

التعليق على حكم المحكمة العليا الليبية رقم 73/139 ق الدائرة المدنية

د. عبدالقادر عون

(عضو هيئة تدريس بكلية القانون - جامعة بنغازي - ليبيا)

الملخص:

نقل البضائع عن طريق البحر هو وسيلة هامة من وسائل النقل في جميع أنحاء العالم. وتظهر أهمية هذا النشاط في بعض القضايا الناشئة عن القانون البحري الليبي الصادر عام 1953م التي لم تحل بعد، والتي تتعلق بمصطلح الرحلة البحرية على وجه الخصوص، وغيرها من المسائل المرتبطة. فالرحلة البحرية تحتوي على مراحل متعددة تبدأ بشحن البضاعة وقد تنتهي بتفريغها في ميناء الوصول، والاشكالية أن القانون الليبي يخلط بين مرحلة تفريغ البضائع ومسألة تسليم الشحنة إلى المرسل إليه ومدى بقاء التزامات الناقل قائمة. ونتيجة لذلك، تهدف هذه الورقة إلى النظر في قواعد معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن 1924م، ولتحديد أبعاد المراحل المتعددة لعملية النقل البحري، وكذلك غموض نصوص القانون الليبي البحري مدى تلاقت مع تفسير المحكمة العليا بخصوص نطاق الرحلة البحرية. ولاسيما أن المشرع الليبي أغفل معاهدات لاحقة تلافت العيوب الأخوذة عن معاهدة بروكسل مما أجبر المحكمة بضرورة التقيد بنصوص القانون وجعل من تفسيرها محلا للنظر فيها.

الكلمات الافتتاحية: سند الشحن - معيار الرجل الحريص - التقادم الحولي - العناية بالبضاعة - شرط التفريغ التلقائي - الهلاك الكلي للبضاعة.

Abstract:

The carriage of goods by sea is significant method of transportation all over the world. This research focus on some issues arise from the Maritime Libyan law which are not resolved yet, which regarding to the terminology of the maritime voyage. In particular, the Huge rules show that the voyage contains multiple phases ended up with cargo unloading, while the Libyan law mixes up cargo unloading phase with receiving of the cargo by the consignee. As a result, this paper targets to explain what the Hague rules means by such multiple phases, also the vagueness of Libyan law sections. Finally, pointing out to carrier obligations in relation to Hague rues comparing with Libyan law. It is clearly to follow the analyzing method in this study, which will result some suggestions to Libyan supreme court in this regard.

- الحكم:

أنه من المقرر أن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري تتضمن نوعين من التقادم يختلف كل منهما عن الآخر من حيث أحكامه وشروط تطبيقه، فالتقادم الذي نصت عليه المادتين 218 و 219 المبينة للإجراءات التي يجب أن يتبعها مستلم البضاعة والتي نقلها المشرع من المادة 3 فقرة 6 بند 3 التي وردت بمعاهدة بروكسل الموقعة في 1924/8/25، وبيين من هاتين المادتين ومن نصوص المعاهدة المشار إليها إن هذا التقادم يقتصر تطبيقه على مسؤولية الناقل في المرحلة البحرية فقط، وذلك عن تلف البضاعة وهلاكها إذا كان هذا النقص أو العجز في عدد البضاعة أو وزنها في الحالات التي تسري عليها المعاهدة، وتبدأ مدة السنة التي يتعين رفع دعوى خلالها من تاريخ تسليم البضاعة أو من اليوم الذي ينبغي تسليمها فيه، أما التقادم المنصوص عليه في المادة 4/221 من القانون البحري فيسري على غير ذلك من الحالات بما فيها المسؤولية عن الفترة السابقة عن الشحن أو اللاحقة على التفريغ وعلى التأخير في تسليم البضاعة وعلى الهلاك الكلي، وتبدأ مدة السنة التي يتعين رفع الدعوى خلالها يوم وصول السفينة.

الفقرة الأولى/ التزام الناقل بال العناية عن البضاعة المشحونة:

تعد من التزامات الأصيلة المترتبة على عاتق ناقل البضائع هو نقل البضاعة ووصولها بشكل سليم إلى ميناء معين يطلق عليه ميناء الوصول¹- وهو ذاك الميناء المتفق عليه بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه- وهذا الالتزام يقتضي من الناقل العناية بالبضاعة خلال فترة الرحلة البحرية. إذ يعد من المسائل التي حرص المشرع على تنظيمها بصرامة، فقد شدد على هذا الالتزام من خلال تضمين القانون البحري الليبي نصوص تشير لبيان أهمية البضاعة وحمايتها المقررة بموجب التزامات الناقل، طالما أنها انتقلت لحيازته² وتعهد بموجب سند شحن بإرسالها إلى الميناء المتفق عليه بينه وبين الشاحن، وبمجرد صدور سند شحن³ فإن الناقل أصبح لزاماً عليه العناية بكل ما تعهد بنقله، بما يؤدي لحقيقة ترمي إلى تشديد الالتزام عليه، كما ذهب المشرع الليبي إلى أنه لا يمكن للناقل أن يبرأ نفسه من أي مسؤولية اتجاه البضائع المنقولة إلا في حالات محددة على سبيل الحصر⁴، والتي تجعل كاهل الناقل مثقل بعناء عناية الرجل الحريص، وذلك بمقتضى ضرورة التزامه بالعناية الفائقة للبضاعة المشحونة أثناء النقل،

¹ اهتم القانون الانجليزي بمسألة إرسال الشحنة إلى ميناء القيام بموجب سند الشحن، واعتبر أنه في حالة صدور سند شحن به بيانات غير صحيحة عن ميناء القيام يعتبر بذلك سند غير نظيف ولا يعفى الناقل من مسؤوليته إزاء هذا الأمر ولو تضمن سند الشحن شروط إعفاء صريحة

see, Steven Girven, (2011), carriage of goods by sea, Oxford University Press, Oxford, p 145.
² يعرف كل من القانون الأمريكي والقانون الكويتي التفرقة بين نوعين من البيوع: بيوع القيام، حيث تنتهي التزامات البائع للبضاعة- الشاحن- اتجاه المشتري بمجرد وضع البضاعة المبيعة تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن، ولا يحول ذلك دون التزام الشاحن بتسليم المستندات الخاصة بالبضاعة اللاحقة، بينما بيوع الوصول فلا تنقضي التزامات البائع إلا عندما تصل البضاعة فالبائع يتحمل تبعه الهلاك أو التلف طوال الرحلة البحرية. د، أحمد حمد الرشود، انتقال الملكية في عقد البيع البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين أحكام التقنين التجاري الأمريكي الموحد والقانون الكويتي)، مجلة الحقوق السنة الرابعة والعشرون-2000 مجلس النشر العلمي جامعة الكويت- ص 160.

³ إن كل من قواعد لاهاي لسند الشحن البحري 1921، وقواعد اتفاقية بروكسل بخصوص سند الشحن البحري 1924 واتفاقية هامبورج بشأن النقل البحري للبضائع 1978 لم يعطوا الحق للشاحن أن يطلب من الناقل أو وكيله -عند إصدار سند الشحن- توقيع إضافي لأي منهما طالما تم التأشير على السند بما يفيد شحن البضاعة ولكن يحق له طلب ذكر توقيع الناقل أو وكيله، حسام الدين عبدا لغني الصغير، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 69.

⁴ تجدر الإشارة بظهور قانون , Harter Act 1893 والذي كان نتاج جهود مبنولة في الولايات المتحدة الأمريكية إلى إبطال الشروط الساعية ألي إعفاء الناقل عن مسؤولية أي خطأ أو إهمال في شحن البضاعة والمحافظة عليها، إلا إن هذا القانون اقتصر على عدم الإعفاء من الأخطاء التجارية دون تلك الملاحية، ويعد هذا القانون الملازم السابقة لمحاولة التقويض لشراة الناقلين أمام صغار الشاحنين: إلى إن جاءت اتفاقيات دولية لاحقة انضمت لها دول عدة مثال اتفاقية بروكسل 1924 وما لحقها من بروتوكولات، فتم تعديل هذه الاتفاقية ببروتوكول 1968، وصدور اتفاقيات جديدة مثال هامبورج 1978.

وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام فإنه يسأل بموجب المادة 213 بحري لبيي بكل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو ضرر ما لم يكن لأسباب أخرى حددتها المادة. وبالتالي فإن تنفيذ عقد النقل البحري هو ما يحدد نطاق المسؤولية بضمان سلامة البضاعة، فيبدأ من مرحلة الشحن وتعد البضاعة حينها انتقلت بهذا الأمر من الشاحن لتدخل في خضم مسؤوليات الناقل⁵ ولا ينفك الناقل من التخلص من هذا العبء المرهق حتى تنتهي الرحلة البحرية بمرحلتها التفريغ والتسليم، فتظل ذمة الناقل مشغولة بالالتزام قطعي نحو البضائع والاهتمام بها وضمان ألا يلحق بها أي ضرر حتى تنتهي الرحلة البحرية بتسليمها وذلك بعد تفريغها من السفينة.

الفقرة الثانية: امتداد مسؤولية الناقل لكافة مراحل تنفيذ عقد النقل:

تعتبر مرحلة تفريغ البضاعة من السفينة بعد وصولها مسألة مهمة للناقل، لأنها تتلزم بشكل أو بآخر مع مرحلة التسليم للمرسل إليه، فعند وصول السفينة يبحث الناقل عن التخلص من قيود المسؤولية المطلقة كما وضحاها الفقه الإنجليزي absolute obligation⁶

ولا يتحقق ذلك إلا بعد تفريغ البضاعة واستلامها من ال المرسل إليه consignee، ومن هنا كان نص المادة 219 بحري لبيي صريحا واضحا يشير لتنظيم مرحلة التفريغ كمسألة مادية تحسب من اليوم الذي يلي تمكين consignee من بدء التفريغ وفقا للشروط المنصوص عليها في عقد النقل، ويجب التفرقة بين مرحلة التفريغ عن مرحلة التسليم، فالتفريغ تعد عملية مادية تتضمن نقل البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها الى رصيف الميناء متى كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف بينما التسليم عملية قانونية ينتهي بمقتضاها النقل⁷، وبذلك يعتبر التزام الناقل بالحفاظ على البضائع التزاما قطعيا - كما وضحا أنفا - ممتدا وغير منقطع بجرد رسو السفينة بميناء الوصول، لأن التفريغ لازال جزءا هاما في مرحلة النقل البحري ولا تنتهي به التزامات الناقل، وإنما تنتهي التزاماته بتسليم البضاعة إلى consignee وانتقالها لحيازته، مما يجعل الناقل متأهبا حتى بعد التفريغ لمواجهة أي مخاطر لحين انتقال البضاعة لحيازة consignee، وبذلك تثار إشكالية هامة جدا في هذا الشأن فإذا ما قام الناقل بتوفير كافة وسائل الحماية المتطلبة نحو البضاعة المشحونة وتم إرساء سفينته بسلام في الميناء المقرر في العقد وبدأ في انتظار consignee أو من ينوب عنه للحضور واستلام البضاعة إلا أن هذا الأخير لم يبادر بالحضور باستلامها، هذا الأمر قد يضطر بالناقل لتفريغ البضاعة وتركها بمكان يختاره بنفسه - مع العلم كما أوضحنا سالفًا أن التفريغ لا يخلص الناقل من عبء المحافظة على البضاعة- ومن ثم إذا ما تعرضت لأي ضرر بعد التفريغ الذي قام به الناقل دون أي استلام لها من قبل consignee فقد تقرر قانونا أن الناقل يظل في موضع المسؤولية اتجاه البضاعة⁸، على الرغم أن الإخلال المسبق في العقد نتج من تصرف consignee بالتعنت في استلام الشحنة، وإذا كان الأمر كذلك، فما سبب التحامل على الناقل في هذا الأمر مع أن الضرر- في الواقع- كان ناجما عن تفادى أو تأخر consignee بالحضور في الزمن المتفق عليه؟

⁵ وباعتبار أن الناقل والمجهز قد يكونان نفس الشخص، فإن مسألة تجهيز السفينة واستلام البضاعة من الشاحنين ووجوب تسليمها إلى consignee، وبذلك فإن المجهز قد يوكل تنفيذ هذه المهام إلى شخص بمثابة وكيل عنه يطلق عليه (أمين السفينة)، فإذا كان هو من سبب الضرر أو الهلاك للشحنة هو من يسأل مباشرة أمام الغير وبموجب المسؤولية التقصيرية. د. سمير الشرفاوي، (2011)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 300-302.

⁶ see John F Wilson, Carriage of goods by sea, (Sven edition), P9.

⁷ علي جمال الدين عوض (1992) النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 500.

⁸ فالعبارة في تحديد الميعاد بالنسبة للشحن أو التفريغ هو الاتفاق و إذا تعذر ذلك يكون بالجوء للعرف في الميناء. د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، (1987) القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص 754.

إن الأمر سيكون مختلفا لو أن consignee جاء في الوقت المحدد لتسلم البضاعة حينها لن يتصور تحقق أي خطورة قد تلحق بالبضاعة ذاتها. علاوة على ذلك، إذا ما تم النظر في هذه المسألة يتمن سنجد أن النص التشريعي فيه مجافاة للعدالة إذ أن أطراف العقد ملزمين بما تم الاتفاق عليه، و إذا وجد في العقد أي عقبات تمنع تنفيذه بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزامه فإنه يمكن للمتعاقد الآخر الاحتجاج بعدم التنفيذ ما لم يكن هو نفسه قد أحل بالتزامه.

وعليه سيكون من غير المستساغ أن consignee هو المتسبب في الإخلال بالتزامه في بادئ الأمر وذلك بتراخيه في استلام البضاعة وعدم الحضور لميناء الوصول بنفسه أو من ينوبه عنه. وعلى الرغم من ذلك فإن المشرع الليبي وانطلاقا من معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن 1924م اعتبر أن التزام الناقل بالعناية بالبضاعة هو التزام تحقيق نتيجة لا ينتهي إلا بتسليمها المباشر إلى consignee مما يجعل الناقل في غير حل من المسؤولية إذا ما أفرغ البضاعة بعيدا عن حيازة consignee بسبب عدم استلام هذا الأخير للبضاعة حتى وان كان الأمر راجعا لتراخيه في الاستلام⁹.

نتيجة لذلك كان القانون البحري الليبي قد كرس حلولا لمثل هذا الأمر والمتمثلة في الحلول الاتفاقية، هذا الأمر يظهر جليا من خلال شروط تدرج في سند الشحن (شرط التفريغ التلقائي) وذلك بأنه في حالة تأخر consignee في الحضور للميناء واستلام البضاعة جاز للناقل أو وكيله (كأمين السفينة أو الربان) بالاتفاق مع مقاول بالشحن والتفريغ نقل البضاعة لمستودعات على نفقة consignee، وبذلك يعد الناقل هو النائب عن consignee في هذا التعاقد، ويعد consignee هنا هو من يتحمل الأضرار التي تصيب بضاعته، وقد رأت محكمة النقض المصرية بجواز هذا الشرط بقولها (أن تدخل مقاول التفريغ إنما يكون أصلا لحساب الناقل وتحت مسؤوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة، ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أي علاقة مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصيا وذلك كله ما لم يتضمن سند الشحن نصا يفوض الربان مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن. إذ يكون للمرسل إليه في هذه الحالة دعوى مباشرة قبل مقاول التفريغ لمسألتة عن الأضرار الناجمة عن عمله)¹⁰.

الفقرة الثالثة: التقادم الحولي المرتبط باستلام البضاعة:

يتبين من نص المادة 218 بحري ليبي أنها نظمت فكرة الضرر وإثباته في مواجهة الناقل ما إذا كانت البضاعة وصلت متضررة وعزم consignee على رفض استلامها، فالقانون قضى بأن احتجاج consignee بخصوص البضاعة المشحونة يكون من خلال تحفظ يوجه للناقل وذلك اعتراضا على الضرر الواقع عليها، هذا التحفظ القصد منه إبراء consignee عن حيازته للبضاعة المشحونة أو عدم علمه بالضرر الواقع عليها إذا كان الضرر خفيا¹¹، مما يرتب ثمة أخلا للناقل بالتزامه القطعي مما يجعل الخطأ فيه مفترض

9 أن الالتزام بالمعاهدات الدولية في النقل البحري جاء تبعا للحاجة الماسة لتفادي التنازع في القوانين بين الدول التي تمر بها البضائع بحرا التي ليست بالضرورة متماشيا في قوانينها المحلية مع دول الجار، فكانت نصوص المعاهدة تنظم جميع مراحل النقل البحري. See, Bruno Zeller (1999), International Commercial Law for Business, the federation press, Sydney, p109.

¹⁰ الطعن رقم 721 سنة 44 ق جلسة 16/2/1976 س 27 ص 444.

¹¹ وقد بينت اتفاقية فيينا في المادة 1/32 لانتقال المخاطر ألي المشتري- consignee- فيجب أن تكون البضاعة محل النقل وهي تلك المذكور في العقد معينة بشكل واضح، وذلك بجميع الوسائل الممكنة سواء بوضع علامات عليها أو الإشارة إليها بمستندات الشحن وغيرها من الطرق التي تمكن المشتري التعرف عليها بدقة، وذلك حتى لا يسبب مشقة للمشتري- consignee- صعوبة في الاستلام. د. أحمد صالح مخلوف، (2012)، انتقال المخاطر في عقود البيوع الدولية- مجلة الحقوق العدد 1 سنة، مجلس النشر العلمي، ص 407

باعتبار أن بضاعة قد وصلت متضررة بحيث لا يحتاج consignee لإثبات ذلك¹²، هذا الأمر يتمحور بشكل مباشر حول مسألة هلاك البضاعة وضرورة إثبات التحفظ في مواجهة الناقل بغرض إقصاء أي شبهة قبول consignee أو استلامه لبضاعة متضررة مسبقاً¹³، وهذا الأمر لا يتحقق إلا بإتباع ما رسمه المشرع في نص المادة 218 بحري ليبي بشأن توجيه احتجاج متعلق بمسألة حيوية وهي البضاعة و واستلامها. وطالما الأمر يتعلق باستلام البضاعة فإنه يستلزم تقنيا توفر شرطين هامين لتوجيه تحفظ اتجاه الناقل: الأمر الأول الوجود المادي للبضاعة، ثانياً وجود ضرر تحقق فعلاً اتجاه البضاعة المرسلة وان consignee ملزم بتوجيه تحفظ للناقل بسبب هذا الضرر، وبالتالي يظهر من ذلك بأن التحفظ المقيد به consignee والذي في حالة إهماله أو تراخيه في التوجه به للناقل يسقط حقه في اقتضاء أي تعويض من الناقل أو رفع دعوى في مواجهته، وبذلك يستلزم تحقق الشروط المذكورة آنفاً أثناء استلام البضاعة القادمة من ميناء الشحن والتي لا تتصور إلا في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، وبذلك نجد مسائل تخرج من مصاف نص المادة وتكبل consignee بقيود هذه الشروط الملزم توافرها عند التحفظ. فمن دلالة نص المادة يتضح أنها لا تطبق على الضرر الناجم عن تأخر وصول البضاعة المشحونة، فهي لا تعد من قبيل الحالات التي تستدعي وجود تحفظ بشأنها، والعلة في ذلك هو انتفاء أي ضرر أصاب البضائع نفسها، وإنما تعلق التعويض بعدم الالتزام بالوعاء الزمني المتفق عليه بالعقد مما يستدعي ضرورة عدم التوسيع من نطاق الضرر. علاوة على ذلك فإنه متطلب لتطبيق نص المادة الوجود المادي والمحسوس للبضاعة عند قدوم consignee لاستلامها، والتي تجعل من الهالك الكلي للبضاعة أمر يستحيل تصوره لانتفاء فكرة العيب المتحقق للبضاعة لانعدام وجود البضاعة ذاتها، مما يتعذر عليه فحصها وتوجيه تحفظ بشأنها¹⁴، باعتبار انه يعد من العبث توجيه تحفظ عن بضاعة تبين أنها لم تصل للميناء المتفق عليه. ألا انه لا يعني أن نص المادة 219 بحري ليبي والمتعلقة بالهالك الكلي كما سنرى لاحقاً لا تطبق على مسألة الهالك الكلي.

فاستناداً على نص المادة السابقة جاءت بشكل متعاقب لنص المادة 219 لترسي مسألة التقادم الحولي، لتجعل مسألة احتسابه مرتبطة باستلام البضاعة، فقضت بأنه يسقط بالتقادم في جميع الأحوال أي دعوى ترفع في مواجهة الناقل بسبب هلاك أو تلف بمضي سنة بعد استلام البضاعة أو من الوقت المفترض استلامها فيه، هذا الأمر يجعل من فكرة استلام البضاعة ركيزة جوهرية في احتساب مدة التقادم وبيان المدة المقررة لمصلحة consignee، والتي

¹² ومدى درء consignee- المشتري- لمسألة الضرر أو الإثبات فيها اختلف الأمر بين كلا من اتفاقية فينا من جانب واتفاقية لاهاي واتفاقية بروكسل من جانب آخر، فنجد إن اتفاقية فينا مسألة جوهرية متعلقة في انتقال المخاطر بالتسليم بأن تكون البضاعة محل التسليم غير مطابقة للمواصفات، فقد ميزت بين مسألة الالتزام بالتسليم والالتزام بالمطابقة، فرأت انه يكون البائع قد او في بالتزامه بالتسليم قانوناً حتى ولو كانت غير مطابقة للمواصفات ويكون على المشتري فقط في هذه الحالة ان يطالب بسرعة درء الخطر وذلك عن طريق طلب تسليم بضاعة بديلة، بينما في اتفاقية لاهاي فقد بينت ان المطابقة بعد جزء لا يتجزأ من التسليم وبذلك من حق consignee أن يتحفظ عن الاستلام في حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات، يعني أن يضمن جميع العيوب التي قد تفوت الانتفاع بالبضاعة، بينما اتفاقية بروكسل والقانون البحري الليبي لم يتطرق أبداً لمسألة عدم المطابقة وأحكامها وإنما بين ان التحفظ يتعلق فقط بالهالك أو التلف. د. أحمد صالح مخلوف، 2012، انتقال المخاطر في عقود البيوغ الدولية- مجلة الحقوق العدد 1 سنة ، مجلس النشر العلمي، ص 408

¹³ باعتبار أن القانون البحري الليبي استسقى إكهامه من اتفاقية بروكسل 1929، فنجد أنهما لم يقررا جزءاً لعدم قيام consignee بعدم تحفظ أو احتجاج بسبب الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضاعة وإنما اعتبر التسليم بدون تحفظ أو احتجاج يعد قرينة بأن البضاعة سلمت سليمة في الحالة التي كانت عليها عند شحنها، بينما المادة 19/7 من اتفاقية هامبورج 1978 بينت أن هناك شرط هاماً خاص بدعوى المسؤولية الموجهة إلى الشاحن أو الناقل من قبل consignee، فقد تم تغيير المدد التي يمكن فيها consignee بتقديم إخطاره، كما أضافت هذه الاتفاقية أنه يجب إيضاح الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة وأن يتقيد بالمواعيد المنصوص عليها في 1,2/19، وإلا انتقل عبء الإثبات على عاتق consignee.

¹⁴ بمجرد إلقاء النظر على معاهدة بروكسل 1924 نجد أن (م/6/3) البند الثالث إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهالك أو التلف للناقل أو وكيل في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة، فإن هذا التسليم يعتبر قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة) يتضح من نص المادة إن التحفظ ينصب على وجود بضاعة أساساً لإثبات نوع الهلاك أو التلف، وبمفهوم المخالفة فإذا لم توجد بضاعة أساساً فكيف يتصور وجود استلام لها .

تجعل منه مهددا بضياح حقوقه ما إذا تجاوز هذه المدة دون أي دعوى ترفع خلالها، وبسبب خطورة هذه المدة كان المشرع حريصا على جعل استلام البضاعة معيارا قانونيا لمسألة احتساب التقادم، ومن ثم نستخلص من حكم المحكمة ربط فكرة الاستلام بما تم بيانه من نص المادة 218 بحري ليبي، وباعتبار أن أي ضرر يقع على البضاعة فيكون مقصورا على حالتين فقط هلاك جزئي أو تلف للبضاعة تم إثباته بتحفظ إلى الناقل، وبذلك فإن المسائل الخارجة عن تطبيق نص المادة 218 بحري ليبي كما أسلفنا الذكر لا تشملها مدة التقادم الوارد في نص المادة 219 بحر ليبي وذلك لاستحالة ربطها بمسألة استلام البضاعة كمعيار لاحتسابه، وبذلك يكون المدة المذكورة هنا في سقوط حق المدعى في رفع الدعوى يتعلق بمسائل معينة وهي الهلاك الجزئي أو تلف البضاعة وأن أي أمر آخر لا يمكن إدراجه بين طيات النص.

الفقرة الرابعة: التقادم الحولي المرتبط بوصول السفينة:

لم يكتف المشرع بالإشارة إلى تبعات عدم التسليم البضائع بسبب هلاك أو تضررها بالتلف ليجعل مدة التقادم فيها مبنية على تاريخ استلام البضائع فيتحقق التعويض للمدعى عليه، إذا اثبت الضرر خلال هذه المدة، بل شرع القانون الليبي بالنص في المادة 221 بحري ليبي على اعتبار أن أي مسألة ناجمة عن تسليم البضائع يكون فيها التقادم مدة سنة من تاريخ وصول السفينة. هذا النص الذي نظمته المشرع قد يثير اللبس مع نص المادة 219 بحري ليبي، والتي نظمت كذلك مسألة الأمور المتعلقة بهلاك وتلف البضاعة وجعلت مدة التقادم فيها حول كامل بعد تسليم البضاعة وإذا لم يتم التسليم فبعد سنة من اليوم واجب التسليم فيه، ومن هنا الإشكالية تظهر وهو انه المشرع في كلا النصين مضى في تحديد مدة التقادم في النزاعات الناشئة بشأن البضائع بسنة كاملة يحق فيها لذوى الشأن رفع الدعوى اتجاه الناقل إلا أن الغموض يحاك بكلي النصين حول معيار احتساب مدة التقادم والذي يختلف طبيعته في النص المادة 219 بحري ليبي، والتي تبدأ بعد استلام البضاعة أو من اليوم واجب تسليمها فيه، بينما في المادة 221 قضت إن احتساب المدة تكون منذ وقت التي يتعين فيها وصول السفينة.

جاء حكم المحكمة العليا الليبية لترى أن التفرقة بين النصين يرجع للعبارة بالرحلة البحرية، حيث أعربت عن أي مسألة ناشئة عن هلاك البضاعة جزئيا أو تلفها تلحق بالمرحلة البحرية مما يجعل من التقادم يحتسب من تاريخ استلام البضاعة، وبذلك جزم بان القضية المنظورة أمامها تندرج تحت نص المادة 219 بحري ليبي لتحقق الهلاك الجزئي الواقع في (المرحلة البحرية) كما أوردته في حكمها، بينما في تفسيرها لنص المادة 4/221 بحري ليبي جنحت إلى احتساب مدة التقادم من تاريخ وصول السفينة والمتعلقة بتسليم البضائع تكون في غير حالات الرحلة البحرية، بمعنى أنه يشمل أي هلاك أو ضرر يسبق عملية الشحن أو يلحق عملية التفريغ مضافة إليها حالات تأخر وصول البضاعة والهلاك الكلي. لذلك رأت المحكمة بمعيار يسمى (المرحلة البحرية) لخلق المفارقة بين كلا النصين وبيان حقيقة أن احتساب التقادم الحولي لكلا النصين يكون ما إذا وقع الضرر أثناء المرحلة البحرية فيطبق نص المادة 219 فيبدأ ما بعد تاريخ استلام البضائع أو أن الضرر كان قد وقع ما قبل الشحن أو ما بعد التفريغ أو حالات تأخر وصول البضاعة والهلاك الكلي فيطبق نص المادة 4/221 بحري ليبي فيسقط التقادم بمرور سنة من تاريخ وصول البضاعة.

رأينا الخاص:

بناء على ما تم بيانه من تحقيق في نصوص المواد وعرض لالتزامات الناقل، يظهر من حكم المحكمة العليا بعض المسائل تعد محل نظر:

أولاً: إن القانون البحري الليبي قد استسقى أحكامه من معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن 1924 والتي وضعت الأسس لمسؤولية الناقل حيث تبدأ من مرحلة الشحن إلى مرحلة التفريغ، ولم ترد أي تعديلات بشأن أحكام نصوص القانون الليبي لاسيما بعد صدور بروتوكول معاهدة بروكسل 1968، بل أن بعض الدول المتعاقدة لم تقب تحت عباءة هذه المعاهدة المتهرئة بسبب عيوب عدة اعترتها بل انضمت إلى معاهدة أكثر حداثة وتطورا وهي معاهدة هامبورج 1978م التي امتدت أحكامها لتشمل جميع المسائل غير المنضوية داخل الرحلة البحرية وإنما السابقة و اللاحقة عليها.

أما القانون الليبي لا يزال يعانق بنود أحكام معاهدة بروكسل الأم بدون التوجه لمواكبة تطور الاتفاقيات الدولية حول سندات الشحن، مما يجعل المحكمة العليا الليبية لزاما عليها تطبيق نصوص المواد سالفة الذكر.

تجدر الإشارة أن معاهدة بروكسل تسرى من الشحن إلى التفريغ وذلك نظرا للالتزامات الملقاة على عاتق الناقل، بينما المراحل السابقة واللاحقة عليها لا تخضع لنصوص المعاهدة وهذا ما بينته المادة الأولى الفقرة (هـ) من نفس المعاهدة، وعليه فإن نصي المادة 219 – 221 بحري ليبي والذان يتعلقان بمسألة التقادم في حقيقة الأمر يصطدم مع قول المحكمة نظرا لان المعاهدة تقتصر في تطبيقها من مرحلة الشحن إلى مرحلة التفريغ مما يجعل من الغريب تفسير المحكمة لنص المادة 4/221 بحري ليبي وإسناد تطبيقاتها قسرا لتنظم مسائل (ما قبل الشحن وما بعد التفريغ) بينما نجد أن معاهدة بروكسل في أحكامها تتعلق بين هذين المرحلتين الشحن والتفريغ.

ثانياً: لا شك أن نصوص القانون البحري المستمدة من معاهدة بروكسل والتي انصبت في وضع بنودها لتنظيم مسؤولية الناقل لخلق توازن بين المخاطر بالنسبة لأطراف العقد، إلا أنها بينت أن التزامات الناقل تبدأ بمرحلة الشحن وتنتهي بمرحلة التفريغ تُعد ذات نظرة قاصرة، والسبب أن (المرحلة البحرية) كما أعربت عنها المحكمة العليا الليبية بهذا المصطلح لا تنتهي فعليا بالتفريغ أو بالأحرى التزامات الناقل لا تنقضي بالتفريغ بل تمتد إلى مرحلة التسليم وانتقال البضاعة "فعليا" لحيازة consignee ما لم يتم إدراج شرط التفريغ التلقائي كما أسلفنا.

وبذلك مرحلتي الشحن والتفريغ، لا يعنى بالضرورة أنهما يمثلان فقط الرحلة البحرية بحيث أنها لا تنتهي بالتفريغ وإنما تنقضي بالتسليم، ولكن تكريس المعاهدة لنصوصها لتقف عند التفريغ دون مرحلة التسليم سببها يرجع لجعل جميع هذه النصوص قواعد أمره وأن التزامات الناقل ليست محل اتفاق نظرا لتشيدها وتنظيمها من معاهدة بروكسل نفسها وإنما يمكن تكون محل اتفاق إذا تعدت ألي مرحلة التسليم هذا المقصود من الفقرة هاء 15، و بذلك تعد فكرة الرحلة البحرية مصطلح مستحدث لم ترم إليه معاهدة بروكسل من قريب أو بعيد وإنما قصدت التشديد على الناقل في مراحل معينة، وليس المقصود ان الرحلة البحرية تنتهي بالتفريغ كما ذهبت إليه المحكمة العليا.

ثالثاً: جاءت المحكمة العليا في سردها لتوصيف تطبيقات نصي المادة 219 بحري لتبين في حكمها إن (التقادم يقتصر على مسؤولية الناقل في الرحلة البحرية فقط) ومن هذا الفقرة يتضح أن المحكمة ترمي لتطبيق نص المادة 219 فقط على كل الدعاوى الناجمة عن استلام البضائع طالما وقعت خلال المرحلة بموجب لفظ (فقط) بينما جاءت في بيانها للتقادم المنصوص عليه

¹⁵ قد وسعت معاهدة هامبورج في تنظيمها للمدة (1/4) المرحلة البحرية واعتبرتها أنها تنتهي التزامات الناقل بالتسليم. وهو ما أخذ به كلا من القانون الفرنسي المادة (27) قانون 18 حزيران 1966، وقانون التجارة البحرية المصري في المادة (1/227)،

في المادة 4/221 لتشير (فيسرى على غير ذلك من الحالات بما فيها المسؤولية في الفترة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ، وعلى التأخير في تسليم البضاعة وعلى الهلاك الكلى) هذه الفقرة في طياتها غموض وعدم وضوح، مما يتطلب استجلاءه، فمن ناحية جاء الحكم الوارد بتوصيف حالات نص المادة 219 وقصر تطبيقها على (المرحلة البحرية فقط) والذي يقضى أن نص تطبيقات المادة تختص فقط بالمرحلة البحرية بدون أن تتعدى على أي حالة خارج المرحلة البحرية ومن ناحية أخرى حظر تطبيق أي نص مادة أخرى على حالات المقررة ضمن المرحلة البحرية، ألا أنه في التدقيق والتحصيص نجد أنه حالي التأخير في تسليم البضاعة والهلاك الكلى قد تم أخارجهما من نص المادة 219 بل تبين فيما بعد أن المحكمة قامت بأدراجه بين ثنايا حالات المطبقة بموجب نص المادة 4/221 بينما في حقيقة الأمر أن التأخير في استلام البضاعة تعد جزءاً من (المرحلة البحرية) التي لا تنتهي إلا بالتسليم، أضف إلى ذلك إن الهلاك الكلى وإن انتفى فيه تسليم البضاعة وقد يتعذر فيه فكرة التحفظ الموجه إلى الناقل بموجب نص المادة 218 بحري ليبي لانعدام المادي لوجود البضاعة ذاتها، لكنه أمر لا ينفي أنه ثمة ضرر حدث أثناء الرحلة البحرية بدليل عدم اكتمال الرحلة البحرية بتسليم البضاعة إلى consignee لانعدام وجود البضاعة، وهو ما يتناقض مع المفهوم الوارد من تشديد المحكمة العليا الليبية على لفظ (فقط) والذي لا يحمل في طياته سوى معنى وجوب عدم إدراج أي دعوى خارجة عن المرحلة البحرية إلى نص المادة 219 بحري ليبي بل أيضاً يجب أن يفهم من النص نفسه عدم إخراج أي ضرر نجم عن المرحلة البحرية المنظمة بموجب النص و إخضاعه لنصوص مواد أخرى، بينما قامت المحكمة بإخراج التأخر في التسليم أو الهلاك الكلى على الرغم أنهما لا يقعان سوى أثناء النقل البحري مما يجعل اجتهاد المحكمة بتحديد معيار المرحلة البحرية أمر غير موفق.

رابعاً: معيار المرحلة البحرية، يثير التساؤل من حيث إطلاقه، فحيث نجد أن معاهدة بروكسل نفسها لم تسمي مرحلتى الشحن والتفريغ سوى بلفظ (نقل البضائع) كان من المستحسن على المحكمة العليا عدم ربط نص المادة 219 بحري ليبي بمعيار (المرحلة البحرية) وذلك حتى لا تثير إشكالية متى تنتهي الرحلة البحرية فأما أن تنتهي بالتفريغ كما أوضحت بحكمها تقيداً بالنص التشريعي وبتفاقية بروكسل التي أنهت التزامات الناقل بمصطلح التفريغ، أو أن هذه الالتزامات تمتد لمرحلة التسليم، وخصوصاً أن التزام الناقل يمتد لمرحلة التسليم بدليل أن consignee يحق له رفع دعوى بموجب تحفظ عن الاستلام إذا تبين ضرر وقع للبضاعة وهو أمر يحدث في مرحلة التسليم وليس التفريغ بموجب نص المادة 218 بحري ليبي، هذا الأمر يجعل من المحكمة العليا الليبية باستخدامها لمعيار الرحلة البحرية وربطها كذلك بالتفريغ محل نظر، ولا يعنى القول بأن التزام الناقل المشدد ينتهي بالتفريغ جاء بالنظر إلى أن أحكام معاهدة بروكسل والمتعلقة بالتزامات الناقل مقتصرة في تطبيقها على المرحلة البحرية وهي من مرحلة الشحن إلى مرحلة التفريغ فقط، بدليل أن الناقل يحق له التحلل من التفريغ بوضع شرط التسليم تحت الروافع أو التفريغ التلقائي. وبذلك يتضح إن وجود شرط التفريغ التلقائي يثبت أصالة أن معاهدة بروكسل لم تقصى مرحلة التسليم من المرحلة البحرية كما ذهبت إليه المحكمة العليا الليبية و إنما يبرهن على أن المعاهدة أرادت أن تجعل التزامات الناقل في هذه المرحلة محل اتفاق وتفاوض.

خامساً: جاءت المحكمة العليا و أخرجت الهلاك الكلى من نص المادة 219 نظراً لانعدام وجود المادي للبضاعة لتعذر التسليم، ولكن يبدو أنه أمر ليس له ما يبرره ولا سيما قيامها بأدراجها للهلاك الكلى إلى نص المادة 4/221، بينما لازال يعد من تطبيقات نص المادة 219 بحري



ليبي، وأن عدم وجاهة توصيف المحكمة لهذه المسألة وقصورها في تفسير النص يمكن تأسيسه على سببين:

السبب الأول إن لفظ الهلاك الوارد بنص المادة 219 ورد مطلقا مما يجعله يشمل كلا النوعين (الجزئي والكلي) ولو أراد المشرع الليبي التخصيص (بالهلاك الجزئي) لنص على ذلك صراحة.

السبب الثاني وجود الفقرة الأخيرة من نص المادة 219 بحري ليبي (إذا لم يتم التسليم فيبعد سنة من اليوم الواجب تسلم فيه) فهذا يشير إلى أن الهلاك الكلي من الحالات التي لم يتم تسليم فيه البضاعة مما يحق للمرسل إليه أن يستفيد من التقادم بعد سنة من اليوم الواجب تسلم البضاعة الهالكة كليا فيه.

سادسا: في ضوء شروع المحكمة بوضع إطار فاصل بين نصوص المادتين سالفتي الذكر وبيانها أن المرحلة البحرية هي المعيار الجازم للتمييز بينهما في التطبيق، نجد أن المحكمة قد فصلت تطبيق نص المادة 219 بحري ليبي بشكل جامع ومانع في توصيفها ألا إنها غفلت عن مسألة مهمة وهي هلاك البضاعة أو وصولها تالفة أو إذا اعتراها نقص، ولم يتم التحقق فعليا من وقت حدوث هذا الضرر بمعنى صعوبة بيان كون الضرر قد حدث قبل بدء في شحن البضاعة أم بعد التفريغ أم أثناء الرحلة البحرية، فنجد ان محكمة النقض المصرية 1960/2/11 سنة 11 صفحة 127 سارعت في علاج الأمر وأشارت أن الضرر يتم افتراض حدوثه أثناء الرحلة البحرية أي بين مرحلتي الشحن و التفريغ ألا إذا أثبت الناقل أن الهلاك قد حدث أثناء العمليات ما قبل المرحلة البحرية أو بعدها.



- المراجع:

- التشريعات والاتفاقيات:
 - القانون البحري الليبي 1953.
 - Harter Act 1893
 - اتفاقية بروكسل بخصوص سند الشحن البحري 1924
 - اتفاقية هامبورج بشأن النقل البحري للبضائع 1978
 - اتفاقية بروكسل 1924
 - الاتفاقية ببروتوكول 1968
- الكتب العربية:
 - أحمد حمد الر شود، انتقال الملكية في عقد البيع البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين أحكام التقنين التجاري الأمريكي الموحد والقانون الكويتي) مجلة الحقوق السنة الرابعة والعشرون، 2000 مجلس النشر العلمي جامعة الكويت.
 - حسام الدين عبدا لغني الصغير، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
 - على البارودي، د. محمد فريد العريني، القانون التجاري، 1987، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
 - أحمد صالح مخلوف، (2012) انتقال المخاطر في عقود البيوع الدولية- مجلة الحقوق العدد 1، مجلس النشر العلمي.
 - علي جمال الدين عوض (1992) النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة.
 - سمير الشرقاوي، (2011) القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.

● الكتب الأجنبية:

- John F Wilson, Carriage of goods by sea, Sven edition).
- Steven Girven, (2011), carriage of goods by sea, Oxford University Press, Oxford,
- Bruno Zeller (1999), International Commercial Law for Business, the federation press, Sydney.