

إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون السوري واتفاقية روتردام لعام 2008

طالب الماجستير ميمون احمد

قسم القانون التجاري . كلية الحقوق . جامعة حلب

إشراف الدكتور: عيسى الحسين

ملخص

إن حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية تعتبر ضماناً للناقل تمكنه من أداء واجبه بيسر ذلك أنه إذا تحققت إحدى الحالات التي نص عليها المشرع أعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، وقد استهدف هذا البحث الحديث عن حالات الإعفاء في القانون السوري واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (اتفاقية روتردام) كونها أحدث اتفاقية دولية نظمت مسؤولية الناقل البحري، وذلك في سبيل التوصل إلى توصيات يمكن اقتراحها على المشرع السوري في نطاق إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بما يعزز مكانته ومكانة الشاحنين في النقل البحري للبضائع.

الكلمات المفتاحية: السبب الأجنبي . خطأ الشاحن . أسباب الإعفاء الخاصة

Exempting the shipping carrier of goods from liability in the Syrian law and the Rotterdam Convention of 2008

Abstract

The cases of exempting the shipping carrier from liability are considered a guarantee for the carrier to enable him to perform his duty smoothly, because if one of the cases stipulated by the legislator is fulfilled, the carrier is exempted from responsibility for the loss or damage of goods or the delay in their arrival. This research aimed to talk about cases of exemption in Syrian law and the Convention The United Nations relating to contracts for the international transport of goods by sea in whole or in part (the Rotterdam Convention), being the latest international agreement regulating the responsibility of the shipping carrier, in order to reach recommendations that can be proposed to the Syrian legislator within the scope of exempting the shipping carrier from liability in a manner that enhances its position and that of shippers in transport Maritime merchandise.

Keywords: foreign reason - shipper's fault - special exemption reasons

مقدمة:

إن الظروف الخاصة والمخاطر المحيطة بالنقل البحري حدثت بالمشرع إلى إيجاد آلية تخلق نوع من التوازن بين أطراف عقد النقل البحري، فإن كان المشرع قد وضع عدة نصوص قانونية لحماية للطرف الضعيف في العقد وهو الشاحن أو المرسل إليه، إلا أنه كان لا بد من إيجاد ضمانات للناقل تعزز من دوره في تأدية التزاماته تقوم على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن.

فعمد المشرع الدولي في اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 إلى وضع حالات إذا ما توفرت إحداها أدت إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وذلك حتى لا يقع الناقل تحت عبء الأضرار الثقيلة التي يسببها النقل البحري وتكون خارجة عن خطئه أو إهماله فيعجز عن تأديتها، وتابع المشرع الدولي ذات النهج في أحدث اتفاقية دولية نظمت مسؤولية الناقل وهي اتفاقية روتردام لعام 2008.

وعلى ذلك وبما أن التزام الناقل بالتزام بتحقيق غاية، فإن إثبات الشاحن أو المرسل إليه عدم تحقيق الغاية المنشودة وهي وصول البضاعة دون تلف أو تأخير يقوم قرينة على خطأ الناقل، فإن للناقل دفع هذه القرينة بإثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها يرجع لأحد أسباب الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقية.

وعلى ذات النهج خط المشرع السوري نصوصه، فهو إذ نص في المادة /243/ من قانون التجارة البحرية رقم /46/ لعام 2006 على أنه (يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في مرفأ الشحن وبين قيامه في مرفأ التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها...)، وهذا الحكم ليس إلا تطبيق للقواعد العامة العقدية التي تجعل الناقل البحري ملتزماً بمقتضى العقد، إلا أنه نص في عدة مواد على حالات إذا ما توفرت إحداها أدت لإعفاء الناقل من المسؤولية وأهمها المادة /243/ التي نصت على أنه (يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة /241/ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه أو لخطأ المضرور).

وعلى ذلك سنتطرق إلى كافة أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في قانون التجارة البحرية السوري واتفاقية روتردام التي نظمت مسؤولية الناقل في هذا الشأن.

مشكلة البحث:

إن نظام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وضع لخلق التوازن بين أطراف عقد النقل البحري، الأمر الذي يطرح التساؤلات التالية التي يهدف البحث لمناقشتها: ما هي الحالات التي إذا ما توافرت أدت لإعفاء الناقل من المسؤولية؟ وكيف يكون خطأ الشاحن سبباً في إعفاء الناقل من المسؤولية؟ وهل يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يصيب البضائع المنقولة على سطح السفينة أو الحيوانات الحية؟ وما مدى مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتم التضحية بها في البحر؟ وهل يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يكون سببه القيام بإنقاذ الأرواح والأموال في البحر؟ وهل يجوز الاتفاق مسبقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية؟

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية هذا البحث في أنه يسלט الضوء على الحالات التي إذا ما توفرت أدت إلى إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يقوم بنقلها، وذلك في إطار القانون السوري واتفاقية روتردام لعام 2008.

أهداف البحث:

1. التعرف على حالات القوة القاهرة التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.
2. شرح مدى تأثير خطأ الشاحن أو المرسل إليه على مسؤولية الناقل البحري.
3. التعرف على تأثير نقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة على مسؤولية الناقل البحري.
4. التعرف على الحالات التي تجيز للناقل التضحية بالبضائع في البحر ومدى جواز الإعفاء من المسؤولية عنها.
5. شرح تأثير قيام الناقل بعمليات إنقاذ الأرواح والأموال في البحر على مسؤوليته.
6. معرفة مدى إمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

منهج البحث:

يقوم البحث على أساس المنهج الاستقرائي والتحليلي، وذلك من خلال استقراء الآراء فيما يخص إعفاء الناقل البحري المسؤولية، وذلك لبيان القواعد العامة التي تحكم الموضوع، ومن ثم تحليل النصوص القانونية الواردة في قانون التجارة البحرية السوري واتفاقية روتردام لعام 2008 لمعرفة مدى انسجامها مع الحالات والظروف المحيطة بالنقل البحري، لذلك اقتضى هذا البحث تقسيم الخطة وفق التالي:

مطلب أول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

فرع أول: السبب الأجنبي

فرع ثاني: خطأ الشاحن

مطلب ثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

فرع أول: الإعفاء بسبب خصوصية البضاعة وطريقة نقلها

فرع ثاني: الإعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة ومحاولات الإنقاذ والتضحية

المطلب الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

إن الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية تكون بإثبات السبب الأجنبي وخطأ الشاحن، وهذه الأسباب إذا ما تحققت أدت لانقطاع رابطة السببية في عناصر المسؤولية وبالتالي تُدفع بها المسؤولية المدنية للناقل، وقد ذكرت المادة /243/ من قانون التجارة البحرية السوري من هذه الحالات السبب الأجنبي وخطأ المضرور.

الفرع الأول: السبب الأجنبي

السبب الأجنبي هو السبب الذي لا يد للناقل أو لتابعيه فيه، حيث يتوجب على الناقل إثبات سبب هلاك البضاعة أو تلفها ليتثنى له بعد ذلك إثبات أن لا يد له أو لتابعيه فيه، فإذا بقي سبب الهلاك أو التلف مجهولاً يبقى الناقل مسؤولاً عما حدث من ضرر¹، والسبب الأجنبي يتخذ عدة صور سنتحدث عنها تباعاً:

¹ وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في إثبات السبب الأجنبي، محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص375.

1- القوة القاهرة: وهي كل حدث غير متوقع ولا يمكن دفعه ولا يد للمدين فيه ويؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام²، ولا يكفي للتمسك بالقوة القاهرة أن يكون سبب الحادث غير معروف، إذ يجب على الناقل إثبات أن الحادث كان من غير الممكن توقعه أو تفاديه³. ونذكر من حالات القوة القاهرة هبوب العواصف وهياج البحر بشكل غير اعتيادي⁴، ولكن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لانقضاء عدم التوقع، فالظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل توقعها وتجنب نتائجها لا تعتبر قوة القاهرة، فالعاصفة في مكان ما قد تعد ذات طابع استثنائي وقد لا تكون كذلك في مكان آخر، وقد تكون في المكان ذاته غير متوقعة فتكون متوقعة في الشتاء وغير متوقعة في الصيف مثلاً، لذلك يجب أن تكون هذه المخاطر استثنائية لا تتحملها السفن العادية الصالحة لركوب البحر⁵.

ويعد من قبيل القوة القاهرة الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة⁶ ويجب أن يكون هذا الحدث فجائياً وعماماً غير متوقع يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ولا يد للناقل فيه⁷.

كما تعد قوة القاهرة الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية⁸، والذي يجب أن يستحيل توقعه هو نتائج الحرب بما خلفته من أضرار واضطرابات، أما إذا كانت الظروف المحيطة بالمدين تسمح له باتخاذ احتياطات معقولة ولم يتخذها يعتبر ذلك خطأ من جانبه يوجب مسؤوليته⁹، وتعد أعمال الشغب والاضطرابات الأهلية من الأعمال التي من شأنها خرق النظام الداخلي

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دون دار نشر، بيروت، ص 876.

³ محمود سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 377.

⁴ نصت المادة 3/17 ب من اتفاقية روتردام لعام 2008 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير (مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها).

⁵ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 289.

⁶ المادة 3/17 هـ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁷ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري - قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006، ص 76.

⁸ المادة 3/17 ج من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁹ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 879.

للدولة، وقد توسعت اتفاقية روتردام عن سابقتها بمفهوم هذه المادة لتشمل الإرهاب والقرصنة أيضاً¹⁰.

وتعد قوة قاهرة تقييدات الحجر الصحي أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجر الذي لا يعزى إلى الناقل أو تابعيه¹¹، وعلى ذلك تعتبر القرارات القضائية والأوامر الإدارية الصادرة عن السلطة قوة قاهرة، كما لو تعلق الأمر بحظر استيراد بضائع من دولة معينة فإذا كان من شأن هذا الأمر منع تنفيذ العقد بالصورة المتفق عليها وأضر بالبضاعة بشكل مباشر يعتبر قوة قاهرة شريطة أن لا يكون الضرر ناشئاً عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه¹².

كما يعتبر قوة قاهرة حوادث القضاء والقدر¹³ وهو كل ما ليس للإنسان دخل فيه، ويعتبر الحريق قوة قاهرة شرط أن لا ينشأ عن فعل الناقل أو تابعيه¹⁴، أو خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادي آثاره أو التقليل منها¹⁵.

إن المشرع السوري لم ينص على حالات القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية وإنما نص على إعفائه من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، وذلك خلافاً للاتفاقيات الدولية وخصوصاً اتفاقية

¹⁰ عرفت المادة /101/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 القرصنة بأنها (تتمثل بأي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب ارتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة في أعالي البحار وفي مكان يقع خارج ولاية أية دولة)

¹¹ المادة 3/17 د من اتفاقية روتردام لعام 2008

¹² علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 290.

¹³ نصت المادة 3/17 ب من اتفاقية روتردام لعام 2008 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير (القضاء والقدر).

¹⁴ نصت المادة 3/17 و من اتفاقية روتردام لعام 2008 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير (نشوب حريق على السفينة).

¹⁵ المادة 4/4 فقرة أ / 2- من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

بروكسل لعام 1924 واتفاقية روتردام لعام 2008 التي عدت حالات إذا ما تسببت بهلاك البضاعة أو تلفها تعفي الناقل من المسؤولية¹⁶، إذ ضيق ذلك على محكمة الموضوع سلطتها في استخلاص النتائج فيما يعتبر قوة قاهرة.

2- العيب الذاتي للبضائع: وهو العيب الذي يكون متأصلاً في البضاعة ناشئاً عن طبيعتها الداخلية ويؤدي نتيجة لذلك لهلاك البضاعة أو تلفها أو نقصها دونما تدخل من الناقل، وهذا العيب غير ظاهر بطبيعته إذ من غير الممكن اكتشافه عند القيام بل يكتشف عند الوصول ولا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن¹⁷، ومن الأمثلة على العيب الذاتي للبضائع أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة¹⁸.

ويعد عجز الطريق أحد صور العيب الذاتي للبضائع وهو النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها عن طريق البحر، كتبخّر قسم من السوائل أو جفاف الحبوب، وهذا العجز مقتصر على الوزن والحجم دون أن يدخل في نطاقه الكسر، وقد جرى العرف البحري على التسامح بنسبة مئوية من النقص تختلف باختلاف البضائع المنقولة كما يختلف هذا العرف من ميناء للآخر، وتعد الشهادات الصادرة من غرف التجارة والأحكام القضائية بشأن عجز الطريق أحد وسائل إثبات الناقل للعرف في ميناء الوصول¹⁹.

وقد نصت اتفاقية روتردام في المادة 17 فقرة /ي/ على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مرده (حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع)، في حين أغفل المشرع السوري ذكر العيب المتصل بالبضائع وهو يعتبر من الأسباب الأجنبية التي تعفي الناقل من المسؤولية .

¹⁶ المادة /4/ من اتفاقية بروكسل لعام 1924، والمادة /17/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

¹⁷ محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص 102 وما بعدها.

¹⁸ علي أمير خالد، مرجع سابق، ص 76.

¹⁹ محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 85 - 103.

3- خطأ الغير: ويقصد بالغير كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله وبالتالي لا يعتبر تابعوا الناقل من الغير، إذ يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هذا الغير من تسبب بضرر للبضائع، وفي اتفاقية روتردام ليس على الناقل إثبات خطأ الغير، وإنما عليه وفقاً للمادة 2/17 إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي من تابعيه.

ويرى الباحث أنه كان يتوجب على المشرع السوري أن يعدد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية كما فعلت الاتفاقيات الدولية لا سيما اتفاقية روتردام، ذلك أن موضوع إعفاء الناقل من المسؤولية من الموضوعات الخطيرة في مجال النقل البحري مما يستوجب العمل على الإحاطة بكافة جوانبها والتقليل قدر الإمكان من إعطاء السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع في استخلاص النتائج، ونرى بالتالي الاقتراح على المشرع الانضمام لاتفاقية روتردام لعام 2008.

الفرع الثاني: خطأ الشاحن

يعفى الناقل من المسؤولية إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها يرجع إلى خطأ الشاحن، ذلك أنه لا يتصور إلزام الناقل بضمان ضرر ناتج عن خطأ لا يد له فيه، ويأخذ خطأ الشاحن عدة صور سنتحدث عنها تباعاً.

1- عدم كفاية تغليف البضاعة والعلامات المميزة: يتوجب على صاحب البضاعة تغليف بضائعه بشكل كافي يسمح بتحميلها وتفريغها وتناولها بالرافعات والخطافات وتحملها مخاطر الرحلة الاعتيادية²⁰، فعدم كفاية التغليف أو التغليف المعيب يعتبر خطأ من صاحب البضاعة يعفى الناقل من المسؤولية في حال هلاكها أو تلفها لأن لا يد للناقل فيه فهو لم يشارك في التغليف²¹، ويجب أن يكون التغليف من الصلابة بحيث يتحمل الضغط من البضائع المجاورة عند الرص في العنابر وكذلك تحمل التغيرات

²⁰ بدر ابراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010. ص103. وأشار المرجع إلى تعريف التغليف بأنه وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها المؤثرات الخارجية ويمنع الصدمات عنها، والتحميل هو إحاطة البضاعة المغلفة بحبال أو أحزمة لتقوية التغليف حتى تصمد أمام المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل.

²¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص356.

الجوية، مع مراعاة نوع البضاعة فالتغليف الكافي لنوع معين قد لا يكون كذلك لنوع آخر من البضاعة²²، فتغليف وتحزيم الأواني الزجاجية يحتاج لطريقة خاصة تختلف عن تغليف وتحزيم البضائع القطنية، وتحديد مسألة كفاية التغليف من عدمه مسألة واقع يترك تقديرها لمحكمة الموضوع²³، إذ يجب للقول بعدم كفاية التغليف أن يكون التغليف ضعيفاً بشكل غير عادي بما لا يتفق ما عادات التجارة كاستعمال صناديق مفككة.

ويتوجب على الناقل لدفع مسؤوليته إثبات أن الهلاك أو التلف راجع إلى عدم كفاية التغليف، فإذا كان الهلاك أو التلف راجع إلى عدم كفاية التغليف من جهة ومن جهة أخرى إلى خطأ الناقل فالمسؤولية توزع عليهما بقدر ما ساهم خطأ كل منهما في إحداث الضرر²⁴، والناقل يستفيد في هذا الصدد من التحفظات المثبتة في سند الشحن حول البضائع كأن تكون الصناديق مفككة أو غير محكمة الإغلاق أو محتوياتها ظاهرة²⁵.

كما يتوجب على صاحب البضائع وضع علامات وبيانات على الطرود تشير إلى نوعية البضاعة وطبيعتها أو وزنها²⁶، وأن تكون هذه العلامات واضحة على البضاعة غير الموضبة أو على الصناديق أو أوعية التوضيب المحتوية على البضائع

²² عبد الرحمن سليم، شروط الاعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، دون دار نشر، الاسكندرية، 1956، ص361.

²³ ذهبت محكمة الاستئناف العليا في الكويت (دائرة التمييز) إلى أن استخلاص كفاية أو عدم كفاية التغليف من مسائل الواقع التي تستقل محكمة الموضوع بتقديرها، مشار إليه في يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، 1984، ص173.

²⁴ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، دون عام نشر، ص94.

²⁵ محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، دون عام نشر، ص244.

²⁶ نصت المادة /214/ من قانون التجارة البحرية السوري على البيانات التي تذكر في سند الشحن وعلى الأخص مواصفات البضاعة كما دونها الشاحن كطبيعتها وعدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها ويكون ضامناً صحة هذه المعلومات بموجب المادة /220/.

بحيث تكون قابلة للقراءة بشكل واضح²⁷، وذلك حتى يتثنى للناقل التعرف عليها واتخاذ ما يلزم للمحافظة عليها، فإذا خل صاحب البضاعة بواجباته ووقع ضرر يعتبر خطأ من جانبه يعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الحاصل، وعلى الناقل إثبات أن الضرر راجع إلى عدم كفاية العلامات وله أن يستفيد من التحفظات المدرجة في سند الشحن بهذا الشأن²⁸.

وقد نصت اتفاقية روتردام في المادة 3/17 ك على إعفاء الناقل من المسؤولية في حال (وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤدي نيابة عنه) وبالتالي طالما أن الناقل لم يحمّل بالتغليف يعفى من المسؤولية عن الضرر الناتج بسببها.

2- فعل أو إغفال الشاحن: نصت اتفاقية روتردام في المادة 3/17 ح على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب الهلاك (فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة 33 أو 34).

وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا كان مرده خطأ الشاحن كما لو أغفل إعلام الناقل بالطبيعة الخاصة للبضائع التي تستوجب عناية معينة مما ترتب عليه نقلها بطريقة خاطئة لا تتفق مع طبيعتها، والمقصود بذلك هنا هو عدم إعلام الناقل بغير عمد، كأن تكون البضاعة من النوع الذي يتلف إذا لم تحفظ في مكان مكيف أو مبرد وغفل عن إعلام الناقل بذلك²⁹.

وفي إطار الحديث عن أفعال الشاحن التي تؤدي لحرمانه من التعويض نصت المادة 244/ من قانون التجارة البحري السوري على حالة خاصة إذا ما تحققت أدت لإعفاء الناقل من المسؤولية (إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا اثبت عدم

²⁷ نصت المادة 215/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه (يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبدو قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة).

²⁸ علي حسن يونس، مرجع سابق، ص70.

²⁹ محمود سمير الشراوي، مرجع سابق، ص375.

صحة البيانات)، وينطبق هذا الجزاء حتى لو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر في تحقق الضرر، ولو كان إدراجه في سند الشحن لا لغش الناقل وإنما لأسباب أخرى جمركية أو مالية³⁰.

ويشترط لتطبيق الجزاء المذكور أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عمداً أي عن علم وبينة بعدم صحته، فإذا كان صدر عن حسن نية فلا محل لتطبيق الجزاء، ويقع على الناقل إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحن، ولكن الناقل لا يلزم بعد ذلك بإثبات أن الشاحن قصد الإضرار بالناقل أو غيره، فإذا أثبت ذلك يعفى من المسؤولية ذلك أن المشرع قصد معاقبة الشاحن على غشه بحرمانه من التعويض، حتى لو كان الهلاك أو التلف ناشئاً عن خطأ الناقل أو تابعيه طالما أن هذا الخطأ لم يرقى لمستوى الغش³¹.

3- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفرغها: نصت المادة 17/3/ب من اتفاقية روتردام على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها مرده (أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفرغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 ما لم يقر الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه).

فالأصل أن هذه الاعمال ملقاة على عاتق الناقل ومسؤول عنها ولا يستطيع إعفاء نفسه من المسؤولية في هذا الإطار، ولكن إذا تم الاتفاق بينه وبين الشاحن أو المرسل إليه على قيام الأخير بهذه المهمة وقاما بها تقع المسؤولية عن هذه العمليات وما ينتج عنها من هلاك أو تلف بالبضائع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إذ يعفى الناقل من المسؤولية عن هذه العمليات، ويبقى الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف حتى ولو قام بهذه العمليات نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه، إذ أن العبرة في ذلك وفقاً لمفهوم الاتفاقية هو من أدى هذه العمليات حقيقة بموجب اتفاق صريح.

إن المشرع السوري نص في المادة 243 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها رجع لخطأ المضرور دون أن يبين حالات هذا الخطأ

³⁰ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون عام نشر، ص 331.

³¹ محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 379.

وبالتالي هذا المفهوم شامل لكل ما يلتزم به الشاحن أو المرسل إليه ويخل به سواء بنص القانون أو باتفاق يجيزه القانون³².

والمقصود بخطأ المضرور وفقاً للقانون السوري خطأ الشاحن أو المرسل إليه، إلا أنه غالباً ما يكون هذا الخطأ مرده إلى الشاحن كالخطأ في التغليف أو عدم كفاية العلامات المميزة أو إغفال إعلام الناقل بطبيعة البضاعة، حيث أنه نادر الحدوث وقوع خطأ من المرسل إليه يستوجب إعفاء الناقل من المسؤولية، رغم أن المضرور يكون المرسل إليه حال وصول البضائع مصابة بتلف أو هلاك أو متأخرة الوصول، وهذا الأخير هو من يتقدم بدعواه على الناقل يطالبه بها بالتعويض.

ويرى الباحث أن لفظ خطأ الشاحن هي الأنسب في هذا الموضوع وذلك لعدم الخلط بين الشاحن والمرسل إليه في النقل البحري كونه غالباً ما يكونا طرفين مستقلين، وحتى يتمكن الناقل من دفع مسؤوليته قبل المضرور بإثبات خطأ الشاحن وليس خطأ المضرور.

المطلب الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وضع المشرع البحري حالات معينة إذا توفرت يعفى الناقل من المسؤولية ونص عليها في نصوص خاصة مراعيًا بذلك الظروف المحيطة بالنقل البحري وما يتضمن من مخاطر، ويمكن تقسم هذه الحالات إلى حالات خاصة بالبضاعة ذاتها أو بطريقة نقلها، وحالات تتعلق بالسفينة وإنقاذ الأرواح والأموال في البحر والتضحية المعقولة.

الفرع الأول: الإعفاء بسبب خصوصية البضاعة وطريقة نقلها

إن الإعفاء الذي قرره المشرع البحري للناقل في هذا الصدد يتعلق بنقل الحيوانات الحية كما يتعلق بالنقل على سطح السفينة وسنتحدث عنها تباعاً؟
أولاً: الإعفاء المتعلق بنقل الحيوانات الحية:

نص قانون التجارة البحرية السوري في المادة /246/ على أنه (لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو

³² نصت المادة 229 من قانون التجارة البحرية (يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفرغها ما لم يتفق على غير ذلك ...) وبالتالي أجاز الاتفاق على أن يكون الشحن أو التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو نائبه (أو من أحد تابعيه).

ويعود سبب إعفاء الناقل من المسؤولية عن هذا النوع من النقل بسبب مخاطره الكبيرة وعادة ما يرافق الشحنة تابع للشاحن في أغلب الأحيان³³، وتقديراً من المشرع لصعوبة إثبات الناقل أن الهلاك أو الضرر ناتج عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل افترض المشرع أن هلاك الحيوانات وما أصابها من ضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بهذا الشأن، وأجاز للشاحن نفي هذه القرينة بإثبات وقوع خطأ من قبل الناقل أو تابعيه أدى لوقوع الضرر.

إن اتفاقية روتردام لعام 2008 أجازت لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق مسبقاً على استبعاد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير فيما إذا كانت البضائع المنقولة حيوانات حية ، إلا أنها قررت أن هذا الاستبعاد لا يكون نافذاً حال ارتكاب الناقل أو تابعيه لغش أو خطأ جسيم³⁴.

والجدير بالذكر أن المشرع السوري لم ينص على سريان حكم المادة في حالة التأخير ولذلك يجب على الناقل لدفع مسؤوليته عن التأخير إثبات السبب الأجنبي دون أن يكون له دفع مسؤوليته بإثبات أن التأخير ناجم عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، ونقترح على المشرع إضافة حكم التأخير على نص المادة ذلك أن هذا النوع من النقل يصاحبه الكثير من المخاطر والتي قد تكون سبباً في تأخير تسليمها.

ثانياً: نقل البضائع على سطح السفينة:

³³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص333.

³⁴ نصت المادة /81/ من اتفاقية روتردام على أنه بصرف النظر عن المادة 79 ودون مساس بالمادة 80 يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منه إذا: (أ. كانت البضائع حيوانات حية ، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذاً إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها كان ناتجاً عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخير ، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخير).

استبعدت الاتفاقيات الدولية فيما مضى النقل على سطح السفينة من مضمار تطبيقها وذلك لكثرة المخاطر المحيطة بهذا النوع من النقل، إلا أن كثرة استخدام الحاويات جعل هذا الاستبعاد غير مبرر ذلك أن ثلث حمولة السفينة تقريباً من الحاويات تنقل على ظهر السفينة³⁵ وأكثر من ذلك لا سيما بعد ظهور سفن الحاويات.

وتبعاً لذلك نظمت اتفاقية هامبورغ النقل على سطح السفينة وكذلك فعل قانون التجارة البحرية السوري، حيث نص في المادة /245/ (لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في وثيقة الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر المحيطة بهذا النوع ومن النقل).

ولا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا في حالات محددة وهي أن يأذن له الشاحن بذلك أو أن يكون الناقل ملزماً بالشحن بهذه الطريقة بموجب الأنظمة المعمول بها في مرفأ الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا المرفأ على الشحن بهذه الطريقة، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في وثيقة الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح³⁶.

وبالتالي إذا لم يرخص للناقل النقل على سطح السفينة لعدم توفر أي من الحالات السابقة ومع ذلك تم النقل على سطح السفينة يبقى الناقل مسؤولاً عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف.

وعلى ذلك يتوجب لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه مرخص له النقل على سطح السفينة لتواجد إحدى الحالات السابقة، وأن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل³⁷ كحرارة الشمس أو الرطوبة أو العواصف أو الأمطار والأمواج الهائجة، ولكن إذا كان الضرر ناشئ عن سبب آخر أو عدم اتخاذ الناقل الاحتياطات المعتادة في الرص فإنه لا يعفى من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها³⁸.

³⁵ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 332.

³⁶ المادة /230/ من قانون التجارة البحرية السوري.

³⁷ محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 277.

³⁸ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 332.

والجدير بالذكر أن المشرع السوري لم ينص على سريان حكم المادة في حالة التأخير ولذلك يجب على الناقل لدفع مسؤوليته عن التأخير إثبات السبب الأجنبي دون أن يكون له دفع مسؤوليته بإثبات أن التأخير ناجم عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، ونقترح على المشرع إضافة حكم التأخير على نص المادة ذلك أن هذا النوع من النقل يصاحبه الكثير من المخاطر والتي قد تكون سبباً في تأخير تسليمها.

إلا أن اتفاقية روتردام لعام 2008 إذ أجازت للناقل النقل على سطح السفينة في حالات محددة إلا أنها ميزت في مدى مسؤولية الناقل في حال النقل على السطح بين حالتين فإذا اقتضى القانون ذلك النقل أو كان النقل على السطح متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في مهنة معينة فلا يسال الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الناجم عن المخاطر المقترنة بنقلها على السطح³⁹.

أما إذا كان نقل البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات فلا يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب هذه البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير⁴⁰، وباعتقادنا ذلك يعود إلى أنه في الوقت الحاضر ظهرت السفن المتخصصة بنقل الحاويات والتي تقوم بنقل قسم كبير من حمولتها على سطح السفينة بما تتضمنه من تجهيزات تهيئ السطح لهذا النوع من النقل، وبالتالي انتشار استخدام هذا النوع من النقل جعل من غير المقبول إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف المرتبط بالمخاطر المقترنة بنقلها على السطح طالما أن السفن مهيأة لمواجهة هذه المخاطر.

ونقترح على المشرع السوري إذا كان نقل البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات استثناء هذه الحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية عن البضائع المنقولة على السطح ذلك أ العلة من الإعفاء لم تعد متوفرة طالما أن السفن مهيأة لمواجهة هذه المخاطر.

³⁹ المادة 2/25 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁴⁰ حيث أخرجت المادة 2/25 من اتفاقية روتردام هذه الحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية حال النقل على السطح.

فإذا تم النقل على سطح السفينة في غير الحالات المسموح بها للناقل بذلك بموجب هذه الاتفاقية يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يصيب البضائع والناجم حصراً عن نقلها على السطح ولا يحق له التمسك بالدفع المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية⁴¹.

الفرع الثاني: لإعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة ومحاولات الإنقاذ والتضحية

قد يعود سبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها إلى عطل أصاب السفينة أو إلى تدابير اتخذها الناقل في سبيل محاولته إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو حتى السفينة ذاتها وستحدث في هذا الفرع عن ذلك تباعاً.
أولاً: العيوب الخفية في السفينة:

ألزمت اتفاقية روتردام وكذلك المشرع السوري الناقل بإعداد سفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة⁴²، وبالتالي ليس للناقل إعفاء نفسه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار، إلا أن اتفاقية روتردام لعام 2008 نصت في المادة 3/17 ز على إعفاء الناقل من المسؤولية في حال وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة، والمقصود بها العيوب التي تصيب أجزاء السفينة وليس العيوب الخاصة بالبضائع⁴³، وبالتالي هو عيب فني. والمقصود بالعيوب الخفية ما لا يمكن اكتشافه بإجراء فحص دقيق⁴⁴، وبالتالي يتوجب على الناقل إثبات اتخاذ العناية الواجبة حتى يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية، وليس في القانون السوري مثل هذا النص ذلك أن الناقل يبقى مسؤولاً عن إعداد السفينة وتجهيزها وبالتالي الضرر الذي يصيب البضائع بسبب عطل في السفينة

⁴¹ المادة 3/25 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁴² المادة 228/ من قانون التجارة البحرية السوري، والمادة 14/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁴³ ذلك أن العيوب الخاصة بالبضائع تحدثت عنها الاتفاقية عندما تحدثت عن الخلل أو العيب المتأصل بالبضائع، علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص144.

⁴⁴ علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص288.

يكون على مسؤولية الناقل، وحذا لو نص المشرع على هذه الحالة كحالة إعفاء من المسؤولية كما فعلت اتفاقية روتردام لأنها حالة خارجة عن إرادة الناقل لا سيما إذا أثبت الناقل اتخاذه العناية الواجبة كالتزامه بقواعد الإدارة الدولية لتشغيل السفن الآمن المتعارف عليها دولياً.

ثانياً: الإعفاء المستند إلى واجب الإنقاذ:

ميزت اتفاقية روتردام وكذلك المشرع البحري السوري في مجال الإنقاذ بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال حيث أعفت الناقل من المسؤولية إذا كان هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح في البحر أو بسبب تدابير معقولة لإنقاذ الأموال في البحر⁴⁵.

فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب ما يقوم به من عمليات إنقاذ أو محاولات إنقاذ كأن تتحرف السفينة عن مسارها أو تقوم بمناورة للقيام بالإنقاذ، ذلك أن إنقاذ الأرواح في البحر التزام قانوني ملقى على عاتق الريان يتعرض للعقاب إذا لم يقم به⁴⁶.

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها في سبيل إنقاذ الأموال في البحر، ويعود السبب في ذلك إلى أن إنقاذ الأموال اختياري لا إلزام على الريان في القيام به، وبالتالي يتوجب على الريان لإعفائه من المسؤولية إثبات أن التدابير التي اتخذها معقولة⁴⁷، إلا أن الباحث يرى أن هذا التمييز غير مبرر ذلك أن إنقاذ الأموال والأرواح وفقاً للقانون السوري التزام ملقى على عاتق الريان يعاقب في حال عدم القيام به بالحبس والغرامة⁴⁸، وبالتالي ليس

⁴⁵ المادة /256/ من قانون التجارة البحرية السوري، والمادة 17/3/ل. م من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁴⁶ علي سيد قاسم، مرجع سابق، ص 145.

⁴⁷ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 334.

⁴⁸ نصت المادة /324/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه (1- يجب على كل ريان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينة أو بشارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم أن يقدم المساعدة لكل سفينة تشرف على الغرق ولكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً عن مخالفة هذا الالتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه. 2- ويعاقب ريان السفينة

له ألا يقوم بالإنقاذ إلا إذا كان ذلك يسبب تعريض السفينة أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم.

ويقع على الناقل عبء إثبات أن ما أصاب البضاعة من ضرر كان بسبب ما اتخذه من تدابير في سبيل إنقاذ الأرواح أو الأموال، ومعقولة هذه التدابير فيما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، ومعقولة التدابير تقاس وفقاً لظروف كل حالة وذلك الأمر يرجع إلى تقدير محكمة الموضوع⁴⁹.

ثالثاً: تفادي الإضرار بالبيئة:

استحدثت اتفاقية روتردام لعام 2008 نصاً أعفت بموجبه الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها بسبب ما يقوم به من تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه⁵⁰، ويعتبر ذلك بمثابة تشجيع للناقلين للمساهمة في الحفاظ على البيئة، وقد عرفت المادة الأولى الفقرة /د/ من معاهدة الإنقاذ البحري الدولية لعام 1989 الاضرار بالبيئة بأنه الأضرار المادية الجسيمة التي تلحق بصحة الإنسان أو بالحياة البحرية أو بالموارد الواقعة في المياه الساحلية أو الداخلية أو المناطق المجاورة لها والناجمة عن التلوث أو الملوثات أو الحريق أو الانفجار أو حوادث ضخمة مشابهة، وبالتالي يتوجب على الناقل وفقاً لنص الاتفاقية إثبات اتخاذه للتدابير المعقولة في سبيل الحفاظ على البيئة لإعفائه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ولا وجود لمثل هذا النص في التشريع البحري السوري ونقترح على المشرع السوري إضافة هذه الحالة إلى حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لما فيه من مبادئ سامية في الحفاظ على الحياة البشرية وكوكبنا عموماً.

رابعاً: التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية:

أجازت اتفاقية روتردام للناقل البحري أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن

الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بالحسب مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على /500/ ألف ل.س أو بإحدى هاتين العقوبتين).

⁴⁹ محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، مرجع سابق، ص 91.

⁵⁰ المادة 3/17/ن من اتفاقية روتردام لعام 2008.

أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك⁵¹، وبالتالي أعفت الناقل من المسؤولية عن هذه البضائع إذا أثبت معقولة التضحية بأنها تحافظ على السلامة العامة أو الأرواح والممتلكات المعرضة للخطر.

وكذلك قررت إعفائه من المسؤولية عما يقوم به من تدابير سواء بالتفريغ أو الإلتلاف أو إبطال الأذى إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل⁵².

أما المشرع السوري فلم يسمح للناقل بإلقاء البضائع في البحر إلا إذا اكتشف أثناء السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو تبين عدم صحة البيانات المتعلقة بها وكان من شأنها إحداث اضرار بالسفينة أو بالبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستوجب دفع غرامات أو دفع نفقات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً⁵³، ويتوجب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن هذه البضائع أيضاً أن يثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وفي حال علم بطبيعة البضائع وسمح بشحنها فلا يجوز له إلقاءها في البحر وإزالة خطورتها إلا إذا أصبحت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء⁵⁴.

وحبذا لو اتجه المشرع السوري بذات اتجاه اتفاقية روتردام فيما يتعلق بالتضحية بالبضائع الخطرة أو التضحية المعقولة في سبيل المحافظة على السلامة العامة طالما أن الأمر يتعلق بالمحافظة على سلامة الأرواح والاموال والبيئة ومرتبطة بإثبات الناقل للخطر الحقيقي أو التضحية المعقولة.

وأخيراً لا بد أن نشير إلى أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر إلا في حالة واحدة وهي حالة النقل في ظروف

⁵¹ المادة 16 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁵² المادة 15 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁵³ المادة 222/ من قانون التجارة البحرية السوري.

⁵⁴ المادة 223 من قانون التجارة البحرية السوري.

استثنائية⁵⁵ كأن تكون الشحنة مواد ذرية أو آثار أو يتضمن نقل البضاعة إلى ميناء الوصول خرق حصار بحري أو عبور مياه مزروعة فيها ألغام⁵⁶.

⁵⁵ وبشرط أن لا يكون من شأن هذا الاتفاق إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لا يصدر وثيقة شحن وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك، المادة 252 من قانون التجارة البحرية السوري.

⁵⁶ محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص382.

الخاتمة:

إن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية تعتبر ضماناً لتنفيذ الناقل التزامه ببسر ذلك أنها تقيم التوازن بين الناقل والشاحنين في عقد النقل البحري، وقد جاء تعداد هذه الحالات في اتفاقية روتردام لعام 2008 واضحاً وشاملاً، في حين أن القانون السوري عدد حالات خاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية وأدرج بقية الحالات تحت عبارة (السبب الأجنبي وخطأ المضرور) دون أن يوضح حالات السبب الأجنبي وخطأ المضرور، وقد ترك بذلك لمحكمة الموضوع سلطة تقديرية واسعة في تقدير وجود السبب الأجنبي وخطأ الشاحن، وقد توصلنا من خلال بحثنا هذا إلى النتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

- 1- لا يكفي للتمسك بالقوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يكون سبب الحادث غير معروف، إذ يجب على الناقل إثبات أن الحادث كان من غير الممكن توقعه أو تفاديه، ويعد من حالات القوة القاهرة هبوب العواصف وهياج البحر بشكل غير اعتيادي والإضرابات والحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية وتقييدات الحجر الصحي، كما يعتبر الحريق قوة القاهرة شرط أن لا ينشأ عن فعل الناقل أو تابعيه.
- 2- يعفى الناقل من المسؤولية بسبب العيب الذاتي للبضائع وهو العيب الذي يكون متأسلاً في البضاعة ناشئاً عن طبيعتها الداخلية ويؤدي نتيجة لذلك لهلاك البضاعة أو لتلفها أو نقصها دونما تدخل من الناقل، ويعد عجز الطريق أحد صور العيب الذاتي للبضائع، كما يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ الغير.
- 3- يعفى الناقل من المسؤولية إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها يرجع إلى خطأ الشاحن، كعدم كفاية التغليف أو التغليف المعيب أو عدم وضع العلامات على الطرود أو عدم كفايتها أو أغفل إعلام الناقل بالطبيعة الخاصة للبضائع التي تستوجب عناية معينة مما ترتب عليه نقلها بطريقة خاطئة لا تتفق مع طبيعتها.
- 4- إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا اثبت عدم صحة البيانات.

5- لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل وأثبت الناقل تنفيذه لتعليمات الشاحن بهذا الشأن.

6- لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في وثيقة الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر المحيطة بهذا النوع ومن النقل.

7- إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب ما يقوم به من عمليات إنقاذ أو محاولات إنقاذ، أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها في سبيل إنقاذ الأموال في البحر.

التوصيات:

1- نوصي بتعداد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية كما فعلت اتفاقية روتردام، ذلك أن موضوع إعفاء الناقل من المسؤولية من المواضيع الخطيرة في مجال النقل البحري مما يستوجب العمل على الإحاطة بكافة جوانبها والتقليل قدر الإمكان من إعطاء السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع في استخلاص النتائج، ونرى بالتالي الاقتراح على المشرع الانضمام لاتفاقية روتردام لعام 2008.

2- نوصي المشرع بتعديل عبارة خطأ المضرور الواردة في نص المادة /243/ بعبارة خطأ الشاحن ذلك أنه غالباً ما يكون هذا الخطأ مرده إلى الشاحن، والمضرور يكون المرسل إليه حال وصول البضائع مصابة بتلف أو هلاك أو متأخرة الوصول، وهذا الأخير هو من يتقدم بدعواه على الناقل يطالبه بها بالتعويض، وحتى يتمكن الناقل من دفع مسؤوليته قبل المضرور بإثبات خطأ الشاحن وليس خطأ المضرور.

3- نوصي المشرع بتعديل المادة /245/ والمادة /246/ المتعلقة بنقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة بما يفيد سريان حكم المادة في حالة التأخير حتى ينتهي للناقل دفع مسؤوليته في حال التأخير بإثبات أن التأخير ناجم عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

4- ونقترح على المشرع السوري إذا كان نقل البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات استثناء هذه الحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية عن البضائع المنقولة على السطح ذلك أن العلة من الإعفاء لم تعد متوفرة طالما أن السفن مهيأة لمواجهة هذه المخاطر.

5- نوصي بإضافة حالة إلى حالات الإعفاء من المسؤولية وهي إذا كان هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها بسبب ما يقوم به الناقل من تدابير معقولة لتقادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تقاديه لما فيه من مبادئ سامية في الحفاظ على الحياة البشرية وكوكبنا عموماً.

6- نوصي المشرع بتبني موقف اتفاقية روتردام فيما يتعلق بالتضحية بالبضائع الخطرة أو التضحية المعقولة في سبيل المحافظة على السلامة العامة طالما أن الأمر يتعلق بالمحافظة على سلامة الأرواح والأموال والبيئة ومرتبطة بإثبات الناقل للخطر الحقيقي أو التضحية المعقولة.

المراجع العربية:

- 1- بدر ابراهيم الملحم، مسؤولية مقال الشحن والتفريغ في النقل البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.
- 2- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دون دار نشر وعام نشر، بيروت.
- 3- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري - قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006.
- 4- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 5- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، دون عام نشر.
- 6- علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
- 7- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- 8- محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998.
- 9- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، دون عام نشر.
- 10- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993.
- 11- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون عام نشر.
- 12- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، 1984.

