

مقدمة

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، إذ إنه يعد عاملاً مؤثراً في خطة التنمية الاقتصادية، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، 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، ومن مظاهر هذه الثورة مشاركة الدول النامية في النقل البحري للبضائع، الذي يعد من ركائز التبادل التجاري الدولي في الوقت الحاضر، وإن مسألة الوقت والمواعيد تكتسب أهمية متزايدة خاصة بعد تسارع هذه العملية التجارية.

ويهتم البائع عادة في البيوع الدولية، بتوفير ضمان له للحصول على ثمن البضاعة المباعة بينما يعنى المشتري بالأداء يدفع الثمن قبل أن يتحقق من إرسال البضاعة إليه، وتلعب البنوك دوراً هاماً في هذا الصدد عن طريق نظام الاعتماد المستندي، كما يشارك الناقلون والمؤمنون أيضاً في توفير ضمانات البيع الدولي، ذلك أن عقد البيع الدولي للبضائع لا يتضمن فقط النص على الالتزام بالتسليم والالتزام بدفع الثمن وإنما يتضمن كذلك مسائل أخرى مثل نقل البضاعة من دولة البائع إلى دولة المشتري والتأمين على البضاعة وكذلك طريقة سداد الثمن.

ولما بدأ التفكير فى توحيد القاعدة التى تقرر أى القوانين الوطنية يكون واجب التطبيق على عقود البيع الدولى عندما يثور النزاع بين أطراف هذه العقود، أسفرت الجهود التى بذلت فى هذا الصدد عن إبرام اتفاقية لاهأى فى ١٥ يونيو سنة ١٩٥٥ بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق على عقود البيع الدولى للبضائع

على أن توحيد قاعدة تحديد القانون الواجب التطبيق على البيوع الدولية لم تؤد إلى توحيد القواعد الموضوعية لهذه البيوع .

ولمس المجتمع الدولى ضرورة توحيد هذه القواعد، لذلك اهتم معهد روما لتوحيد القانون الخاص بهذا الأمر ووضع الفقيه الألمانى أرنست رابل مشروعين لقانونين موحدين للبيوع الدولية، وبعد ثلاثين عاما من الإعداد لهذين القانونين، أقرهما مؤتمر عقد فى لاهأى فى ٢٥ أبريل سنة ١٩٦٤ . ويعتبر القانون الأول قانونا موحداً للبيوع ويطلق على الثانى القانون الموحد لتكوين عقد البيع الدولى للبضائع .

هذا وينعقد العقد بإيجاب وقبول يصدران عن طرفى العقد، دون أن يشترط فى ذلك أن يصدر الإيجاب عن المشتري والقبول عن البائع أو العكس، إذ العبرة باتصال القبول بالإيجاب الذى يوجهه أحد طرفى العقد إلى الطرف الآخر .

على أن الأمر لا يتم بهذه الصورة البسيطة فى نطاق عقد البيع الدولى، لأن هذا العقد تسبقه عادة إما مفاوضات بين طرفى البيع، أو معاملات سابقة بين الطرفين، بحيث يعتبر سلوك الطرفين كافياً لانعقاد العقد دون حاجة إلى تمييز أو تجسيد كل من الإيجاب والقبول .

ووفقاً لأحكام القانون الموحد لاتفاقية لاهاي سنة ١٩٦٤ ، فإن الإيجاب والقبول لا ينتجان أثرهما إلا إذا وصلا إلى علم الطرف الآخر، ويعتبر تسليم التعبير عن الإرادة إلى الطرف الذى وجه له بمثابة وصول هذا التعبير إلى الطرف الذى وجه إليه، وما يصدق على الإيجاب والقبول، يصدق أيضاً فى القانون الموحد على الرجوع فيهما .

ومما لا شك فيه 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، ونظراً لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين وبين هؤلاء وشركات التأمين التي يحيل إليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقل. 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). لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، وإذا أراد الناقل التصل من المسؤولية عليه قطع رابطة السببية بين هذا الخطأ المتحقق أو المفترض والضرر الذي أصاب المرسل إليه بإثبات السبب الأجنبي.

ونحاول فى هذا الكتاب ان نتحرى التفاصيل المتعلقة بنقل البضائع سواء مسؤولية ناقل البضائع او الطبيعة القانونية للعقد الدولى لنقل البضائع سواء البحرى او الجوى علنا ان نفسح مجالاً للاطلاع على هذا المجال المهم فى علوم النقل والاقتصاد.