



التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

" دراسة مقارنة "

د. سالمة فرج الجازوي
استاذ مشارك- قسم القانون الخاص جامعة بنغازي
Email: Salmaeljazwy7@gmail.com

تاريخ استلام البحث: 2023-09-23
تاريخ قبول البحث: 2023-11-22
تاريخ نشر البحث: 2023-12-28

ملخص البحث بالعربية:

القاعدة العامة في القانون هي أن يكون التعويض عن الأضرار متناسباً مع مقدار الضرر، ولكن استثناءً من هذه القاعدة، نجد أن القانون البحري أوجد مبدأً لتحديد المسؤولية، وذلك بسبب طبيعة وظروف النقل البحري، ويقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الحد الأقصى الذي يقرره القانون عن التعويض الذي يلتزم الناقل البحري للبضائع بدفعه لصاحب الحق.

ويهدف هذا المبدأ إلى الحفاظ على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري، ووضعت قواعد وآليات خاصة لأجل تحديد قيمة التعويض، ويفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته؛ للاستفادة من ميزة التحديد القانوني لقيمة التعويض. ويعدّ تحديد مسؤولية الناقل البحري صورة من صور إعفائه من المسؤولية، وذلك مراعاة للظروف التي يتلقاها الناقل أثناء عملية النقل البحري، ولحرمانه من إدراج شروط تُعفيه من المسؤولية.

والجدير بالذكر أن الأخذ بنظام تحديد المسؤولية يشجع على استثمار رؤوس الأموال في المجال البحري، وبذلك يحقق للدولة أسطولاً تجارياً واقتصادياً قوياً، ولقد أخذ المشرع الليبي بمبدأ تحديد المسؤولية، حيث نصّ القانون البحري الليبي على هذا المبدأ في المادة (214).

ونحن نرى ضرورة الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تنظم العلاقات البحرية بصفة عامة، والنقل البحري بصفة خاصة.

وسيتناول موضوع التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من خلال هذا البحث، وذلك بإتباع المنهج التحليلي والمقارن، وتتركز الدراسة على ثلاثة محاور هي: مبدأ تحديد المسؤولية، وكيفية تحديد المسؤولية، وسقوط الحق في تحديد المسؤولية.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري، تحديد المسؤولية، التعويض

The legal limitation of the liability of the maritime carrier

Salma Faraj Eljazwy

Received: 23-09-2023

College of Law – University of Benghazi

Accepted: 22-11-2023

Email: Salmaeljazwy7@gmail.com

Published: 28-12-2023

Abstract

In law, the general rule is that compensation must be proportionate to the amount of damage. However, maritime law establishes, as an exception to this rule, the principle of limitation of liability due to the nature and circumstances of maritime transport. The legal limitation of the liability of the maritime carrier refers to the maximum limit the law prescribes for the compensation that this carrier must pay to the other party.

This principle aims to preserve the idea of the distribution of maritime transport risks, entails special rules and mechanisms for determining the amount of compensation, and requires that, to benefit from the legal determination of the compensation, the carrier acts in good faith when performing his obligations. The legal limitation of the liability of the maritime carrier is a form of exemption from liability justified by the circumstances under which the carrier performs his obligations and that he is prevented from including contractual conditions exempting him from liability.

The adoption of the principle of the limitation of liability encourages investing capital in the maritime field, thus enabling the state to build a strong commercial and economic fleet. The Libyan legislature has adopted this principle as per Article (214) of the Maritime Law.

We believe that it is necessary to accede to international conventions governing maritime relations in general, and maritime transport in particular.

In this study, we will approach the subject of legal determination of maritime carrier liability from an analytical and comparative perspective and will focus on three points: the principle of determining the maritime carrier liability, how to determine this liability, and the loss of the right to determine liability

Keywords: Maritime Carrier – Limitation of Liability – Compensation

المقدمة

القاعدة العامة في القانون هي حصول المضرور على التعويض المناسب للضرر الذي أصابه، حيث جرت العادة على أن يكون التعويض متناسباً مع مقدار الضرر، لكن هذه القاعدة لها استثناء، إذ نجد أن القانون أقر مبدأً تُحدّد فيه مسؤولية الناقل عن التعويض بسبب طبيعة وظروف النقل البحري.

فمبدأً تحديد مسؤولية الناقل بالرغم من اعتباره مبدأً شاذاً وفقاً للقاعدة العامة، فإنه يعدّ من المبادئ التي يتميز بها القانون البحري عن غيره من القوانين، ونشير هنا إلى أن أغلب القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية أخذت بهذا المبدأ.

أهمية البحث

تتجلى أهمية هذا البحث في تناوله موضوعاً مهماً من مواضيع مسؤولية الناقل البحري، حظي باهتمام واسع على المستويين الداخلي والدولي، والدور الذي يلعبه التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري باعتباره العامل الأبرز في تقدير التعويض الذي سيحظى به الشاحن مالك البضاعة، وما سيكون له من آثار مالية على عقد التأمين على البضائع، وأيضاً المبالغ التي ستدفعه الشاحن، كما تتبدى أهميته في حداثة قواعد اتفاقية روتردام وما تتضمنه تطوير قانوني وحلول جديد لمشكلات تحديد مسؤولية الناقل البحري.

وتظهر أهمية هذه الدراسة أيضاً في معرفة أوجه التوافق والاختلاف بين كل من قانون البحري الليبي والاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري حالات سقوط الحق في تحديدها.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على النصوص القانونية الواردة في القانون البحري الليبي المنظمة لمسؤولية الناقل البحري وتقييمها والمقارنة بينها وبين الاتفاقيات الدولية المنظمة لذات الموضوع. والوقوف على أحدث نقاط التحديث التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية محل الدراسة.

ومن خلال هذا البحث سنحاول استجلاء غموضه وكشف عناصره. وتعدّ فكرة التوازن بين مصلحة الناقل والشاحن هي أساس تحديد مسؤولية الناقل البحري، مع افتراض مبدأ حسن نية الناقل في تنفيذ التزامه، وهنا يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية ودافعا لاستقرار صناعة النقل البحري واستمرار مزاوله هذا النشاط.

إشكالية البحث

تكمن إشكالية هذا البحث في أن تحديد مسؤولية الناقل البحري يعدّ صورة من صور إعفائه من المسؤولية، وذلك مراعاة للظروف التي يتلقاها الناقل أثناء عملية النقل البحري، ولحرمانه من إدراج شروط تُعفيه من المسؤولية.

فما هي إذن المبررات التي سمحت بهذا الخروج عن الأصل العام؟ وما دوافع إقرار مبدأ تحديد المسؤولية؟ وما حالات تحديد المسؤولية؟ ومتى يسقط حق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته؟

منهج البحث

سيتم تناول موضوع التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، ومحاولة الإجابة عن التساؤلات السابقة من خلال هذا البحث، وذلك بإتباع المنهج التحليلي والمقارن، حيث سيتم المقارنة بين نصوص القانون البحري الليبي المنظمة لموضوع تحديد المسؤولية والاتفاقيات الدولية " اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع هامبورغ 1978، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً روتردام 2008". وذلك من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: مبدأ تحديد المسؤولية.

المطلب الثاني: كيفية تحديد المسؤولية.

المطلب الثالث: سقوط الحق في تحديد المسؤولية.

المطلب الأول

مبدأ تحديد المسؤولية

إن الحديث عن مبدأ تحديد المسؤولية يلزمنا القيام بتعريف مبدأ تحديد المسؤولية، والتعرف على مبررات الأخذ بهذا المبدأ؛ لذا سيتم التطرق لتعريف مبدأ تحديد المسؤولية في الفرع الأول، أما الفرع الثاني فنخصصه لمبررات الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية، وذلك وفقاً لما يلي:

الفرع الأول

تعريف مبدأ تحديد المسؤولية¹

سبق الإشارة إلى أنه يجب على المسؤول أن يعرض المضرور عن جميع ما لحق به من أضرار، وهذه هي القاعدة العامة في القانون، إلا أنه في القانون البحري يحد منها مبدأ مهم يتميز به القانون البحري عن غيره من القوانين الأخرى، وهو تحديد المسؤولية.

ويقصد بتحديد المسؤولية تحديد قيمة معينة من المال تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضائع أو تلفها، وتشكل هذه القيمة المالية الحدود القصوى لمسؤولية الناقل، ولا يمكن الحكم بأكثر منها مهما بلغ حجم الضرر الذي لحق بمالكها جراء إخلال الناقل بالتزاماته.²

¹ يتفق معظم الفقهاء أن نظام تحديد المسؤولية مالك السفينة انبثقت عن الأعراف والتقاليد البحرية المطبقة بين التجار في منطقة البحر الأبيض المتوسط في القرن الرابع عشر. عبد الرحمن الملازي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، رسالة دكتوراه، 2007، ص 98.

² علي يوسف شكري، مبادئ القانون البحري، ليبيا، الوثيقة الخضراء، ط1، 2003، ص 224.

فتحديد المسؤولية يعني أن المشرع يقرر حدًا أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه للمضرور في حالة تحقق مسؤوليته، وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديراً جرافياً لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دونما اعتبار للضرر الذي أصاب المضرور، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق، كما أنه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري، وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن.¹

إن تحديد مسؤولية الناقل البحري تعدّ صورة من صور إعفائه من المسؤولية، وذلك مراعاة للظروف التي يتعرض لها الناقل في أثناء عملية النقل البحري، ولحرمانه من إدراج شروط تُعفيه من المسؤولية؛ لذا أجاز القانون للناقل تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بحد أعلى، وأياً كانت مسؤوليته، سواءً كانت عقدية أم تقصيرية، لذلك فلا يقع الناقل تحت عبء الأضرار الثقيلة التي سببها النقل البحري فيعجز عن تأدية الأضرار.

والجدير بالذكر أن المشرع الليبي أخذ بمبدأ تحديد المسؤولية، ونص عليه في المادة 214 من القانون البحري الليبي، التي تقضي بأن لا تتعدى مسؤولية الناقل عما أصاب الشاحن من أضرار، مبلغ مائة جنيهه لبيبي عن كل طرد أو وحدة أو أي مبلغ آخر يحدد بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون، ما لم يصرح الشاحن بنوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها.

الفرع الثاني

مبررات مبدأ المسؤولية المحدودة

أشرنا سابقاً إلى أن القاعدة العامة في القانون التي تحكم المسؤولية أنه متى أخل الناقل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري، وترتب على ذلك ضرر؛ انعقدت مسؤوليته، وانشغلت بالتالي ذمته المالية كلها لضمان تعويض الضرر الذي أصاب الشاحن، إلا أن اتفاقية بروكسل سنة 1924 خرجت عن هذا الأصل، بأن أقرت نظاماً خاصاً للناقل البحري يتمثل في جعل مسؤوليته لا تشغل ذمته المالية كلها، بل تقف عند مبلغ معين عن كل طرد أو وحدة نقل تتلف أو تصاب بضرر. فما هي إذن المبررات التي سمحت بهذا الخروج عن الأصل العام؟ سيتم التطرق بشيء من الإيجاز إلى هذه المبررات، وذلك وفقاً لما يلي:

أولاً: إن نظام المسؤولية المحدودة ليس أمراً جديداً في القانون البحري، إذ أن مالك السفينة يتمتع بهذا النظام منذ قرون، وإذا كان مالك السفينة قد حظي بنظام المسؤولية المحدودة لأن نشاطه محفوف بالأخطار؛ فإن نشاط الناقل لا يقل خطراً عن نشاط مالك السفينة؛ لذا فإن العدالة تقتضي معاملة الناقل البحري بنفس المزايا التي تمتع بها مالك السفينة.

¹ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة دكتوراه، 2013، ص 83.

ثانياً: يعدّ مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من أهم المبادئ في القانون البحري، حيث تأخذ به أغلب التشريعات البحرية، مع خلاف في التنظيم، سواء للأشخاص أو البضائع، وذلك لتحقيق التوازن بين مصلحة الناقل من ناحية، ومصلحة الشاحن من ناحية أخرى، وهذا بهدف استمرارية نجاح مثل هذا النوع من النقل، إذ تعد فكرة التوازن بين مصلحة الناقل والشاحن هي أساس تحديد مسؤولية الناقل البحري، مع افتراض مبدأ حسن نية الناقل في تنفيذ التزامه، وهنا يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية ودافعاً لاستقرار صناعة النقل البحري واستمرار مزاوله هذا النشاط.¹

ثالثاً: إن الأضرار التي تنشأ عن النقل البحري جسيمة، وكثيراً ما يصعب على الناقل تعويضها، فإذا ألزمتنا المسؤول بتعويض الضرر الذي وقع بأكمله فإننا ننقل كاهله، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى عدم استثمار الأموال في هذا المجال والابتعاد عن ذلك، ما يؤثر على التجارة الدولية والتطور والتقدم الاقتصادي والصناعي للدول، كما أنه ليس من المنطق ولا من العدالة أن يعفى الناقل من التعويض، وجعل المضرور بدون تعويض عن الأضرار التي أصابته، فمن أجل إيجاد توازن بين هاتين المصلحتين، مصلحة الناقل في الاستثمار بدون خسائر مالية قد تفوق إمكانياته من جهة، وبين مصلحة المضرور في الحصول على التعويض عن الأضرار التي أصابته من جهة أخرى؛ تم الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية. فالناقل وفقاً لهذا المبدأ يكون ملتزماً بدفع حد معين من التعويض، ولا يزيد عن هذا الحد حتى ولو كانت الأضرار التي أصابت المضرورين تفوق هذا الحد.²

رابعاً: إن أغلبية الفقه والقضاء قد رحب قبل اتفاقية بروكسل 1924 بصحة شروط الإعفاء من المسؤولية أو شروط تحديدها بمبلغ معين. وكان أساس هذا أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، وطبقاً لمبدأ حرية التعاقد الذي اتسع نطاقه داخل النظام القانوني الذي يقدر مبدأ سلطان الإرادة، يجوز للناقل أن يتفق مع الشاحن بأن يُعفى نفسه من الالتزامات التي يربتها عقد النقل البحري، وعلى القاضي أن يحكم بما اتفق عليه المتعاقدان، لأن هذه الشروط لا تخالف النظام العام والآداب، بل هي الأصل العام الذي تقوم عليه العقود، والقواعد العامة تجيز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، إلا أن ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم.³

¹ عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة دمياط، العدد الثالث، يناير 2021، ص 397.

² عبد الرحمن الملزي، مرجع سابق ذكره، ص 98.

³ عبد الرحمن الملزي، مرجع سابق ذكره، ص 112.

المطلب الثاني

كيفية تحديد المسؤولية¹

سنتطرق في هذا المطلب إلى كيفية تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الليبي والاتفاقيات الدولية، وذلك بعد الحديث عن ضوابط تحديد المسؤولية، وذلك في فرعين متتاليين على النحو التالي:

الفرع الأول

ضوابط تحديد المسؤولية

سنتطرق في هذا الفرع إلى ضوابط تحديد المسؤولية التي أخذ بها المشرع الليبي، وكذلك الاتفاقيات الدولية، وهي كالتالي:

أولاً: الطرد: يعدّ الطرد من أهم الضوابط التي يتم على أساسها تقدير سقف مسؤولية الناقل البحري في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية؛ لذا وجب علينا تحديد المقصود بالطرد، فهناك من يعرف الطرد بأنه تغليف البضاعة كلياً أو جزئياً، وذلك للمحافظة عليها ويجعل منها طرداً، والبعض الآخر عرف الطرد بأنه البضاعة المغلفة للمحافظة عليها أثناء النقل، وأن من قام بالتغليف هو صاحب البضاعة لتصبح جزءاً من البضاعة المنقولة.²

والجدير بالإشارة هنا أن كون الطرد الكبير والصغير لا يتساويان في القيمة، فإن ضابط الوزن يساعد في حل المشكلات المتعلقة بالقيمة المضبوطة للبضائع، مثل حالة نقل الحاويات التي لم يذكر عدد الطرود أو الوحدات الموجودة فيها ضمن سند الشحن، ففي حالة استخدام حاويات أو منصات ناقلة، أو أية أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المتعددة والمذكورة في سند الشحن على أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه؛ تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم تعدّ البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.³

¹ وتجدر الإشارة إلى أن نظام تحديد المسؤولية لا يسري إلا أثناء الرحلة الحرة وهذا ما قضت به المحكمة العليا الليبية بقولها أن " ... نص المادة 211 بحري من القانون البحري القاضي بتسليم وثائق الشحن من حيث شحن البضائع على السفينة وحتى تفريغها في مكان المقصود، ومفاد ذلك أن هذه الأحكام لا تسري على مسؤولية الناقل الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المشحونة أثناء الرحلة البحرية ومن ثم يتمتع على الناقل أن يتمسك بالتحديد المسؤولية القانوني للمسؤولية بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد التفريغ" طعن مدني 42/284 ق جلسة 2002/2/27، منظومة الباحث القانونية.

² أمين الخلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري " دراسة المقارنة"، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة ماجستير، 2009، ص 92. حسن محمد عبد الله العنبي، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة النيلين، كلية القانون، رسالة دكتوراه، 2007، ص 246.

³ عصام صلاح أحمد إسماعيل، مرجع سابق ذكره، ص 399.

ثانياً: الوحدة: يقصد بالوحدة وحدة الحجم أو الوزن أو القياس التي تتخذ أساساً لحساب أجرة النقل البحري على البضائع التي تشحن صباً دون تغليف، كالبترول والحبوب والأخشاب.¹ فالوحدة هي خاصةً بالبضاعة التي تشحن بدون تغليف، والتي يعرف عنها فقط وزنها أو حجمها أو قياسها دون عددها، كالأخشاب مثلاً.²

ولقد ثار خلاف بين الفقهاء حول المقصود بالوحدة، إذ يرى البعض أنه مصطلح خاصّ بالبضائع التي تعدّ في ذاتها وحدة، كالسيارة والجرار والآلة، وكل وحدة لا يطبق عليها وصف الطرد، وما يؤخذ على هذا الرأي أنه يتجاهل البضائع التي تنقل صباً، إذ لا يشملها الطرد لأنها غير مغلّفة، ولا تشملها الوحدة لأن هذه الأخيرة عندهم هي وحدة قائمة بذاتها.

أما الرأي الثاني، فيرى أن المقصود بالوحدة الوحدة التي انصرفت إليها نية المتعاقدين ودوّنت في سند الشحن، بغض النظر عن كونها هي التي تم على أساسها استيفاء الأجرة من عدمه، ذلك أن ما دونه الأطراف في سند الشحن هو الذي يمكن الشخص الذي ينتقل إليه سند الشحن من معرفة عدد الوحدات التي يتم على أساسها تحديد التعويض.³

وعرفت محكمة النقض المصرية الوحدة بأنها " وحدة الوزن أو القياس أو الحجم أو الكيل المثبت بسند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف، والتي لا تُمَيِّزُ إلا بوزنها أو حجمها أو قياسها دون عددها، وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سند الشحن أساساً لتقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الشحنة."⁴

ثالثاً: الوزن " الكيلو جرام": نوّد الإشارة هنا إلى أن إدراج الوزن كضابط من ضوابط تحديد التعويض القانوني يزيد من العدالة بين الناقل والشاحن، فبمقتضى هذا الضابط أضحى لا يستوي الطرد الكبير مع الطرد الصغير عند تحديد سقف التعويض.⁵

والجدير بالذكر أن ضابط الوزن يقدم حلاً للمشكلة التي ثار بشأنها خلاف في ظل اتفاقية بروكسل، وهي مشكلة السيارات والآلات التي تشحن مكشوفة وغير مغلّفة - والتي لم يعدّها البعض من قبيل الوحدة أو الطرد - وكذا البضائع التي تنقل صباً كالحبوب والسوائل.

كما أن ضابط الوزن يقيم نوعاً من العدل بين الناقل والشاحن، ويظهر ذلك مثلاً في حالة حاوية لم تذكر عدد الطرود أو الوحدات الموجودة بداخلها في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى التي تثبت عقد النقل، حينئذ تعدّ الحاوية طرداً واحداً، ويستحق الشاحن بذلك الرقم المحدد في الاتفاقية أو في التقنين البحري للطرد الواحد.⁶

¹ علي يوسف الشكري، مرجع سابق ذكره، ص 228. محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، جامعة قاصدي مرباح، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، رسالة ماجستير، 2006، ص 71

² حسن عبد الله محمد العنبي، مرجع سابق ذكره، ص 246. كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، رسالة ماجستير، 2017، ص 70.

³ أمين الخلفي، مرجع سابق ذكره، ص 94. حسن محمد عبد الله العنبي، مرجع سابق ذكره، ص 246.

⁴ مشار إليه في علي يوسف الشكري، ص 229.

⁵ شهيرة بلمهيوب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة ماجستير، 2021، ص 79.

⁶ أمين الخلفي، مرجع سابق ذكره، ص 95

رابعاً: أجرة النقل: لقد ظهر ضابط أجرة النقل نتيجة للتقدم التكنولوجي في مجال صناعة السفن من حيث قوة الدفع وأجهزة الاتصال بالسفينة وهي في عرض البحر، ووسائل الشحن والتفريغ، إذ لم يعد للطبيعة دخل في تأخر وصول السفينة في موعدها، بل كل تأخير فهو يحدث بفعل الأشخاص المسؤولين عن تسيير السفينة وإدارتها.

إذ لم يسبق للاتفاقات الدولية التطرق إلى موضوع مسؤولية الناقل البحري نتيجة التأخير إلا في اتفاقية هامبورغ، ثم أخذت به الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

ويحكم ضابط أجرة النقل قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول، بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع، بشرط ألا يتجاوز مبلغ التحديد مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن هناك من يرى أن الضرر الناتج عن التأخير ما هو إلا نوع من التلف؛ لذا وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على حالة التلف وهو الطرد أو الوزن. بينما يرى الآخرون أن ضابط الأجرة فيه نوع من الإنصاف للناقل.¹

الفرع الثاني

تحديد المسؤولية في القانون البحري الليبي والاتفاقيات الدولية

أولاً: تحديد المسؤولية في القانون البحري الليبي.

لقد نص المشرع الليبي على تحديد المسؤولية في المادة 214 من القانون البحري الليبي بقوله: " لا تتعدى مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن كل طرد أو وحدة مبلغ مائة جنيه ليبي، أو أي مبلغ آخر يحدد بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون، ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها.

ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن، ويحتج به تجارة الناقل، ما لم يثبت هذا الأخير عكسه".

إذن ووفقاً لهذا النص فإن المشرع الليبي أخذ بضابط الطرد والوحدة فقط لتحديد المسؤولية، كما أنه جعل حد المسؤولية مائة دينار عن كل طرد أو وحدة. وهنا نوصي المشرع بضرورة إضافة الوزن وأجرة النقل كضابط لتحديد المسؤولية، وذلك أسوة بالاتفاقيات الدولية وأغلب التشريعات الوطنية.

¹ أمين الخلفي، مرجع سابق ذكره، ص 96

فمثلاً إذا كان عدد الطرود ألفاً (1000) فإن قيمة التعويض مائة ألف (100000) وذلك حاصل ضرب عدد الطرود في 100 دينار. وهنا نوه على أنه لا يشترط لاستحقاق المائة دينار عن الطرد أو الوحدة أن يكون الضرر شاملاً لكل الطرد أو الوحدة. فإذا كان الضرر لم يلحق إلا بجزء من الطرد، وكان الضرر يساوي مائة دينار، فإن الشاحن يستحق هذا المبلغ جميعه، ويكون جبر الضرر كاملاً في هذه الحالة.

وتقضي الفقرة الأخيرة من المادة 214 من القانون البحري الليبي بأن " يعد باطلاً كل شرط يحصر فيه الناقل مسؤوليته بمبلغ دون المبلغ الذي نصت عليه هذه المادة".

إذن وفقاً لهذا النص يعدّ مبلغ المائة دينار هو الحد الأقصى الذي يمكن أن تصل إليه مسؤولية الناقل، فعند تجاوز الضرر هذا الحد فلا يلزم الناقل بأكثر منه. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه لا يوجد ما يمنع من الاتفاق بين الشاحن والناقل على حد للمسؤولية يجاوز هذا التحديد القانوني.

أما إذا كان الضرر الذي أصاب المضرور أقل من الحد الأقصى للمسؤولية، فإنه لا يؤخذ من التعويض إلا بمقدار جبر الضرر؛ حتى لا يثري بلا سبب على حساب الناقل، ويقع على الشاحن عبء إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة.¹

ثانياً: تحديد المسؤولية في الاتفاقيات الدولية

1- تحديد المسؤولية في اتفاقية بروكسل لسنة 1924

نصت المادة 4 في الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها؛ بمبلغ يزيد عن مائة جنية إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن". ومن هذا يمكننا استنتاج أن الناقل البحري غير مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعدى المبلغ مائة جنية إنجليزي عن كل طرد أو وحدة.

فحدود المسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل مائة جنية لكل طرد أو وحدة، أو ما يعادلها بعملة أخرى. وبعد ذلك قام البروتوكول الوارد في المادة 2 المرفقة بالاتفاقية بتعديل هذا الحد إلى 10000 فرنك ذهبي لكل عبوة أو وحدة، أو 30 فرنكاً ذهبياً لكل كيلوغرام من إجمالي وزن البضائع المفقودة أو التالفة، ولكن فقط إذا تم أخذ الحد الأعلى لهذين الحدين.

¹ أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، بنغازي، الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، د.ط، 1977، ص 114

2- تحديد المسؤولية في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

جاءت المادة 6 من اتفاقية هامبورغ¹ لمعالجة الغموض والصعوبات التي لم تعالجها اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والذي عالج بعض هذه الصعوبات بروتوكول بروكسل لسنة 1968.

وبالرجوع للبند أ من الفقرة 1 من المادة 6 من هذه الاتفاقية لسنة 1978 نجد أن هذا النص عزّف "الوحدة" بأنها وحدة شحن، والتي كانت موضع خلاف في اتفاقية بروكسل، وأضافت إلى ذلك مبلغاً لكل كيلوغرام من وزن البضاعة. ووفقاً للبند ب من الفقرة 1 من هذه المادة، فقد حددت مقدار التعويض بما يعادل مثلي ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة، وهنا نشير إلى أنه لكي يتحقق هذا الشرط لا بد أن يكون جزء من البضاعة تأخر، وهذه الحالة لا تتحقق إلا إذا كانت عملية النقل على دفعات.

والجدير بالملاحظة أنه إذا تم تسليم جزء من البضاعة في مكان غير مكان التسليم أو لغير المرسل إليه، وهذا يترتب تأخير تسليم البضاعة في ميناء المتق عليه وللمرسل إليه؛ لأن البحث عن البضاعة التي تم تسليمها في المكان غير الصحيح والشخص الخطأ يتطلب وقتاً؛ لهذا السبب نصت المادة 6 من هذه الاتفاقية على ألا يتجاوز مقدار التعويض عن مقدار أجرة البضاعة كاملة، وإذا تأخر في تسليم البضاعة بأكملها فيكون مقدار التعويض بمقدار الأجرة، أي الحد الأعلى للتعويض.

وفيما يتعلق بتعويض الشاحن من قبل الناقل عن هلاك البضائع، والتأخر في تسليم البضاعة؛ يجب ألا يزيد مقدار التعويض عن الحدود المنصوص عليها في البند أ من الفقرة 1 (2) من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ.

ولقد أجازت الفقرة 4 من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ، اتفاق الأطراف على زيادة حدود المسؤولية، وذلك لتوفير أكبر قدر ممكن من الحماية للشاحن في عملية النقل بموجب سند الشحن، فكل اتفاق على زيادة حدود المسؤولية يكون صحيحاً، أما كل اتفاق على إنقاص حدود المسؤولية فيكون باطلاً، وذلك استناداً للفقرة 1 من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ. فحسب نصها فإن التعويض لا يزيد عن 100 جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن ولم يدون في وثيقة الشحن. كما أجازت هذه المادة للناقل أن يتفق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد

¹ تنص المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على أن "أ-تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 5,2 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

ب-تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ج-لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيقدر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ)

من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2. لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ-في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خالف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب-في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، وتعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3. يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4. يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1

المنصوص عليه في هذه الفقرة، على أن يتفق على مبلغ أقل مما حدد في الاتفاقية، وتضيف نفس المادة أن هذا يعد تخفيفاً لمسؤولية الناقل ونقطة لصالحه.¹

3- تحديد المسؤولية في اتفاقية روتردام 2008.

تناول الفصل الثاني عشر من اتفاقية من اتفاقية روتردام 2008 تحديد مسؤولية الناقل البحري، وميزت بين مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف من جهة، ومسؤوليته عن التأخير من جهة أخرى. بمعنى أنه في الحالة الأولى يكون تحديد المسؤولية كما وضعت الاتفاقية ضابط الطرد والوزن، على أن يؤخذ بأعلى الحدين. أما في حالة التأخير، فقد استخدمت الاتفاقية معيار الأجرة؛ إذ جعلت الاتفاقية حد المسؤولية بما يعادل مثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، وبشرط أن يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل كما يحددها عقد النقل البحري.

ولقد نصت المادة 59 من الاتفاقية² على كيفية تحديد المسؤولية، إذ جعلت مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع. أي المبلغين كان أكبر.

وعندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعدّ الرزم أو الوحدات الموجودة في العقد مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها؛ رزماً أو وحدات شحن.

أما المادة 60 من هذه الاتفاقية فقد نظمت كيفية تحديد المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر، إذ تكون المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة.

¹ شهيرة بلمهيبوب، مرجع سابق ذكره، ص 88.

² وتنص المادة 59 من اتفاقية روتردام 2008 على أن "1- رهنا بأحكام المادة 60 والفقرة 1 من المادة 6 تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

2_ عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن اليت عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزماً أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معدة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

3- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية ألي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية ألي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب اخلص، وفقاً لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.

المطلب الثالث

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

إذا كانت القاعدة هي احترام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، إلا أنه يكون للشاحن الحق في تعويض كامل عن الضرر-إذ يقوم القاضي بتقدير هذا التعويض وفقاً للمعايير المألوفة في القواعد العامة- وذلك في حالات محددة.

بناء على ما سبق سنتناول حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية، ومن ثم نتطرق إلى حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية، وذلك وفقاً لما يلي.

الفرع الأول

حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية

أولاً. الغش: إن الناقل البحري الذي يرتكب غشاً أو يتعمد في إحداث الضرر لا يستحق الاستفادة من نظام تحديد المسؤولية على أساس مبدأ " الغش يفسد كل شيء"، حسب الفقه التقليدي، فالغش سلوك إرادي يدل على نية عدم تنفيذ الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها أثناء الشحن والنقل والتفريغ، هذا بالإضافة إلى أن الغش يتطلب نية الإضرار، وبالتالي هو وحده الذي يحرم الناقل من نظام تحديد المسؤولية دون الخطأ الجسيم.

ولقد قضت محكمة النقض المصرية بأن " الناقل يفيد من التحديد القانوني للمسؤولية في كل ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة خطأ غير عمدي أيًا كانت درجة هذا الخطأ سواء كان تافهاً أو جسيماً ولا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن غش الناقل شخصياً..."¹

ثانياً. عدم الاكتراث: تتحقق فكرة عدم الاكتراث في الحالة التي يعلم فيها الناقل أنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن يترتب عن فعله أو امتناعه الإرادي ضرر للبضاعة، ومع ذلك يقوم بارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث.²

وتشير هنا إلى أن عدم الاكتراث شبيه من مفهوم الخطأ غير المغتفر، ووجه الشبه بينهما يكمن في أن الفاعل يدرك أن تهوره من المحتمل أن يرتب ضرراً، ومع ذلك لا يكثرث لهذه النتائج ويقدم عليه. وينطوي عدم الاكتراث على أن انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع يعني أن الناقل تتصرف إرادته إلى ارتكاب الفعل دون إكراه، ولهذا فإذا لم تتصرف إرادته إلى ارتكاب الفعل فلا مجال للحديث عن عدم الاكتراث.³

¹ طعن رقم 9،5 سنة 40 جلسة 26_5_1975، ص 1078.

² كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 "قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ب.ط، 2008، ص 123.

³ رشيد الواحد، مرجع سابق ذكره، ص 103.

ثالثاً: تصريح الشاحن بقيمة وطبيعة البضاعة: إن إدلاء الشاحن وبشكل صريح حول طبيعة وقيمة البضاعة يغلق المجال أمام تحديد المسؤولية القانونية للناقل. ففي حالة قيام الشاحن قبل عملية الشحن ببيان يؤدي الاطلاع عليه من قبل الناقل إلى معرفة طبيعة البضاعة وقيمتها، فهنا لا يستطيع الناقل أن يتمسك بحق التحديد. وذلك بشرط أن يكون البيان واضحاً ومحدداً لطبيعة وقيمة البضاعة، ما يمكن الناقل من معرفة نوع المكان المناسب الذي يجب أن يعده لأجل استقبال وحفظ البضاعة وضمان سلامتها طوال الرحلة، ومن جهة أخرى الائتمان عليها. ويجب أن يدرج هذا البيان في سند الشحن، وتمثل حجية البيان في حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للتعويض في دعوى المسؤول.¹

وقد حكمت المحكمة العليا الليبية بـ " أن الشاحن ما لم يصرح عن نوع البضاعة وقيمتها قبل شحنها ويذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن بأن الناقل يكون مسؤولاً عن الخسائر والأضرار أو اللاحقة بالبضائع عن كل طرد أو وحدة بمبلغ مائة دينار فقط وإن ما يرد في غير وثيقة الشحن مقرر لمصلحة الناقل ليتخذها دليلاً في إثبات عكس ما ورد بوثيقة الشحن"²

رابعاً: بناء على اتفاق. ففي حالة اتفاق الناقل البحري والشاحن على أن يستثني تحديد المسؤولية يسقط الحق في التحديد، ولكن بشرط أن لا تقل قيمة التعويض عما حدده القانون، وإلا أبطل هذا الشرط، كما يجوز الاتفاق على قيمة أكثر من المنصوص عليه؛ وذلك لأن النصوص القانونية اتجهت إلى حماية الشاحن، وعليه فزيادة قيمة التعويض تكون لمصلحة الشاحن.

الفرع الثاني

سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً للقانون الليبي والاتفاقيات الدولية

سنتطرق في هذا الفرع إلى حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية، وذلك وفقاً لما يلي:

أولاً: سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً للقانون الليبي.

بادئ ذي بدء نود الإشارة إلى أن المشرع الليبي لم يتناول حالات سقوط حق الناقل في تحديد المسؤولية، الأمر الذي يلزمنا الرجوع للقواعد العامة في حالة وجود غش مثلاً.

والجدير بالذكر أن الفقه يفرق بين الضرر الناشئ عن غش ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه. حيث يرى بعض الفقهاء أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في حالة الغش وذلك تطبيقاً لقاعدة أن الغش يفسد كل شيء، سواء أكان من الناقل أم تابعيه، في حين يرى جانب آخر من الفقهاء أنه لا يجوز للناقل التمسك بالتحديد متى وقع من الناقل شخصياً، على أنه يتمسك بالتحديد متى وقع من تابعيه.³

¹ شهيرة بلمهيوب، مرجع سابق ذكره، ص 80. رشيد الواحد، مرجع سابق ذكره، ص 105

² طعن مدني رقم 514 / 51، جلسة 2007/2/13، مجموعة أحكام القضاء المدني، ص 404.

³ عبد العزيز الترهوني، القانون البحري، بنغازي، دار الكتب الوطنية، ط 1، 2021، ص 656. أحمد عبد الحميد عشوش، مرجع سابق ذكره، ص 117.

ونحن نرى أن الرأي الأول هو الراجح؛ وذلك لأن من الصعوبة تحديد قصد الناقل، أكان عمداً أم غير عمدي؟ بالإضافة إلى أن الرأي الأول لم يحدد إذا وقع الغش من الناقل شخصياً أم أحد تابعيه.

ويجب التنويه هنا إلى أنه في حالة حدوث الضرر بإهمال وعدم اكتراث من الشاحن، فإنه لا يستفيد من تحديد المسؤولية، ويصبح ملزماً بالتعويض عن الضرر بأكمله. وإذا لم يعترف الناقل بصحة التصريح في وقت إجرائه، فله أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة، ويقع حينئذ إثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم.

وتنص المادة 215 من القانون البحري الليبي على أنه "يعد باطلاً كل شرط أدرج في وثيقة شحن، أو في أية وثيقة للنقل البحري؛ إذا كانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء ذمة الناقل من المسؤولية المترتبة عليه قانوناً، أو نقل عبء الإثبات عن تعينه القوانين، أو مخالفة قواعد الاختصاص.

ويعد من شروط الإبراء أي شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع، وأي شرط آخر يماثله."

ثانياً: سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية¹

1_ سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924م.

لقد نصت المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على الحالات التي يُستثنى فيها تحديد مسؤولية الناقل، وهي التالية:

أ- غش الناقل الذي نتج عنه الضرر:

يستبعد تحديد المسؤولية إذا صدر غش من الناقل البحري، وسبب ضرراً على البضاعة؛ لأن الغش يفسد كل شيء. وقد ثار جدلٌ بين الفقهاء حول الفقرة 5 من المادة 4 الذي وردت فيه في عبارة "أي حال من الأحوال". وقد رأى بعضهم أن الناقل لا يكون مسؤولاً بأكثر من التحديد المذكور، حتى لو كان سبب الضرر هو الغش، إلا أن هذا الرأي يتعارض مع مبدأ أن الغش يفسد كل شيء. وذهب الرأي الآخر إلى أن تحديد المسؤولية يطبق في جميع الحالات التي يقع فيها الضرر بسبب خطأ الناقل مهما كانت نسبة الخطأ.²

ب- ذكر قيمة البضاعة وجنسها: حيث يصبح الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة بقيمتها المذكورة في السند، وكذلك يجوز للناقل

البحري إثبات القيمة الحقيقية لهذه البضاعة إذا كانت البيانات المدرجة في السند تختلف عن تلك التي صرح بها.

ت- بناء على اتفاق: فإذا اتفق الناقل البحري والشاحن على أن يستثنى تحديد المسؤولية، على ألا تقل قيمة التعويض عما حددته القوانين، وإلا أبطل هذا الشرط، كما يجوز الاتفاق على قيمة أكثر من المنصوص عليه في اتفاقية بروكسل؛ وذلك لأن النصوص اتجهت إلى حماية الشاحن، وعليه، فإذا زادت القيمة فإنها تكون لمصلحة الشاحن.

¹ عبد الرحمن الملزي، مرجع سابق ذكره، ص 182.

² عصام صلاح أحمد إسماعيل، مرجع سابق ذكره، ص 405

2_ سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

تقضي المادة 8 في الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ بأن الناقل لا يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 في حالة إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير عن التسليم؛ كان نتيجة فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، أو ارتكبه عن استهتار وعلم احتمال أن ينتج هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

إذن وفقاً لهذا النص تحرم اتفاقية هامبورغ الناقل البحري من تحديد المسؤولية إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو تقصيره، وكان على احتمال كامل أن هذا الفعل سيؤدي إلى عدم تنفيذ التزامه العقدي، ووصف هذا الفعل بأنه عدم الاكتراث، كما في حالة استخدام الناقل سفينة غير صالحة للملاحة، وكان يعلم أن هذه السفينة غير صالحة للملاحة، وترتب على ذلك هلاك البضاعة، فالملاحظ في هذه الحالة أن إرادة الناقل قد انصرفت إلى ارتكاب الفعل، فإذا كان الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر، فإننا نكون أمام حالة عدم الاكتراث.¹

3_ سقوط الحق في تحديد المسؤولية وفقاً لاتفاقية روتردام 2008²

سارت قواعد روتردام على خطى الاتفاقيات الدولية السابقة في حرمان الناقل من التمسك بالتحديد القانوني لمسؤوليته نتيجة للإهمال أو التهور أو عدم الإدراك لإمكانية حصول الضرر، حيث تنص المادة 61 من اتفاقية روتردام على أنه: " 1_ لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59 أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية؛ تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق الحد من المسؤولية؛ ارتكب ذلك بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار، وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة".

فحسبما تنص عليه المادة 61 لا يحق للناقل ولا لأي شخص من الأشخاص المذكورين في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية إذا أثبت المطالب بالتعويض أن التأخر في تسليم البضاعة كان ناشئاً عن فعل الشخصي أو إغفال من جانب الشخص المطالب بحق في تحديد المسؤولية؛ ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة نتيجة للتأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق ذكره، ص 105.

² راجع تفصيل ذلك في الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 19، العدد 2 لسنة 2017، ص 284.

الخاتمة

أولاً: الخلاصة

القاعدة العامة في القانون هي أن يكون التعويض عن الأضرار متناسباً مع مقدار الضرر، لكن استثناءً عن هذه القاعدة نجد أن القانون البحري أوجد مبدأ تحديد المسؤولية، وذلك بسبب طبيعة وظروف النقل البحري.

ويقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل، الحد الأقصى الذي يقره القانون عن التعويض الذي يلتزم الناقل البحري للبضائع بدفعه لصاحب الحق، ويهدف هذا المبدأ للحفاظ على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري وضعت قواعد وآليات خاصة لأجل تحديد قيمة التعويض، ويفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته الآجلة للاستفادة من ميزة التحديد القانوني لقيمة التعويض.

ثانياً: النتائج

- 1- إن الأخذ بنظام تحديد المسؤولية يشجع على استثمار رؤوس الأموال في المجال البحري، وبذلك يحقق للدولة أسطوياً تجارياً واقتصادياً قوياً.
- 2- أخذ المشرع الليبي بمبدأ تحديد المسؤولية حيث نص القانون البحري الليبي على هذا المبدأ في المادة (214).
- 3- افتقار القضاء الليبي لأحكام خاصة بالمنازعات البحرية، سيما موضوع تحديد المسؤولية.
- 4- لم ينص المشرع الليبي على الوزن وأجرة النقل كضابط لتحديد المسؤولية.
- 5- لم ينص المشرع الليبي على حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية، في حين نجد أن اتفاقيات الدولية محل الدراسة بينت الحالات التي يحرم فيها الناقل من تحديد مسؤوليته.

التوصيات

- 1- ضرورة الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تنظم العلاقات البحرية بصفة عامة، والنقل البحري بصفة خاصة.
- 2- نوصي المشرع بضرورة إضافة الوزن وأجرة النقل كضابط لتحديد المسؤولية وذلك أسوة بالاتفاقيات الدولية وأغلب التشريعات الوطنية.
- 3- ضرورة إعادة النظر في مبلغ تحديد المسؤولية المنصوص عليه استناداً إلى تقلبات النقد الدولي.
- 4- إلزام الناقل بالاشتراك في نواحي التعويض والتأمين على البضائع للحصول على ضمان أكبر.
- 5- على المشرع الليبي الاستفادة من قواعد روتردام في تطوير التشريعات البحرية، إذ أن هذه الاتفاقية تشكل كنزاً تشريعياً لا يمكن تجاهله.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب.

- أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، بنغازي، الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، د.ط، 1977.
- عبد العزيز الترهوني، القانون البحري، بنغازي، دار الكتب الوطنية، ط 1، 2021.
- علي يوسف شكري، مبادئ القانون البحري، ليبيا، الوثيقة الخضراء، ط1، 2003.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978" قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ب.ط، 2008.

ثانياً: الرسائل العلمية.

- أمين الخلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري " دراسة المقارنة"، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة ماجستير، 2009.
- حسن محمد عبد الله العنبي، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة النيلين، كلية القانون، رسالة دكتوراه، 2007،
- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع" دراسة مقارنة"، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة دكتوراه، 2013.
- شهيرة بلهبوب، مسؤولية، الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، جامعة مولودي معمري، تيزي دوز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، رسالة ماجستير، 2021.
- عبد الرحمن الملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، رسالة دكتوراه، 2007.
- كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، رسالة ماجستير، 2017.
- محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، جامعة قاصدي مرياح، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، رسالة ماجستير، 2006.

ثالثاً: البحوث.

- الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 19، العدد 2 لسنة 2017،
- حلو عبد الرحمن أبو الحلو، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية، المجلد 11، العدد 1، يونيو 2014.
- عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة دمياط، العدد الثالث، يناير 2021