مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام
اسم الكاتب: أسماء أحمد الرشيد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/8342
تاريخ الاسترداد: 2025/06/05 23:42 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على
info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم القانونية

المجلد 16، العدد 2
ربيع الثاني 1441 هـ / ديسمبر 2019 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام

أسمـاء أحمـد الرشيـد

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الإمارات العربية المتحدة

تاريخ الاستلام: 27-03-2017 **تاريخ القبول: 24-04-2017**

ملخص البحث:

تعتبر أسباب الإعفاء من المسؤولية من أهم الضمانات المكفولة قانوناً للناقل البحري كونها تمكنه من أداء التزاماته على أكمل وجه. وقد مكنت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً –قواعد روتردام – الناقل البحري من إثبات تحقق إحدى الأسباب المحددة حصراً للتخلص من المسؤولية كلياً أو جزئياً، وذلك إن لم يتمكن من إثبات أن الضرر لا يعود لخطئه هو أو من يسأل عنهم، وبالتالي فإن نظام قواعد روتردام دمج بين الأنظمة التي أقرتها اتفاقيتي بروكسل وهامبورج. والغرض الرئيس من هذه الدراسة الوقوف على المستحدث في قواعد روتردام كونها أحدث الاتفاقات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في سبيل التوصل إلى توصيات بهدف تحديث القانون البحري الإماراتي في نطاق الإعفاءات المقررة للناقل لوضعه في مركز يوازي أحدث التشريعات الوطنية في هذا السياق.

الكلمات الدالة: اتفاقية الأمم المتحدة، اتفاقية بروكسل، اتفاقية هامبورج، الإعفاء من المسؤولية، الحاويات، القانون البحري، قواعد روتردام، مسؤولية الناقل البحري، النقل البحري الدولي، نقل البضائع بحراً.

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 1 30/12/2019 9:54 AM

المقدمة:

تعد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية التي تتبناها النظم القانونية من أهم ضمانات الناقل لتعزيز دوره في أداء التزاماته، كما أنها تخلق نوعاً من التوازن بين أطراف العقد. فإن فرضية خطأ الناقل التي تقرها اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً – والمعروفة بـ «قواعد روتردام» لعام 2008[1] بمجرد إثبات المدعي وقوع الضرر المتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، يتمكن الناقل من دفعها بإثبات أن إخلاله بتنفيذ التزامه يرجع لأحد أسباب الإعفاء من المسؤولية "liability exceptions" أو "excepted perils" الواردة في الاتفاقية.

ويشترط لاستفادة الناقل البحري من التمسك بأسباب الإعفاء تلك أن يكون عقد النقل خاضعاً لاتفاقية روتردام بأن تتحقق كافة شروط تطبيقها، كما يشترط أن يكون الناقل قد أدى التزاماته الأساسية المتعلقة بعقد النقل البحري ومنها الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضي، وغير ذلك من التزامات. والخوض في التزامات الناقل البحري الأساسية يطول، لذلك تحيل الباحثة إلى الأبحاث والكتب القانونية التي تناولت هذه المسألة بشكل مفصل.

وفي هذه المقالة، سيتم التطرق لكافة أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بالمقارنة بين اتجاه القانون الإماراتي وقواعد روتردام دون إغفال أهمية الإشارة إلى موقف كل من اتفاقية بروكسل بشأن تعديل بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن[1] واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع في البحر («اتفاقية هامبورج»). وذلك على اعتبار أن المشرع الإماراتي أخذ باتجاه اتفاقية بروكسل، في حين أن قواعد روتردام مزجت بين اتجاهي كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج؛ إذ أجازت بداءةً دفع المسؤولية بمجرد إثبات عدم وقوع خطأ شخصي من الناقل أو من يسأل عن أي إخلال من جانبهم[2] وهو

(1) تم توقيع بروتوكول بروكسل سنة 1924 الذي تقرر بموجبه بأن تعطي الدول الموقعة لقواعد الاتفاقية قوة القانون الداخلي وأن تضمن أحكامها قانوناً داخلياً. وأردف ذلك البروتوكول ببروتوكول آخر عام 1968 الذي عدلت بموجبه اتفاقية بروكسل تداركاً لأوجه النقص فيها وذلك من خلال (قواعد ويسبي) التي انصبت على ثلاثة مسائل هي: نطاق الدولي لتطبيق المعاهدة ونظام تحديد مسؤولية الناقل البحري وأخيراً أحكام تقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن تطبيق المعاهدة ودعاوى الرجوع بالضمان. سيتم الإشارة إلى هذه الاتفاقية في كافة مواضع هذا البحث بدءاً من هذا الموضع بـ«اتفاقية بروكسل»، كون أسباب الإعفاء لم تتغير بموجب قواعد ويسبي.

(2) المادة 17/2، قواعد روتدام؛ ويسأل الناقل بموجب المادة 18 عما يترتب من إخلال بالتزاماته نتيجةً لأي فعل أو امتناع صادر من: (أ) أي طرف منفذ؛ أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو (ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غيرمباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

2-16 .indd 2 30/12/2019 9:54 AM

اتجاه يقترب من المادة 5/1 من اتفاقية هامبورج[1]، وإلا استطاع دفعها بموجب أسباب الإعفاء المشار إليها صراحةً في الفقرة 17/3، والتي تكاد أن تكون مطابقة للمادة 4/2 من اتفاقية بروكسل والقانون التجاري البحري الإماراتي. وتجدر الإشارة إلى أن قواعد روتردام اعتبرت تلك الإعفاءات قرينة بسيطة على عدم مسؤولية الناقل؛ إذ يتصور قيام مسؤوليته ولو تحققت إحدى حالات الإعفاء بإعمال الفقرتين 4 و 5 من المادة 17، فضلاً عن مسؤولية الناقل البديلة بموجب المادتين 18 و19.

ووجب التنويه بأن التطرق لأحكام الاتفاقات السابقة لقواعد روتردام سيكون باقتضاب وبما يتناسب مع الغرض الأساسي من هذه الدراسة التي تركز على أكثر الاتفاقات حداثةً للتوصل لاقتراحات تأمل الباحثة الأخذ بها في مشروع القانون التجاري البحري.

أهمية وأهداف الدراسة:

إن مقارنة أسباب الإعفاء المقررة في القانون الإماراتي بتلك الواردة في قواعد روتردام ذات أهمية بالغة، خاصةً وأن قواعد روتردام هي أحدث الاتفاقات الدولية المنظمة لعقود النقل البحري للبضائع فكان من الضروري بيان أوجه الخلاف والشبه بينها وبين الأنظمة النافذة وذلك للتوصل إلى مدى مواءمة هذه الأنظمة – سيما القانون التجاري البحري الإماراتي – مع أحدث الممارسات على صعيد النقل البحري، فضلاً عن الوقوف على أسباب حياد قواعد روتردام عن القواعد المعمول بها، كل ذلك بهدف التوصل إلى نتائج وتوصيات يمكن اقتراحها لتطوير القانون الإماراتي وتعديل أحكامه بما يتناسب مع واقع النقل البحري في الدولة.

خطة البحث:

يتبين من المادة 275 من القانون التجاري البحري الإماراتي والمادة 17 من قواعد روتردام وجود نوعين من الإعفاءات، منها إعفاءات عامة مصدرها القواعد العامة واردة في القانون المدني، والأخرى خاصة تستمد خصوصيتها من أحكام القانون البحري وطبيعة عقد النقل البحري. وفي سبيل الوصول إلى نظرة شاملة لأسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام تم تقسيم هذه الدراسة إلى المطلبين التاليين:

(1) لم تورد اتفاقية هامبورج قائمة بأسباب الإعفاء العامة أو الخاصة إذ استعاضت بنص عام يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير إن أثبت الناقل اتخاذه هو أو مستخدموه التدابير المعقولة لتجنب الحادث وما تبعه من أضرار وذلك بهدف وضع معيار موحد وشامل لمسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض، ولن تشير الباحثة إلا إلى الحالات التي تكون فيها اتفاقية هامبورج قد نصت صراحةً على إعفاء ما أو استثنته من أحكامها منعاً للتكرار.

2-16 .indd 3 30/12/2019 9:54 AM

المطلب الأول: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية

المطلب الثاني: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية

المطلب الأول: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية

تمهيد: إن الأسباب التي تُدفع بها المسؤولية المدنية عموماً هي أسباب الإعفاء العامة، إذ تقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر. فيثبت الناقل أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه[1]. وأسباب الإعفاء العامة لدفع المسؤولية وفقاً لما تقرره المادة 275/1 من القانون الإماراتي و17/3 من قواعد روتردام يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع تتمثل بالقوة القاهرة، وخطأ الشاحن، والعيب الذاتي في البضاعة. لذلك ارتأت الباحثة تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة أفرع هي:

الفرع الأول: القوة القاهرة.

الفرع الثاني: خطأ الشاحن.

الفرع الثالث: العيب الذاتي في البضاعة.

الفرع الأول: القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة «Force Majeure» أو الحادث الفجائي هو كل حدث غير متوقع ولا يمكن دفعه ولا يد للمدين فيه ويؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام[2]، وقد نصت قواعد روتردام على عدة حالات تدخل ضمن هذا المفهوم وسيتم التطرق لها تباعاً.

أولاً: القضاء والقدر

إن أولى حالات الإعفاء العامة التي نصت عليها قواعد روتردام والتي تدخل ضمن دائرة القوة القاهرة هي القضاء والقدر «Act of God»[3] وهي كل عمل ليس فيه تدخل

(1) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي (القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد)، دار النهضة العربية، القاهرة (2014)، صـ 142، البند 185.

(2) عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، بيروت، صـ 876، بند 586 وما بعده. بالرغم من وجود خلاف الفقهاء في التمييز بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة، إلا أن الباحثة تتفق مع الترجيح الذي ذكره الدكتور عبدالرزاق السنهوري من كون المصطلحين وجهين لعملة واحدة، انظر في المرجع المذكور للتفصيل في هذه المسألة.

(3) المادة 17/3 (أ)، قواعد روتردام، وتقابلها المادة 275 / 1 (هـ)، القانون التجاري البحري الإماراتي (26/1981)، 280/1(هـ) من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 4/2(د)، اتفاقية بروكسل.

2-16 .indd 4 30/12/2019 9:54 AM

للإنسان وأدى إلى تحقق الضرر المطلوب التعويض عنه بموجب دعوى مسؤولية الناقل، كالصواعق مثلاً. وقد عبر القضاء الإنجليزي عن هذا الإعفاء في قضية Nuget v. Smith: «لا يسأل الناقل العمومي عن أي حادثة بإمكانه أن يثبت بأنها ترجع لأسباب طبيعية بشكل مباشر وحصري، وذلك دون أي تدخل بشري، وأنه لم يكن باستطاعته دفعها بأي قدر من التوقع والعناية المعقولة المتوقعة من جانبه»[1].

ثانياً: مخاطر البحر

للناقل دفع مسؤوليته عن ضمان ما لحق البضاعة المشحونة من ضرر إن أثبت أن وقوع الضرر يعود إلى «مخاطر البحار أو المياة الملاحية وأخطارها وحوادثها» بموجب الفقرة (ب) من المادة 17/3 وقد ورد ذات الإعفاء في القانون التجاري البحري واتفاقية بروكسل[2].

لم ينص القانون الإماراتي أو قواعد روتردام كالاتفاقات التي سبقتها على تعريف لمخاطر البحر «perils of sea». غير أن القضاء الإماراتي قرر أن «مخاطر البحر التي تعفي الناقل من المسئولية ... يجب أن تحمل طابعاً استثنائياً غير عادي وغير متوقع وأن يكون ما صادف السفينة تتوافر فيه مقومات القوة القاهرة... فلا يعد من مخاطر البحر الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل أن يتوقعهما وأن يتفادى نتائجها...[3]». ويتعين على المحكمة أن تأخذ بعين الاعتبار واقع الحال في الدعوى دون إغفال وقت وقوع الحادث ومكانه. وتقدير استثنائية الحدث من مسائل الواقع المتروكة لسلطة محكمة الموضوع التقديرية متى ما كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت في أوراق الدعوى.

وتمثيلاً لذلك، فإن العاصفة في مكان ما قد تعد ذات طابع استثنائي في حين أنها لا تكون كذلك في مكان آخر، والعاصفة في المكان ذاته قد تعد غير متوقعة في الصيف مثلاً ومتوقعة في الشتاء. وبالتالي تدخل مخاطر البحر ضمن مفهوم القوة القاهرة، بشرط أن تكون استثنائية لا تتحملها السفن العادية الصالحة لركوب البحر[4]، وأن يكون الناقل قد بذل

(1) Nuget v. Smith (1875)1 CPD 423 at 444, as per Mellish, LJ

(2) المادة 275 / 1 (د)، القانون التجاري البحري، وتقابلها المادة 280 / 1 (د)، من مشروع القانون التجاري البحري ، والمادة 4/2(ج)، اتفاقية بروكسل.

(3) تمييز دبي – بتاريخ 7/4/1996 – طعن رقم 38 لسنة 1996 (حقوق)

(4) علي جمال الدين عوض، القانون البحري (القاهرة: دار النهضة العربية، 1987)، صـ 289، البند 365.

2-16 .indd 5 30/12/2019 9:54 AM

الاحتياطات اللازمة لتفادي نتائج الخطر البحري[1]، فمن غير المعقول أن يستفيد الناقل من الإعفاء إن كان قراره بعدم تخفيف سرعة السفينة في ظل وجود عاصفة عائد إلى رغبته بإيصال البضاعة في الوقت المحدد ليتجنب الشرط الجزائي عن التأخير مما أدى إلى تلف البضاعة. كما لا تعتبر الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل أن يتوقعها وأن يتفادى نتائجها من مخاطر البحر المعفية من المسؤولية[2].

ويقع على عاتق الناقل إثبات تحقق الإعفاء الذي يدفع به مسؤوليته، بالإضافة إلى تحقق مواصفات القوة القاهرة في الخطر البحري الذي يدفع به مسؤوليته أمام المحكمة المختصة[3]. كما يتعين عليه إثبات علاقة السببية بين ذلك الخطر والضرر محل دعوى مسؤولية الناقل. ومن أهم الوسائل إثبات تحقق هذا الإعفاء أو نفيه: سجلات الطقس، صور من التوقعات الجوية المعتمدة لدى السفينة، وكافة السجلات الملاحية التي تبين مسار الرحلة وسرعة السفينة ورد فعل الربان لسوء الأحوال الجوية من سجلات تحديد الموقع GPS Logs وسجلات المسار courseograph وتقارير AIS[4] وECDIS[5] وغيرها.

ثالثاً: الإعتداءات والاضطرابات الداخلية والخارجية

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إن أثبت أن الضرر الذي لحق المدعي يرجع إلى اعتداء أو اضطراب داخلي أو خارجي، وهو ما يستدل من نص الفقرة (ج) في المادة 17/3 إذ نصت على إعفائه من المسؤولية عن «الحرب والاعتداءات والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية». وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل والقانون

(1) تمييز دبي – بتاريخ 12/11/2007 – الطعن رقم 169 لسنة 2007 (مدني)؛ وبتاريخ 31/3/1996 – الطعن رقم 243 لسنة 1995؛ وبتاريخ 18/6/2007 – الطعن 109 لسنة 2007 (تجاري) قررت محكمة تمييز دبي أن هلاك البضاعة (متمثلة بـ 137 حزمة خشب) لا يرجع لخطأ الناقل أثناء الرحلة إذ أن أوراق الدعوى وتقرير الخبرة وتقرير الأرصاد الجوي للميناء أثبتت تعرض السفينة إلى مخاطر القوة القاهرة المتمثلة بالظروف الجوية وسرعة الرياح وعلى الأمواج غير الاعتيادية.

(2) تمييز دبي – بتاريخ 22/2/1991 – الطعن رقم 181 لسنة 1991 (حقوق)

(3) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، صـ 289، البند 365. تمييز دبي – بتاريخ 29/12/1991 – الطعن رقم 155 لسنة 1991 (حقوق)، وبتاريخ 18/6/2007 – الطعن رقم 109 لسنة 2007

(4) يقصد بالـ AIS نظام التعريف الآلي أو Automatic Identification System وهو نظام التتبع التلقائي المستخدمة على متن السفن من قبل إدارات حركة السفن لتحديد موقع السفن عن طريق تبادل البيانات إلكترونياً مع السفن المجاورة ومحطات AIS والأقمار الصناعية.

(5) "Electronic Chart Display and Information System" هو عرض الخرائط الالكترونية ونظام المعلومات هو نظام الكتروني يبين المعلومات الملاحية ويستخدم كبديل عن الخرائط الملاحية التقليدية، وهو معتمد لدى المنظمة البحرية الدولية IMO ويوفر معلومات بشأن موقع السفينة وسلامتها بشكل منتظم.

2-16 .indd 6 30/12/2019 9:54 AM

الإماراتي، يلاحظ أنهما قررتا إعفاءات في فقرات متعددة تصب في ذات المعنى بشكل عام[1]. ولما كانت قواعد روتردام غير نافذة في الوقت الحالي، فإننا لن نجد أحكام قضائية تضع تعريفاً لما يدخل ضمن المصطلحات التي أوردتها الفقرة (ج)، ولا يمنع من النظر في الأحكام القضائية التي تعرف هذه المصطلحات في ظل القوانين الوطنية والاتفاقات الدولية النافذة.

1. الحرب

«الحرب قد تكون قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث مادية ومن أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع غير متوقعة، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليس هو الحرب ذاتها ولكن ما خلفته من أحداث واضطرابات ... أما إذا كانت الظروف التي تحيط بالمدين [بتنفيذ الالتزام] تمكنه من اتخاذ احتياطات معقولة ولم يتخذها كان هذا خطأ في جانبه يحقق مسؤوليته إذا تسبب عنه ضرر[2]».

وقد عرّف القضاء الأمريكي مصطلح «الحرب» أو «war» في دعاوى التأمين بأنها عبارة عن اعتداءات تتضمن استخدام القوة المسلحة بين حكومات ذات سيادة أو كيانات مشابهة[3]. والأخذ بهذا التعريف الضيق يؤدي إلى استبعاد أفعال الإرهاب التي تدخل ضمن مفهوم الاعتداءات التي إن تحقق قد تمنع الناقل من أداء التزامه. لذلك نصت قواعد روتردام على الإرهاب كسبب معفي من المسؤولية كما سيأتي بيانه.

2. الاعتداءات والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب

استعاضت قواعد روتردام بإعفاءات ذات نطاق أوسع حلت محل إعفاء «أعمال الأعداء العموميين» الوارد في القانون الإماراتي واتفاقية بروكسل[4] كون المقصود بتلك العبارة غامض، فنصت على إعفاء الناقل من المسؤولية عن «الاعتداءات والنزاع المسلح

---

(1) المادة 275 / 1 (و) و (ز) و (ك)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها الفقرة ذاتها في المادة 280 / 1 من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 4/2(هـ) و (و) و (ك)، اتفاقية بروكسل؛ إذ يعفى الناقل من حوادث الحرب "Acts of war" وأعمال الأعداء العموميين Act of public enemies والاضطرابات الأهلية والفتنة "riots and civil commotions".

(2) عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، صـ 879، بند 590 وما بعده.

(3) Pan American World Airways, Inc. v. Aetna Casualty & Surety Co. 505 F.2d 989 (2d Cir. 1974); وقد أشار هذا الحكم إلى أحكام بريطانية مؤداها تضييق نطاق مصطلح «الحرب» للاعتداءات بين الدول ذات السيادة ومن ضمنها: Britain S.S. Co. v. The King, (1921), 1 A.C. 99 (1920)

(4) المادة 4/2 (و)، اتفاقية بروكسل؛ وقد أخذت به المادة 275 / 1(ز)، القانون التجاري البحري الإماراتي (26/1981)؛ وتقابلها الفقرة ذاتها في المادة 280 / 1 من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي.

2-16 .indd 7 30/12/2019 9:54 AM

والقرصنة» «hostilities, armed conflict, piracy, terrorism»، والغاية من ذلك إدخال حالات قد لا تدخل ضمن مفهوم «الحرب» في الإعفاءات المقررة لمصلحة الناقل البحري كالاعتداء على كيان لا يدخل ضمن مفهوم الدولة أو قيام نزاعات مسلحة بين جماعات معينة كالمافيا تمنع الناقل من تنفيذ التزامه[1].

ولا يوجد اتفاق على تعريف الإرهاب كونه يختلف من دولة إلى أخرى[2]، وقد عرفه المشرع الإماراتي بأنه كل فعل أو امتناع عن فعل جرمه قانون مكافحة الجرائم الإرهابية، أو أي فعل او امتناع ارتكب بقصد ارتكاب نتيجة إرهابية. ويقصد بالنتيجة الإرهابية إثارة الرعب بين مجموعة من الناس أو إزهاق الأرواح أو التسبب في أذى بدني جسيم أو إلحاق ضرر ذي شأن بالممتلكات أو بالبيئة أو الإخلال بالأمن الداخلي أو الدولي، أو معاداة الدولة أو التأثير على السلطات العامة في الدولة أو دولة أخرى أو منظمة دولية في أدائها لأعمالها أو الحصول من الدولة أو دولة أخرى أو منظمة دولية على منفعة أو مزية من أي نوع[3]. ويمكن استخلاص تعريف للإرهاب بأنه القيام بنشاطات تتسم بالعنف أو التخويف أو الإكراه من شأنها إثارة الرعب بين الأشخاص للوصول لغايات معينة، غالباً ما تكون سياسية. فإن لم يتمكن الناقل من إيصال البضاعة بذات الوصف المقرر لها نتيجةً لفعل يدخل ضمن إطار الجرائم الإرهابية جاز له دفع مسؤوليته.

وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 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 موجهًا 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[4]. فلا يدخل ضمن مفهوم القرصنة المعفية من المسؤولية

(1) Francesco Berlingieri, International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, (New York, Informa Law from Routledge, 2014), 1st ed., vol. 1, p. 34.

(2) عرف قانون الإرهاب الإنجليزي لسنة 2000 الإرهاب بأنه القيام بنشاط ما أو التهديد بالقيام بنشاط ما يكون من شأنه التأثير على الحكومة أو على منظمة حكومية دولية أو تخويف العامة أو جزء منهم بغرض خدمة قضية سياسية أو دينية أو ايديولوجية وكان ذلك النشاط يتضمن أعمال عنف خطية ضد شخص ما أو يتضمن أضرار جسيمة ضد الممتلكات أو من شأنه تهديد حياة شخص غير مرتكب النشاط، أو يشكل خطر حقيقي على صحة أو سلامة العامة أو جزء منهم أو تم تصميمه بشكل جاد للإخلال أو لتعطيل عمل نظام الكتروني. (Terrorism Act 2000, s. 1(1) and (2) and Terrorism Act 2006, s. 34)، كما تضمن القانون الأمريكي تعريفاً للإرهاب الدولي في 18 U.S. Code § 2331.

(3) الفقرات 5 و6 و7 من المادة 1، قانون مكافحة الجرائم الإرهابية الإتحادي (7/2014)

(4) المادة 101، **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982**

2-16 .indd 8 30/12/2019 9:54 AM

قيام طاقم السفينة المعين من قبل مالك السفينة ومؤجرها بتغيير اسم السفينة ووجهتها وإنما يعتبر هذا الفعل خطأ عمدي من طاقم السفينة[1].

3. أعمال الشغب والاضطرابات الأهلية

أعمال الشغب والاضطرابات الأهلية «riots and civil commotions» هي تلك الاضطرابات العامة التي يقوم خلالها ثلاثة أشخاص أو أكثر بأفعال معينة من شأنها خرق النظام الداخلي بهدف لفت الانتباه إلى قضية سياسية أو اجتماعية معينة دون مراعاة أنظمة الدولة وقوانينها[2]. وأعفت قواعد روتردام الناقل البحري من المسؤولية إن كان ما لحق البضاعة من ضرر يرجع إلى الاضطرابات الأهلية متبعاً في ذلك نهج اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي[3]. ولا خفاء بأنه يتعين على الناقل إثبات أن الضرر قد وقع بصفة مباشرة نتيجةً لأعمال الشغب أو الفتنة أو أي شكل من أشكال الاضطرابات الأهلية.

وفي دعوى عرضت على محكمة مرسيليا التجارية، اعتبرت المحكمة السرقة قوة قاهرة كونها وقعت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتلافيها غير ممكن، وهي واقعة سرقة البضاعة محل عقد النقل من مقاول الشحن والتفريغ خلال عملية سطو عن طريق عصابة مسلحة، فقررت المحكمة إعفاء المقاول من المسؤولية كون السرقة لم تكن عادية وإنما متعلقة بحرب أهلية[4].

يلاحظ مما سبق، أن الفقرة (ج) من اتفاقية روتردام أكثر واقعيةً ووضوحاً وتنظيماً عما كانت عليه الفقرة المقابلة لها في اتفاقية بروكسل، إذ تشمل حالات لم يتم النص عليها صراحةً في الاتفاقية الأخيرة في فقرة واحدة. وتهيب الباحثة بالمشرع أن يحذو حذو قواعد روتردام في هذا الشأن ووضع فقرة واحدة للنص على الإعفاءات ذات الطبيعة المتقاربة. كما أنه كان حرياً باللجنة التشريعية الواضعة لمشروع القانون الإماراتي أن تنص على أعمال الإرهاب كونها حالة شاعت في الآونة الأخيرة التي تتوافر فيها مقومات القوة القاهرة المعفية من المسؤولية، وذلك ليكون القانون الإماراتي أكثر قرباً من الواقع العملي

---

(1) تمييز دبي – بتاريخ 14/5/2005 – الطعن رقم 179 و184 لسنة 2004 (تجاري)

(2) وقد جرم المشرع الإماراتي الأفعال التي من شأنها المساس بالأمن الداخلي للدولة بموجب قانون العقوبات الاتحادي رقم 3 لسنة 1987 المواد 174 – 201، كما جرم الإضراب وتعطيل العمل في المواد 231 – 233 (الإضراب).

(3) المادة 275 / 1(ك)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها الفقرة ذاتها في المادة 280 / 1 من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 4/2 (ك)، اتفاقية بروكسل.

(4) حكم قضائي D.F.M 8/7/1964. 1965 – 178، نقلاً عن د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 - قواعد هامبورج، (الإسكندرية: منشأة المعارف، 2008)، صـ 83، البند 73، هامش 2

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 9 30/12/2019 9:54 AM

كما هو الحال بالنسبة لقواعد روتردام التي أخذت بعين الاعتبار معوقات تنفيذ عقد النقل البحري المستحدثة في الوقت الراهن.

رابعاً الأوامر الإدارية والأحكام القضائية

لما كانت السفينة تشكل أحد العناصر المادية المكونة للذمة المالية للشخص الطبيعي أو الاعتباري التي يتصور أن يتم الحجز عليها، ظهرت الحاجة لاعتبار كل عمل صدر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد من ضمن أسباب الإعفاء من المسؤولية العامة. وقد نصت قواعد روتردام في الفقرة (د) من المادة 17/3 على إعفاء الناقل من المسؤولية عن أي ضرر ينتج عن «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 الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18». ومن ثم فإن ما تصدره سلطة عامة من قرارات تعيق الناقل يؤدي إلى إعفائه من المسؤولية، وأوردت الحجز والإيقاف باعتبارهما أمثلة على تلك التدخلات وليست حالات مقررة للإعفاء كما هو الحال في القانون الاماراتي واتفاقية بروكسل[1]، فقامت بتجميع الإعفاءات ذات خصائص متقاربة في بند واحد[2].

يستنتج مما سبق، أنه يمكن للناقل دفع مسؤوليته بإثبات وجود أوامر إدارية أو قضائية كان من شأنها منع تنفيذ النقل متى كانت صادرة عن سلطة أجنبية عن المتعاقدين، سواء تعلق ذلك الإيقاف بالسفينة بحد ذاتها أو البضاعة المنقولة، ومن أمثلة ذلك: صدور أمر قضائي بالحجز على السفينة[3] أو صدور قرار بالتحفظ على البضاعة المنقولة[4] أو بحظر استيراد البضاعة من دولة معينة، شريطة أن يؤدي إصدار ذلك القرار أو الأمر إلى منع تنفيذ عقد النقل بالصورة المتفق عليها والإضرار بالبضاعة محل التعاقد بشكل مباشر، على أن يسأل الناقل إذا كان الضرر راجعاً إلى خطئه[5].

---

(1) المادة 275 / 1 (ح) و(ط)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها المادة 280 / 1(ح) و(ط) من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 4/2(ز) و (ح)، اتفاقية بروكسل؛ تقرر بموجب هذه الفقرت بأن كل «..(ح) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي ...و (ط) قيود الحجر الصحي» يعتبر سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية.

(2) Marel Katsivela, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules, Revue Générale de Droit, vol. 40, no. 2, 2010, pp. 413–466 at 440

(3) تمييز دبي – بتاريخ 24/2/2008 – الطعن رقم 4 لسنة 2008 (مدني)

(4) تمييز دبي – بتاريخ 28/2/2005 – الطعن رقم 484 لسنة 2004 (تجاري)

(5) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، صـ 290، البند 365

2-16 .indd 10 30/12/2019 9:54 AM

كما تعتبر قيود الحجر الصحي «quarantine restrictions» إحدى حالات الإعفاء العامة من المسؤولية، وهي الحالة التي يتم خلالها عزل السفينة بمنأى عن الساحل وذلك عند وصولها إلى الميناء إن اشتبهت السلطات نقلها لمرض معد. ويكون لجهات حكومية معينة فرض هذا القيد على البضائع المنقولة مما قد يؤدي إلى تأخير تسليم البضاعة أو تلفها كلياً أو جزئياً. ويشترط لإعمال هذا الإعفاء عدم توقع إصدار الأوامر أو الأحكام القضائية بالحجز على السفينة؛ إذ إن الهدف من هذا الشرط إعفاء الناقل من أي ضرر ينتج عن التأخيرات غير المتوقعة والتي لا يمكن للناقل تجنبها أو توقعها أو درءها. لذلك يتصور ألا يتم إعماله إن ثبت إهمال مالك السفينة بأداء ما عليه من ديون بحرية متعلقة بالسفينة رغم إخطاره بذلك، ومن ثم تم استصدار أمر بالحجز عليها مما أدى إلى تضرر البضاعة.

وفي هذا المعنى اشترطت قواعد روتردام على ضرورة ألا يقع الحدث المشار إليه في هذه المادة بسبب الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18[1]، والغاية من ذلك هو النص صراحةً على عدم جواز استفادة الناقل من الإعفاء من المسؤولية إن ثبت أن الأمر الإداري أو الحكم القضائي قد صدر بسببه هو أو أحد تابعيه، وهي مسألة ضمنية وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقية بروكسل[2].

أمر صادر من سلطة مخولة: ويجب أن تتصف القرارات أو الأحكام بالحجز أو الحجر أو الإيقاف بصفة التدخل الجبري الذي يمس الرحلة البحرية عن طريق أي سلطة حكومية، سواء كانت في البلد التي تحمل السفينة جنسيتها من عدمه، وسواء تعد من أعداء الحكومة التي ترفع السفينة علمها من عدمه، وبغض النظر عن مدى مشروعية تلك الأوامر أو الإكراهات[3]. بل وأكثر من ذلك، للناقل أن يتمسك بهذا الاستثناء لمجرد تهديده بإصدار أمر إداري أو حكم قضائي في مواجهته أدى إلى عدم تمكينه من تنفيذ التزاماته، وذلك في حالة صدور ذلك التهديد أو الإنذار من سلطة سيادية[4].

(1) نص المادة 18 من قواعد روتردام: «يكون الناقل مسؤولا عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها: (أ) أي طرف منفذ؛ أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو)ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.»

(2) Marel Katsivela, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions, at 441.

(3) Benjamin v. M/V Balder Eems 639 F Supp. 1497 (S.D. N.Y. 1986); تمييز دبي – بتاريخ 28/2/2005 – الطعن رقم 484 لسنة 2004 (تجاري)

(4) The Hellig Olav (2nd Cir. 1922), 282 F. 534

2-16 .indd 11 30/12/2019 9:54 AM

خامساً: إضراب العمال

قد تقدر المحاكم إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب إضراب العمال "strikes" كالبحارة وعمال الشحن والتفريغ وذلك تأسيساً على ما نصت عليه قواعد روتردام من إعفاء الناقل لوقوع الضرر نتيجة «الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة»[1].

وبالتالي يعد الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل من قبيل القوة القاهرة متى ما أدى إلى الإضرار بالبضاعة محل عقد النقل بشكل مباشر، فإن أدى مثلاً إخلال الناقل المدعى عليه بواجبه بالعناية بالبضاعة عن طريق تهويتها إلى تعفن البضاعة المنقولة، فليس له التمسك بوجود إضراب اتحاد البحارة في ميناء الوصول لدفع مسؤوليته[2]. كما قامت محكمة الاستئناف الأمريكية بنقض الحكم المستأنف وإعادته إلى محكمة أول درجة لتقضي فيه من جديد كونها رفضت دعوى المسؤولية قبل الناقل دون أن تتبين عما إذا كان الإضراب الذي منع السفينة من مغادرة ميناء بومونت لأكثر من ثلاثة أشهر أدى إلى صعوبة أداء الناقل لواجب العناية بالبضاعة بشكل معقول[3].

سادساً: الحريق

الحريق هو تفاعل كيميائي يحدث نتيجة أكسدة سريعة لبعض المواد مسبباً حرارة ولهب الأكسجين. فالحريق هو اللهب وليس مجرد الحرارة، وبالتالي فإن ارتفاع درجة الحرارة التي لم تصل إلى مرحلة الاشتعال لا يدخل ضمن مفهوم الحريق[4] باعتباره حالة

---

(1) المادة 17/3 (هـ)، قواعد روتردام؛ ويقابلها نص المادة 4/2 (ي)، اتفاقية بروكسل، والمادة 275 / 1 (ي)، القانون التجاري البحري الإماراتي (26/1981)؛ وتقابلها الفقرة ذاتها في المادة 280 / 1 من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي.

(2) (General Foods Corp. v. United States, 104 F. Supp. 629 (S.D.N.Y. 1952; في هذه الدعوى تركت السفينة بدون طاقم لمدة 26 يوم خلال إضراب العمال عند وصولها إلى ميناء بوويت في ولاية نيويورك، وتبين عند تفريغها تعفن ستمائة من الاكياس المشحونة، وتبين من تقرير المعاينة أن البضاعة تلفت قبل الوصول وأن التهوية الموجودة تعد بالكاد كافية لعنابر السفينة حتى عند فتح فتحات السفينة في الطقس المعتدل. وفي قضية أخرى قررت المحكمة أن تعفن شحنة الكستناء المنقولة من إيطاليا إلى أمريكا عائد إلى سوء التهوية ولما فشل الناقل من إثبات أن الإضراب في الميناء هو الذي تسبب في سوء التهوية فإنه لا يستفيد من الإعفاء المقرر لصالحه قانوناً.

(3) United States of America v. Lykes Bros. Steamship Co. Inc. 511 F.2d 218 (Fifth Circuit)

(4) Tempus Shipping Co. v. Louis Dreyfus Co. [1930] 1 K.B. 699 at 708, as per Wright J.

2-16 .indd 12 30/12/2019 9:54 AM

من حالات الإعفاء من المسؤولية. فالحرارة بحد ذاتها لا تشكل خطراً محتماً على السفينة خاصةً وأن بطء تفاقم ما تخلفه الحرارة من ضرر تعطي الناقل وقتاً معقولاً لدفعها[1]، فالحريق يشكل قوة قاهرة طالما استحال توقعه ودفعه[2]. إضافةً لما سبق، يكون الناقل قد تكبد خسائر كبيرة جراء احتراق السفينة كلها أو جزء منها[3]. كل ذلك أدى إلى إدراج إعفاء في القانون الإماراتي وقواعد روتردام – والاتفاقات السابقة – عما يخلفه «نشوب حريق على السفينة» من ضرر[4]. وتمثيلاً لذلك، قرر القضاء الأمريكي بأن الحريق الذي أتلف ألواح تحكم أجهزة التبريد على ظهر السفينة وبالتالي تلف شحنة الموز يدخل ضمن دائرة استثناء الحريق الوارد لمصلحة الناقل في قانون نقل البضائع عن طريق البحر[5].

وقد استبعدت قواعد روتردام عبارة «... ما لم يحدث [الحريق] بفعل الناقل أو خطئه» الواردة في اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي، كون عدم وقوع خطأ من جانبه مفترض استناداً للفقرة الثانية من المادة 17، فضلاً عن كون الفقرة الرابعة تقرر مسؤولية الناقل عما لحق البضاعة من ضرر – ولو تحققت أياً من أسباب الإعفاء الواردة في الفقرة الثالثة – إن أثبت وقوع خطأ من جانب الناقل شخصياً وأحد تابعيه المذكورين في المادة 18.

ومن ناحية أخرى، أخذ واضعوا قواعد روتردام الصعوبة التي تواجه المدعي في حال إلزامه بإثبات وجود خطأ من جانب الناقل في حال نشوب الحريق على ظهر السفينة، لذلك أتت قواعد روتردام بقاعدة جديدة تعطي المدعي حماية أكبر من خلال نص المادة 17/5(أ) التي تقيم مسؤولية الناقل ولو أثبت الناقل تحقق إعفاء الحريق، إذا أثبت المدعي أن الضرر قد وقع أو من المحتمل أن يكون قد وقع نتيجةً لإخلال الناقل بالتزامه بصلاحية السفينة للإبحار، وتطقيمها وتموينها بالمعدات والإمدادات على نحو سليم، أو في حالة كون عنابر السفينة أو أجزائها التي نقلت فيها البضاعة لم تكن مهيأة لنقل البضائع والحفاظ

---

(1) Walter L. Williams Jr., The American Maritime Law of Fire Damage to Cargo: An Auto-Da-Fe for a Few Heresies, 26 Wm. & Mary L. Rev. 569 (1985), http://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol26/iss4/2 (Last Accessed 18/5/2016)

(2) تمييز دبي – بتاريخ 16/11/1997 – الطعن رقم 139 لسنة 1997 (حقوق)

(3) Walter L. Williams Jr., The American Maritime Law of Fire Damage to Cargo, at 582.

(4) المادة 17/3 (و)، قواعد روتردام؛ المادة 275/1(ج) من القانون التجاري البحري الإماراتي، وتقابلها المادة 280 / 1 (ج)، من مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة المادة 4/2(ب)، اتفاقية بروكسل.

(5) Banana Services Inc. v. M/V Tasman Star 1996 AMC 260 at p. 263 (11 Cir. 1995).

تطبق أحكام اتفاقية بروكسل في بريطانيا بموجب قانون نقل البضائع عن طريق البحر Carriage of Goods by Sea Act 1971، كما تطبق في الولايات المتحدة الأمريكية بموجب قانون نقل البضائع عن طريق البحر Carriage of Goods by Sea Act 1936, sect. 8, U.S.C. Appx. 1308.

2-16 .indd 13 30/12/2019 9:54 AM

عليها[1].

أما اتفاقية هامبورج، فقد نصت على إعفاء الناقل نتيجة اندلاع الحريق صراحةً في المادة 5/4(أ)[2] ولم تتركه ليدخل ضمن دائرة الإعفاء العام بإثبات «اتخاذ ما يلزم من تدابير» من قبل الناقل. كما قررت اتفاقية هامبورج بشكل صريح أنه يقع على عاتق صاحب المصلحة إثبات أن وقوع نشوب الحريق يرجع إلى خطأ الناقل أو تابعيه.

يلاحظ مما سبق أن الحريق باعتباره سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية وفقاً لاتفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانون الإماراتي يوفر للناقل حماية كبيرة وقد يجعله بمعزل عن المسؤولية، خاصةً مع صعوبة إثبات المدعي لخطأ الناقل، الذي قد يستفيد من إهماله أو حتى أفعاله العمدية في إحداث الحريق، دون أن تقوم مسؤوليته[3].

سابعاً: أخطاء الغير

والجدير بالذكر أن اتفاقية روتردام لم تنص على هذا الإعفاء في قائمة الإعفاءات في الفقرة الثالثة من المادة 17، بل نصت عليه بموجب الفقرة الثانية[4]، ويتمثل عبء الإثبات الملقى على عاتق الناقل أن يثبت أن الضرر ليس نتيجة لخطأ ارتكبه هو أو أحد الأشخاص الذي يسأل عنهم بموجب المادة 18 فليس عليه إثبات خطأ الغير، وهو ذات اتجاه القانون الإماراتي واتفاقية بروكسل[5].

وقد رفضت محكمة فرنسية دفع الناقل بعدم مسؤوليته كون الضرر قد وقع نتيجة خطأ

(1) نص المادة: «يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، عن الهلاك أو التلف أو التأخير كاملاً أو جزئياً، إذا: (أ) أثبت المدعي أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع، أو من المحتمل أن يكون قد وقع، بسبب أو بإسهام: (1) عدم صلاحية السفينة، أو (2) عدم تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم، أو (3) أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى المعدة لنقل البضائع أو أي الحاويات الموفرة من قبل الناقل لنقل البضاعة، لم تكن مهيئة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها».

(2) «يسأل الناقل: 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه...».

(3) Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, (London: informa, 2009), p. 55

(4) نص المادة:« يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18.» وبالتالي فإن المدعي يتمسك بهذه المادة عندما ينتج الضرر جراء خطأ الناقل الذي لا يكون له دفع مسؤوليته ولو تحققت أي من حالات الإعفاء الواردة في الفقرة الثالثة.

(5) المادة 4/2(ف)، اتفاقية بروكسل، المادة 275/1 (ض)، القانون البحري التجاري الإماراتي، ويقابلها نص المادة 280/1(ض)، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي.

2-16 .indd 14 30/12/2019 9:54 AM

لا يرجع إلى فعله هو أو أحد تابعيه الوارد في المادة 27(ب) من القانون الفرنسي الداخلي لسنة 1966 – الآن الفقرة 3 من المادة 5422 - 12 من قانون النقل الفرنسي – على أساس أنه يتعين لإعمال هذا الإعفاء أن يثبت بذله العناية المعقولة لدفع أي حدث متوقع، في حين أنه تبين من وقائع الدعوى أنه عند رسو السفينة في ميناء بمدينة كولومبو قام لصوص بفتح حاويات السفينة ونقل ما فيها من بضائع إلى سفينة أخرى خلال ساعات من الليل دون أن يتم ضبطهم من قبل الطاقم، وكان الجدير بالناقل اتخاذ إجراءات احترازية أكبر كأن يوفر حراسة إضافية على ظهر السفينة إثر وقوع سرقات مشابهة في ذات الميناء بشكل متكرر[1].

الفرع الثاني: خطأ الشاحن

لا يجوز إلزام الناقل بضمان الضرر الذي لحق بالبضاعة المنقولة نتج عن خطأ الشاحن أو إلى سبب آخر مرتبط بعمليات متعلقة بالبضاعة يقوم بها أو التزاماته المقررة بموجب عقد النقل. ويتصور ذلك بتحقق ثلاثة حالات معفية من المسؤولية تدخل في دائرة أخطاء الشاحن نستعرضها تباعاً في هذا الفرع.

أولاً: فعل أو امتناع الشاحن

بموجب المادة 17/3 (ح) من قواعد روتردام «يعفى الناقل .. من كامل مسؤوليته ... إذا أثبت ... أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير: ... (ح) فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة 33 والمادة 34». وقد ورد ذات الإعفاء في اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي[2].

فلا تنعقد مسؤولية الناقل البحري إن وقع الضرر نتيجة لفعل الشاحن، كاختياره سفينة أو حاوية لتنفيذ عملية النقل مع علمه بعدم ملاءمتها لطبيعة البضاعة المنقولة، بأن تكون طبيعة البضاعة تحتم نقلها في مكان بارد فيختار الشاحن سفينة ليس بها غرف تبريد لتقليل أجرة النقل، أو إن لم يقم الشاحن بإخطاره بما تستلزمه البضاعة من عناية خاصة في شحنها ورصها وحفظها.

---

(1) نقلاً عن : William Tetley, Marine Cargo Claims, (Canada: Thomson Carswell, 2008), (4th Ed., Vol 1, p.1091, ft. 248 (Tribunal de Commerce de Marseille, DMF 1999, 336

(2) المادة 275/1(ل)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها المادة 280/1(ل)، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 4/2(ف)، اتفاقية بروكسل. نص الإعفاء: ... (ل) كل عمل أو ترك من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله...»

2-16 .indd 15 30/12/2019 9:54 AM

ويلاحظ من نص قواعد روتردام أن نطاقها أوسع من النطاق الذي قرره القانون الإماراتي واتفاقية بروكسل بحيث أنها لم تكتف بالنص على أخطاء الشاحن وتابعيه[1] فحسب، بل أيضاً الشاحن المستندي[2] "documentary shipper" والطرف المسيطر[3] "controlling party" وتابعي كل منهم. ويقع على عاتق الناقل المدعى عليه إثبات أن محدث الضرر قد تصرف باعتباره وكيلاً عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر وأن فعله أو امتناعه هو الذي أدى إلى ذلك الضرر، وهو ما يتوافق مع ما أدخلته الاتفاقية من مصطلحات جديدة وهي: الشاحن المستندي والطرف المسيطر بالإضافة إلى تفصيلها في التزامات الشاحن والشاحن المستندي والطرف المسيطر على خلاف القانون الإماراتي واتفاقية بروكسل[4].

ويعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي لحق ببضاعة الشاحن (مُحدث الضرر) وليس بضاعة شاحن آخر، إذ تظل مسؤولية الناقل قائمة في الحالة الثانية، ثم يكون له الرجوع على محدث الضرر للمطالبة بالتعويض عما تكبده من خسائر. ومثال ذلك، وقوع ضرر بإحدى البضائع المنقولة على ظهر السفينة نتيجة رصها بجانب بضاعة أخرى ذات طبيعة خطرة ولم يكن الناقل على علم بخطورتها لتزويده بمعلومات مغلوطة عنها، حينئذ لا يستفيد الناقل من الإعفاء على اعتبار أنه ملزم بالتأكد من صحة ومطابقة بيانات البضاعة التي يُفصح عنها الشاحن، والتأكد كذلك من طبيعتها لاتخاذ الإجراءات المناسبة عند شحنها ونقلها[5].

---

(1) ويقصد بوكلاء الشاحن: عمال الشحن والتفريغ الذين تعاقد معهم لتنفيذ هذه العمليات، أو مالك البضاعة أو مالك البضاعة كالمرسل إليه الذي قد يلحق ضرراً بالبضاعة عند تفريغها.

(2) لم تعتد اتفاقية روتردام بعملية تسليم البضاعة إلى الناقل كسبب لاكتساب صفة الشاحن، بل قصرت هذا الوصف على الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل (انظر التعريف الوارد في المادة 1/8، قواعد روتردام)، وجعلت 'الشاحن المستندي' أو 'Documentary Shipper' في مقام الشاحن العادي فيلتزم بكافة التزاماته، ويشاركه بكافة الحقوق والدفوعه المنصوص عليها في الاتفاقية وذلك بموجب المادة 33 من قواعد روتردام، ويقصد بالشاحن المستندي كل شخص –غير الشاحن الذي أبرم العقد – يقبل بأن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني.

(3) الطرف المسيطر هو الشخص المخول بممارسة حق السيطرة الذي يتمثل بالحق بإصدار أو تعديل التعليمات المتعلقة بالبضاعة والتي لا تعد تعديلاً على بنود عقد النقل، والحق بتسلم البضاعة في ميناء الوقوف المحدد قبل الوصول إلى ميناء التفريغ أو في أي مكان على مسار الرحلة إن كان النقل داخلياً، كما يشمل الحق باستبدال المرسل إليه بأي شخص آخر ولو كان الطرف المسيطر نفسه. والطرف المسيطر إما أن يكون الشاحن نفسه أو أي شخص آخر مسمى في عقد النقل سواء كان الشاحن المستندي أو أي شخص آخر. (للمزيد من التفصيل، انظر المادة 1/13، والمادة 50 والمادة 51، قواعد روتردام)

(4) Marel Katsivela, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions, at 448 - 451

(5) تمييز دبي – بتاريخ 28/3/2005 – الطعن رقم 496 لسنة 2004 (تجاري)

2-16 .indd 16 30/12/2019 9:54 AM

ثانياً: عدم كفاية أو سوء حالة التغليف أو العلامات المميزة

إن عدم كفاية التغليف «insufficiency of packing» وعدم كفاية العلامات المميزة للبضاعة «insufficiency of marks» من أهم أسباب الإعفاء التي يستند إليها الناقل لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة. وقد نصت قواعد روتردام في المادة 17/3 (ك) على إعفاء الناقل من المسؤولية لتحقق أي من هذه الأسباب بشرط ألا يكون الناقل أو من ينوب عنه قد قام بتغليف أو ووسم البضاعة[1]، فقد دمجت قواعد روتردام إعفائين وردا في فقرتين منفصلتين في المادة 4/2 من اتفاقية بروكسل والمادة 275/1 من القانون الإماراتي. وقد وسعت قواعد روتردام من نطاق هذا الإعفاء بحيث لم يعد يقتصر على عدم كفاية التغليف وعلامات البضاعة، بل إن وقع الضرر لمجرد سوء حالة تغليف البضاعة أو علاماتها. وبالتالي إن عدم وضوح العلامات المميزة للبضاعة أو التغليف الرديء يبرران إعفاء الناقل من المسؤولية.

تغليف البضاعة

إن الغاية الأساسية من تغليف البضاعة هو حفظها بحيث تتحمل مخاطر الرحلة الاعتيادية التي يتوقع أن تصادفها أثناء عملية النقل كل ذلك بهدف تجنب الأضرار الطفيفة في ظل عناية الناقل البحري العادية. ولا يقصد بكفاية التغليف استخدام الشاحن أجود مواد التغليف بل يتعين عليه استعمال المواد ذات الجودة العادية التي تتناسب مع الشحنة. ويعتبر تقدير كفاية التغليف من عدمه من مسائل الواقع التي تستخلصها محكمة الموضوع من أوراق الدعوى، فتختلف باختلاف الدعوى ونوع البضاعة والعرف التجاري السائد وظروف الرحلة البحرية. وقد جرى العرف التجاري على تغليف بعض البضائع بشكل بسيط، كقضبان الفولاذ التي يكتفى بربطها بحزم متفرقة، في حين أنه لا يتم تغليف السيارات على الإطلاق. وبعبارة أخرى، على المحكمة النظر إلى ما جرت عليه العادة عند شحن البضاعة من ذات النوع بحراً للتحقق من وجود خطأ في التغليف من عدمه[2].

ولما كان تقدير تحقق هذا الإعفاء من مسائل الواقع، غالباً ما تقوم المحاكم بالموازنة بين واجب الناقل بالمحافظة على البضاعة والتزام الشاحن بتغليفها. ومثال ذلك قررت المحكمة إعفاء الناقل من المسؤولية عما أصاب شحنة المطّاط من تلف كونها وازنت بين مسألتين، فمن ناحية اختيار الشاحن تغليف غير كاف رغبةً بتجنب تكاليف التغليف باهظة

(1) النص باللغة الإنجليزية: " Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier".

(2) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، (القاهرة: دار النهضة العربية،1992)، صـ. 536

2-16 .indd 17 30/12/2019 9:54 AM

الثمن، ومن ناحية أخرى رص البضاعة بالطريقة التي قررها المدعي في أسباب دعواه كان يكبد الناقل تكاليف عالية[1].

ويختلف الوضع عند إعمال إعفاء عدم كفاية تغليف البضاعة في نطاق النقل بالحاويات، إذ يفرق بينما إن كان الناقل هو من قام بالتعبئة أو الشاحن التي تم رصها في الحاوية، وذلك على اعتبار أن الأصل هو التزام الناقل البحري بعمليات ترتيب ورص البضاعة داخل الحاوية[2]. فإن زود الناقل الشاحن بالحاوية والتزم بتعبئتها لصالحه، عندئذٍ وجب عليه بذل العناية لإعداد حاوية صالحة للإبحار وفقاً للمادة 17(ج). أما في حالة قيام الشاحن بهذه العملية فقد فرضت عليه قواعد روتردام أن يقوم بترتيب الشحنة وتثبيتها بعناية وبما يتناسب مع طبيعتها ويكفل عدم إلحاق الضرر بالأشخاص والممتلكات[3]. عندها لا يتصور منع الناقل من الاستفادة من إعفاء المسؤولية متى أثبت عدم كفاية تغليف البضاعة خاصةً مع وجود إخلال من جانب الشاحن.

وبالرغم من عدم تنظيم القانون البحري الإماراتي النقل بالحاويات بأحكام خاصة، استقر القضاء الإماراتي على ذات اتجاه قواعد روتردام، مؤدى ذلك أن القضاء الإماراتي لا يعفي الناقل البحري من المسؤولية في حال قيامه بتزويد الشاحن بالحاوية كونها تعتبر من أجزاء السفينة، إذ يقع على الناقل التزام بالتأكد من أن تغليف البضاعة التي يقوم برصها كافٍ حسب حالتها الظاهرة عند تعبئة الحاوية[4].

العلامات المميزة للبضاعة

ويعد من ضمن أخطاء الشاحن المعفية من مسؤولية الناقل عدم قيام الشاحن بوضع علامات مميزة للبضاعة بطريقة واضحة أو كافية تمكن الناقل من التعرف على البضاعة محل العقد بسهولة[5]، وهو إعفاء مرتبط بالتزام الشاحن بتقديم بيان يحدد علامات البضاعة الرئيسة – اللازمة للتحقق من نوع البضاعة – والذي يعتمده الناقل عند إصدار سند

(1) Bache v. Silver Line, Ltd. (The Silversandal) 1940 AMC 731 (2 Cir. 1940) at p. 70

(2) المادة 272/2، القانون التجاري البحري، تمييز دبي – بتاريخ 12/11/2007 – الطعن رقم 171 لسنة 2007 (مدني)، وبتاريخ 20/6/2004 – الطعن رقم 612 لسنة 2003 (حقوق).

(3) المادة 27/3، قواعد روتردام

(4) المادة 272/1، القانون التجاري البحري، إذ تنص على أنه: « يلتزم الناقل قبل السفر وعند بدئه ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضي».

(5) المادة 17/3(ك)، اتفاقية روتردام؛ المادة 275/1(س)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها المادة 280/1(س)، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، المادة 4/2(س)، اتفاقية بروكسل

2-16 .indd 18 30/12/2019 9:54 AM

الشحن[1]. فإن ضاعت البضاعة المشحونة أو اختلطت مع بضاعة أخرى أو تم تسليمها لمن لا حق له فيها – أو غيرها من صور الضرر – بسبب عدم وضوع أو كفاية العلامات الموضوعة عليها، انتقل عبء الإثبات إلى الناقل ليثبت وجود علاقة السببية بين عدم كفاية العلامات ووقوع ذلك الضرر.

وفي ختام هذا الفرع، اقتضت الإشارة إلى أن قانون النقل الفرنسي نص على عدم كفاية التغليف أو العلامات المميزة للبضاعة باعتبارها أمثلة لإعفاء الناقل من المسؤولية الأساسي المتمثل بـ«خطأ الشاحن»، وفيما يلي نص مترجم للفقرة 6 من المادة 5422 - 12 من قانون النقل الفرنسي:

«يكون الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر تلحق بالبضاعة من وقت دخولها في عهدته وحتى التسليم، إلا إذا أثبت أن الخسارة أو الضرر ترجع إلى: ... (ز) خطأ الشاحن، وخاصةً فيما يتعلق بتغليف وتكييف ووضع العلامات المميزة للبضائع...»[2]

وتتفق الباحثة مع اتجاه المشرع الفرنسي وقواعد روتردام التي جعلت جميع هذه الإعفاءات في فقرة واحدة كون تعدادها فيه تزيداً، خاصةً وأنه قد يستفاد من عبارة «فعل أو امتناع الشاحن» أنها تشمل ما يليها من إعفاءات متعلقة بعدم كفاية التغليف أو العلامات المميزة للبضاعة. فضلاً عن كون عبارة «خطأ الشاحن» الواردة في القانون الفرنسي تعتبر أكثر شمولية وتدخل في دائرتها كافة ما يلزم الشاحن به من أفعال ويخل في تنفيذها.

ثالثاً: أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها

إن لم يتمكن الناقل من درء مسؤوليته بإثبات عدم ارتكابه لأي خطأ، أجازت له قواعد روتردام دفع مسؤوليته بإثبات تحقق الضرر نتيجةً لقيام الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بأداء أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها عوضاً عن الناقل لوجود اتفاق بين الأطراف بذلك[3] بشرط أن يثبت الناقل هذا الاتفاق كتابةً في تفاصيل

(1) المادة 275/1(س)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها لمادة 280/1(س)، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، المادة 4/2(س)، اتفاقية بروكسل،17/3(ك)، قواعد روتردام

(2) نقلاً عن الترجمة باللغة الانجليزية الواردة في: William Tetley, Marine Cargo Claims, p.1189

(3) المادة 17/3(ط)، قواعد روتردام؛ نص المادة: «أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها التي تؤدى بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه»

2-16 .indd 19 30/12/2019 9:54 AM

العقد[1]. وقد أقرت قواعد روتردام هذا الإعفاء بهدف خلق نوع من التجانس بين إجازة تفويض هذه الأعمال لغير الناقل وتمكينه من دفع مسؤوليته إن استخدم أطراف العقد هذه الإجازة مما أدى إلى الإضرار بالبضاعة المنقولة.

واستثناءً مما سبق، ليس للناقل التمسك بهذا الإعفاء ولو ثبت وجود اتفاق مكتوب في الحالة التي يقوم الناقل بتلك العلميات نيابةً عمن هو ملزم بها اتفاقاً– سواء كان الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه –، وذلك درءاً للتعارض الذي قد ينتج عن إعفاء الناقل بموجب هذه الفقرة ومسؤوليته الواردة في المادة 18 التي تنص على مسؤوليته عن الفعل أو الامتناع الذي يقع من أي طرف منفذ، أو ربان السفينة أو طاقمها، أو موظفي الناقل أو الطرف المنفذ، أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته. ومثال ذلك، في حال قيام الطاقم بتحميل البضاعة على ظهر السفينة ورصها بناء على اتفاق بين الناقل والشاحن بالنيابة عن الشاحن مقابل أجر معين ثم تلفت البضاعة، فلا يجوز للناقل دفع مسؤوليته وفقاً لهذا الإعفاء، ولو كان العقد يلزم الشاحن بأداء هذه الأعمال.

وأخيراً يتبين بالرجوع إلى القانون الإماراتي والاتفاقات الأخرى عدم وجود إعفاء صريح مشابه لهذا الإعفاء، إلا أن ما تقرره من إعفاء الناقل لوقوع الضرر نتيجةً «لفعل أو امتناع الشاحن» يؤدي إلى ذات النتيجة. أما قواعد روتردام فقد أقرت صراحةً إعفاء الناقل عما تخلفه الأعمال المرتبطة بتحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها للتأكيد على أحكام المادة 13. ففي حال اتفاق الناقل كتابةً مع الشاحن على نقل أي من التزامات الناقل – المتمثلة بأعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها – إلى الشاحن نفسه أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه، يعفى الناقل من المسؤولية عما تلحقه تلك الأعمال من ضرر بالبضاعة المنقولة.

---

(1) نص المادة 13 بعنوان «واجبات معينة للناقل»: 1- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وترتيبها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية. 2- بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون الإخلال بأحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.« يلاحظ أن هذه المادة جعلت التزام الناقل بتسلم البضاعة وتسليمها إلى صاحب الحق فيها من الالتزامات غير القابلة للتفويض، كما أنها اشترطت لإعمال اتفاق أطراف العقد على نقل التزام الناقل بتحميل ومناولة وترتيب وتفريغ البضاعة إلى الشاحن أو من يحل محله أن يكون هذا الاتفاق مكتوباً، وذلك حماية للمرسل إليه لئلا يكون على غير علم بذلك الاتفاق وهو ما يجعله يواجه صعوبات فعلية سواء عند استلام البضاعة في الميناء أو أمام المحكمة بعد قيام النزاع.

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 20 30/12/2019 9:54 AM

الفرع الثالث: عجز البضاعة

يتصور أن يقع بالبضاعة نقص عند نقلها بحراً، سواء من حيث العدد أو الوزن، فدرجت الاتفاقات الدولية إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من تلف إن كان يرجع إلى عيوب ذاتية في البضاعة. وقد أشارت قواعد روتردام إلى هذا الإعفاء في الفقرة (ي) من المادة 17/3 بأنه «حدوث نقص في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع»[1]، وكذلك اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي[2].وليتمكن الناقل من دفع مسؤوليته قبل الشاحن أو المرسل إليه أو من حل محلهما نتيجة لوقوع عجز في البضاعة، يتوجب عليه ألا يخل بالتزامه الأساسي بالمحافظة على البضاعة المنقولة.

وما يصيب البضاعة من عجز يرقى لأن يدخل ضمن أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية يتصور بأن يكون عيباً ذاتياً أو خفياً في البضاعة أو عجز الطريق.

أولاً: عيب البضاعة الذاتي والخفي

الحالة الأولى من حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة بالبضاعة المنقولة هي العيب الذاتي في البضاعة هو ذلك العيب الذي ينشأ نتيجة عن «عيب متأصل بالبضاعة» أو كما أشار إليه المشرع الإماراتي بأنه ناتج «عن طبيعة الشيء ذاته[3]». وعلة إعفاء الناقل في هذه الحالة هو أن العيب الذاتي يرجع إلى أسباب خارجة عن إرادة الناقل، ومثال ذلك نقصان وزن الطحين لانكماشه وتآكل بعض المعادن بمرور الزمن[4]. وقد عرف القضاء الإنجليزي العيب الخفي في البضاعة بأنه «عدم صلاحية البضاعة لتحمل حوادث الرحلة البحرية الاعتيادية، أخذاً بعين الاعتبار درجة العناية بالبضاعة المفروضة على الناقل بموجب العقد.»[5]

---

(1) النص باللغة الانجليزية: " j) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality of vice of the goods".

(2) يقابلها نص المادة 280/1(م)، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي؛ والمادة 4/2(م)، اتفاقية بروكسل

(3) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الاماراتي، صـ 143، البند 185.

(4) يقصد بمرور الزمن هو الفترة المتفق عليها أو المتوقعة التي تستغرقها الرحلة البحرية، فإن استغرقت الرحلة فترة أطول من ذلك، وأدى ذلك إلى تضرر البضاعة، فليس للناقل التمسك بهذا الدفع إذ تقوم مسؤوليته على أساس إخلاله بالتزام آخر هو توصيل البضاعة في الوقت المتفق عليه أو الاعتيادي، إلا إن قامت أسباب أخرى تمكنه من دفع مسؤوليته.

(5) William Tetley, Marine Cargo Claims, p.1142

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 21 30/12/2019 9:54 AM

ولما كان العيب المشار إليه هنا من العيوب غير الظاهرة والمتعلقة بطبيعة البضاعة، فلا يتصور أن يدرج الناقل بشأنها أي تحفظ في سند الشحن بشأنها، بل تكتشف هذه العيوب عند وصول البضاعة، وعليه فإن غياب التحفظ لا يحرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة[1].

ولا ينبغي الخلط بين العيب الخفي والعيب الذاتي، فالعيب الخفي هو عيب يصيب البضاعة عند تسليمها ولا يمكن اكتشافه بالفحص العادي ويؤدي وجود ذلك العيب إلى عدم تمكن الناقل من تسليمها بالحالة الموصوفة في سند الشحن. ومثال ذلك، انتشار الفطريات في الخشب لعدم قيام الشاحن بعملية التنشيف seasoning، إذ إن الفحص الاعتيادي للشحنة لا يُمكن الناقل من معرفة وجود تلك الفطريات.

ثانياً: عجز الطريق

ومن صور ما يقع في البضاعة من نقص لطبيعة خاصة بها هو عجز الطريق "friente de route" أو "minor inevitable loss in transit". فيعفى الناقل من المسؤولية إن أثبت للمحكمة أن الضرر يدخل ضمن مفهوم عجز الطريق. ويقصد بعجز الطريق كل نقص يلحق البضاعة بسبب طبيعتها تأثراً بظروف نقلها[2]، ومثال ذلك تعفن الفاكهة، وتبخر السوائل، فهو ليس عيب بقدر ما هو ظرف لا يمكن للناقل تلافيه. وعلة إعفاء الناقل في هذه الحالة أن العرف البحري دأب على التسامح فيما يتعلق بعجز الطريق إذ لن يتمكن الناقل من درئها مهما بذل من عناية، فيرجع في تحديد نسبة عجز الطريق المسموح بها حسب عرف ميناء الوصول. وعليه فإن عجز الطريق ليس دفعاً اكتسب خصوصيته من تنظيم عقد النقل البحري في القانون البحري إنما هو أحد الأعراف البحرية، لذلك يقع على عاتق من يتمسك به إثبات وجوده أساساً، ولا يعتبر دفعاً في مواجهة إهمال الناقل في العناية بالبضاعة المشحونة.

ويحدد عجز الطريق بنسبة مئوية لا تثار مسؤولية الناقل بسببها، وتختلف باختلاف البضاعة وميناء الوصول. ولما كان الناقل هو من يدعي تحقق هذا الاستثناء، فيقع على عاتقه إثبات ما تقضي به العادات التجارية في ميناء الوصول فيما يتعلق بعجز الطريق، وتعد الشهادات الصادرة عن غرف التجارة والأحكام القضائية بشأن عجز الطريق أحد سبل الإثبات[3]. وتقرر غالباً محكمة الموضوع إحالة الدعوى لخبير في الشؤون البحرية

(1) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، صـ 84، البند 74

(2) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، صـ 290، البند 366

(3) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، صـ 85، البند 75

2-16 .indd 22 30/12/2019 9:54 AM

ليقدر نسبة العجز المسموح بها. والجدير بالذكر أن النسبة المسموح بها قد تتغير بمرور الزمن وبظهور وسائل جديدة وأكثر تطوراً لنقل البضاعة من حيث الطرود والحاويات ووسائل النقل.

المطلب الثاني: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية

تمهيد: لما كانت الملاحة البحرية ذات طبيعة مميزة وتحيط بها أخطار كثيرة، اتجهت التشريعات البحرية نحو إقرار أسباب خاصة بهذا النوع من النقل ويؤدي تحققها إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. فالإعفاءات التي يتناولها هذا المطلب تستمد خصوصيتها من أحكام القانون البحري، وسيتم التطرق إليها في الأفرع التالية.

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة

يؤدي إهمال السفينة إلى تعريضها للهلاك مما يؤثر سلباً على ثقة الأشخاص بالنقل البحري والتعويل عليه في عمليات النقل. فكان من الضروري إلزام الناقل بالاهتمام بالسفينة وجعلها صالحة للملاحة، وهو التزام يسأل عنه شخصياً ولو عهد به إلى غيره. والسفينة الصالحة للملاحة هي السفينة الملائمة من حيث هيكلها وتطقيمها ومعداتها ومرافقها للقيام برحلة بحرية معينة لنقل البضاعة محل عقد النقل[1]، فهي فكرة نسبية تختلف باختلاف الرحلة والبضاعة.

وقد نصت قواعد روتردام صراحةً في المادة 14على أن «يكون الناقل ملزماً قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها – ببذل العناية اللازمة ... (أ) لجعل السفينة صالحة للملاحة والإبقاء عليها كذلك»[2]. وبالتالي فإن التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام ممتد ويغطي الرحلة البحرية كاملةً، وذلك على خلاف اتجاه اتفاقية بروكسل

---

(1) Great China Metal Industries Co. Ltd. v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad (The Bunga Seroja) [1999] 1 Lloyd's Rep 512 at p. 527

(2) وإن كانت قواعد روتردام نصت على ذلك صراحةً، فإن هذا الاتجاه يستفاد ضمناً من أحكام اتفاقية هامبورج. فقد جعلت هذه الاتفاقية التزام الناقل بصلاحية السفينة ممتداً طوال فترة الرحلة البحرية من خلال النص على أن مدة مسؤوليته تتمثل في الفترة التي تكون البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التسليم، فالناقل يسأل عما يلحق البضاعة من ضرر اعتباراً من وقت تسلمه إياها وحتى تسليمها إلى صاحب الحق فيها. وبالتالي فهو لا يعفى من المسؤولية وفقاً للمادة 5/1 إلا بإثباته اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الحادث الذي أدى إلى تضرر البضاعة أثناء وجودها في عهدته – بما في ذلك الضرر الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة –.

Ahmad Hussam Kassem, The Aspects of Seaworthiness - Current Law and Development (Master's Thesis), Swansea University, United Kingdom, 2006, Available at: http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf (Last Accessed: 28/02/2017)

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 23 30/12/2019 9:54 AM

والقانون الإماراتي الذي يجعله وقتي ينتهي بإبحار السفينة[1]. وغاية ذلك رغبةً بتوزيع مخاطر النقل البحري بين الناقل والشاحن أو من يحل محله[2]. إضافةً لما سبق، قررت قواعد روتردام مسؤولية الناقل – ولو تحققت إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المادة 17/3 – إن أثبت المدعي أن الضرر الذي لحق به نتج عن عدم صلاحية السفينة أو يحتمل أن تكون عدم الصلاحية قد تسببت فيه أو أسهمت به فعلاً[3]، وبالتالي فإن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة التزام أساسي overriding obligation وفق ما قررته قواعد روتردام صراحةً، ولا يكون للناقل درء مسؤوليته إلا بإثباته بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة[4].

وقد يبدو في الوهلة الأولى أن قواعد روتردام أكثر صرامةً فيما يتعلق بمسؤولية الناقل في حال وقوع ما يؤثر على صلاحية السفينة أثناء الرحلة البحرية مقارنةً بالقانون الإماراتي واتفاقية بروكسل. إلا أنه وجب التنويه بأن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة المنقولة هو التزام مستمر طوال الرحلة البحرية[5]، وبالتالي فإن إثبات الناقل اتخاذ ما يلزم لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية لا يعني أنه أثبت بذله هو ووكلائه العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة المنقولة لتجنب وقوع الضرر أو التخفيف منه، وهو ما يقرب الاتجاهات.

ومن الجانب العملي، إن شركات النقل درجت على العمل بموجب قواعد الإدارة الدولية لتشغيل السفن الآمن ومنع التلوث (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention "the ISM Code") وهي قواعد تنظم أمن السفن تأسيساً على ممارسات عمليات الشحن الحديثة، وأخذت بعين الاعتبار التطور الذي شهدته أنظمة الاتصال والأقمار الصناعية. فاليوم أصبح طاقم السفينة وملاكها على اتصال دائم مع الطاقم البري، كما أنه توجد شبكة من وكلاء الشحن حول العالم يمكن لملاك السفينة التواصل معهم لإصلاح أي عطل يقع في السفينة في أقرب

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، صـ 282، البند 352؛ ورد ذكر التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة في المادة 272 من القانون الإماراتي، والمادة 3/1 من اتفاقية بروكسل.

(2) P. Sooksripaisarnkit, Enhancing of Carriers' Liabilities in the Rotterdam Rules – Too Expensive Costs for Navigational Security, Int. Journal of Marine Navigation & Safety of Sea Transportation, Vol. 8, No. 2, June 2014, pp. 309 – 315 at p. 312

(3) المادة 17/5(أ)، قواعد روتردام

(4) المادة 17/5(ب)، قواعد روتردام

(5) المادة 272/2، القانون التجاري البحري الإماراتي، وتقابلها المادة 277، مشروع القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة 3/2، اتفاقية بروكسل 1924

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 24 30/12/2019 9:54 AM

ميناء بشكل فوري، أياً كانت طبيعة ذلك الإصلاح، دائماً كان أو مؤقتاً. فضلاً عن وجود معاهد لتدريب طاقم السفينة كل حسب اختصاصه[1].

ومع وجود تلك القواعد الدولية المتعارف عليها دولياً فيما يتعلق بأمن السفن، وفي ظل التطور الذي يحيط بالنقل البحري، أصبح مد النطاق الزمني لالتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة طوال الرحلة البحرية مسألة يمكن للناقل مواكبتها، كما أنها تضع الشاحن في موقع أفضل، وبالتالي صار من الضروري للمشرع الإماراتي الالتفات عن قاعدة قانونية أقرتها اتفاقية بروكسل في عام 1924 أي في خضم صعوبة الاتصال والتحكم بالسفن بعد إبحارها والأخذ بقاعدة أكثر حداثة وأكثر مواءمةً للعصر الحالي، خاصةً وأن الدولة تعتبر دولة شاحنة فهي مستهلكة لعمليات النقل البحري وليست مصدرة لها. ولا خفاء في أن التزام السفينة بقواعد تشغيل السفن الآمن يعد قرينة على قيام الناقل ببذل التدابير اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، وبمفهوم المخالفة، للشاحن التمسك بعدم تطبيق تلك القواعد على ظهر السفينة لإثبات إخلال الناقل بالتزامه.

العيوب الخفية في السفينة

لما كانت قواعد روتردام تعفي الناقل من المسؤولية عما تلحقه عدم صلاحية السفينة من ضرر إن أثبت بذله العناية اللازمة لجعلها كذلك، فإنها تعفي الناقل من المسؤولية إن وقع الضرر نتيجة عيب خفي في السفينة لم يتمكن الناقل من معرفة وجوده، وذلك بموجب الفقرة (ز) من المادة 17/3. وبالرغم من كون قواعد روتردام – كاتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي[2] – لم توضح إن كان هذا العيب يصيب البضاعة أم السفينة، إلا أن هذا النص جاء لإعفاء الناقل مما يلحق بناء السفينة من عيب أو خطأ[3] ولا يقصد بها العيوب الخفية في الشحنة[4] وإلا اعتبر هذا الإعفاء زيادة غير مبررة، وعلى أي حال فإن هذه الصياغة تخلق لبساً يمكن تجنبه عند تطبيق النص.

والعيب الخفي هو «ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق، فإذا كان يمكنه كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أي أن الناقل لم يبذل همة معقولة في سبيل كشفه»[5]. ومن

(1) Theodora Nikaki, The Carrier's Duties under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?, Tulane Maritime Law Journal, vol. 35, no. 1, 2010, pp. 1 – 46, at p. 4

(2) المادة 275/1 (غ)، القانون التجاري البحري، والمادة 4/1(ع) من اتفاقية بروكسل

(3) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، صـ 144، بند 186

(4) كونها تم تغطيتها في الإعفاءات المقررة فيما يتعلق بعجز البضاعة، انظر فيما سبق، صـ 18

(5) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، صـ 288، البند 358؛ المادة 4/1، اتفاقية بروكسل 1924.

2-16 .indd 25 30/12/2019 9:54 AM

أمثلة العيوب الخفية في السفينة، وجود كسر في العمود المفرقي بإحدى محركات السفينة الذي لم تكشفه معاينات خارجية، فهو عيب قائم منذ التصنيع[1]. كما يعد عيباً خفياً في السفينة وجود عيب في التصميم عند تصنيع صمامات الشفط في أحد الأنابيب الذي لم تكشفه المعاينات الخارجية، خاصة وأن السفينة كانت جديدة وفي أول رحلة لها[2]. وعلى أي حال أصبح إثبات وجود عيب خفي في السفينة أكثر صعوبةً في ظل وجود قواعد التشغيل الآمن للسفن، على اعتبار أنها تفرض قيود صارمة فيما يتعلق بالمعاينات والتدقيق والتبليغ عن الأعطال والعيوب[3].

يُعتقد أن نطاق تطبيق هذا الإعفاء بموجب قواعد روتردام عند دخولها حيّز النفاذ سيكون أكبر مما هو عليه في اتفاقية بروكسل أو القانون الإماراتي. إذ يُعتقد أن هذا الإعفاء سيغطي – بالإضافة إلى العيوب الخفية في السفينة وأجزائها – عيوب وسائل النقل الأخرى التي يستخدمها الناقل أثناء فترة مسؤوليته[4]، ولا يمكن الجزم في هذه المسألة إلا عند نفاذ قواعد روتردام.

وأخيراً كان الأجدر بالمشرع الإماراتي – سيما في مشروع القانون المرتقب – أن يعدل من صياغة المادة 275/1 (غ) ويذكر صراحةً أن العيوب المعفية من المسؤولية هي تلك العيوب الخفية في السفينة التي لا يكشفها الفحص الحذر. وذلك على اعتبار أن النص الحالي يخلق نوع من اللبس، كما أنه يتجاهل وجود قواعد حديثة تنظم تشغيل السفن وفحصها عن طريق أشخاص أو شركات متخصصة، وهو اتجاه المشرع الفرنسي في الفقرة 7 من المادة 5422 - 12 من قانون النقل الفرنسي[5].

الفرع الثاني: الأخطاء الملاحية والإدارية

[6]«nautical fault» تعفي اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي الناقل من المسؤولية بسبب الأخطاء الملاحية والإدارية إذ يعتبر هذا الإعفاء من أهم الإعفاءات المتاحة للناقل بعد تقنينه في قانون هارتر الأمريكي في 1893[7]، والعلة

(1) The Toledo 30 F. Supp. 93 (E.D.N.Y. 1939), at 99

(2) National Sugar Refining Co. v. M/S Las Villas 225 F. Supp 686, 1964 AMC 1445 (E.D. La. 1964)

(3) William Tetley, Marine Cargo Claims, p.1211

(4) Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules, p. 56

(5) French text: “7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant”; وترجمتها: عيوب السفينة التي لا يكشفها الفحص الدقيق

(6) المادة 275/1 (ب)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ المادة 4/2 (أ)، اتفاقية بروكسل.

(7) William Tetley, Marine Cargo Claims, p. 953

2-16 .indd 26 30/12/2019 9:54 AM

من إقراره هو خروج السفينة أثناء إبحارها عن سيطرة مالكها أو الناقل وتكون بعهدة الربان وطاقمها ليتمكن من تسييرها وذلك وفقاً لمسؤولياته وصلاحياته المقررة قانوناً[1]. والأخطاء المعفي منها هي: الأخطاء الملاحية أي الفنية في قيادة السفينة أو في تسييرها أو في إدارتها كلها أو بعض أجزائها[2]، ويشمل الخطأ الفني في قيادة السفينة أو عدم الاحتياط عند القيام بأعمال المناورة مثلاً[3]. إضافةً إلى الأخطاء في إدارة السفينة "management-" التي ترتبط بإهمال الواجبات المتعلقة بالسفينة مما يؤدي بطريق غير مباشر إلى الإضرار بالبضاعة، كالتقصير في أعمال الصيانة[4]، أو إهمال ملئ خزانات السفينة للمحافظة على توازنها. ولا يدخل الخطأ التجاري "commercial fault" في استغلال السفينة ضمن هذا الإعفاء، وهو الإخلال بالواجبات المتعلقة بحفظ البضاعة أثناء عمليه شحنها أو رصها في السفينة أو نقلها بواسطتها أو تفريغها منها[5]، كعدم المحافظة على درجة حرارة الحاوية المسجلة بسند الشحن[6].

ويلاحظ أن قواعد روتردام ألغت إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية والإدارية[7]، بل وعززت ذلك من خلال النص صراحةً على امتداد مسؤولية الناقل لتشمل أي فعل أو امتناع –يشكل إخلال بالواجبات التي تقررها القواعد – صدر عن: أي طرف منفذ؛ أو ربان السفينة أو طاقمها؛ أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته[8]، هذا فضلاً عن كونها جعلت التزام الناقل ببذل العناية لإعداد سفينة صالحة للملاحة ممتداً بموجب المادة 14، كما تبين سابقاً.

أخيراً، يلاحظ أن اتجاه قواعد روتردام قربت مسؤولية الناقل البحري للبضائع من

(1) Ying Yang, The Abolition of Nautical Fault Exemption: to be or not to be (Master's Thesis), Lund University, Sweden, Spring 2011, pp. 20 – 21; Phoebe Leau, Dead in the Water: The Nautical Fault Exemption of the Hague - Visby Rules, Singapore Law Review, Juris Illuminae, (2015/16), Vol. 7, p. 3

(2) تمييز دبي – بتاريخ 12/4/1997 – الطعن رقم 45 لسنة 1997 (حقوق)، نقض أبوظبي – بتاريخ 20/3/2013– الطعن رقم 352و355 لسنة 2012 (تجاري)

(3) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، صـ 144، بند 186

(4) المرجع نفسه.

(5) تمييز دبي – بتاريخ 12/4/1997 – الطعن رقم 45 لسنة 1997 (حقوق) ، نقض أبوظبي – بتاريخ 20/3/2013– الطعن رقم 352و355 لسنة 2012 (تجاري)

(6) تمييز دبي – بتاريخ 6/3/1999 – الطعن رقم 10 لسنة 1999

(7) لم تشر اتفاقية هامبورج إلى إعفاء الناقل من المسؤولية لوقوع خطأ ملاحي أو إداري من قبل تابعيه البحريين، وبالتالي فهو إعفاء ملغي بموجبها.

(8) المادة 18، قواعد روتردام

2-16 .indd 27 30/12/2019 9:54 AM

اتجاه الاتفاقات التي تنظم نقل البضائع بوسائل النقل الأخرى كالنقل البري[1] أو الجوي[2] أو عن طريق السكة الحديدية[3]، التي لم تقرر إعفاء مماثلاً وهو ما يوحي بأن النص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هذه الأخطاء بات لا يتوافق مع ما يحيط وسائل النقل من تطور، كما أنه يتماشى مع اتجاهها لتنظيم الجزء البحري من النقل المتعدد الوسائط.

رأي الباحثة - بالمقارنة بين اتجاهات الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بالإعفاء عن الأخطاء الملاحية والإدارية، يلاحظ أن اتجاه قواعد روتردام هو الأكثر مواءمةً للثورة التكنولوجية التي جعلت الأخذ بهذا الإعفاء غير مجدٍ، إذ أضحت السيطرة على عمليات السفينة واستمرارية رصدها ممكنة عن طريق الأقمار الصناعية ونظام تحديد المواقع GPS، وبالتالي صار من غير الممكن الاستناد على فقد الناقل للسيطرة على السفينة بعد إبحارها.

ولما كان القانون بشكل عام يهدف إلى تجنيب الطرف الأضعف مخاطر الخسارة، يبدو الناقل الذي يكون له مراقبة الشحنة وهي في أعالي البحار – من خلال وسائل الاتصال البحرية الحديثة وتعيين بحارة أكفاء – الأجدر بتحمل مخاطر الضرر، وهو ما لا يتحقق في ظل وجود إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية والإدارية، كونها تحمل أصحاب الحق بالبضاعة هذا الخطر بالرغم من عدم تمكنهم فعلياً من تخفيفه أو تجنبه، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، إن إلغاء إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية يؤدي إلى زيادة مخاطر النقل وبالتالي زيادة أجرة الشحن، وهو ما سيعيد التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري. كما أن الإبقاء على هذا الإعفاء لصالح الناقلين في التشريع الإماراتي غير متوافق مع واقع الدولة باعتبارها دولة شاحنة، خاصةً وأن الدول التي تملك الأساطيل البحرية هي التي هيمنت على صياغة اتفاقية بروكسل ومناقشة بنودها مما أدى إلى التركيز على مصالح الناقلين عند إبرام الاتفاقية.

الفرع الثالث: أعمال المساعدة والإنقاذ وحماية البيئة

المساعدة والإنقاذ: أصبح التقليد البحري المتعلق بالعمل على إنقاذ الأرواح وتقديم المساعدة في أعالي البحار salvage قاعدة قانونية في معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، فأصبح لزاماً على الربان إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر ولو كان من الأعداء[4]. ولا خفاء في أن أداء هذا الالتزام قد يدفع الربان إلى القيام بالمناورة

(1) اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق لسنة 1956

(2) الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1980

(3) الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لسنة 1930

(4) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، صـ 145، بند 186؛ القانون التجاري البحري، المادة 336/2.

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 28 30/12/2019 9:54 AM

أو الحياد مما يتصور معه تعريض البضائع المنقولة لخطر التلف أو الهلاك أو التأخير في التسليم. لذلك أعفت قواعد روتردام الناقل من المسؤولية نتيجةً لأعمال إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر، وهو ذات اتجاه المشرع الإماراتي واتفاقية بروكسل[1].

والمستحدث في قواعد روتردام تمييزها بين إنقاذ الأرواح والممتلكات – بموجب فقرتين منفصلتين (ل) و(م) من المادة 17/3 – فاشترطت معقولية التدابير المبذولة في سبيل إنقاذ الممتلكات في حين لا يوجد تقييد مماثل فيما يتعلق بإنقاذ الأرواح[2]. ولم تحدد قواعد روتردام المقصود بالتدابير المعقولة غير أنه يعتبر الناقل قد التزم بهذا الاشتراط إن لم يكن باستطاعته توقع ضآلة فرصته في إنقاذ الممتلكات المعرضة للخطر من الظروف المحيطة (كحالة الطقس أو حالة السفينة المنكوبة)، بالإضافة إلى تقديره عدم جدية الأضرار التي ستتعرض لها البضاعة جراء عملية الإنقاذ بالمقارنة مع قيمة الأموال التي سيقوم بإنقاذها[3]. وعلى أي حال فإن تحديد ذلك من مسائل الواقع التي تخضع لسلطة المحكمة التقديرية.

وتتفق الباحثة مع الرأي القائل بأن التمييز الذي أخذت به اتفاقية هامبورج وقواعد روتردام مبرر على اعتبار أن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان ويسأل جنائياً حال إخلاله به، في حين أن إنقاذ الأموال مسألة اختيارية لا يجبر عليه[4]. كما أنه من غير المعقول دفع الربان أثناء عملية إنقاذ أشخاص في عرض البحر إلى التدبر في المرحلة الذي تصبح فيه عملية الإنقاذ غير معقولة ليوقفها. وكان حرياً بالمشرع الإماراتي الأخذ بهذا الاتجاه سيما في مشروع القانون المرتقب الذي أبقى على اتجاه اتفاقية بروكسل.

حماية البيئة: إضافةً لما سبق، فقد استحدثت قواعد روتردام نصاً يعفي الناقل البحري من مسؤوليته التي تنشأ عما يبذله من «تدابير معقولة لتفادي أو محاولة تفادي الإضرار

---

(1) المادة 275/1 (ع)، القانون التجاري البحري الإماراتي؛ وتقابلها المادة 280/1 (ع)، مشروع القانون التجاري البحري، و المادتين 4/2 (ل)، اتفاقية بروكسل 1924.

(2) وهو ذات اتجاه اتفاقية هامبورج التي نصت في المادة 5/6 على أنه: «فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر»

(3) Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, op. cit., p. 59

(4) علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، صـ 146، بند 186. وقد نظم المشرع الإماراتي أعمال الإنقاذ في الفصل الثاني من الباب الخامس (المواد 327 – 339) من القانون التجاري البحري، فقرر أن كافة أعمال المساعدة أو الإنقاذ= =يعطي الحق في مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة دون أن تجاوز المكافأة قيمة الأشياء المنقذة (المادة 328)، في حين أنه لاتستحق عن إنقاذ الأشخاص اية مكافأة إلا إن أعطي من قام بإنقاذ السفينة والبضائع التي على ظهرها مكافأة في الحادث ذاته، هنا يستحق الاشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيبًا عادلاً من المكافأة (المادة 333).

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 29 30/12/2019 9:54 AM

بالبيئة»[1] من خلال مشاركته بأعمال تقي من التلوث البيئي، كانتشال حاويات تحتوي على مواد مضرة بالبيئة من البحر بعد انجرافها عن ظهر ناقلة بحرية.

ولعل العلة من إدراج إعفاء كهذا لأول مرة تشجيعاً للناقلين البحريين وحثاً لهم للمساهمة في الحفاظ على البيئة إن اتصل علمهم بوجود ما يهدد سلامتها. كما أن هذا الإعفاء يُكمل اتجاه معاهدة الإنقاذ البحري 1989[2] التي نصت على أحقية من شارك بأعمال إنقاذ بحري بتعويض خاص – يساوي ما تكبده من مصاريف – في الحالة التي تكون فيها السفينة أو البضاعة المنقولة على ظهرها تهدد سلامة البيئة ولم تنجح تلك الأعمال، أما إن أدت مساهمته إلى كف الإضرار بالبيئة أو تقليصه فيجوز زيادة التعويض الخاص بنسبة 30%[3].

ومن الإشكاليات التي قد تثور هو تحديد المقصود بالبيئة "environment"، كونها لم تحدد إذا ما كان المقصود بها البيئة البحرية حصراً أم البيئة ككل مما يشمل الجو والبر. وقد عرفت المادة الأولى في الفقرة (د) من معاهدة الإنقاذ أن «الإضرار بالبيئة تتمثل بالأضرار المادية الجسيمة التي تلحق بصحة الإنسان أو بالحياة البحرية أو بالموارد الواقعة في المياة الساحلية أو الداخلية أو المناطق المجاورة لها والناجمة عن التلوث أو الملوثات أو الحريق أو الانفجار أو حوادث ضخمة مشابهة.[4]» وعلى أي حال، فإن تحديد مفهوم البيئة مسألة يترك تقديرها للمحاكم مستقبلاً، إلا أنه يمكن القول بأن عموم النص يؤدي إلى عدم قيام مسؤولية الناقل الذي بذل تدابير معقولة قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة حتى بدء الرحلة البحرية وأثنائها بل وحتى بعد تفريغ البضاعة من السفينة بهدف تجنب الإضرار بالبيئة ولو أحدثت تلك الأضرار ضرراً بالبضاعة أو تأخراً في تسليمها.

ومن المسائل التي ستثار أمام القضاء لا محالة هي: الدرجة المقبولة للتلوث البيئي الذي يتصور معه إعمال هذا الإعفاء، فهل تدخل كافة أنواع وأشكال التلوث البيئي بكافة الدرجات؟ أتقتصر على ما يكون له أثر مباشر وفعال على النظام البيئي أم أن الناقل يستطيع أن يدفع مسؤوليته لمساهمته بحماية البيئة من أي نوع من التلوث ولو كان طفيفاً

(1) المادة 17/3(ن)، قواعد روتردام

(2) صادقت دولة الإمارات العربية المتحدة على هذه الاتفاقية International Convention of Salvage 1989 وأودعت وثيقة المصادقة عليها في 4/10/1993.

(3) المادة 14، معاهدة الإنقاذ البحري الدولية لسنة 1989

(4) النص باللغة الإنجليزية: " Damage to the environment means a substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.".

2-16 .indd 30 30/12/2019 9:54 AM

ويسهم بشكل غير مباشر بالإضرار بالبيئة؟ وعلى أي حال إن هذا المجال يرتبط بمسائل اجتماعية وعلمية سريعة التطور، ويتصور أن تنعكس في الأحكام القضائية التي ستعنى بتفسير هذا النص.

ختاماً، تهيب الباحثة بالمشرع الإماراتي إدراج هذا الإعفاء ضمن قائمة الإعفاءات الواردة في المادة 280/1 من مشروع القانون التجاري البحري، لما فيه من ضمان استمرارية التنمية البيئية المستدامة وتعزيزاً لمبدأ المحافظة على الموارد الطبيعية وجميعها مفاهيم تسعى حكومتنا الرشيدة إلى تعزيزها في المجتمع.

الفرع الرابع: أفعال الناقل المرتبطة بالبضائع الخطرة والتضحيات المعقولة

نصت قواعد روتردام على إعفاء الناقل من المسؤولية عن «أفعاله بمقتضى الصلاحيات الممنوحة له في المادتين 15 و16»[1]، وبموجب هذا النص أعطت قواعد روتردام الناقل أو الطرف المنفذ صلاحية اتخاذ التدابير المعقولة فيما يتعلق بالبضائع الخطرة أو التي تحتمل أن تصبح خطرة أثناء فترة مسؤولية الناقل[2]، بالإضافة إلى صلاحية القيام بالتضحيات العامة المعقولة التي تدخل في باب الخسائر المشتركة[3].

أولاً: البضائع الخطرة

تحتل البضائع الخطرة أهمية بالغة في مجال النقل البحري وهو ما حدا بالقوانين البحرية نحو تنظيم أحكامها، خاصةً فيما يتعلق بتغليفها وضرورة بيان طبيعتها للناقل البحري حتى لا تهدد سلامة السفينة وما تحمله من بضائع أخرى بشكل عام. وبالتالي أعفت قواعد روتردام الناقل من المسؤولية عما لحق البضاعة الخطرة من ضرر إن شكلت تهديداً على الأرواح أو الأموال أو البيئة وتصرف الناقل بها دفعاً لضررها وفقاً للفقرة (ن) من المادة 17/3.

(1) المادة 17/3(ن)، قواعد روتردام

(2) المادة 15، قواعد روتردام؛ نص المادة: «بصرف النظر عن أحكام المادتين 11 و 13، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول احتمالية أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل.»

(3) المادة 16، قواعد روتردام؛ نص المادة: «بصرف النظر عن أحكام المواد 11 و 13 و 14 ، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.»

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 31 30/12/2019 9:54 AM

وحري بنا في هذا الموضع الرجوع إلى المادة 15 من قواعد روتردام التي أعطت الناقل مجموعة من الصلاحيات إن اتضح له وجود احتمالية خطورة البضاعة المنقولة على الحياة أو الممتلكات أو البيئة. فيكون للناقل أو الطرف المنفذ رفض استلام البضاعة أو شحنها على ظهر السفينة، كما يحق له انزالها من على ظهر السفينة بعد شحنها، أو إتلافها، أو إبطال أذاها أو أن يتخذ أي إجراء آخر بشرط أن يكون معقولاً كالتدابير الأخرى.

ولما كانت قواعد روتردام تهدف إلى تنظيم أحكام النقل البحري في النقل المتعدد الوسائط، فإن هذه المادة حرصت على أن تعطي الطرف المنفذ – الناقل الفعلي – أحقية اتخاذ الإجراء المناسب إن أصبحت البضاعة تشكل خطراً بعد أن قبلها الناقل، حتى لا يصبح ذلك القبول عائقاً أمام الطرف المنفذ، خاصةً وأن ما يعد آمناً بالنسبة لأحد أنواع النقل في النقل متعدد الوسائط قد لا يكون كذلك بالنسبة للنقل البحري[1].

ويتوقع أن يؤدي تطبيق هذه المادة إلى صعوبات أمام القضاء، سيما فيما يتعلق بالبضائع غير الخطرة التي «يحتمل بشكل معقول أن تصبح بضاعة خطرة». فقد يقصد بهذه العبارة أن الشخص ذو الخبرة العادية قد يستنتج بعد معاينة الشحنة وجود احتمالية كبيرة بأن البضاعة ستشكل خطراً على الممتلكات والأشخاص والبيئة دون ما سيستخدم من وسائط في سبيل نقلها.

والجدير بالذكر أن المشرع الإماراتي – كاتفاقية بروكسل – قد وضع أحكاماً خاصة بالبضائع الخطرة[2]، غير أنه قصر إجازة التصرف بالبضاعة الخطرة فعلاً وتهدد سلامة السفينة الناقلة للبضاعة أو سلامة البضائع الأخرى، أي تم استبعاد الحالة التي تكون الخطورة احتمالية غير قائمة، على خلاف قواعد روتردام التي وسعت من هذا النطاق، بنفي مسؤولية الناقل ولو كان الضرر احتمالياً على الأرواح أو الأموال أو البيئة.

أما اتفاقية هامبورج فقد تناولت البضائع الخطرة في المادة 13[3] التي تلزم الشاحن

(1) Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, op. cit., p. 41

(2) نص المادة: «1 - إذا شحنت السفينة بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو للانفجار جاز للناقل في كل وقت أن يخرجها من السفينة أو أن يتلفها أو أن يزيل خطورتها بدون أي تعويض إذا أثبت أنه لم يكن يرضى بشحنها لو علم بنوعها أو بطبيعتها، وفضلاً عن ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. 2- وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطرًا على السفينة أو على شحنتها جاز إنزالها من السفينة وإتلافها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء»، تقابلها المادة 276، مشروع القانون التجاري البحري، والمادة 4/6، اتفاقية بروكسل

(3) نص المادة: «1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة. 2- إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى الناقل أو الناقل الفعلي، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع

2-16 .indd 32 30/12/2019 9:54 AM

بإخطار الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة وإلا كان مسؤولاً عن أي ضرر يرجع إلى طبيعة البضائع الخطرة وليس إلى خطأ الناقل، فضلاً عن عدم قيام مسؤولية الناقل عن أي مساهمة للخسارات المشتركة بالنسبة لهذه البضائع، وبالتالي إن أصبحت البضاعة خطرة بعد شحنها بأن صارت تسبب ضرراً إشعاعياً أو تلوثياً جاز للناقل الرجوع على الشاحن بأية مصاريف تكبدها لإزالة خطورتها بتفريغها أو التخلص منها أو غيرها[1].

ثانياً: التضحيات المعقولة

بالإضافة إلى ما منحته المادة 15 للناقل فيما يتعلق بالبضائع الخطرة، فإن المادة 16 قررت أحكاماً خاصة بالتضحيات العامة المعقولة في المرحلة البحرية من عملية النقل، إذ نصت على أنه «... يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.»

يستفاد مما سبق، أن التضحية المعقولة هي تلك التي تهدف إلى الحفاظ على السلامة العامة المتمثلة بسلامة الشحنة والسفينة، أو حماية أرواح البشر أو الممتلكات المعرضة للخطر. نتيجةً لذلك، فإنه بالرغم من كون التخلص من البضائع المنقولة يشكل خرقاً للمواد 11 و13 و14 من القواعد التي تعنى بالمحافظة على البضاعة، فيعفى الناقل من المسؤولية بموجب المادة 16، آخذاً بعين الاعتبار عدم وقوع أي خطأ من جانبه هو شخصياً أو من يسأل عن أخطائهم بموجب المادة 18.

وقد اقتضى التنويه أن قواعد روتردام لم تعفِ الناقل من المسؤولية لتضحيته بالبضاعة في سبيل حماية البيئة، فإن كانت السفينة تنقل حاوية بها مواد خطرة تهدد سلامة البيئة وكانت تلك الحاوية مهددة بالانزلاق من على ظهر السفينة، في حين أن الناقل كان يستطيع التضحية بشحنات أخرى لمنع إنزلاق الحاوية، فليس في المادة 16 ما يفيد إعفاؤه من المسؤولية في هذه الحالة[2].

وبالاحتياطات الواجب إتخاذها – إذا اقتضى الأمر-. فإن لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع: (أ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع، (ب) ويجوز في أي وقت انزال البضائع عن السفينة أو اعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع أي تعويض. 3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية الناقل البضائع في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة.»

(1) أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية (بدون سنة نشر)، صـ. 134

(2) Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, op. cit., p. 43

2-16 .indd 33 30/12/2019 9:54 AM

خلاصة القول، إن الإعفاء الوارد في المادة 17/3 (ن) ما هو سوى تقنين لمبدأ موجود، وتم إضافته باعتباره أحد حالات الإعفاء إعمالاً للمادتين 15 و16، وبالرغم من عدم النص عليه ضمن قائمة أسباب الإعفاء الواردة في اتفاقية بروكسل والقانون الإماراتي، إلا أنه وارد في المادة 271 وباب الخسائر المشتركة (المواد 340 - 365)، ولا ضير في انتهاج نهج قواعد روتردام بأن يقوم المشرع الإماراتي بالنص عليها صراحةً في المشروع لتكون كافة حالات إعفاء الناقل من المسؤولية مذكورة في مادة واحدة.

الخاتمة

لما كانت أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية من أهم الضمانات المقررة لصالح الناقل البحري كان لزاماً على مشرعي القوانين الوطنية تحديثها بما يتوافق مع متطلبات العصر وتطورات عمليات النقل البحري. ويمكن اعتبار اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً – قواعد روتردام– ضمن أهم مصادر القواعد المنظمة لعقد النقل البحري كونها وضعت بعد مناقشات وتعديلات دامت لسنوات عديدة. أما إعفاءات الناقل من المسؤولية الواردة في المادة 275 من القانون التجاري البحري المستمدة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 دون الأخذ بعين الاعتبار النظم القانونية الأحدث – إلا على استحياء في بعض المواضع – خاصةً وأن القانون البحري التجاري الإماراتي قد تم إقراره في 1981 أي بعد ما يقارب 60 سنة من توقيع اتفاقية بروكسل.

وقد عكفت الدراسة الماثلة على بيان أحدث الأنظمة القانونية – قواعد روتردام – في سبيل التوصل إلى توصيات تطوير موقف المشرع الإماراتي، خاصةً مع وجود مشروع مرتقب صدوره لم يضف جديداً يذكر إلى أحكام عقد النقل البحري سيما فيما يتعلق بأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية. وفيما يلي خلاصة بأهم التوصيات التي توصلت إليها الباحثة في هذه الدراسة:

1. حري بالمشرع أن يستعيض عن الفقرات (و) و (ز) و (ك) من المادة 275/1 فيما يتعلق بحوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين، بفقرة واحدة تنص على إعفاء الناقل مما تخلفه « الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية» كونه يتضمن اعتداءات مستحدثة تعيق تنفيذ العقد في فقرة واحدة.

2. الأخذ بإعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة لـ «خطأ الشاحن» كونه أكثر شمولية ويمتد ليشمل كافة صور الإعفاء الناتجة عن إخلال الشاحن بالتزاماته التي نص عليها المشرع الإماراتي فتدخل في دائرتها الإعفاء عن الضرر الناتج عن فعل

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 34 30/12/2019 9:54 AM

أو امتناع من جانب الشاحن، وعدم كفاية التغليف أو العلامات المميزة للبضاعة الواردة في فقرات متعددة.

3. أصبح تقييد التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة في إطار زمني قصير – قبل الرحلة البحرية وعند بدئها – لا يتوافق مع التطور الذي وصلت إليه أنظمة التشغيل الآمن للسفن، وعليه تأمل الباحثة من المشروع الأخذ باتجاه قواعد روتردام من خلال النص على امتداد التزام الناقل بصلاحية السفينة طوال فترة الرحلة البحرية أيضاً، وإلغاء نص المادة 275/1 (أ).

4. إن إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية والإدارية أضحى غير موائماً لما شهده قطاع النقل البحري من تطور لذلك تقترح الباحثة أن يتم إلغاء هذا الإعفاء خاصةً وأنه لا يتوافق مع واقع دولة الإمارات كونها دولة مستهلكة للنقل البحري.

5. إن نص المادة 275/1 (غ) من القانون الإماراتي قد يخلق نوعاً من اللبس ويتجاهل الواقع العملي المتعلق بإجراءات فحص السفن قبل سفرها، لذلك تقترح الباحثة إعادة صياغة النص المذكور ليكون: «العيوب الخفية في السفينة التي لا يكشفها الفحص الحذر»

6. من الضروري التمييز بين أعمال إنقاذ الأرواح والأموال فيما يتعلق باشتراط معقولية التدابير المتخذة في سبيل إنقاذ الأموال دون الأشخاص.

7. تهيب الباحثة بالمشرع الإماراتي إدراج إعفاء الناقل عما تخلفه أعمال حماية البيئة من أضرار ضمن قائمة الإعفاءات الواردة في المادة 280/1 من مشروع القانون التجاري تعزيزاً لمبدأ المحافظة على الموارد الطبيعية.

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 35 30/12/2019 9:54 AM

قائمة المصادر و المراجع:

أولاً: القوانين والمعاهدات الدولية

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزياً لسنة 2008 «قواعد روتردام»

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1987 «اتفاقية هامبورج»

دولة الإمارات العربية المتحدة، القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري الإماراتي

المعاهدة الدولية بشأن تعديل بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والبروتوكول المعدل لسنة 1924 «اتفاقية بروكسل»

ثانياً: الكتب القانونية

أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 – قواعد هامبورج، (الإسكندرية: منشأة المعارف، الإسكندرية)

عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول (بيروت: دار إحياء التراث العربي)

علي جمال الدين عوض، القانون البحري (القاهرة: دار النهضة العربية، 1987)

علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي – القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2014)

كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 - قواعد هامبورج، (الإسكندرية: منشأة المعارف، 2008)

Francesco Berlingieri, International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, (New York, Informa Law from Routledge, 2014), 1st ed., vol. 1

William Tetley, Marine Cargo Claims, (Canada: Thomson Carswell, 2008), 4th ed., vol. 1

Yvonne Baatz et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, (London: informa, 2009).

ثالثاً: رسائل علمية

Ahmad Hussam Kassem, The Aspects of Seaworthiness - Current Law and Development (Master's Thesis), Swansea University, United Kingdom, 2006, Available at: http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf (Last Accessed: 28/02/2017)

Ying Yang, The Abolition of Nautical Fault Exemption: to be or not to be, (Masters' Thesis), Lund University, Sweden, Spring 2011

ثالثاً: المقالات العلمية

Marel Katsivela, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules, Revue Générale de Droit, vol. 40, no. 2, 2010, pp. 413–466

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 36 30/12/2019 9:54 AM

P. Sooksripaisarnkit, Enhancing of Carriers' Liabilities in the Rotterdam Rules – Too Expensive Costs for Navigational Security, Int. Journal of Marine Navigation & Safety of Sea Transportation, vol. 8, no. 2, June 2014, pp. 309 – 315

Phoebe Leau, Dead in the Water: The Nautical Fault Exemption of the Hague-Visby Rules, Singapore Law Review, Juris Illuminae, (2015/16), vol. 7

Theodora Nikaki, The Carrier's Duties under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know? Tulane Maritime Law Journal, vol. 35, no. 1, 2010, pp. 1 – 46

Walter L. Williams Jr., The American Maritime Law of Fire Damage to Cargo: An Auto-Da-Fe for a Few Heresies, William & Mary Law Review (1985), vol. 26, no. 4, pp. 569 – 644

رابعاً: مراجع أخرى

أحكام محكمة تمييز دبي ومحكمة نقض أبوظبي - منشورة على موقع محاميي الإمارات.

□□□□ □□□□□□□ 2-16 .indd 37 30/12/2019 9:54 AM

Reasons for Exempting the Maritime Carrier from Liability in the UAE Law and Rotterdam Rules

Asma Ahmed Alrasheed

College of Law - University of Sharjah

Sharjah - U.A.E.

Abstract:

The liability exemptions are among the most important guarantees available to the maritime carrier as it assures the best performance of the contract. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008 (the "Rotterdam Rules") exonerates the carrier from liability partially or fully if he proves the existence of one or more damage, in case where he is unable to refute the fault presumption by proving the existence of his personal fault or the fault of persons specified in article 18. The Rotterdam Rules regime, therefore, combines the rules established by the Brussels Convention and the Hamburg Convention.

This work aims to present the novelties in Rotterdam Rules for it is the latest international convention governing the maritime carrier liability, in order to adapt the UAE Maritime Law to modern domestic laws regarding exemptions available to the maritime carrier.

Keyword: United Nations Convention, Brussels Convention, Hamburg Convention, Exemption from Liability, Containers - Maritime Law, Rotterdam Rules, Maritime Carrier Liability, International Maritime Transport UAE Law.

2-16 .indd 38 30/12/2019 9:54 AM