في اتمام العقد، لذلك يجب تحديد المدة. أضف إلى ذلك أن المدة المحددة ليس من الضروري أن يعبر عنها باليوم، أو بالأسبوع، أو بالشهر. على الرغم من أن الأطراف يستطيعون تحديد ذلك. والناقل مجبر على نقل البضائع بأسرع وقت ممكن، وبالتالي ليس على الأطراف تحديد مدة دقيقة.

لا شك أن النصوص أو المواد السابقة تحدد مسؤولية الناقل، وبالتالي تتعامل مع هذه الظروف بصرامة أكثر^(٣). لأن الطرفين يستطيعان الاتفاق على الطريق المتبع في الرحلة وعلى السرعة أيضاً^(٤). كما يمكن الإشارة في عقد النقل إلى أيام وصول السفينة إلى ميناء الوصول في عقد النقل البحري. وإذا ما عارض الناقل ذلك يستطيع الطرف الآخر الاستناد إلى الاتفاق الموقع بينهما؛ لأن الناقل يكون على علم بذلك^(٥). إلا أن الوقت ليس محدداً في كل موضوعات هذا النوع من النقل، فالقضاء استطاع أن يحدد بأنه يجب تزويد الناقل بمدة الرحلة والسرعة، وتاريخ إقلاع السفينة، وتاريخ وصولها، والمدة المحددة لتسليم البضائع، ونتيجة لذلك فإن هذه

(١) انظر محكمة النقض المصرية. ١٩٩١/٤/١ طعن ٥٣٧ س ٥٥٥ق. ١٩٩٠/٣/١٦ طعن ١٢/٢ س ٥٣ ق. ١٩٨٩/٢/٢٧ طعن ١٥٣٦ س ٥٥٥ق. ١٩٨٨/١٠/٣١ طعن ٨٨٢ س ٥٥٢ق. ١٩٨١/١٢/٧ س ٥٢، ص ٢٢٣٤. ١٩٧٧/٦/٢٧ س ٢٨، ص ١٥١٤. ١٩٦٦/١٢/١٥ س ١٧. ص ١٤٢٦.

(2) M.La azizi : le retard à la livraison et la Responsabilité du transporteur.international de marchandises par.men.op.cit.p.335.

(3) La règle fonctionne en sens inverse. Dans L'affaire ayant donné lieu à L'arrêt de la cour du rouen de 13/10/1988 les Juges ont relevé pour conclure au caractère raisonnable de retard que le chargeur n'avait pas indiqué au transporteur que la transport présentait un caractère urgent. v. aussi.T.com.mersieie 24.Juin 1977. 121. SUR.la cqrqctère ralsionnable de retard.v.infra.N.43.ets-.

(4) en Matière aérienne la Jurisprudence.citée par.G/ légier nots CA.Aix-en-province 29 nov.1983.RED. aérien 1985- 478-spéc.P.486/

(5) sur la validité et la portée d'une telle clause.v.infra.63. ets.

المعلومات المعطاه للناقل هي معلومات ذات دلالة ليس أكثر، إلا أن هذا الحل ليس بعيداً عن عقد النقل^(١).

عندما تكون المدة المتفق عليها من قبل الطرفين محددة. فهل تجاوز هذه المدة يجعل الناقل مسؤولاً؟ ما الأمر لو أن السفينة لم تستطع الإبحار من قبل سلطات الميناء؟

إن القواعد العامة صارمة بتعرض الناقل للمسؤولية إذا لم يحترم المدة المتفق عليها^(٢) إلا أنه يمكننا التمييز بحسب المدة المتفق عليها، لأنها صادرة عن إرادة الطرفين^(٣). مثال على المدة المحددة، كالاتفاق على زمن التسليم وتاريخه، في هذه الحالة أي تجاوز لا يكون مسموحاً به في القانون الفرنسي، والطرفان يضعان طريقة لاجبار الناقل على تنفيذ التزامه، وتحميله المسؤولية منذ اليوم الأول للتأخير^(٤).

إلا أنه، وفقاً للرأي الذي يرى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير، الأمر يختلف، فإذا ما اتفق الطرفان على مدة محددة، يمكن اقتراح الحل التالي في حال عدم وجود خطأ من الناقل، فإذا تم تجاوز المدة المحددة تجاوزاً معقولاً لا يسأل الناقل بشرط أن يكون التأخير معقولاً، ولا علاقة للناقل بهذا التأخير^(٥). إلا أن هذا الرأي منتقد من جانبنا من ناحيتين: الأولى:- ما هو المقصود بالتجاوز؟ أو التأخير المعقول؟، والثانية: إذا لم يكن للناقل دخل في هذا التأخير، يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا ما أثبت وجود سبب أجنبي حال دون تنفيذ التزامه، والحل المقترح لدينا أن مبدأ القوة القاهرة للعقد يفرض احترام المدة المتفق عليها.

أما إثبات التأخير فيتم عن طريق قيام المرسل إليه بإثبات تاريخ تسليم البضاعة للناقل، وتاريخ وصولها فعلاً للمرسل إليها، أو إثبات التاريخ الذي اضطر فيه تسليم البضاعة، ومقارنة هذا التاريخ مع التاريخ المتفق عليه في سند الشحن، أو التاريخ الذي يقضي به العرف إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. وفي جميع الأحوال فإن الناقل يحرص على الحصول على مخالصة من المرسل إليه بواسطة توقيعة على سند الشحن، بما يفيد التسليم^(٦). وبما أن التزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد أو

(1) Com.21févr 1995.BT.1995.780

(2) M.Ganado.et.H.Kindred.cit.p.28.ets.

(3) en Matière de vente.J.P.Le gall.le retard dans la Livraison des marchandises. op. cit. P.25-p252

(4) P.Veaux-Fournerie et.D. Veaux. Commerce maritime Responsabilite du transporter. Régime interne ;Régles de fond.op.cit.100.P.24.

(5) انظر خاصة: principes.uniDroit.surles contrats internationaux.J.D.I..1995.547 notammet.A.Giardina.les

(6) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٥.

المتفق عليه، هو التزام بتحقيق نتيجة، فإن إثبات التأخير لا يثير صعوبة في حال وجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة^(١)؛ لأن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول تسليم للبضاعة يكون بداية الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدعي بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة^(٢).

إن المادة ١/٦ من قانون الالتزامات الفرنسي تنص على أن الدائن يلتزم بتنفيذ الاتفاق إذا كان التاريخ محدداً بالعقد أو قابل للتحديد؛ لأنه من المنطقي أن يكون الناقل البحري ملزماً باحترام المدة المتفق عليها، ويكون مسؤولاً في حال تجاوز المدة المحددة^(٣). وفي حال اتفاق الطرفين على مدة محددة، فإن مسؤولية الناقل البحري تتفاقم في حالة زيادة هذه المدة. كما أن المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ لا تسمح بتجاوز المدة المتفق عليها.

الحالة الثانية: عدم تحديد المدة بين الطرفين:

يفترض في هذه الحالة أنه ليس هناك ميعاد متفق عليه للتسليم، لذلك على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة. ولكن ما هو المقصود بالناقل العادي؟ يقصد به الناقل متوسط الحرص، غير الغافل، وشديد اليقظة. وهذا يعدّ معياراً موضوعياً عاماً ومجرداً، وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً. والأخذ بهذا المعيار يدخل ضمن سلطة القاضي التقديرية، غير خاضع لرقابة محكمة التمييز، طالما أن الحكم بني على أسباب سائغة^(٤). إلا أن هذا المعيار محل نقد كما أوضحنا.

إذن النتيجة أن التأخير هو أساس مسؤولية الناقل، إذا كانت المدة غير معقولة^(٥). ومن جهة أخرى هناك تأخير يمكن التسامح به حسب طبيعة تجاوز المدة. وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ، حيث نصت على مدة معقولة للتأخير، وهذا يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع، دون أن يكون خاضعاً في ذلك لرقابة محكمة النقض الفرنسية طالما، بني الحكم على أسباب سائغة^(٦). وهذا المفهوم يعطي تصرفاً كبيراً للقضاء^(٧).

(١) محسن شفيق، المرجع السابق، بند ٦٠.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٧.

(3) M.La azizi, op.cit ,P.335-336.

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٧.

(5) A.Gnestin.et.B.Desché.Traité des contrats.la vente.op.cit.p.71.

(٦) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٤٧.

إلا أن السؤال يبقى مطروحاً للتقدير الذي يحدده القاضي للمدة المعقولة للتأخير، فعلى القاضي أن يأخذ في اعتباره سرعة السفينة، والمسافة المقطوعة على الخطوط البحرية المنتظمة، ومقارنة هذه المدة المعقولة مع السفن الأخرى^(٢). كما يستطيع القاضي الرجوع إلى طبيعة استخدام السفينة.

ووفقاً لاتفاقية هامبورغ، أن المدة المعقولة تخضع لطبيعة الشحنة، ولمعرفة ما إذا كانت المدة معقولة أم لا، على القاضي أن يقارن سلوك الناقل وتصرفاته مع ناقل آخر في نفس ظروف النقل^(٣).

إن الناقل البحري هو الذي يتحمل مسؤولية التأخير. وهذا يعني أنه ملزم باتمام مهمته في أسرع وقت ممكن. والسؤال المطروح: هل الناقل ملزم ببذل عناية أم ملزم بتحقيق نتيجة؟

يرى البعض أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة، أي تسليم البضاعة في الميعاد المحدد وفقاً لنص المادة ١١٤٧ في القانون المدني الفرنسي^(٤)، وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون الفرنسي، فالمسؤولية تركز على أساس أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق وسيلة أكثر من ارتكازها على أساس أنه التزام بتحقيق نتيجة، والقضاء الفرنسي أخذ بذلك، لأن النقل البحري فيه مجازفة^(٥). وذلك حسب الطرق التقليدية، أو الأكثر تقدماً^(٦).

إن المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أنه استخدم كافة الطرق الممكنة لتلافي وقوع التأخير، وهو ما أخذت به محكمة باريس (في عام ١٩٨٧م) فقضت أن التأخير لمدة ستة أشهر بين (مرسيليا) (Marseille) في فرنسا وكيجالي (Kigali) في روندا كانت موزعة بين سمسارين، فقرر القضاء أن السمسارين قاما بكل الخطوات التي يمكن عملها في هذا المجال دون

(1) G.Kairallan le Raisonnable en droit privé ,développements récents RTD.civ.1984-439.V.Fortier.Le contrat du commerce international à L'aune- — du raisonnable.JDI.1996.315.

(2) EN cesens.v.ph.DE Lebecque les clauses allégeant les obligations Dans les contrats.Thèse-Aix-en-provence1981.N.418.P.477-478.

(3) G.Ripert.Droit Maritime.op.cit.N.1563.P.475.

(4) G.Vinery et.p.Jourdain.traite de Droit civil.les conditions de la Resonsabilite.2.ed.LGDJ.1998.N.541.P.460-461

(5) CA.Rouen.27 Juin 1985 DMF. 1987. 41. Note. R.Achard. CA. Rouen. 13. oct.1988.DMF.1990.36.

(6) Pour Le retard dans le transport oerien. L'art 20de la convention de varsovie.v.aussi.G.Légier.note sous. C.A.Ais-en-provence 29 — nov.1983.aerien 1985-478-spéc.P.485.

ارتكاب خطأ، أو إهمال^(١). إن مسؤولية الناقل مرتبطة في نفس الظروف مهما تكن قواعد القانون المطبق سواء القواعد العامة في المسؤولية وفقاً للقانون المدني، أو وفقاً لاتفاقية بروكسل، أو اتفاقية هامبورغ، حيث لا يوجد أي فرق بين الاتفاقيتين، ففي اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل عن التأخير، بالنسبة للمدة غير المعقولة، واضحة في هذا الصدد، وبالتالي فإن الناقل البحري يسأل عن التلف والخسائر وفقاً لهذه الاتفاقية، ونفس الشيء في حالة التأخير المعقول يستطيع المتضرر أن يخطر الجهة المعذية أن التأخير كان بسبب الناقل، وبالتالي يستطيع القاضي أن يحدد طبيعة المسؤولية التي يجب على الناقل الالتزام بها. إن المحكمة التجارية في مدينة نازسي الفرنسية حددت المسؤولية على ربان السفينة الممثل للمالكين، وأنه يجب على الربان في هذه الحالة أن يحدد أن التأخير كان بسبب عطل فني في السفينة، وأن الظروف الملاحية لم تكن صالحة^(٢).

الخلاصة: إن الأساس القانوني العام للمسؤولية يعدّ أن كل تأخير يؤدي إلى مسؤولية الناقل إذا كان خطأ منه، إلا أن القانون الخاص لمسؤولية الناقل البحري يربط المسؤولية عن التأخير بسبب الظروف الملاحية غير الصالحة بالنسبة للسفينة، إلا أن الناقل ملزم وفقاً لنص المادة ٢١ من قانون عام ١٩٦٦م الفرنسي، والمادة (٣، ١، أ) من اتفاقية بروكسل بصلاحية السفينة للملاحة، وبالتالي تكون مسؤولية الناقل ملزمة في حالة التأخير، ونفس الحكم ينطبق على القانون الأردني الذي أخذ معظم أحكامه عن اتفاقية بروكسل.

الفرع الثاني: الضرر (Le préjudice):

تعريف الضرر:

يُعدّ الضرر أحد أركان المسؤولية المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، ومعه دور المسؤولية وجوداً و عدماً، فلا مسؤولية بدون ضرر. فالخطأ العقدي لا يكفي وحده لتحقيق المسؤولية العقدية، بل لا بد أن يترتب عليه ضرر، ومثال ذلك: باع شخص لآخر بضاعة، ثم تعهد بنقلها إليه في أجل محدد ثم تأخر في تسليمها، هذا

(1) 16.OCT.1975.DMF.1976.306.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ١٩٥٢، ص ٦٢١. وانظر أيضاً: ياسين الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الحقوق الشخصية، المجلد الأول، نظرية العقد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٢، ص ٣٥٣.

التأخير يعدّ خطأً عقدياً، ولكن مسؤوليته لا تتحقق ما لم يثبت هذا الأخير، أن ضرراً ما لحقه جراء هذا التأخير في تسليم البضاعة^(١).

إلا أن تعريف الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة المنقولة، يعدّ مشكلة صعبة، ولا تكمن هذه الصعوبة في الخسائر التي تلحق البضائع نتيجة التلف، والذي يقصد به عوار البضاعة، أو عطبها مما يؤثر على قيمتها في السوق^(٢). في هذه الحالة يسأل الناقل عن هذا الضرر بصفته تلفاً^(٣).

إلا أنه في المقابل توجد صعوبات جمة حول الضرر الاقتصادي الحاصل، مما يصعب معه تقييم الخسائر^(٤). ومع ذلك يمكن تحديد الضرر الاقتصادي، بأنه ما يلحق بالمرسل إليه من خسارة مالية رغم تسليم البضاعة خالية من كل عوار، أو الخسارة التي يتعرض لها على أثر انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق^(٥). مقارنة مع سعرها لو سلمت إليه في موعدها^(٦)، أو الخسارة التي يتعرض لها نتيجة تسلمه البضاعة متأخرة عن موعدها، مما يصعب معه تصريفها أو بيعها^(٧). ومثال ذلك البضائع التي تستورد في عيد الميلاد، وتصل متأخرة.

تحديد الضرر:

اختلفت آراء الفقه حول تقييم وتحديد الضرر الاقتصادي، فهل يجب فرض رسوم إضافية على الناقل بسبب التأخير في تسليم البضاعة وانخفاض قيمتها، مثال ذلك: شحن بضاعة خاصة بالبناء، ووصلت متأخرة، هل يلزم الناقل بتعويض الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة؟ على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت أو لا وجود الضرر وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية كي يحصل على التعويض، ويجب أن يكون الضرر مباشراً وفقاً لنص المادة (١١٥١) من القانون المدني الفرنسي وفقاً لقواعد المسؤولية، ويجب أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ الناقل والضرر وفقاً لنص

(١) يعقوب صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد ٢، س ٨، ص ١٤٠.

(٢) محسن شفيق، المرجع السابق، ص ٢.

(3) Maisdėje.valin ason époque – enu isageat.ledommages économiques des au retard. selon. L’auteur comontaine sar L’ordonnance de la marine par.V.Becane. op.cit.P.359.

(4) G.Mar is Des régles de la Have.ed.Rousseau.1926.P.13.

(5) Talley (c) : A.Vell-pled.complaint.The key to recovery of economic damges for delay in admiralty.Flo.st.u.L.vol.g.1981.P.351.

(6) TETLEY(W): Measure of damages-Hague rules. visby rules, uncitral. E.T.L. 1977. p.347.

(7) V.CA-Aix-en – province.4 Juin 1991(DMF) 1993 – 93 Rev de droit commercial maritime et fical.dite.scapl.1991.103.

المادة (١٦٣٠) مدني فرنسي. كما يجب أن يكون الضرر حالاً، وذلك من أجل المطالبة بالتعويض، لأن مرسل البضاعة يطالب بالتعويض عن الضرر الواقع جراء هذا التأخير^(١).

و هذا ما نصت عليه المادتان (٣٦٠، ٣٦٣) من القانون المدني الأردني^(٢). واضح أن المشرع الأردني لم يحدد مفهوم الضرر بشكل واضح. مما جعل بعض الفقهاء يرى أن المقصود بالضرر الناشئ عن إخلال بالتزام عقدي هو ما يلحق بالدائن من أذى نتيجة لاخلال المدين بالتزامه العقدي^(٣).

يجب أن يكون التأخير، وفقاً لنص المادة (١١٥٠) من القانون المدني الفرنسي ووفقاً لقواعد القانون الأردني، مبرراً؛ لأن العقد شريعة المتعاقدين، فالمرسل إليه وقع على شيء، واستلم شيئاً آخر في الموعد غير المتفق عليه. إلا أن القانون نص على تعويض الأضرار المتعلقة بالتأخير في عقد النقل البحري.

فالناقل البحري لا يلزم بتعويض الضرر الناتج عن التأخير إذا كان متوقعاً^(٤). لأن هذا القانون يحمي الناقل البحري، ويجعل مسؤوليته محدودة بالأضرار غير المتوقعة، وليس كل الأضرار، وذلك وفقاً لتقدير معين^(٥). وسوف نوضح ذلك من خلال فرضين:

الفرض الأول: يستطيع الناقل أن يلزم بعقد النقل البحري بتعويض المتضرر بعض الخسائر، مثال ذلك: كالتزامه بتعويض الأضرار المؤدية إلى انخفاض قيمة البضائع المنقولة، وفي هذه الحالة الأضرار ستكون متوقعة من قبل الطرفين وخاصة عندما يكون الناقل على علم بطبيعة البضائع، واستخدامها المستقبلي^(٦). مثال ذلك: نقل بضائع معينة بغرض عرضها في معرض دولي ووصلت متأخرة.

الفرض الثاني: متعلق بعدم توقع الأضرار، خاصة في حالة عدم اعطاء تعليمات للناقل عن البضاعة ومجال استعمالها. والسؤال ما هي الأضرار الناتجة عن

(١) ياسين الجبوري، المرجع السابق، ص: ٣٥٤.

(٢) عدنان السرحان، نوري خاطر، شرح القانون المدني الأردني، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، الإصدار الأول، ٢٠٠٠، ص: ٣٢٣.

(3) La common law conrait one règle simlair à travers le principe du (foresceable damage) V.M.Ganado et.H.M.Kinderd.op.cit.P.115 ets.

(4) B.Starck.H. Roland.L.Boyer.Droit civil/ les obligations. Le. contral.6. ed. 1998/ N. 1668. P.579.ets.

(5) une telle clause peut permetre d'ecarter les plafonds legaux de reparation.v.infre.n.76.

(6) Pour des exemples tires du transport ferroviaire.v.m.Allégret transport ferroviaire interne.J.C.I.com.fase.670.1996.N.27.

التأخير واعتبارها غير متوقعة^(١).
إن الحلول متعددة تبعاً للظروف والمعطيات، فيمكن اعتبار الأضرار الناتجة عن استخدام البضائع وخسارة الربح الإضافي ضرراً غير متوقّع؛ لأنه من النادر إلا يطلب من الناقل التعويض عن الأضرار التجارية.
والمشكلة أكثر تعقيداً من الخسارة في قيمة البضائع المسلمة متأخرة. فهذا أمر يسهل دله، ولكن ما هو الحل بالنسبة للبضائع الناضجة والمعرضة للتلف بسبب التأخير، وما هو الحل بالنسبة للبضائع الأخرى؟

إن مبدأ التعويض عن الأضرار الناتجة عن انخفاض قيمة البضائع يعدّ من الأضرار غير المتوقعة بالنسبة للناقل؛ لأنه لا يعلم مسبقاً إذا كانت قيمة البضائع قد ترتفع أو تنخفض^(٢)، أضف إلى ذلك، أنه في حالة ارتفاع قيمة البضائع فيه فائدة للناقل، لأنه سوف يدفع تعويضاً إذا انخفضت قيمة البضائع بشكل عام، وفي جميع الأحوال فإن الناقل البحري سيكون مجبراً على تعويض الأضرار غير الطبيعية في نهاية العقد، سواء أكانت داخلة في العقد أم لا، إلا أن المشكلة معقدة بشأن النقصان في قيمة البضائع التي وصلت متأخرة، لا شك أن الحل سهل بخصوص البضائع القابلة للفساد، وللأضرار والمتوقعة لنفس البضائع بسبب التأخير. فالسؤال الرئيس يدور حول تعويض الضرر الناتج عن هبوط سعر البضائع، وهل يتعلق الأمر بالضرر المتوقع بالنسبة للناقل؟

الاجابة واضحة فالناقل لا يستطيع معرفة ما إذا كانت البضائع المنقولة ستعرض إلى ارتفاع الأسعار أو هبوطها بسبب التأخير، وهو أمر محتمل في كلا الحالتين، إلا أنه في حال ارتفاع الاسعار سيستفيد المرسل إليه، وليس من الضروري دفع تعويض عن الضرر الناتج عن هبوط الاسعار بشكل مبدئي، لأن أسعار البضائع مرتبطة بتقلبات أسعار السوق، والقيمة النقدية، والتآكل النقدي (التضخم).

إن العلاقة بين إبرام العقد وتقدير قيمة الضرر الناتج عن التأخير أمر متوقع في عملية النقل البحري، وتوصل القضاء الانجليزي إلى حلول مهمة في قضية (ذي. اردنيس) (the Ardennes) حيث أقر القضاء الإنجليزي بدفع تعويض للمرسل إليه عن الضرر الذي لحقه بسبب النقصان في قيمة البضاعة. ونفس الحل يجب أن يأخذ به القانون الفرنسي والقانون الأردني؛ لأن البضائع التي تنتقل في البحر عرضة لتقلبات الأسعار، وخاصة البضائع المنقولة في مناسبات معينة^(٣).

(1) G. Ripert.Droit maritime.op.cit.1952.P.758.

(2).M.Ganado et.H.M.Kindred.op.cit.p.131

(3) M.Ganado et.H.M.Kindred.p.131.

وفي جميع الاحوال فإن الناقل البحري سيكون متمسكاً بالتعويض الاستثنائي للخسارة التي لم تكن متوقعة لحظة إبرام العقد، لأن توقع الخسارة داخل في المجال التعاقدي، لذا يحق للمرسل إليه التمسك بالتعويض عن هذا النوع من الخسارة^(١).

وبعبارة أخرى هناك أضرار على الرغم من أنها جاءت نتيجة طبيعية لإخلال المدين بالتزامه، لم يستطع المتعاقدان أو على الأقل المدين منهما توقعها وقت إبرام العقد، فهذه الأضرار لا تدخل في حسابان المتعاقدين، ولا يسأل عنها المدين عند وقوعها، وكذلك لو أن المدين لا يتوقع الضرر وقت انعقاد العقد وتوقعه فيما بعد، فلا يكون مسؤولاً عنه^(٢).

فعلى الناقل أن يكون ملماً بالمعلومات الخاصة بالبضاعة، كتاريخ وصولها، والوقت المحدد لذلك، وليس بالضروري أن تكون لديه معلومات دقيقة، بل يكفي علمه بأن عملية تسليم البضائع سوف تتم بأسرع وقت ممكن^(٣). وعليه معرفة مكان التسليم.

إذا توافرت في الضرر جميع الشروط السابقة، عندئذ تكون السلطة التقديرية للقاضي لتقدير تعويض الضرر الناتج عن التأخير وفقاً للقواعد العامة، وسيعطي القضاء للخسارة أهمية كبرى وفقاً لنص المادة (١١٤٦) من القانون المدني الفرنسي.

نخلص مما سبق، أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع هي مسؤولية تعاقدية، أساسها الالتزام التعاقدي على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة كاملة، فهو التزام بتحقيق نتيجة، لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، والدائن لا يطالب المدين بتنفيذ التزامه عيناً، بل يطالبه بتعويض لعدم تنفيذ التزامه، فعلى الدائن أن يثبت أن المدين لم ينفذ التزامه، ولذلك يطالبه بالتعويض، فإذا ما أثبت ذلك يعد إثباتاً للخطأ العقدي. وبعبارة أخرى لا يكفي أن يكون هناك خطأ أو ضرر، بل يجب أن يكون الخطأ هو السبب في الضرر. أي أن تكون هناك علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، والمفروض أن علاقة السببية ما بين الخطأ والضرر قائمة، فلا يكفي الدائن إثباتها، بل إن المدين هو الذي يكلف بذفي هذه العلاقة، بإثبات السبب الأجذبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، أو يرجع إلى خطأ الدائن، أو يرجع إلى فعل الغير، مثال ذلك حصول اعاصير شديدة في البحر، أو وقوع زلزال في عرض البحر، يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير

(1) ph.Le Tourneau..Droit de la Responsabilité.Dalloz, action 1998.N.2156.

(٢) ياسين الجبوري، المرجع السابق، ص٣٦٣. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص٦٨٥ وما بعدها.

(3) E.du pontavica et.p.cordier. transport et affrètement maritimes.op.cit.p.220.

في نقل البضائع. وهذا ما نصت عليه المادة ١١٤٧ من القانون المدني الفرنسي، تقابلها المادة (٢١٥) من القانون المدني المصري، والمادة (١/٣١٣) من القانون المدني الأردني.

المطلب الثاني: مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير:

ما هي الحالات التي يستطيع الناقل البحري تحديد مسؤوليته عنها كليا أو جزئياً؟ لا شك أن هناك افتراضات لا بد من تصورها.

الافتراض الأول: يجب التفكير في أن جميع النصوص المحددة للمسؤولية، أو التي تؤدي إلى الإعفاء منها، حسب القواعد العامة للمسؤولية العقدية، ليست جيدة إذا ما طبقت على الناقل البحري^(١). فهل مجرد الإشارة إلى التأخير في هذه النصوص يكفي لصلاحياتها؟ وهل يكون الجواب إيجابياً؟

الافتراض الثاني: يستند في تحديد المسؤولية، أو الإعفاء منها إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، لذلك يجب وضع تحديد خاص للمسؤولية بشكل شامل، مثل الأسباب التي تؤدي إلى الإعفاء منها، بحيث تكون قوا عداها قادرة على الإشارة إلى التأخير عندما يكون سبباً رئيساً للضرر. لذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين: الأول: في مدى الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير، والفرع الثاني: في مدى الإعفاء القانوني من المسؤولية عن التأخير.

الفرع الأول: مدى الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير:

إن معرفة الشروط المتعلقة بالتأخير، والتي تؤدي إلى إلغاء مسؤولية الناقل، فهي شروط كثيرة، وغالباً ما ينص عليها من قبل الناقل، وتكون مصاغة بطريقة تؤدي إلى عدم مسؤوليته عن التأخير. أما شروط إعفاء الناقل من المسؤولية فتكون موضوعة بشكل دقيق في عقد النقل البحري للبضائع، مما يجعل الناقل يقوم بنقل البضائع دون أن يتحمل المسؤولية الناتجة عن التأخير في نقلها.

وهو ما عبر عنه أحد الفقهاء بقوله إن إلغاء المسؤولية الناتجة عن التأخير يؤدي إلى قيام المدين بأخذ مدة للتنفيذ، ثم إن الشرط المحدد للمسؤولية يكون منصوفاً عليه. فالناقل يستطيع تحديد مسؤوليته في عدة أنواع من الخسائر الناتجة عن التأخير، ويستطيع استبعاد غيرها خلاصة القول أن بعض الشروط تؤدي في نهاية الأمر، ولو بشكل غير مباشر، إلى تحديد مهلة النقل. وهذه الشروط المختلفة

(1) T.Com.marseille 8 Janv. 1993 DMF.93.OBS.Bonassies, rev.de droit commercial maritime et fiscal dite revue scapl 1993.42.

تتكرر كثيراً، كما يقول الأستاذ جورج ريبير (G.Ripert). فالمرسل إليه في واقع الامر يستلم البضاعة عندما يسمح بذلك الناقل^(١). ومن الضروري أن تكون هذه الشروط صالحة؛ لأن شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها تكون طبيعية خالصة، وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية. وفيما يتعلق بالخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير، يجب الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية في القانون المدني، وهذا الحل أخذ به مباشرة القضاء الفرنسي في قراراته القديمة، من أجل إصلاح الشروط المحددة لمسؤولية الناقل عن التأخير^(٢). إن سريان مفعول هذه الشروط مرتبط بشروط عديدة، من الضروري أن تخفف من شروط مسؤولية الناقل^(٣). وبالرجوع إلى وقائع قضية (كرونوبست) (chronopost) الشهيرة في القضاء الفرنسي، تبين لنا ان تلك الشركة قد تسلمت رسالة متأخرة مما سبب ضرراً للمرسل^(٤). حيث تضمن العقد شرطاً حدد مبلغ التعويض مع أجرة النقل، وهذا الشرط عدّ المادة (١١٣١) من القانون المدني الفرنسي مرجعاً؛ لأن الناقل كان ينقصه التزام أساسي لنقل الرسائل إلى المرسل إليه في فترة محددة. فقررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢٠٠٢/٧/٩م تطبيق عقد النقل المتنازع عليه على هذه القضية، وبعبارة أخرى إن هذا الشرط المحدد للمسؤولية الناتجة عن التأخير أدرج في عقد النقل البحري واعتباره مبرراً غير مكتوب في المادة ١١٣١ من القانون المدني الفرنسي^(٥). إن هذا التبرير غير سليم؛ لأنه متوقع من هذه الشركة أن تقوم بنقل الرسالة خلال فترة محدودة، وهي متخصصة في النقل السريع، على عكس النقل البحري فهو بطيء، وبعبارة أخرى إن النقل البحري للبضائع ليس من الضروري أن يتم بأقصى سرعة، إلا أنه من الضروري نقل البضائع إلى مكان آخر، وهذا هو الشيء الأساسي^(٦). أما قضية الوقت فهو شيء ثانوي، أي شرط يحدد أو يعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخير، لا يتعارض مع الالتزام الأساسي للعقد^(٧). إلا

(1) G.Riepert.op.cit.p.473.

(2) Req 9 mai 1905.1908.GO.T.co. Marseille 19Juin 1905.5.1906/25

(3) P. Raynaud.1985.P.27sur L'existence. d'un (noyau dur) de contrat.v.Les. obs. de. J. Mestre in R.T.D.civ.1999.622.

(4) Sar La.notion.dobligation essentielle ou fondamentale.v.ph.Delebecque.Thèse préc.n.135.et.S.ph.Jestaz.L'obligation.et.La sanction.A.La recherché de L'obligation.Fondamentale.Mélanges.P.Raynaud 1985.P.27.sur.L'existence.d'un (nouau dur) du contrat. v. Les.obs.de. J. mestre. in RTD.civ.1999.622

(5) Com.22.oct.1996.D.1997.J.121.Note.A.sériaux: J.c.p.1997-11.22881. Note. Dalloz, aff. 1997.247.pida.1997.1.N.6.contrats.Defréns 1997.333.

(6) G.Larrovmet.Droit civil.Les.obligations Le contrat.op.cit. L.3.p.653.

(7) R.Rodiére et.E. du pontavice.Droit maritime.op.cit.p.341.

إذا كانت الأجزاء المنصوص عليها محددة في العقد، والمهلة المتوقعة تكون دقيقة، فهذه الأجزاء تتعارض مع الشرط المحدد أو المعفي للمسؤولية، ففي مثل هذه الشروط، عند الضرورة يحتل إبعاد الشرط الأخير. ومن المحتمل، أيضاً، إلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير، إذا كان منصوفاً عليها بشكل غير مباشر في القانون الفرنسي. كما باستطاعتنا أن نتخيل أن الشرط الذي يعفي من المسؤولية في حالة التأخير يكون معروفاً، وهو التزام إجباري؛ لأن البضائع لا يمكن نقلها في فترة محددة وبنفس الأجر^(١).

بعبارة أخرى يعدّ التزام الناقل باتمام عقد النقل خلال فترة محددة شيئاً أساسياً. وتم التوصل إلى هذه النتيجة بسبب الأخطاء الجسيمة. إلا أنه في الحقيقة، وحسب القواعد المشتركة لمبدأ تحديد الإعفاء من المسؤولية، لا يلعب دوراً مهماً في حالة خطأ المدين. لقد قرر القضاء الفرنسي في هذا الصدد أن العمل من أجل أن يسلم الناقل البحري البضائع في مهلة منافية للمنطق، عندئذ تكون النتيجة خطأ جسيماً في شرط الإعفاء الخاص من المسؤولية عن التأخير^(٢).

وعلى سبيل المثال: قررت محكمة ليون في فرنسا أن رفع مهلة النقل إلى ستة أشهر بين (هافر وفيركروز) (Havre et veracruz)، من الأخطاء الجسيمة المنافية للمنطق في حالة قبولها إلا أن السؤال الجوهرى، هو معرفة ما إذا كان السبب الأساسى الذى أدى إلى تأخير الناقل في نقل البضائع يوصف بالخطأ الجسيم للوهلة الأولى، الجواب سيكون بالنفي؛ لأن السمة غير المنطقية للتأخير تجعلنا نعتقد بتأثيرها فقط على خطأ الناقل، ولكن يجب علينا أن نعتقد أن الخطأ الجسيم جعل الشروط المحددة أو التي تعفي من المسؤولية غير فعالة^(٣). فالخطأ الجسيم يجب ألا يستنتج من تصرف الناقل في هذه الحالة؛ لأن الإخلال بالالتزام الأساسى لنقل البضائع في مهلة محددة يسمح بذعت الخطأ بالجسيم^(٤)؛ لأن الناقل يعفى من المسؤولية إذا ما نتج التأخير عن إهماله، أو نقص في المراقبة. وهذا يعني أن التأخير غير المنطقي يؤدي إلى رفع مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل البضائع^(٥).

(1) A titre d'illustration. La cour d'appel de Paris, le 21 Janv. 1996 (PT. 1998 – 435)

(2) Lyon, 31 oct. 1980. DMF. 1981. 690

(3) Cass. civ. 18 Janv. 1984. J.C.P. 1985. 11p.. 20372. note J. Moulg. RTD. CIV. 1984. 727. obs. J. Huet.

(4) en sens inverse en. Matière de Remorquage maritime. Cass. pén 26 mars 1995. D. 1999. J. 369. note. Ph. Delebecque. DMF. 1999. 517

(5) EN ce sens. Ca. Versailles 30 sept. 1999. 745. p. Bonassies. Le Droit positif en 1999. DMF 745. 2000 hors série. D. 57.

إن النصوص التي تدور حول مسؤولية الناقل البحري ضرورية، وهذه السمة الضرورية لها تقتضي دراسة مسؤولية التأخير بطريقة مشتركة، طالما أن النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري قابلة للتطبيق في حال التأخير، وأن الشروط المحددة، أو المعفية من المسؤولية في القانون الفرنسي في حالة التأخير يجب معالجتها بالرجوع إلى نص المادة ٢٩ من قانون ١٩٦٦/٦/١٨م بشأن الأضرار الناتجة عن التأخير^(١). ونفس الشروط يجب أن تكون مؤثرة بطبيعة الخسائر، وبالنظر إلى نص المادة (٩/٣) من اتفاقية بروكسل^(٢). كما أن اتفاقية هامبورغ في المادة (٦/٥) نصت على ذلك^(٣)، واستقرت على التساوي مع نظام المسؤولية الضرورية التي لا تسمح بالشروط المعفاة والمحددة للمسؤولية عن التأخير^(٤). كما عالج المشرع الأردني حالات الإعفاء من المسؤولية في الفقرات الست من المادة (٢١٣) بحري، ولقد جاءت حالات الإعفاء هذه على نحو ما جاءت به المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤. وهذا ما أخذ به المشرع المصري في المادتين ٢٢٩، والمادة ١/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية الجديد. حيث جاء متأثراً باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨.

نخلص من كل ذلك، أنه في جميع الأحوال سيكون الادعاء بأن كل الشروط المختصة بالتأخير غير جيدة بناء على دراسة كافة النصوص المختلفة ذات العلاقة، وفي المقابل يجب التوصل إلى حل بمنتهى الدقة، خاصة فيما يتعلق بشروط الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير. إلا أنه يجب إلغاء هذه الشروط؛ لأنها تسمح للناقل بالتهرب من مسؤوليته الناتجة عن الإهمال. بعبارة أخرى هذه الشروط يجب أن تكون مؤثرة، لأنه يكون

(١) نصا المادة ٨/٣ من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ على ما يلي: (كل شرط، أو تعاقّد، أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل، أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك، أو التلف اللاحق بالبيضائع الناشئة عن الإهمال، أو الخطأ، أو التقصير في الواجبات، أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة، أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على درجة يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المادة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين، أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية).

(٢) كما أن اتفاقية هامبورغ نصت في المادة ٦/٥ على ما يلي: (فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل، إذا كان الهلاك، أو التلف، أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في البحر).

(3) en.ce.sens.CA paris 20 avr.1982.BT 1982 BT 368 Note-147 P.B. com. 25. oct. 1982. Bt. 1983

(4) En ce sens au regard de, la convention de Bruxelles de 1924. M.ganado et.kindred.op.cit.p.112.

التأخير غير منطقي عندما ينص على مسؤولية الناقل عن خطأ وإهماله. كما يجب إلزام الناقل بوضع طريقه ملائمه ودقيقه لعملية نقل البضائع وفقا لنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤، والمادة ٣٨ من مرسوم ١٩٦٦/١١/٣١ وفرض غرامة عليه للإسراع في نقل البضائع.

وعلى العكس من ذلك فإن الشروط التي نص عليها في اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ لا تعفي الناقل من المسؤولية كاملة^(١). كما ان رداءة الشروط المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري لا تكون الطريقة الوحيدة التي تؤدي إلى بطلان فعاليتها واستبعادها^(٢).

وفي حكم المحكمة (اكس ان بروفنس) في فرنسا بتاريخ ١٩/١٠/١٩٨٨ قررت عدم مسؤولية الناقل عن شرط عدم المسؤولية في حالة التأخير الذي كان بسبب عدم المعرفة أو الإهمال. ولكي يقبل الناقل بالشروط المنصوص عليها في حالة التأخير، يجب أن تكون الشروط الأخرى معروفة، وواضحة، وموقع عليها، وأن تكون الحلول متطابقة مع تطورات المستقبل.

الفرع الثاني: مدى الإعفاء القانوني من المسؤولية:

بالرجوع إلى النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير، والتي تمنح الناقل البحري حق المطالبة بالتعويض بموجبها، يتطلب منا أن نبين أو لا كيفية التحديد القانوني للمسؤولية، وثانيا الإعفاءات القانونية للمسؤولية.

أولاً: التحديد القانوني للمسؤولية:

سوف نتكلم عن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير، على ضوء ما جاءت به نصوص القانون الفرنسي، والمصري، والأردني، والاتفاقيات الدولية.

(١) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون الفرنسي: يستطيع الناقل التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير، وفقا للنصوص الواردة في قانون ١٩٦٦/٦/١٨م الفرنسي، ونصوص اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م؛ لانه جاء

(1) sur. L'inopposabilité au commissionnaire d'une clause exonératoire en cas de retard invoqué par le transporteur. v. CA. paris-15. Janv. 1997. BT. 1997- 200 la cour a déclaré que la clause exonératoire de responsabilité en cas de retard est inscrite sur feuillet à part dont il n'est pas établi qu'il soit rattachable (ala note de chargement).

(2) voir. aussi sur la possibilité offerte au commissionnaire de transport de bénéficier des limitations Légales de responsabilité. CA. Rouen-16 Juin 1994. DMF. 1995. 458. obs. Y.T.

متأثراً بها.

فإن مسؤوليته وفقاً لهذه النصوص لا تتجاوز أكثر من (٦٧، ٦٦٦ Dts) للطرد أو الوحدة، و(٢ Dts) للكيلوغرام من البضائع وفقاً لنص المادة المتعلقة بالتأخير حسب المدة المحددة^(١)، والقانون الفرنسي نص على الأضرار الاقتصادية المرتبطة بالتأخير كحد أقصى، والمحددة باتفاقية بروكسل^(٢).

وفي تاريخ ١٩/١٠/١٩٨٨م قررت محكمة (اكس-ان-بروفنس) مبلغ تعويض بسيط كحد أقصى وفقاً لاتفاقية بروكسل^(٣)، وفي قضية أخرى قررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢٩/٥/١٩٩٠م أن المادة ٥/٤ من اتفاقية بروكسل قابلة للتطبيق على التأخير، كما حددت المحكمة التجارية في باريس قيمة الضرر الذي تم من قبل الناقل بمقدار معين، وفي نفس الوقت طالب الناقل من محكمة باريس بدفع مبلغ التعويض، لكن محكمة النقض نقضت تنفيذ هذا القرار^(٤).

(٢) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون المصري: تعرضت المادة ١/٢٣٣ من قانون التجارة البحرية الجديد لتحديد مسؤولية الناقل البحري، ويسري هذا التحديد على دعاوي المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها. وكذلك على دعاوي المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة. ذلك أن نص المادة ١/٢٤٠ صريح في أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض، الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضاعة أو جزء منها، عن الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة (١/٢٣٣)^(٥).

ومسؤولية الناقل البحري التي يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته تجاه الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد النقل^(٦). ولقد بينت المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكيفية احتسابه.

نصت المادة ٣/٢٤٠ من القانون البحري على ما يلي: (ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء

(١) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص ٥٨٢.

(2) c'est de cet arête que L'on a déduit L'applicabilité au retard de la convention dans toutes ses dispositions.

(3) c'est - à- dire - la. contre Valeur en francs français de 100 Livre- or.

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق. ص (٥١٨، ٥١٩، ٥٢٠).

(٥) علي جمال الدين عوض. النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، بند ٥٣٨.

(٦) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٤٢٨ وما بعدها.

منها على الحد الاقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة ٢٣٣ / ١ من هذا القانون).

وبالرجوع إلى الفقرة الأولى من هذه المادة نجد أنها قد حددت حداً أعلى للتعويض لا يتجاوز ألفي جنيه مصري عن كل طرد، أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى.

(٣) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون الأردني: أدخل المشرع الأردني أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن في أحكامه، وعلى ضوء ذلك نصت المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحري الأردني على أن مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز، بأي حال من الأحوال، أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام سيصدر فيما بعد.

يؤخذ على هذا النص أنه لم يحدد مسؤولية الناقل النقدية عن كل طرد، أو وحدة تفقد، أو تتلف. كما أشار هذا النص إلى أن هذا التحديد سيصدر بموجب نظام خاص بذلك^(١). علماً بأن هذا النظام لم يصدر حتى اليوم، على الرغم من مضي خمسة وثلاثين عاماً على هذا القانون، كما أن هذا النص لم يعالج معنى الطرد أو الوحدة، لذلك نرجو أن يعاد النظر في هذا القانون بمجمله إلى أن يصدر نظام خاص يحدد مقدار التعويض. خاصة أن الزمن قد تجاوز هذا القانون، وأصبحت اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحراً لعام ١٩٧٨ م سارية المفعول اعتباراً من ١٠/١/١٩٩٢ م بما تتضمنه من أحكام وقواعد تناسب تطور وسائل النقل البحري الحديثة^(٢).

لذلك أخذ القضاء الأردني بأحد أحكامه^(٣) بأنه طالما لم يصدر نظام يحدد مبلغ التعويض عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بحراً، ولم يشتمل سند الشحن على تحديد لذلك، بل اتفق الطرفان على تطبيق اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ م. إن مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام، وليس ممنوعاً بنص

(١) انظر حكم تمييز أردني تمييز حقوي رقم ٨٧/٦٩٧، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٣، ص ٢٣٧.

(٢) انظر حكم تمييز أردني. تمييز حقوي رقم ٨٥/٤٣٣، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٧، ص ٩٠٣.

(٣) انظر حكم تمييز أردني تمييز حقوي رقم ٨٨/٧٥٤، هيئة عامة. مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٩، ص ٤٧٩.

خاص، وملزم للمتعاقدين على اعتباره جزءاً من شروط العقد عملاً بأحكام المادة ١/١٧٤ من قانون اصول المحاكمات الحقوقيّة^(١).

ويتضح مما سبق، أنه لا يوجد تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري في ظل التشريعات الأردنية الحالية، على الرغم من جواز التحديد وفقاً لما جاء في المادة

(٢١٤) من القانون البحري الأردني، إلا أن مقدار التحديد النقدي لم يحدد بعد. لذلك بقي تحديد المسؤولية محكوماً بالقواعد العامة (المادة ٣٦٤) من القانون المدني الأردني. رغم أن هذه المادة أجازت الاتفاق مسبقاً على تحديد مقدار الضمان، إلا أنها عطلت هذا المبدأ في الفقرة الثاوية منها، حيث أجازت لأي من الطرفين، إذا ما اعتقد أن غبناً لحق به جراء هذا التحديد، أن يلجأ إلى القضاء ليحكم بالتعويض الذي يساوي الضرر الفعلي.

٤) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في الاتفاقيات الدولية:

أ- اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م وعام ١٩٦٨م: إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن التأخير في نقل البضائع وفقاً لاتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م قد مر بعدة مراحل. ففي مرحلة أولى نصت المادة ٤/٥ على أن الناقل لا يسأل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك، أو التلف اللاحق بالبضاعة إلا بمبلغ مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد، أو وحدة، أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عمله أخرى. ونفس الحكم يطبق على التأخير في نقل البضائع وفقاً للرأي الذي يرى أنها تنطبق على التأخير؛ لأن النص لم يشمل التأخير. وفي مرحلة ثاوية تم تعديل اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٦م وقد اضافت تحديداً جديداً للمسؤولية يقوم على الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة. وبالتالي تم تعديل المادة ٤/٥ من اتفاقية بروكسل ليحدد مقدار مسؤولية الناقل عن كل طرد، أو وحدة تفقد، أو تهلك بمقدار عشرة آلاف فرنك بواتكارية ذهباً، أو ٣٠ فرنكاً منها لكل كيلوجرام من وزن البضاعة الإجمالي أيهما أكبر.

وفي مرحلة ثالثة تم إعادة النظر في المادة ٤/٥ من اتفاقية بروكسل المعدل عام ١٩٦٦م، حيث تم استبدال الفرنك بوحدة السحب الخاصة (Spicial drawing unit.S.D.R) كميّار لتحديد مسؤولية الناقل لتلافي التضخم النقدي في العالم^(٢).

(١) عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة ١٩٨١، ص ٣٣٠.

(٢) محمد قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢، ص ١٠٣.

وعلى ضوء هذا التعديل أصبحت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد، أو وحدة بمقدار (٦٦٦.٦٧) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة، أو (٢) من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضائع المفقودة، أو المتضررة أيهما أعلى حسب اختيار صاحب الحق عن التعويض^(١).

ب- اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م: نصت المادة ١/٦ أ من اتفاقية هامبورغ على ما يلي: (تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (٥) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ (٨٣٥) وحدة حسابية عن كل طرد، أو وحدة شحن أخرى، أو (٢,٥) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك، أو يتلف أيهما أكبر). ونصت المادة ١/٦ ب من الاتفاقية على ما يلي: (تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (٥) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع).

لقد اعتمدت قواعد هامبورغ على نفس الحل بالنسبة لحدود المسؤولية المتعلقة بالفقدان والأضرار المحسوبة، بالنظر إلى عدد الطرود والكيلوغرامات. وهذا واضح من نص المادة (١/٦ أ، ب). على الحدود الخاصة للمسؤولية الناتجة عن التأخير وفقاً لسقف محدد بالنظر إلى قيمة الحمولة، فحددت قواعد هامبورغ المسؤولية بضعفين ونصف قيمة الاجرة المدفوعة للبضائع المتأخرة^(٢).

هذه القواعد تؤدي إلى ازدهار التجارة، ولا تتجاوز التزامات الناقل، بينما تسمح للمتضرر الحصول على تعويض ليس زهيداً كحد أقصى. إلا أن الناقل يرى أن مسؤوليته محددة بالقيمة الإجمالية للاجرة المدفوعة للنقل، بعبارة أخرى يدور التأخير حول مجموع البضائع المنقولة، ويستطيع الناقل الحصول على تسديد الاجرة المدفوعة. إلا أنه من غير المفيد إعلان الناقل قيمة البضائع ليحتمي في مجازفة تأخير التسليم، كما أن قيمة الأملاك لا تدخل مباشرة في حساب أضرار التأخير، ولا نستطيع تخيل نظام مرادف لنظام إعلان القيمة بالنسبة للتأخير، وهل الناقل يستطيع التعبير عن هذه الفائدة؟ إن المهم هو إيصال البضائع في مهلة محددة، وهذه هي الأهمية الأولى بالنسبة للناقل^(٣).

(1) V.N.Gaskell, Damages delay and limitation of liability under the Hamburg rules 1978.op.cit.p.158.159.

(2) W.Tetley.The Hamburg rules.A commen tary Lloyd's. maritime and commercial Law quarterly.1979.p.1.spés.p.9.

(3) C.A.Aix – en – provénce 27 Juin 1961.DMF.1961.740.

ويستطيع المتضرر التذرع، دائماً، بالأخطاء التي تنسب إلى الناقل، أما الأخطاء الخطرة فهي نادرة الحدوث. وأساتذة القانون لا يملكون معالجة قضية التأخير في تسليم البضائع بالاعتماد على الأخطاء التي تنسب إلى المتذرع بها، ولكن يمكن أن يتمسك بالحد القانوني للمسؤولية إذا تم إثارة التأخير بالاعتماد على الأخطاء التي تنسب للناقل.

ثانياً: الإعفاءات القانونية للمسؤولية عن التأخير:

إن دراسة وتحليل النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير وذات الصلة ستبين لنا الحالات التي يسمح للناقل بإعفاء مسؤوليته عنها. وهل يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية عن التأخير في مثل هذه الحالات؟ إن الجواب يكون إيجابياً عندما يكون التأخير قد سبب ضرراً للبضائع، ولادخل للناقل بذلك خاصة إذا لم يقدّم الدليل على التأخير. ولقد عرض أمام القضاء الفرنسي الكثير من القضايا المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية^(١). مثال ذلك: شحنة موز لحقها ضرر نتيجة تأخر وصول السفينة إلى ميناء الوصول عشرة أيام، فالناقل لا يتحمل أي مسؤولية لأن التأخير كان بسبب عطل فني أدى إلى عدم قدرة السفينة على التغلب عليه، ولم يكن متوقّعا، وكان نتيجة عيب في المكابح^(٢).

لقد عبر المشرّع الفرنسي بوضوح تام في المادة (H/٢٧) من القانون الفرنسي على إعفاء الناقل من الضرر الناجم عن العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن كشفها بفحص معني به أي بفحص معقول^(٣).

وفي قضية أخرى بتاريخ ٣/مارس ١٩٦١م عرضت أمام القضاء الفرنسي، فقرر أن المدة الطويلة للرحلة البحرية أدت إلى إلحاق الضرر بصفقة الفول السوداني، وحملت الناقل المسؤولية بسبب خطأه.

وفي مثال آخر، قررت محكمة (روين في فرنسا)، إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن التأخير الذي كان بسبب اختناقات في الميناء، مما سبب أضرارا لكرات مطاطية منقولة على السفينة^(٤). وكان هذا القرار محل نقد.

(1) C.A.Aix – en – provence.DMF.1962.145.

(2) C.A Rouen,27 Juin 1985.DMF. 1987. 41. Note. R.Achand. obs. Bonassies. DMF.1988.N.57.

(3) Rodière(R) :- Traite.op.cit.no: 648.

(4) La cour a statué en vertu du droit commun de la Responsabilité contractuelle.

وفي النتيجة، قررت المحكمة أن اختيار السفينة خطأ بحريّ معين فيه خطر محتمل للتأخير، والذي يمكن تفاديه بواسطة سرعة مقبولة من الناقل، فإذا ما سبب التأخير خسائر اقتصادية واضراراً للبضائع لم يتعرض الناقل للمسؤولية القانونية، ولكن يسأل على أساس الخطأ المفترض، إذا كان التأخير بدون سبب منطقي.

يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية إذا ثبت عدم وجود أي إهمال من طرفه، وباستطاعته المطالبة بالتعويض بسبب الإعفاءات التي أخفت مسؤوليته في هذه الفرضية. ومن الضروري أن نميز في هذا الصدد بين التأخير العادي أو المتوقع، بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية في حالة أو لى، أو بالرجوع إلى القواعد الخاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري في حالة ثانية^(١).

الحالة الأولى: إذا كان سبب الإعفاء من المسؤولية وفقاً للقواعد العامة يعود إلى قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، فلا يسأل الناقل^(٢)، ويشترط حتى يكون الحادث قوة قاهرة أن يكون غير ممكن التوقع، وغير ممكن الدفع^(٣)، وفي هذا الافتراض قرر القضاء الفرنسي أن القوة القاهرة قد تحتوي على حادث^(٤).

وفي قرار حديث لمحكمة النقض الفرنسية قررت فيه (أن سمسار النقل البحري يجب أن يعفى من المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع بسبب حرب الخليج الموسومة بالقوة القاهرة)، وأكدت المحكمة بهذه المناسبة أن الحادث متوقع، إلا أنها أضفت عليه صفة القوة القاهرة لعدم القدرة على دفعه أو مقاومته^(٥).

الحالة الثانية: يستطيع الناقل التمسك في الاستثناء المتعلق بالخسارة الاقتصادية الناتجة عن التأخير وفقاً للقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل البحري. لم يتعرض رجال القانون لهذا الموضوع، إلا أنه يمكن للقضاء تطبيق الحالات الاستثنائية للتأخير، وهذه الأسباب قد تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية كالحريق.

والجدير بالذكر أن الحريق لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت انه يرجع إلى سبب غير متوقع، ولا يمكن التغلب عليه؛ أي على الناقل أن يثبت سبب الحريق؛ لأن كل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئاً، وبالتالي يكون

(1) V.CA. paris 12 dec.1979.DMF.1981.21.

(2) Pour exonérer deux commissionaires de transport don't le Responsabilité était engagée à cause du retard à livraison.La.cour.d'appel de-paris (3 nov) 1987.Bt.1988.45.

(٣) عبد الرزاق السنهور، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، ص.٨٧٦.

(٤) انظر على سبيل المثال في موضوع النقل: 1998. Bull. civ. N.240. D. 1998.

.somm.199.obs.ph.Delebcque

(5) Cass.com.29.avr.1998.D.1999.J.469.note.B.M.F.L

الناقل مسؤولاً^(١)، ولقد نصت المادة ٦/٥ من اتفاقية هامبورغ على إعفاء الناقل من المسؤولية

إذا كان تأخير التسليم عائداً إلى مخاطر الطريق، وليس إلى خطئه، أو إهماله^(٢).
ووفقاً لنص المادة (٦/٥) من اتفاقية هامبورغ، لا يكون الناقل مسؤولاً عندما يعود التأخير في تسليم البضائع إلى إنقاذ الأرواح البشرية أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

وتجدر الإشارة أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين إنقاذ الأرواح البشرية، وجعلته معفياً من المسؤولية دون قيد أو شرط، وإنقاذ الأموال، وقيده النص بأن تكون التدابير التي يتخذها الناقل معقولة؛ لأن المفاضلة بين مال و مال، فمن الأفضل للناقل أن يحافظ على البضاعة التي يقوم بنقلها على أن يضحي لإنقاذ مال غيره، وهذا ما أخذ به المشرع المصري في المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية الجديد.

أما معاهدة بروكسل فقد نصت المادة (٤/٢) (على ما يلي: (لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن.....(ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح، أو الأموال في البحر) واضح أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن على هذا النحو لا تفرق بين حالتي إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال.

أما الأردن فبالرغم من عدم انضمامه إلى اتفاقية بروكسل، فقد أخذ بأحكامها، كما انضم إلى اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م، وانضم إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ١٩٨٩ في تاريخ ١٩٩٥/٦/١٣. فأخذ بالمبدأ الذي نصت عليه اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ المادة ٢/٤، وكذلك المادة ٤/٤، حيث لا يعد مخالفاً لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل أي انحراف في السفينة لإنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

الخاتمة:

إن دراسة التأخير في عقد النقل البحري للبضائع أدت إلى إثبات أمرين:

الأول: يتعلق بتساهل القانون البحري تجاه مسؤولية الناقل البحري.

الثاني: يتعلق بتشدد القانون البحري تجاه مسؤولية الناقل البحري.

يرى رجال القانون أن مسؤولية الناقل غالباً ما تكون شديدة، إذا ما تم إدخال أمور غير متفق عليها بالنسبة للفترة المحددة لنقل البضائع، حيث يستطيع الناقل التمسك بالشروط المحددة للمسؤولية والتي تؤدي إلى الإعفاء منها وفقاً للقواعد العامة، بينما تطبق الحدود القصوى لمسؤوليته، وفقاً للقانون البحري الفرنسي عام

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٨٦.

(2) Cass Com.16 Mars 1998.DMF.2000.224.obs.C.Decet Bertin.

١٩٦٦، واتفاقية بروكسل والقوانين التي تبنت أحكامها كالقانون الأردني، وسيكون من المفيد العودة لبعض حلول القانون في القواعد العامة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري. أما القضاء فيستطيع ممارسة قدرته على تقدير التعويض عن التأخير في عقد النقل البحري للبضائع إذا كانت المدة متفقاً عليها صراحة. وكذلك تقدير التعويض إذا وصلت البضاعة متأخرة، ولكن في حدود الوقت المعقول. إلا أن بعض الحلول المتواضعة والمهمة لا تؤدي إلى الإحساس بخطورة مسؤولية الناقل، كما ينقص هذه القواعد التماسك، لأن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير يختلف في القانون البحري الفرنسي عام ١٩٦٦ وفي القانون الأردني، عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية. فلا يوجد انسجام بينهما مما يؤدي إلى الأخذ ببعض الحلول المتباعدة، كما أن الشروط المحددة للمسؤولية صالحة ومتناسكة في القواعد العامة للمسؤولية العقدية، وضعيفة في القوانين الخاصة.

وبالنظر إلى قواعد القانون البحري الفرنسي والأردني، واتفاقية بروكسل يستطيع الناقل البحري التمسك بالحد الأعلى للمسؤولية، والتي تكون محتملة وفقاً للقواعد العامة، وإذا لم يطبق القضاء القواعد العامة للمسؤولية، واكتفى بتطبيق قواعد المسؤولية في القانون البحري، فإن الحلول لا تكون مناسبة بشكل أساسي. كما أن التطبيق الجيد لاتفاقية بروكسل لم يعتمد الخسارة الاقتصادية المرتبطة أو الناتجة عن التأخير. لذلك سيكون من الأفضل تقدير التعويض لا على أساس البضائع المنقولة، وإنما بالنظر إلى الاجرة المدفوعة. نخلص من كل ما سبق إلى التوصيات التالية:

أولاً: سيكون من المفيد للقانون البحري الأردني والفرنسي تعديل بعض نصوص القانون، والاستفادة من اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨ فيما يتعلق بمسؤولية الناقل على أساس أن الخطأ مفترض، في حالة تجاوز المدة المتفق عليها أو المحددة في حالة التأخير المعقول.

ثانياً: لم تنص المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني على التأخير، لذلك يجب إعادة صياغة نص هذه المادة على غرار ما أخذت به التشريعات الحديثة كقانون التجارة البحرية المصري في المادة (٢٤٠/٢)، والقانون الكويتي في المادة (١٩٢)، واتفاقية هامبورغ المادة (٢٠١/٥)، بحيث تتضمن هذه المادة النص على التأخير ومتى وقوعه.

ثالثاً: يجب تحديد مفهوم الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يتضمن الأضرار الاقتصادية غير المتوقعة والموجبة للتعويض إذا توافرت في الضرر جميع شروطه، عندئذ تكون السلطة التقديرية للقاضي لتقدير تعويض الضرر الناتج عن التأخير، ليس وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، بل وفقاً لما سينص عليه في قواعد القانون البحري.

رابعاً: ان اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ و عام ١٩٦٨. لم تنص على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناجم عنه، لذلك يجب إعادة النظر وإجراء بعض التعديلات على نصوص هذه الاتفاقية، بحيث تتضمن التعديلات النص على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي، خاصة وأن اتفاقية هامبورغ جاءت متطورة عليها، وبدلت معظم نصوصها.

خامساً: بالرجوع إلى نص المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورغ نجد أنها جمعت بين الضرر الناتج عن الهلاك والتلف والضرر الناتج عن التأخير في فقرة واحدة، فيجب الفصل بينهما؛ كي لا تؤدي لاعتقاد بأن الضرر الناتج عن التأخير يستند إلى مبدأ الخطأ المفترض.

كما أن المادة (٢/٥) لم تضع معياراً موضوعياً من وجهة نظرنا، خاصة وأن عبارة المدة التي يتطلبها الناقل الحريص غير دقيقة، لأن هذا يتطلب وضع معيار للحرص، وهذا غير ممكن، مع إشارة النص إلى ضرورة مراعاة ظروف الواقع لتحديد ظروف التسليم المتعلقة بالناقل الحريص، كما أن نص المادة (٣/٥) من نفس الاتفاقية فيه تحكم، إذ عدت البضاعة هالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً من الوقت المحدد للتسليم.

سادساً: لم ينص المشرع الأردني على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، على الرغم من جواز التحديد وفقاً لما جاء في المادة (٢١٤) إلا أن مقدار التحديد النقدي لم يحدد بعد، لذلك بقي تحديد المسؤولية محكوماً بالقواعد العامة (المادة ٣٦٤ من القانون المدني الأردني).

لذلك نقترح أن يتضمن قانون التجارة البحرية الأردني نصاً يحدد مسؤولية الناقل البحري على أساس مقدار أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، أي ما يعادل ضعفين ونصف الأضعف لأجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، كما جاء في اتفاقية هامبورغ المادة (١/٦، ب). خاصة وأن الأردن قد انضم إلى هذه الاتفاقية.