

حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الاردني

مقارنة مع الاتفاقيات الدولية

"دراسة مقارنة"

**Types of the Liability of Maritime Carrier for Transport of
Goods according to the Jordanian Legislation comparing to
International Conventions
"Comparative Study"**

إعداد

كاتيا عصام الصمادي

الرقم الجامعي: 401410230

إشراف

الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

كانون الثاني / 2017

تفويض

أنا كاتيا عصام الصمادي أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخة من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكاتب، أو المنظمات أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الإسم: كاتيا عصام الصمادي

التاريخ: ٢١ / ١ / ٢٠١٧

التوقيع: 

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: "حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع

الاردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية "دراسة مقارنة" وأجيزت بتاريخ ١٤/١/2017.

وأجيزت بتاريخ:

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتور محمد أبو الهيجاء

مشرفاً ورئيساً

التوقيع

الدكتور خالد الشخانة

عضواً داخلياً

التوقيع

الدكتور جمال الدين مكناس

عضواً خارجياً

التوقيع

شكر وتقدير

ومن لايشكر الناس لايشكر الله،،،

وأخص بالذكر مشرفي الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء الذي كان لتوجيهاته السديدة ولملاحظاته القيمة ومتابعاته الحثيثة معي الأثر الكبير في إنجاز هذا العمل وتوجيهه الوجهة العلمية المناسبة فله كل الشكر والتقدير.

كما أتوجه بالشكر للسادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الذين أتشرف بأن أضع هذا العمل بين أيديهم الكريمة وهم الأستاذ الدكتور خالد الشخانة والأستاذ الدكتور جمال الدين مكناس المشرف الخارجي والذي تكبدوا عناء وجهد في الحضور الى المناقشة فلهم مني كل الشكر والتقدير.

كما أعرب عن شكري وتقديري لجميع أعضاء هيئة التدريس في كلية الحقوق الذين استفدت من علمهم.

الإهداء

إليك يا من علمني أن الحياة جهد وعمل و ارادة إليك يا قدوتي ويا عزوتي

(أبي العزيز)

إلى من كانت الجنة تحت أقدامها وكان نجاحي مرهوناً برضاها

(أمي الغالية)

إلى أخواتي وإخواني وجميع الأهل والأصدقاء

الباحثة

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	العنوان
ب	تفويض
ج	قرار لجنة المناقشة
د	شكر وتقدير
هـ	الإهداء
و	قائمة المحتويات
ي	الملخص باللغة العربية
م	الملخص باللغة الإنجليزية
1	الفصل الاول: مقدمة الدراسة
1	تمهيد
2	أولاً: مشكلة الدراسة
3	ثانياً: أهداف الدراسة
3	ثالثاً: أهمية الدراسة
3	رابعاً: أسئلة الدراسة
4	خامساً: حدود الدراسة
4	سادساً: مصطلحات الدراسة
6	سابعاً: الإطار النظري للدراسة

6	ثامناً: الدراسات السابقة
7	تاسعاً: منهجية الدراسة
8	الفصل الثاني: القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري
11	المبحث الأول: التزامات كل من الشاحن والناقل
11	المطلب الأول: التزامات الشاحن
12	الفرع الأول: تسليم البضائع
13	الفرع الثاني: دفع الأجرة
14	الفرع الثالث: الإفصاح عن البضائع الخطرة
15	الفرع الرابع: تقييد بميعاد عملية التحميل والتفريغ
15	المطلب الثاني: التزامات الناقل
16	الفرع الأول: إعداد السفينة
17	الفرع الثاني: شحن البضاعة
18	الفرع الثالث: رص البضاعة
19	الفرع الرابع: تنفيذ العقد
22	الفرع الخامس: تفريغ البضاعة
22	الفرع السادس: تسليم البضاعة
24	المبحث الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري وحالاتها
24	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري
27	المطلب الثاني: الحالات التي تتعقد فيها المسؤولية

27	الفرع الأول: هلاك البضاعة
27	الفرع الثاني: تلف البضاعة
28	الفرع الثالث: التأخير في إيصال البضاعة
30	الفصل الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري
30	المبحث الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
31	المطلب الأول: بدء وانتهاء مسؤولية الناقل البحري في التشريع الأردني
32	الفرع الأول: بدء مسؤولية الناقل البحري
33	الفرع الثاني: إنتهاء مسؤولية الناقل البحري
34	المطلب الثاني: البدء والانتهاه في الإتفاقيات الدولية
34	الفرع الأول: البدء والانتهاه في إتفاقية بروكسل
35	الفرع الثاني: البدء والانتهاه في إتفاقية هامبورغ
39	المبحث الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
39	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والمتعاقد
41	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع (سند شحن مباشر)
43	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص المساعدين له
44	الفرع الأول: البحريون
45	الفرع الثاني: البريون
47	الفصل الرابع: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
48	المبحث الأول: حالات الإعفاء القانوني

48	المطلب الأول: حالات الإعفاء القانوني طبقاً للتشريع الأردني
49	الفرع الأول: الأخطاء الملاحية
49	الفرع الثاني: العيوب الخفية في السفينة
50	الفرع الثالث: القوة القاهرة أو الحادث العرضي
52	الفرع الرابع: الإضراب أو إيراد أبواب العمل
53	الفرع الخامس: العيب الخاص في البضاعة
53	الفرع السادس: الإسعاف البحري
54	المطلب الثاني: حالات الإعفاء القانوني طبقاً لإتفاقية بروكسل لسنة 1924
54	الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة
55	الفرع الثاني: الأخطاء الملاحية لتابعي الناقل البحري
56	الفرع الثالث: حالات أخرى للإعفاء
57	المطلب الثالث: حالات الإعفاء القانوني طبقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978
58	الفرع الأول: نقل الحيوانات الحية
59	الفرع الثاني: انقاذ الأرواح والأموال في البحر
59	الفرع الثالث: الحريق
60	المبحث الثاني: حالات الإعفاء الإتفاقي
60	المطلب الأول: حالات الإعفاء الإتفاقي في التشريع الأردني
62	المطلب الثاني: حالات الإعفاء الإتفاقي طبقاً لاتفاقية بروكسل لسنة 1924
62	الفرع الأول: نقل الحيوانات الحية

63	الفرع الثاني: البضائع المحملة والمنقولة على سطح السفينة
63	الفرع الثالث: استثناء على ما قبل مرحلة الشحن وبعد مرحلة التفريغ
63	الفرع الرابع: استثناء النقل الساحلي
64	الفرع الخامس: استبعاد النقل بمشارطات الأيجار
64	الفرع السادس: سريان أحكام الإتفاقية على النقل الدولي
65	المطلب الثالث: حالات الإعفاء الإتفاقي طبقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978
67	المبحث الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري
67	المطلب الأول: تحديد المسؤولية في التشريع الأردني
69	المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في إتفاقية بروكسل لسنة 1924
70	الفرع الأول: ذكر قيمة البضاعة وجنسها
71	الفرع الثاني: بناء على اتفاق
71	الفرع الثالث: غش الناقل الذي نتج عنه ضرر
72	المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في بروتوكول بروكسل لسنة 1968
72	المطلب الثالث: تحديد المسؤولية في إتفاقية هامبورغ لسنة 1978
78	الفصل الخامس: الخاتمة والنتائج والتوصيات
78	أولاً: الخاتمة
79	ثانياً: النتائج
80	ثالثاً: التوصيات
81	قائمة المراجع

حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الاردني مقارنة مع الاتفاقيات

الدولية "دراسة مقارنة"

إعداد: كاتيا عصام الصمادي

الرقم الجامعي: 401410230

إشراف: الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء

الملخص

أهمية هذه الدراسة معرفة أوجه التوافق والاختلاف بين كل من قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية من حالات مسؤولية الناقل البحري، من خلال الوقوف على طبيعة هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منها وأهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري. وإعتمدت الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال جمع المعلومات والحقائق عن موضوع الدراسة ووضعها في قالب محكم ومكتمل، وتوصلت الباحثة الى نتائج كان من أهمها: أن القانون التجاري البحرية الأردني جاء غامضاً في موضوع مسؤولية الناقل البحري بسبب تأثره باتفاقية بروكسل لسنة 1924 بالرغم أن الأردن لم تكن من ضمن الدول الموقعة على هذه الاتفاقية. المشرع الأردني لم يتطرق موضوع التأخير في تسليم البضائع، أي الوقت المحدد الذي يتفق فيه كل من الشاحن والناقل في سند الشحن بتسليم البضائع وبسبب هذا التأخير قد يتضرر الشاحن كانخفاض ثمن البضائع مما يشكل خطورة على الأخير. وحصر المشرع الأردني مسؤولية الناقل البحري بخصوص صلاحية السفينة فقط قبل وعند بدء السفر وعدم مسؤولية الناقل البحري إذ كانت السفينة صالحة للملاحة أثناء الرحلة. وبناء على النتائج السابقة أوصت الباحثة بتوصيات من أهمها: تتمنى الباحثة على المشرع الأردني يتم بإعادة

النظر في بعض النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري التي أخذت من اتفاقية بروكسل لسنة 1924. والمشرع الأردني بتوسيع نطاق تطبيق الاحكام على النقل البحري ليشمل سندات ايجار السفينة بالاضافة إلى سندات الشحن. والمشرع الأردني بتعديل نص المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني ليشمل الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل البحري وليس فقط من وقت شحن البضائع لحين تفريغها.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري، مسؤولية المدنية، الناقل الفعلي، نقل البضائع، التشريع الاردني، الاتفاقيات الدولية.

**Types of the Liability of Maritime Carrier for Transport of Goods
According to the Jordanian Legislation comparing to International
Conventions “Comparative Study”**

Prepared By:

Katya Issam Al-Smadi

Supervised By:

Dr. Mohmmad .E. Abu Al-Haija, Prof

Abstract

The importance of this study is to address the similarities and differences of types of the liability of maritime carrier for carriage of goods according to Jordanian maritime trade law and international maritime trade conventions, by standing on the nature of this responsibility and the types of exceptions and the carrier's most important responsibilities. Researcher has followed in this study the descriptive and analytical approach by collecting information and facts on the subject of this study and put them in approved template, and the researcher pointed out some results and the most important was that the Jordanian law of maritime trade was confused about the liability of sea carrier because it was affected by the Brussels Convention of 1924, despite that Jordan was not among the signatories of this Convention. Jordanian legislator did not subject the delays in the delivery of goods, in which no time set by both the shipper and the carrier agreed on the bill of lading to deliver the goods due to this delay it may affect the charger with the price of goods posing a danger to the latter. Jordanian legislator limited the liability of the shipping carrier regarding the validity of the ship before and at the start of cruise only, and sea carrier is not responsible for the ship if it's not

seaworthy vessel. Based on previous conclusions the researcher pointed some recommendations: the Jordanian legislator has to reconsider some of the provisions on the liability of the sea carrier that was taken from the Brussels Convention for the year 1924. The Jordanian legislator has to expand the scope of the provisions on maritime transport to comprehend rent ship bills in addition to the bills of lading. The Jordanian legislature has to amend the Article 211 of the Jordanian maritime trade law to include the period in which the goods are in the custody of the sea carrier and not just from the time of shipment of goods till discharging it.

Keywords: the maritime carrier, civil responsibility, actual carrier, the carriage of goods, Jordanian legislation, international conventions.

الفصل الأول

خلفية الدراسة وأهميتها

تمهيد

يعد النقل البحري أحد أهم عوامل التنمية الاقتصادية لدى مختلف الدول بما فيها الدول النامية التي تسعى لتطوير اقتصادها، وبذلك يعمل النقل البحري على دفع عجلة التنمية الاقتصادية. ونظراً للتطور الاقتصادي الذي شهده العالم، دعت الحاجة الدول لوجود تزامن في التطور التشريعي بغية تنظيم أحكام التنمية الاقتصادية وفيما يتعلق بالنقل البحري فقد تم توقيع اتفاقية بروكسل عام 1924 ومن ثم اتفاقية هامبورغ عام 1978، وذلك بغية مواكبة التطورات والمتغيرات الاقتصادية وهذا ما دفع البعض إلى تسميتها بالثورة التكنولوجية في الملاحة البحرية⁽¹⁾.

ولما كان التزام الناقل الرئيس في عقد النقل البحري يقوم على تسليم البضاعة للشاحن في الوقت المتفق عليه، وبنفس الحالة التي تسلمها في ميناء الشحن، فإن أي إخلال من جانبه كأن يلحق البضاعة عيب أو تلف أو هلاك قد يعرضه للمساءلة والجزاء، حيث تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية التي قضت بها الاتفاقيات الدولية ونص عليها القانون مع عدم إغفال قيام مسؤولية الناقل على قرينة الخطأ المفترض وهي قرينة بسيطة وفقاً لما ذهب إليه المادة (1\3) من إتفاقية بروكسل عندما نصت على أن الناقل ملزم ببذل العناية المعقولة قبل بدء الرحلة أو أثنائها من أجل إعداد السفينة للملاحة.

(1) ReneRodiere: Traite General de droit maritime. tom 11 paris 1977 .n.513.-

واستناداً إلى ذلك يتحقق الخطأ عندما لا يبذل الناقل العناية المعقولة، ولا يستطيع الناقل أن يدفعها عن نفسه في حال بقي السبب مجهولاً⁽¹⁾. في حين ميزت إتفاقية هامبورغ لعام 1968 أساس المسؤولية عن إتفاقية بروكسل لسنة 1924، ذلك أن الأولى ميزت بين الأضرار تبعاً لأساس مسؤولية الناقل، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن تلف أو هلاك أو تأخير تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض وبيراً الناقل من المسؤولية في حال بذل عناية معقولة. أما بالنسبة للأضرار التي لحقت بالحيوانات الحية أو الناتجة عن الحريق تقوم مسؤولية الناقل على وجوب إثبات خطأ ارتكبه الناقل أو أحد متابعيه ولا تقوم مسؤوليته على الخطأ المفترض وذلك استناداً إلى نص المادة 4\5 و 5 من الإتفاقية، أما بخصوص إتفاقية بروكسل، فإذا قام الناقل ببذل العناية المعقولة ومع ذلك وقع ضرر بالبضاعة وكان السبب مجهولاً فلا يبرأ من المسؤولية⁽²⁾.

وبناءً على ما تقدم سنتطرق هذه الدراسة إلى حالات مسؤولية الناقل البحري من ناحية طبيعة المسؤولية، ونطاق مسؤوليته والحدود القانونية لمسؤولية الناقل وحالات إعفاءه من المسؤولية، وذلك من خلال المقارنة بين حالات المسؤولية الواردة في قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية.

أولاً: مشكلة الدراسة

تدور مشكلة هذه الدراسة حول بيان نطاق مسؤولية الناقل البحري في ضوء كل من قانون التجارة البحرية الأردني والإتفاقيات الدولية وبيان مدى الانسجام والتوافق فيما بينهم وخصوصاً إتفاقية هامبورغ.

(1) الشراوي، محمود سمير (2008). القانون البحري، القاهرة: دار النهضة، ص 370.

(2) الشراوي، محمود سمير، المرجع السابق، ص 454

ثانياً: أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أوجه التوافق والاختلاف بين كل من قانون التجارة البحرية الأردني والإتفاقيات الدولية من حالات مسؤولية الناقل البحري، من خلال الوقوف على طبيعة هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منها وأهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري.

ثالثاً: أهمية الدراسة

تكمن أهمية هذه الدراسة بتناولها موضوعاً مهماً من مواضيع مسؤولية الناقل البحري، وهي حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في كل من القانون الأردني والإتفاقيات الدولية. والتي تهم العاملين في نطاق النقل البحري من شاحنين وناقلين بالإضافة إلى سلطات الموانئ البحرية فضلاً عن الباحثين والقانونيين.

رابعاً: أسئلة الدراسة

تتبلور عناصر هذه الدراسة في الأسئلة الآتية:

- ما طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ضوء القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما مسؤولية الناقل البحري في ضوء القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في ضوء القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما نطاق مسؤولية الناقل البحري في ضوء القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما التزامات الناقل البحري في ضوء القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟

خامساً: حدود الدراسة

يتحدد نطاق ومضمون الدراسة بالحدود الآتية:

الحدود الموضوعية: وتتمثل بدراسة حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع وفقاً لإتفاقية هامبورغ وإتفاقية بروكسل وإتفاقية روتردام وقانون التجارة البحرية الأردني والقانون المدني والاجتهادات القضائية الصادرة عن المحاكم الأردنية.

الحدود الزمنية: تقتصر الحدود الزمنية لهذه الدراسة على:

- قانون التجارة البحرية الأردني المعدل رقم 12 لسنة 1972 والمعدل بالقانون رقم 35 لسنة 1983.
- القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.
- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع "هامبورغ" 1978.
- إتفاقية الأمم المتحدة لتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن "بروكسل" 1924.
- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "روتterdam" 2009.

سادساً: مصطلحات الدراسة

سند الشحن: هو سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهو ينظم على نسخ ثلاث نسخة للواسق

وثانية للمرسل إليه وثالثة للربان ويشترط أن يذكر فيها ما يأتي :

- أ- اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستأجر.
- ب- تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.
- ج- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها .
- د- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود .

هـ - تاريخ تسليم الوثيقة .

و - عدد النسخ التي نظمها الريان .

ز - إمضاء الريان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق⁽¹⁾.

السفينة: هي كل مركب صالح للملاحة أيّاً كان محموله وتسميته، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن⁽²⁾.

الناقل البحري: هوكل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.⁽³⁾

الشاحن: كل شخص أبرم مع الناقل عقداً ، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري⁽⁴⁾.

البضائع: هي ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء أيّاً كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه⁽⁵⁾.

عقد النقل البحري: هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره بأن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها⁽¹⁾.

⁽¹⁾المادة (200) من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 والمعدل بأخر قانون رقم 1983\35

⁽²⁾المادة (3) من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 والمعدل بأخر قانون رقم 1983\35

⁽³⁾المادة (1) من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2009.

⁽⁴⁾المادة (1) من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2009.

⁽⁵⁾المادة (1) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.

سابعاً: الإطار النظري للدراسة

لتحقيق أهداف الدراسة؛ فسيتم تناولها من خلال خمسة فصول نظرية وسيتناول الفصل الأول مقدمة الدراسة، أما الفصل الثاني سيتناول طبيعة مسؤولية الناقل البحري، أما الفصل الثالث فسيتناول نطاق مسؤولية الناقل البحري، أما الفصل الرابع فسيتناول أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وأخيراً الفصل الخامس يتناول الخاتمة والنتائج والتوصيات التي توصلت إليها الباحثة في نهاية الدراسة.

ثامناً: الدراسات السابقة

بالعودة إلى الدراسات والأبحاث السابقة تجد الباحثة أن أغلب الدراسات تناولت موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع بشكل عام، في حين جاءت هذه الدراسة متخصصة في الحالات التي قد يسأل فيها الناقل البحري بالإضافة إلى الأسباب التي قد تعفيه من هذه المسؤولية، ومن هذه الدراسات:

- دراسة الهولي، فيصل إبراهيم 2006 بعنوان: " مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الكويتي"، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، تناول الباحث في هذه الدراسة القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري حسب قانون التجارة البحرية الكويتي مقارنةً مع إتفاقية هامبورغ، كما بين أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، إضافة إلى أسباب بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية وتحديد القانون للمسؤولية.

(1) المادة (1) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978

تختلف الدراسة موضوع البحث عن دراسة فيصل إبراهيم الهولي بأنها ستتطرق إلى الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الناقل البحري مع التمييز للحالات التي يتعدد فيها الناقلين، كما ستعمل هذه الدراسة على بيان الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية من خلال المقارنة بين قانون التجارة البحرية مع الإتفاقيات الدولية.

- دراسة رشيد، عبد الواحد 2013 بعنوان: " مسؤولية الناقل البحري للبضائع 2013

رسالة ماجستير، جامعة مولود المعمرى- تيزي وزو، أن أهم ما تناولته هذه الدراسة هو مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وإمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع. وتختلف الدراسة موضوع البحث عن دراسة رشيد عبد الواحد بأنها ستتطرق إلى الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الناقل البحري مع التمييز للحالات التي يتعدد فيها الناقلين، كما ستعمل هذه الدراسة على بيان الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية من خلال المقارنة بين قانون التجارة البحرية مع الإتفاقيات الدولية.

تاسعاً: منهجية الدراسة

ستتبع الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال جمع المعلومات والحقائق عن موضوع الدراسة ووضعها في قالب محكم ومكتمل، وكذلك العمل على تحليل النصوص القانونية فيما يتعلق بقانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وتعديلاته، والمنهج المقارن من خلال المقارنة بين التشريعات الأردنية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بموضوع الدراسة.

الفصل الثاني

القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري

عرفت إتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري في المادة 1 فقرة 6 بأنه " عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحري من ميناء إلى آخر لقاء أجر إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر"، وقد سلك المشرع الأردني طريقاً مشابهاً حيث عرف عقد النقل البحري بأنه "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعته أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر كل مدة السفر أو في بعضها"¹، ولقد عرف جانب من الفقه عقد النقل البحري بأنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعه للشاحن لقاء أجر معلوم²، بينما عرفه جانب آخر بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضاعة من ميناء إلى آخر من الموانئ البحرية³، وبنفس الوقت نجد أن بعض الفقهاء لم يتعرضوا لتعريف عقد النقل البحري واكتفوا بتعريف سند الشحن⁴. وعليه ترى الباحثة أن إتفاقية هامبورغ جاءت بتعريف شامل ووافي لعقد النقل البحري وذلك لإحتوائه على عناصر الجوهرية لعقد النقل البحري وهم نقل البضائع بحراً في كامل أو جزء من الرحلة وتحيد الأجرة بالإضافة إلى تحديد أطراف عقد النقل البحري.

¹ المادة 177 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1977

² مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994، ص 199

³ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهد للنشر والتوزيع، عمان،

1982، ص 207

⁴ عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 89

نجد أن جانب من الفقه الذي عالج القانون البحري الأردني لم يتعرض لخصائص عقد النقل البحري كونه يبحث فيه من منطلق كونه سند شحن واتباع الشرح الفني المباشر لهذا السند¹، ولكن أجد بأنه من الضرورة التعرض لخصائص عقد النقل البحري لضمان التفهم التام لطبيعة هذا العقد والأحكام العامة التي تنطبق عليه:

1- عقد رضائي

يرى الدكتور عبدالرزاق السنهوري أن العقد الرضائي هو ما يكفي لانعقاده تراضي المتعاقدين²، وينطبق هذا الرأي ونص المادة 90 من القانون المدني الأردني نجد أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي طبقاً لإتفاقية هامبورغ كما هو الحال في القانون البحري الأردني ويكفي لانعقاده توافق الإيجاب والقبول ولكن نجد أن القانون الأردني اشترط في المادة 198 من قانون التجارة البحرية الكتابة كشرط إثبات وهذا لا ينزع صفة الرضائية عن عقد النقل البحري.

2- عقد إذعان

يبرم عقد النقل البحري غالباً طبقاً لأسناد شحن مطبوعة مسبقاً من قبل الناقل البحري ومتضمنه للشروط والتي يراها مناسبة ولا يقبل التنازل عنها ولا تعديلها طبقاً للموقف القوي الذي يفاوض منه الناقل وتبعاً لذلك اعتبر الفقه أن عقد النقل البحري هو عقد إذعان ولم يخالف أحد هذا الاتجاه³، ويترتب على هذه الخاصية تفسير بنود العقد عند الشك لمصلحة الطرف المذعن وهو الناقل كما أن المادة 204 من قانون المدني الأردني تمنح سلطة تقديرية لقاضي الموضوع لتعديل الشروط التعسفية في العقد أو إعفاء الطرف المذعن منها طبقاً لقواعد العدالة. ولا بد

¹ الكوماني، عبد اللطيف، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، عمان، ص 91

² السنهوري، عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربي، القاهرة، الطبعة

الثانية، 1964، ص 163

³ السنهوري، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 243-245

الإشارة إلى أن هذه الصفة في عقد النقل البحري هي التي كانت وراء السعي الدائم لإبرام الاتفاقيات الدولية لتنظيم مسؤولية الناقل البحري لحماية الطرف المذعن وهو الشاحن.

3- عقد ملزم لجانبين

نجد أن عقد النقل البحري يرتب التزامات على كل من طرفيه¹، ويترتب على هذه الخاصية نتائج مهمة في حال عدم انطباق قواعد الاتفاقية مما يبرز أهمية هذه الخاصية.

4- عقد تجاري

أن عقد النقل البحري عقد تجاري بطبيعته حيث أوردت المادة 7 من قانون التجارة البحرية الأردني الأعمال التي تعتبر تجارية بطبيعتها وجاءت الفقرة ج " إجارة السفن والتزام النقل عليها والاقراض والاستقراض البحري" وهذا بالطبع بالنسبة للناقل أما بالنسبة للشاحن فإن العقد لا يكون تجارياً إلا بالتبعية، أي تبعيته لعمل تجاري للشاحن، ويترتب على ذلك خضوع عقد النقل البحري للنظام الذي تتميز به العقود التجارية من حيث التقادم والافلاس والاثبات والتضامن.

5- عقد فوري

يرى الدكتور السنهوري أن عقد النقل الفوري هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه ولو تراخى التنفيذ إلى أجل أو إلى آجال متتابعة²، وعليه نجد بتطبيق هذا التعريف على عقد النقل البحري بأنه عقد فوري وأنه يتمتع ببعض ميزات العقود الزمنية وما يترتب على هذا التقسيم من حيث الاعذار وتقابل الالتزامات ووقف التنفيذ ونظرية الظروف الطارئة³.

¹ السنهوري ، عبدالرزاق ، مرجع سابق، ص170

² السنهوري ،عبدالرزاق ، مرجع سابق،ص177

³ السنهوري ،عبدالرزاق ، مرجع سابق،ص180

سبق أن بينا أن عقد النقل البحري عقد ملزم لجانبيين وعليه فإنه يترتب التزامات على عاتق كل من أطرافه، لهذا ستقوم الباحثة ببيان إلتزامات كل من الناقل والشاحن في المبحث الأول، ثم بيان طبيعة مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في المبحث الثاني.

المبحث الأول

التزامات كل من الشاحن والناقل

يترتب على عقد النقل البحري التزامات متبادلة بين كل من الشاحن والناقل، وتبدأ هذه الإلتزامات من لحظة تسلّم البضاعة من قبل الناقل، وهذا يترتب التزاماً على عاتق الناقل لبدء سريان النطاق الزمني للنقل البحري، وإبصال البضائع للميناء المتفق عليه في عقد النقل وتفريغها وتسليمها للمرسل إليه أو الحامل لسند الشحن لهذه البضائع، وهنا ينتهي النطاق الزمني للعقد، بالإضافة إلى أن عقد النقل ملزم لجانبيين⁽¹⁾، ولتوضيح ذلك، لابد الإشارة إلى أهم التزامات الشاحن وذلك من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل ليقوم بنقلها إلى الميناء المتفق عليه، كما يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل والإفصاح عن البضائع الخطرة، والتزامه بميعاد عملية التحميل والتفريغ البضائع على وسيلة النقل البحرية⁽²⁾، وفيما يلي توضيح لإلتزامات الشاحن من خلال الفروع التالية:

(1)المقدادي، عادل علي (2011). القانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 112

(2) المقدادي، عادل علي، المرجع نفسه، ص 112

الفرع الأول: تسليم البضائع للناقل

يتوجب على الشاحن القيام بتسليم البضائع المراد نقلها بمجرد انعقاد عقد النقل البحري صحيحاً، وقد نظمت المواد 191-193 من قانون التجارة البحرية موضوع إحضار البضائع في المكان والوقت المحدد والمتفق عليه إلى رصيف الميناء وبمحاذاة وسيلة النقل البحري، ويقوم الشاحن بتعبئة إقرار الشحن وذكر وصف البضائع وتسليمه للريان أو من ينوب عنه، فيقوم هذا الأخير بإصدار إذن بالشحن والتسليم وهو أول خطوات تنفيذ العقد، ويجب أن يكون بيان الحمولة مطابقاً لسند الشحن كما ذهب إلى ذلك القضاء الأردني⁽¹⁾. وإذا لم يقدّم الشاحن بإحضار البضاعة وتسليمه في الوقت والمكان المتفق عليه فيتربط على الشاحن مسؤولية دفع الأجرة كاملةً وعن النفقات التي لحقت بالسفينة بسبب مدة الانتظار لشحن هذه البضاعة، وفي ظل ذلك، نصت المادة 183 من قانون التجارة البحرية على أنه " إذا لم يأت الواسق إلى تحت الروافع بكمية البضائع المتفق عليها فتلزمه الأجرة لكامل السفرة عن هذا الواسق وكذلك النفقات التي تلحق السفينة من هذا العمل بشرط أن تحسب له المصاريف المدخرة للسفينة وثلاثة أرباع أجرة البضائع الموسوقة بدلاً من بضائعه"، أما إذا لم يتم تحديد مهلة الانتظار في العقد، فإن مهلة الانتظار تبدأ من اليوم التالي من تبليغ المرسل إليه خطياً وتحتسب كل أيام العمل والتعطيل في هذه المدة، وإذا انقضت المهلة المتفق عليها في العقد أو بموجب عرف ميناء الوصول، فتتربط على المرسل إليه مسؤولية دفع الأجرة عن كل يوم إضافي تعويضاً يساوي قدر المبلغ اللازم عن كل يوم لاحق للأيام المتفق عليها بالمهلة ونصف هذا القدر⁽²⁾ أي يوم ونصف لكل يوم، وهذا ما نصت عليه المادة 192 من قانون التجارة البحرية الأردني بأن " مهلة الانتظار

(1) إقرار محكمة التمييز الأردنية رقم 85/666: منشورات عدالة.

(2) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 93.

اللاحقة تجري عفواً من انقضاء المدة المحددة في العقد للوسق أو للتفريغ وإذا لم يحدد العقد أيام السقائف، فإن مهلة الانتظار اللاحقة لا تبتدئ مجراها إلا بعد أربع وعشرين ساعة من تاريخ قيام الريان بإعلام المستأجر أو المرسل إليه أو ممثلاً خطياً بذلك. وتدخل في عداد أيام المهلة اللاحقة كل أيام العمل والتعطيل".

الفرع الثاني: دفع الأجرة

يعد الالتزام بدفع الأجرة من أهم التزامات الشاحن، حيث نص المشرع الأردني في المواد 183- 190 من قانون التجارة البحرية الأردني بخصوص دفع أجرة النقل، وللأطراف الحرية المطلقة في طريقة تحديد أجرة النقل بناء على كمية البضاعة وحجمها ووزنها وطبيعتها والميناء المقصود ويجب إدراج ذلك كأحد بنود العقد، وإذا لم ينص العقد على الأجرة فتتحدد حسب العرف الدولي أو بأجر المثل وقت إبرام العقد⁽¹⁾، أما إذا لم تذكر بسند الشحن فقد اعتبرت معاهدة هامبورغ أن ذلك قرينة أن الناقل قبض الأجرة بكاملها وقد أخذت معظم التشريعات العربية هذا الافتراض صحيحاً⁽²⁾، وقد نصت المادة 184 من قانون التجارة البحرية الأردني أن الأجر يكون مستحق حتى لو لم تصل البضاعة في الحالات التالية:

- إذا كان عدم وصول البضاعة ناتج عن خطأ الشاحن أو من يمثله.
- إذا لجأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضاعة بسبب تعييبها أياً كان سبب التعيب.
- إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.
- إذا هلكت البضائع بسبب عيب خاص بها".

(1) العريني، محمد فريد (2011). القانون البحري والجوي، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 324.

(2) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 94.

أما إذا لم تصل البضاعة لأي سبب آخر غير منصوص عليه في المادة المذكورة أعلاه، فيحق للشاحن أو المرسل إليه التمسك بعدم التزام الناقل بتنفيذ العقد والامتناع عن دفع الأجرة، وفيما لو كانت الأجرة مدفوعة مسبقاً يحق للشاحن المطالبة بها بالإضافة إلى التعويض عن الأضرار التي قد لحقت به⁽¹⁾.

الفرع الثالث: الإفصاح عن البضائع الخطرة

يتوجب على الشاحن أن يعلم الناقل عن البضائع الخطرة أو غير الخطرة، وعلى الناقل أن يتأكد من البضاعة التي استلمها من حيث أوصافها وكميتها كما هي مدونة في سند الشحن لا في عقد البيع. وفي حالة أن الشاحن قد صرح تصريحاً كاذباً عن البضاعة فلا مسؤولية على الناقل⁽²⁾. وكذلك إذ لم يصرح الشاحن عن طبيعة البضائع الخطرة يحق للناقل أو من ينوب عنه تنزيل البضاعة الخطرة عن السفينة أو إزالة الأذى عنها أو إتلافها إذا لم يعلم الناقل بأنها شحنت على متن السفينة، فقد نصت المادة 217 من قانون التجارة البحرية الأردني على مسؤولية الشاحن الإفصاح عن الأضرار والمصاريف التي تنتج عن عدم صحة الإفصاح عن البيانات المقدمة بخصوص البضائع المشحونة، وفي حالة إذا وافق الناقل على شحن هذه البضاعة على متن السفينة فيجب عليه أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك. يفترض أيضاً أن يكون الشاحن صادقاً عن البيانات التي قدمها عن البضائع المشحونة لأن إذا شك الناقل على مصداقية هذه البيانات

(1) عباينة، محمود محمد، المرجع نفسه، ص 94.

(2) حمدي، كمال (1997). إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 131.

على الأخير التحفظ عن وصف البضاعة، وهذا يؤدي إلى إضعاف قيمة السند في المعاملات التجارية⁽¹⁾.

الفرع الرابع: التقيد بميعاد عملية التحميل والتفريغ

عرف قانون التجارة البحرية الأردني المدة اللازمة لعملية التحميل أو التفريغ بأيام الانتظار في المواد 191 و192 وهي تبدأ من اليوم التالي لإعلام المجهز إذا كان عقد السفينة بالرحلة استعداد السفينة لتحميل البضاعة، وفيما يختص بالتفريغ من اليوم التالي لوصول السفينة لتمكين المرسل إليه من الطلب بواسطة الوكيل البحري الذي يقدم البيانات اللازمة باعتباره أميناً للسفينة لتوجيه عملية التفريغ⁽²⁾. من هنا يتوجب أن تكون المدة محددة في عقد النقل أما إذا لم ينص عليها في العقد فتحدد المدة حسب العرف البحري في ميناء التحميل أو التفريغ⁽³⁾، وفي حال إذا انقضت المدة فيجوز للريان أن يطالب عن كل يوم إضافي تعويضاً يساوي قدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة ونصف هذا القدر⁽⁴⁾، وإذا لم يتمكن الشاحن من تحميل أو تفريغ البضاعة بعد انتهاء المدة فيتترتب عليه أجرة إضافية.

المطلب الثاني: التزامات الناقل

نجد أن معظم الالتزامات في عقد النقل البحري تقع على عاتق الناقل كون التزامه ينطوي على مراحل متعددة ويحتاج إلى خبرة فنية وكونه بداية التزام بعمل فني على عكس الشاحن الذي يكون التزامه الرئيسي دفع الأجرة كما نجد أن أي هلاك أو تلف أو تأخير من قبل

(1) العطير، عبد القادر (2009). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 263-264.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1985\666.

(3) دويدار، هاني (1993). الوجيز في القانون البحري، ج2، النقل البحري للبضائع، الاسكندرية: مطبعة الإشعاع الفنية، ص92.

(4) المادة 191 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وتعديلاته.

الناقل يلزمه التعويض مما يجعله ملزماً بتنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بعناية من أجل تفادي التعويضات⁽¹⁾. على خلاف ذلك لم ينص المشرع الأردني على هذه الالتزامات إلا التزام الناقل بتجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة في المادة 212 من قانون التجارة البحرية الأردني. ويمكن توضيح التزامات الناقل من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: إعداد السفينة

أوجب المشرع الأردني في نص المادة 212 من قانون التجارة البحرية على الناقل أن يقدم سفينة صالحة للملاحة والمقصود بذلك هو خلوها من أي عيوب وتجنب أي من المخاطر التي ستهدد البضاعة، كما على الناقل تزويد السفينة بالمؤن وطاقم مهيء للملاحة، وكذلك يقع على عاتق الناقل إعداد العنابر والغرف الباردة وجميع أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع فيها، إذ يتضح من نص المادة 212 والمادة 213 من القانون ذاته أن التزام الناقل هو إعداد سفينة صالحة للملاحة ويكون التزامه بتحقيق نتيجة ولا يجوز للناقل إثبات العناية المعتادة ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا تبين أن العيب من عيوب خفي في السفينة⁽²⁾، على عكس إتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي نصت في مادتها 3 "على الناقل أن يبذل العناية المعتادة قبل وعند بدء السفر للأغراض الآتية أ: جعل السفينة صالحة للملاحة..". أي أن التزام الناقل بإعداد السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية، وعليه يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل عناية كافية قبل السفر⁽³⁾. أما إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 افترضت أساساً عاماً للمسؤولية ويقوم هذا الأساس سناً سناً للمادة 5/ 1 على الخطأ والإهمال المفترض من جانب الناقل البحري، ومسؤوليته عن الهلاك والتلف والتأخير الناتج عن إهماله، ولا يستطيع دحض هذه المسؤولية إلا بإثبات اتخاذ

(1) المقادي، عادل علي، القانون البحري، دارالثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص116

(2) المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(3) البارودي، علي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 346

من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته وعليه إذا ترتب على عدم تهيئته سفينة صالحة للملاحة ضرر للبضائع فيكون من العسير على الناقل إثبات اتخاذ العناية اللازمة وعليه يكون هذا الالتزام مجرد حالة تطبيقه على احكام إتفاقية هامبورغ⁽¹⁾ ، ترى الباحثة أن عدم تقديم السفينة صالحة للملاحة قد يترتب عليه أضرار أخرى للشاحن كالغرامات التي قد تفرضها الموانئ على الشاحن نتيجة لعدم توفر السفينة في الوقت أو المكان المحدد فلا بد من العودة للأحكام العامة ويتحمل الناقل المسؤولية تبعاً لهذه الأحكام.

الفرع الثاني: شحن البضاعة

تعد عملية شحن البضاعة عملية مادية عبارة عن رفع البضاعة عن رصيف الميناء ووضعها في متن أو على ظهر السفينة بواسطة الآلات المتخصصة وذلك حسب نوعية البضاعة⁽²⁾، فإذا كان نوع البضاعة سوائل كالزيت، فيتم شحنها في الأنايب الخاصة، فيما لو كانت البضاعة عبارة عن حبوب فيتم شحنها عن طريق المضخات، وفي حال إذا كانت السفينة بعيدة عن رصيف الميناء فيتم شحن البضائع عن طريق الموانئ⁽³⁾. في الواقع هناك شركات متخصصة للشحن والتفريغ البضائع⁽⁴⁾ وهي التي تقوم بدورها بهذه العمليات بواسطة عمال متخصصون ويقوم بتعيينها أحد الطرفين الناقل أو الشاحن حسب العقد بينهما.

ففي نفس السياق، نصت المادة 178 من قانون التجارة البحرية الأردني " يجب أن تكون السفينة مستعدة لتقبل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الريان أن يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة من تحت الروافع وعليه أن يوصلها في

(1) لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص 63.

(2) المقداي، عادل علي، مرجع سابق، ص 118.

(3) المقداي، عادل علي، المرجع نفسه، ص 119.

(4) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 88.

الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع"، من هنا، فقد ظهر خلاف حول ما قصد به المشرع بتحت الروافع، ويرى البعض أن هذا الشرط يلقي عبء عملية الشحن على الشاحن وعملية التفريغ على المرسل إليه وهذا يعد شرط باطلاً⁽¹⁾، ويرى البعض الآخر أن المقصود بتحت الروافع هو التزام الشاحن بوضع البضائع على رصيف الميناء تحت روافع السفينة وعليه لا يكون هذا الشرط باطلاً⁽²⁾. في حين نصت إتفاقية بروكسل في المادة 3 أن من التزامات شحن الناقل البحري أن "مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع". وتدخل عمليتي الشحن والتفريغ ضمن التزامات الناقل ضمناً في إتفاقية هامبورغ حيث تنص هذه الاتفاقية على أن مسؤولية الناقل تبدأ من استلامه البضائع في الميناء وحتى تسليم هذه البضائع.⁽³⁾

الفرع الثالث: رص البضاعة

تعد عملية رص البضاعة عملية دقيقة جداً، وذلك لأن من الواجب رص البضاعة حسب طبيعتها في عنابر السفينة لتفادي أي هلاك أو تلف قد يصيب البضاعة أثناء الرحلة⁽⁴⁾، وبالتالي تتطلب عملية الرص العناية ورعاية ظروف البضائع إذ يجب المحافظة عليها في مكان بارد⁽⁵⁾ وذلك لتجنب تلف البضاعة كوضع الخشب بالقرب من الزيت، لتفادي تلف في حالة تسرب الزيت على الخشب، وعليه يجب رص البضاعة لتسهيل عملية التفريغ. ويتحمل الناقل البحري

⁽¹⁾ عوض، علي جمال الدين (1957). التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، القاهرة: منشور في المحاماة، ص 1175.

⁽²⁾ طه، مصطفى كمال (1978). الوجيز في القانون البحري، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص 257.

⁽³⁾ كوماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 67.

⁽⁴⁾ طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 36.

⁽⁵⁾ كوماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 68

المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الخطأ في رص البضاعة، ولا يعفى من هذه المسؤولية إذا قامت شركة مختصة بهذه العملية أو تابعوه لأن عملية الرص يجب أن تكون تحت إشرافه⁽¹⁾. في ظل ذلك، نصت إتفاقية بروكسل في مادتها 3 على أن عبء عملية الرص دائماً تقع على عاتق الناقل البحري وأي إتفاق عكس ذلك يعد باطلاً. فقد أخذ المشرع الأردني بما أتت به هذه الإتفاقية المذكورة أعلاه وذلك في المادة 178 من قانون التجارة البحرية الأردني " وعليه أن يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع"، "، وهذه العملية مشمولة كالشحن ضمناً في إتفاقية هامبورغ كونها داخلة في النطاق الزمني لتطبيق الإتفاقية⁽²⁾، وعليه يقع عبء عملية الرص على الناقل لأنه مسؤول عن البضائع منذ استلامها في ميناء الشحن وحتى ميناء الوصول⁽³⁾.

الفرع الرابع: تنفيذ العقد:

يعتبر تنفيذ العقد أهم التزام يقع على عاتق الناقل، حيث تكمن الغاية منه في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ والمتفق عليه خلال المدة المحددة في العقد، ولا يجوز للناقل تغيير السفينة التي شحنت عليها البضاعة إلا في حالة طارئة كعطل فني⁽⁴⁾، وعلى الناقل البحري السير في الخط المعتاد⁽⁵⁾ ولا يعفى من المسؤولية في حالة تغيير المسار إلا إذا أثبت أن هناك قوة قاهرة كوجود عاصفة شديدة أو جبل من الثلج أو إنقاذ أرواح⁽⁶⁾ وهذا ما أكدت

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 120

(2) لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 69

(3) كوماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 69

(4)عبابنه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 89

(5)الشرقاوي، محمود سمير (1970). القانون البحري الليبي. القاهرة : المكتب المصري الحديث للطباعة

والنشر، ص 65

(6)البارودي، علي، مرجع سابق، ص 200

أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في قرارها " إذا لم يتم تسليم البضاعة المؤمنة بسبب تغيير الريان اتجاه السفينة دون مبرر فإن المؤمن له يستحق التعويض المتفق عليه بموجب العقد..."(1).

لم ينص المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية على المسار الذي يجب على الناقل إتباعه، بينما نصت المادة 213 من ذات القانون على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة إذا قام بإسعاف أو مساعدة بحرية أو محاولة ترمي إلى ذلك أو إذا تاهت السفينة⁽²⁾ لم يأخذ المشرع بإنقاذ الأموال كما أخذت به إتفاقية بروكسل وهامبورغ إلا أنه أشار إلى حكم جديد وهو إذا تاهت السفينة، بينما نصت إتفاقية بروكسل في مادتها 414 "أنه يحق للناقل البحري الانحراف عن خط السير المتفق عليه والمعتاد لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ولا يسأل الناقل عن تلف أو هلاك ينتج عن هذا الانحراف". وقد جاء هذا النص مطلقاً أي أجاز للناقل إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال مهما كانت قيمتها أو قيمة البضاعة المشحونة على متن السفينة"⁽³⁾ أشارت إتفاقية هامبورغ في مادتها 615 إلى أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة نتيجة لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر. أو التأخر في تسليم البضاعة خلال الوقت المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول، وتتسم قواعد هامبورغ بالمرونة وذلك لعدم معاقبة الناقل تعسفاً، على خلاف ما أخذ به المشرع الأردني بأنه لا يلزم الناقل بمدة محددة، وإنما بمدة معقولة وهذه المدة يحددها قاضي الموضوع حسب طبيعة البضاعة وظروف النقل.

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية 523 لسنة 1986.

(2) المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972.

(3) كومانبي، عبد اللطيف، مرجع سابق، ص 78.

من هنا ترى الباحثة أن أهمية تحديد مدة النقل جاء لتجنب الأضرار التي قد تلحق بالمرسل إليه بسبب التأخير في التسليم كمضي موسم البضاعة أو انخفاض قيمتها السوقية وكذلك تحديد أسباب الانحراف المعقولة التي تعفيه من المسؤولية كإنقاذ الأرواح ذلك لتنفيذ التزامه بشكل صحيح أو لتفادي الأضرار التي قد تصيب البضاعة.

كما أن التزامات الناقل في تنفيذ عقد العمل محافظة على البضاعة من وقت استلامها وحتى تسليمها للمرسل إليه والتي تكون تحت حراسته⁽¹⁾، وأن من التزامات الناقل تحقيق نتيجة أي تسليم البضائع كاملة وسليمة كما استلمها من الشاحن، ويكفي لإثبات مسؤولية الناقل إثبات الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري حتى لو كانت البضاعة خطرة طالما كان يعلم الناقل بخطورتها ورضي بتحميلها، ولا يحق للناقل تنزيلها أو إزالة أذاها إلا إذا شكلت خطراً على السفينة والحمولة ومن ثم فلا مسؤولية على الناقل إذا أثبت ذلك⁽²⁾، وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم 1321 لسنة 1992 والذي نص على أن "عقد النقل البحري هو التزام بتحقيق غاية، ويكفي لإثبات مسؤولية الناقل بإثبات تلف البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل حتى لو كانت البضاعة من الأنواع الخطرة إذا كان على بينة من أمرها ورضي بتحميلها، ولا يملك الناقل تنزيل البضاعة أو نقلها أو إزالة أذاها ما لم تكن سبباً لتعرض الباطرة أو حمولتها للخطر، وعليه فإن تنزيل البضاعة من الباطرة لا يجعل الناقل مسؤولاً عن أي تعويض إذا أثبت تحقق الخطر عملاً بالمادة 217 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972م. كما نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية "أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن الأسباب الواردة

(1) البارودي، علي، مرجع سابق، ص348.

(2) المادة 217 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972.

في الفقرات من 1-6 من نفس المادة". وعليه يقع على عاتق الناقل المحافظة على البضاعة واتخاذ الإجراءات اللازمة والمعقولة لحماية البضاعة من المخاطر التي يمكن أن تواجهها أثناء السفر لحين الوصول إلى الميناء المتفق عليه، ويسمح له إيصال البضاعة إلى أقرب ميناء في حالة القوة القاهرة أو بسبب طارئ⁽¹⁾.

الفرع الخامس: تفريغ البضاعة

يقصد بتفريغ البضاعة هو إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ويتم ذلك تحت إشراف الناقل البحري⁽²⁾، ويكون التفريغ جزءاً من عقد النقل⁽³⁾، ويجوز الاتفاق على أن يقع عبء التفريغ على الشاحن أو المرسل إليه لأن عملية التفريغ ليست من النظام العام⁽⁴⁾. وتتم عملية التفريغ في المدة المتفق عليها في عقد النقل أو حسب العرف في ميناء الوصول، ويجب إخطار المرسل إليه بأن البضاعة قد وصلت ميناء التفريغ ليقوم باستلامها⁽⁵⁾، وفي حالة إذا تأخر أو رفض استلام البضاعة يحق للناقل أن يتعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة "بصفته وكياً عن الشاحن"⁽⁶⁾ ثم يسلم الناقل سند الشحن للمرسل إليه أو لحامل سند الشحن، وفي حالة إذا تم الاتفاق أن المرسل إليه سوف يتولى عملية التفريغ ولم يقم بالتزامه، فيحق للناقل بعد انقضاء الميعاد الأصلي أن يطالب بالتعويض دون حاجة لإشعار الشاحن أو المرسل إليه⁽⁷⁾.

الفرع السادس: تسليم البضاعة

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 220.

(2) حمدي، محمد كمال (1995). مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 50.

(3) المادة 211 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972.

(4) دويدار، هاني (2001). القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ص 260.

(5) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 90.

(6) عباينه، محمود محمد (2015). أحكام عقد النقل. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 91.

(7) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 323.

بالرغم من انتهاء عملية تنفيذ عقد النقل عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، إلا أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا إذا تم تسليم البضاعة بحالة سليمة كما هي مينة بسند الشحن الخاص بتلك البضائع⁽¹⁾، وعلى الناقل أن يسلم البضاعة تسليمًا فعلياً للمرسل إليه أو من يمثله، ويتوجب على الناقل أن يتحقق من شخصية المستلم لأن لا تبرأ ذمته إذا سلمها لشخص أو لمن ليس له حق الاستلام⁽²⁾. إذ قضت محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم 98 لسنة 1992 بأن "لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطات الميناء) إبراء لذمة الناقل لأن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للبضاعة للمرسل إليه ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه".

أما في حال إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة، فقد أجازت اتفاقية هامبورغ بمادتها 2\4ب\2 بتسليم البضاعة إلى أي سلطة مصرح لها بموجب القوانين والأنظمة تسليم البضاعة لها في ميناء الوصول. بينما نصت المادة 182 من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه " إذا لم يحضر أحد لتسلم البضائع وإذا رفض تسلمها من كانت مرسلة إليه فللريان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها"، فقد أجاز للناقل البحري طلب من السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة المنقولة أو بعضها لغايات دفع أجرة السفينة وإيداع البضاعة غير المباعة، وإذا لم يكف ثمن البضاعة المباعة لاستيفاء أجرة النقل فيحق للناقل الرجوع إلى الشاحن⁽³⁾.

(1) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 91.

(2) المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 123.

(3) المادة 182 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972.

المبحث الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري وحالاتها

تعتبر مسؤولية الناقل البحري من أهم موضوعات النقل البحري، وذلك لأن عقد النقل هو الرابط بين الناقل والشاحن، وعند عدم التزام الناقل بالشروط الواردة في العقد تنشأ مسؤوليته العقدية⁽¹⁾. وأن من التزامات الناقل طبقاً لنص المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني تحقيق نتيجة نقل البضاعة كاملة وسليمة من ميناء الشحن إلى ميناء التسليم في وقت محدد بالحالة التي شحنت فيها⁽²⁾، فمجرد عدم التزام الناقل بهذا تقوم مسؤوليته بعدم تحقيق النتيجة المطلوبة، إلا إذا أثبت الناقل أن هناك سبب أجنبي منعه من تحقيق النتيجة كقوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو غير ذلك. وعليه ستعرض الباحثة طبيعة مسؤولية الناقل البحري في المطلب الأول والحالات التي تنشأ فيها المسؤولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

تبدأ مسؤولية الناقل البحري عندما يخل بأحد التزاماته العقدية⁽³⁾، ويكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة، وبالتالي يجوز للشاحن أن يثبت الخسائر والأضرار الناجمة عن خطأ الناقل على المسؤولية العقدية إلا إذا تمسك الناقل بإحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 213 من قانون التجارة البحرية بإعفائه من المسؤولية أو إثبات وجود القوة القاهرة⁽⁴⁾.

(1) كومانى، لطيف جبر (2003). قانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 118.

(2) الشرقاوي، محمود سمير (1993). القانون البحري، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 372.

(3) عبدالهادي، أحمد (1946). القانون البحري، ج 1، الاسكندرية، ص 215.

(4) عباينة، محمود محمد، مرجع سابق، ص 99.

ولا يمكن اعتبار المسؤولية تقصيرية، مادام هنالك عقد نقل بين الناقل والشاحن لأن يكون النقل بموجب عقد يثبت سند الشحن وتكون المسؤولية عقدية، وتقوم هذه المسؤولية حين يقوم الناقل بالإخلال بشروط العقد بعدم تنفيذ التزاماته، ولا يمكن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى لو صدر خطأ أو غش من الناقل بحق المرسل إليه، لأن قواعد المسؤولية العقدية أخص من قواعد المسؤولية التقصيرية وهي التي تحدد المسؤول وهو الناقل، أما الأخيرة فتفرض واجباً عاماً على الجميع. حيث أشار الدكتور السنهوري " أن المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله، حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطأ، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقولاً وأن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتي غش المدين وخطأه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعاً كان أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية."⁽¹⁾

ويمكن القول أن المسؤولية العقدية، تقوم إذا لم يحقق الناقل النتيجة المتفق عليها في عقد النقل، وهي تسليم البضائع خالية من الأضرار وكاملة للمرسل إليه، وعلى الشاحن إثبات وجود العقد لثبوت إلزام الناقل بتحقيق نتيجة وأن الأخير لم ينفذ العقد بالإضافة إلى عدم وجوب الشاحن بإثبات أن الخطأ صادر عن الناقل، لكن يجوز للناقل إبراء ذمته بتمسكه بأحد الأسباب

(1) السنهوري، عبدالرزاق (1964). الوسيط في شرح القانون المدني، القاهرة، ص 771

التي تعفيه كالقوة القاهرة أو وجود عيب قديم في البضاعة أو خطأ المرسل إليه⁽¹⁾، وأكدت على ذلك محكمة التمييز الأردنية بإحدى قراراتها " بأن عقد النقل هو عقد لتحقيق غاية أو نتيجة أي تسليم المال المنقول للمرسل إليه كما قرر في مناسبة أخرى"⁽²⁾ ويمكن القول أنه لإثبات مسؤولية الناقل على الشاحن يتوجب إثبات أن الضرر الواقع على البضاعة تم أثناء السفر وبخطأ المفترض من الناقل أي يجوز مسألة الناقل عن المسؤولية التقصيرية. كذلك لا يجوز للناقل اشتراط لنفسه بإعفائه من المسؤولية في سند شحن وإذ اشترط على ذلك يبطل الشرط وصحت الشروط الأخرى⁽³⁾.

لقد نصت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في مادتها 1\3 على "أن الناقل ملزم ببذل عناية معقولة قبل وعند بدء السفر لإعداد السفينة للملاحة، فاستناداً لهذه المادة يمكن تعريف الخطأ عندما لا يبذل الناقل العناية المعقولة لا تبرأ ذمته من المسؤولية وإن كان السبب مجهولاً"⁽⁴⁾. وفيما يتعلق بإتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فقد أخذت بمبدأ الخطأ المفترض بشكل صريح لكن ميزت بين الأضرار ليختلف أساس مسؤولية الناقل، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة تقوم على أساس مبدأ خطأ المفترض، وتختلف عن إتفاقية بروكسل في أن الأولى أخذت بأن وقوع الضرر على البضاعة أثناء السفر وأثبت الناقل أنه بذل عناية معقولة أثناء الرحلة يعفى الناقل من المسؤولية وإذ بقي السبب مجهولاً⁽⁵⁾. أما بالنسبة إلى حالة الحريق أو الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية، فتقوم مسؤولية الناقل بإثبات الخطأ الذي ارتكبه هو أو

(1) المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية 1321\1993

(3) المادة 215 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(4) الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 454.

(5) الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 454

أحد تابعيه، ولا تقوم مسؤولية الناقل هنا على مبدأ الخطأ المفترض، استناداً لنص المادة 415 و5 من إتفاقية هامبورغ.

مما سبق، ترى الباحثة أن إتفاقية هامبورغ جاءت أكثر تعاوناً ورعاية لمصلحة الناقلين من إتفاقية بروكسل وذلك بإعطاء فرصة للناقل بإثبات الجهد الذي بذله أثناء الرحلة لتجنب الأضرار التي لحقت بالبضاعة وحتى لو كان السبب مجهولاً على عكس ما جاءت به إتفاقية بروكسل بأنها لا تعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل عناية معقولة وكان السبب مجهولاً.

المطلب الثاني: الحالات التي تنعقد فيها المسؤولية

تنعقد مسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن عندما لا ينفذ أحد التزاماته المنصوص عليها في عقد النقل، كذلك تنعقد مسؤوليته تجاه الأخير في الحالات الثلاث التالية: الهلاك وتلف البضاعة والتأخير في تسليم البضاعة في الميناء المتفق عليه⁽¹⁾. وفيما يلي توضيحاً لذلك من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: هلاك البضاعة

تتعرض البضاعة أثناء نقلها إلى هلاك جزئي أو كلي، إذ يقصد بالهلاك الكلي بأن لا تصل البضاعة كلياً، أما الهلاك الجزئي كأن تصل البضاعة ناقصة في عددها أو وزنها عما هو وارد في سند الشحن⁽²⁾. أما في حالة النقص المعتاد فلا يسأل الناقل، كما لو كانت البضاعة تتأثر بطبيعتها كالسوائل تتبخر بسبب عوامل الجو، وجرى العرف على التسامح في هذه الحالة شريطة ألا يتعدى نسبة معينة وهذا ما يعرف بنقص أو عجز الطريق⁽³⁾، وقد نصت المواد 211 و213 و216 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من وقت

(1) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 100

(2) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 100

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 340

شحن البضاعة في متن السفينة وتنتهي وقت تفريغ البضاعة من السفينة وتسليمها للمرسل إليه، وإذا لحق أي ضرر بالبضاعة قبل تسليمها للمرسل إليه، فإن المسؤولية تقع على عاتق الناقل.

الفرع الثاني: تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة، وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدارها إلا أنها تالفة أو معيبة⁽¹⁾، ويسأل الناقل عن التلف إذا احتفظ بها ودونها في سند الشحن⁽²⁾، كأن تصل مجموعة من الأقمشة تالفة بسبب وصول مياه المالحة إليها وقد وقع عليها التغيير بتشويه الشكل، فإذا تبين أن الناقل أصدر سند شحن خالي من أي تحفظات فهنا تتعدد مسؤوليته وعليه بالتعويض للمرسل إليه، أما في حالة إذا تحفظ الناقل البحري عن أي تلف لحق بالبضاعة قبل شحنها فلا مسؤولية على الناقل⁽³⁾.

الفرع الثالث: التأخير في إيصال البضاعة

لم يتطرق المشرع الأردني للتأخير في إيصال البضاعة في قانون التجارة البحرية صراحةً، إلا أن المادة 213 من القانون ذاته قد نصت على " أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار" فإن ما يفهم ضمناً أن كلمة الأضرار جاءت مرادفة للكلمات التلف والهلاك ويمكن أن يكون التأخير صورة من صورها⁽⁴⁾. كما لم تشر إتفاقية بروكسل في نصوصها على مسؤولية الناقل في حالة تأخير في إيصال البضاعة⁽⁵⁾، بينما أشارت إتفاقية هامبورغ صراحةً على تأخير في إيصال البضاعة، إذ نصت في مادتها (5) على أن الناقل يصبح مسؤولاً عن التأخير في حالة إذا تأخر عن المدة المتفق عليها في العقد أو إذا لم يتم

(1) المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1977.

(2) موسى، طالب حسن (2012). القانون البحري، عمان: دار الثقافة، ص 140.

(3) المادة 72 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.

(4) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 94

(5) كومانبي، لطيف جبر، المرجع نفسه، ص 94.

تحديد المدة، فيحسب التأخير، تجاوز المدة المتبع في العرف التجاري في ميناء الوصول، ولا بد وجود علاقة سببية بين التأخير والضرر⁽¹⁾، كأن تصل شحنة من الملابس الشتوية بعد فوات موسم الشتوي.

تري الباحثة أن هذا النقص يتوجب معالجته بنص صريح في قانون التجارة البحرية الأردني، لأسباب عديدة ومنها أن تأخير البضاعة وإن كانت سليمة قد يسبب خسارة أو فوات كسب للمرسل إليه عندما لا يقوم الناقل بتسليم البضاعة في وقت متفق عليه أو معقول، كما لو وصلت شحنة من أدوات القرطاسية بعد بدء الدوام الرسمي للمدارس.

(1) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص174.

الفصل الثالث

نطاق مسؤولية الناقل البحري

أن مسؤولية الناقل البحري نطاق زمني ومادي، حيث يشمل النطاق المادي التلف والهلاك والتأخير في تسليم البضاعة، أما النطاق الزمني للمسؤولية فهي المدة التي تبدأ من لحظة تسليم البضاعة للناقل في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، وتسري هذه الأحكام على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي أيضاً، وفي حالة النقل المتقطع تسري المسؤولية على الناقل الأول وكذلك على الناقلين اللاحقين له، وهذه الحالة تسمى النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري. وعليه ستعرض الباحثة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول والنطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري في المبحث الثاني.

المبحث الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يعد موضوع مسؤولية الناقل البحري من أهم الموضوعات في القانون البحري الأردني، لذا لا بد من معرفة النطاق الزمني لهذه المسؤولية من حيث تطورها في الإتفاقيات الدولية المختصة في النقل البحري، وأولها إتفاقية بروكسل لعام 1924 التي حددت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من وقت شحن البضاعة على متن السفينة لحين تفريغها في ميناء الوصول أي إلى السفينة ومن السفينة، لكن هذه الإتفاقية ضيقت مفهوم الإطار الزمني للمسؤولية مما نتج عن ذلك مشكلات عديدة ومنها مفهوم عملية التفريغ والشحن⁽¹⁾، لذلك طورت إتفاقية

(1) موسى، طالب حسن، المرجع نفسه، ص134.

هامبورغ لسنة 1978 مفهوم الإطار الزمني للمسؤولية⁽¹⁾ بأن الناقل مسؤول عن تلف البضاعة أو هلاكها في الفترة التي تكون فيها البضاعة بحوزته أي منذ اللحظة التي تم تسليمه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليم البضائع في ميناء التفريغ أي من الميناء وإلى الميناء. وسيتم تناول موضوع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: بدء وانتهاء مسؤولية الناقل البحري في التشريع الأردني

حددت المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من خلال ما نصت عليه الفقرة الأولى بأنه "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود. وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن"، لقد تضمنت هذه المادة على استثناءين، يكمن الأول بأنه لا يطبق هذا النص على النقل بغير سند الشحن وهذا نص صريح، والسبب لاستبعاد النقل بموجب مشاركة الإيجار هو لتمتع المستأجرين من النفوذ الاقتصادية الكبيرة وذلك لنقل حجم هائل من البضائع⁽²⁾، أما الاستثناء الثاني فيكمن بحصر تطبيق هذه المادة فقط على الرحلة وهي المدة من وقت تسليم البضائع حتى تفريغها في ميناء الوصول، أما الفترة ما قبل الشحن أو بعد التفريغ فلا تخضع لأحكام هذه المادة. وعليه ستقوم الباحثة بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بدء مسؤولية الناقل البحري والفرع الثاني انتهاء مسؤولية الناقل البحري.

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 330.

(2) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 109.

الفرع الأول: بدء مسؤولية الناقل البحري

أشارت نص المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني إلى أن مسؤولية الناقل في عقد النقل تبدأ من وقت شحن البضاعة لحين تفريغها في ميناء الوصول، ويمكن القول أن المسؤولية تبدأ من اللحظة التي تصبح فيها البضاعة محمولة بروافع السفينة في ميناء الشحن وحتى انفصالها عن الروافع في ميناء الوصول إذ كانت السفينة راسية بجانب الرصيف، أما إذا لم تكن راسية بجانب الرصيف من يتحمل المسؤولية في حالة إذا أصيبت البضاعة بالضرر قبل عملية الشحن أو بعد عملية التفريغ، وفي حال تطبيق أحكام القانون المدني والقانون التجاري على هاتين العمليتين فإن عملية النقل ستخضع لعدة قواعد قانونية والتي ستشكل إرباكاً للمحاكم. إذ في معظم الأوقات أعمال مؤسسة الموانئ هم من يقوموا بعملية شحن البضائع على متن السفينة لا الناقل ولكن تحت إشراف الأخير⁽¹⁾، ويبقى الناقل مسؤول عن الأضرار الناجمة في عملية الشحن لأن الناقل وفي بعض الأحيان المرسل إليه⁽²⁾ يتعاقد مع المؤسسة بعقد خاص خارج عن عقد النقل ويحق له الرجوع عليهم بهذا العقد إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد نتج عن عملية الشحن، وتبقى مسؤولية الناقل البحري لحين تسليم البضائع للمرسل إليه في ميناء الوصول⁽³⁾.

وعليه يمكن القول بأن العلاقة بين الناقل والشاحن علاقة تعاقدية وسنداً لذلك يحق للناقل البحري التمسك بالشروط التي تعفيه من المسؤولية المنصوص عليها في العقد إذا تحفظ وقت استلامه البضاعة والمبرم بينهم في حالة وقوع ضرر على البضاعة كهلاك أو تلف البضاعة

(1) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 123.

(2) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 123.

(3) دويدار، هاني، مرجع سابق، ص 138.

قبل الشحن ، وأن تكون مسؤوليته فقط بين فترة الشحن والتفريغ، أما قبل الشحن وبعد التفريغ لا يسأل الناقل عليه بشرط أن يثبت أن الضرر الذي نتج ليس يد له فيه.

الفرع الثاني: انتهاء مسؤولية الناقل البحري

أن القيام بعملية تفريغ البضائع عن متن السفينة وتسليمها للمرسل إليه، تعتبر عملية تعاقدية وتنتهي فيها مسؤولية الناقل البحري، وإذا تضررت البضاعة قبل التسليم يتحمل الناقل المسؤولية بموجب العقد المبرم بينه وبين الشاحن وقانون التجارة البحرية، أما في حالة إذا تضررت البضاعة أثناء عملية التفريغ فتتحمل مؤسسة الموانئ المسؤولية عن هذا الضرر⁽¹⁾. وهنا لابد التمييز بين عملية التفريغ والتسليم، فالأولى هي عملية مادية تنتهي بتفريغ السفينة من البضاعة، أما الثانية فهي عملية قانونية وعلى الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه بموجب سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني "في المحل المقصود..."، وأكدت على ذلك محكمة التمييز الأردنية بقراراتها العديدة واشترطت أن يكون التسليم للمرسل إليه ولا يكتفي بتفريغ البضاعة من السفينة، ومن هذه القرارات بأنه: "لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطات الميناء) إبراء لزمة الناقل لأن المقصود بالتسليم هو تسليم البضاعة الفعلي للمرسل إليه ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه"⁽²⁾.

وفي سياق ذلك، ترى الباحثة أن تحديد مسؤولية الناقل البحري في الرحلة هو ضد مبدأ وحدة عقد النقل البحري ذلك لوجوب إخضاع هذا العقد لأحكام قواعد واحدة، وإخضاع فترة حياة

(1) المادة 4 قانون مؤسسة الموانئ رقم 36 لسنة 1985.

(2) قرار محكمة التمييز الأردني رقم 98 لسنة 1992.

البضاعة والتي تكون بعهدة الناقل البحري تحت مسؤوليته أي من وقت استلام البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه.

المطلب الثاني: البدء والانتها في الاتفاقيات الدولية

سيتم التطرق لهذا المطلب من خلال دراسة النطاق الزمني في كل من إتفاقية بروكسل

لسنة 1924 وإتفاقية هامبورغ لسنة 1978 كالتالي:

الفرع الأول: البدء والانتها في إتفاقية بروكسل

أخذت إتفاقية بروكسل بمبدأ سريان التزام الناقل بضمان سلامة البضائع فقط في فترة الرحلة البحرية أي النقل، وذلك لا خطورة إلا في فترة النقل وهذا ما نصت عليه الإتفاقية في مادتها 1هـ على أن: "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها". ومن خلال قراءة هذا النص، يتضح أن هناك خلاف إذا كانت عمليتي الشحن والتفريغ تدخل في نطاق الرحلة البحرية أم لا، لذلك ذهب بعض الفقهاء إلى أن العمليتين تدخلان ضمن الرحلة البحرية⁽¹⁾، وذهب اتجاه آخر من الفقهاء إلى إخراج عمليتي الشحن والتفريغ من الرحلة البحرية أي بمعنى آخر أن الرحلة تبدأ من رص البضاعة إلى وقت التفريغ⁽²⁾، وفي جميع الأحوال أن لا مسؤولية على الناقل البحري قبل عملية الشحن وبعد عملية التفريغ هذا ما نصت عليه إتفاقية بروكسل وأخذت به بعض التشريعات منها التشريع الأردني إلا بموجب إتفاق خاص بين الناقل والشاحن.

وعليه أخذ الاتجاه الأول بمبدأ الحراسة، طالما أن البضاعة بعهدته يتحمل الناقل البحري المسؤولية مع بعض التفاوت في تحديدها بالتسلم في ميناء الشحن والتسليم في ميناء التفريغ،

(1) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 51.

(2) المهتار، بسام عاطف (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 103.

بينما أخذ الاتجاه الثاني مبدأ فترة سريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة، وأن هذه القواعد وضعت لمواجهة الظروف وهي مخاطر البحر ويمكن أن تقع أثناء النقل أي الرحلة البحرية فقط⁽¹⁾. أما مبدأ سريان ضمان سلامة البضاعة للشاحن ينسجم مع وسائل النقل المختلفة، إلا أنه لا ينسجم مع النقل عن طريق الحاويات وهذا نوع من النقل الشائع في العصر الحديث، حيث يتم نقل البضاعة من مخزن الشاحن إلى مخزن المرسل إليه. وبالإشارة إلى هذا النوع من النقل، فقد دفع الأمم المتحدة لعقد إتفاقية الشحن "إتفاقية النقل متعدد الوسائط عام 1980" والتي هدفت إلى توحيد قواعد مسؤولية الناقل البحري⁽²⁾.

مما سبق، تجد الباحثة أن مبدأ الحراسة أفضل من مبدأ فترة سريان ضمان سلامة البضاعة للشاحن لأنه إذا بقت البضاعة بعهددة الناقل أو تابعيه لسبب ما لا يسأل عنها بحجة أن المسؤولية تقتصر فقط أثناء رحلة النقل البحرية.

الفرع الثاني: البدء والانتها في إتفاقية هامبورغ

نصت المادة (4) من إتفاقية هامبورغ على أن:

"1) مسؤولية الناقل عن البضائع، بموجب هذه الإتفاقية، تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في

عهددة الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ.

2) لإغراض الفقرة (1) من هذه المادة تُعدُّ البضائع في عهددة الناقل:

أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من:

- الشاحن، أو شخص ينوب عنه.

(1) كورماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 51.

(2) حسني، أحمد محمود (1991)، عقد النقل البحري في قانون التجارة المصري الجديد الصادر بقانون رقم

80 لسنة 1990، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 185.

- سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك:

- بتسليمها إلى المرسل إليه.
- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد والقانون، أو العرف المتبع في التجارة المعينة في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.

(3) في الفقرتين (1و2) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل، أو المرسل إليه، أو مستخدموه، أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه".

يتضح من خلال نص المادة السابقة، أن الناقل البحري أو تابعه يتحمل المسؤولية طالما البضاعة بعهدته وحراسته سواء في ميناء الشحن، أو أثناء النقل، أو في ميناء التفريغ، ومن الواجب أن تكون البضاعة تحت حراسة الناقل من وقت استلامها لحين تسليمها للمرسل إليه، أما الفقرة الأولى من المادة 4 من إتفاقية هامبورغ فتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وشروط انعقادها، بينما بينت الفقرة الثانية من هذه المادة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البحري بدخول البضائع تحت حراسته⁽¹⁾، والوقت الذي تنتهي فيه حراسته بتسليم البضائع للمرسل إليه، كما بينت الفقرة الثانية الأشخاص يجوز للناقل التعامل معهم عند دخول البضائع تحت حراسة الناقل أو خروجه منها، أما الفقرة الثالثة من نفس المادة الرابعة تحدد المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه المشار إليهما في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة.

بينما تنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه إذا استلم الناقل البحري البضائع في بلاد خارج ميناء الشحن ونقلها إلى ميناء الشحن عن طريق النهر أو البر أو سكة الحديد لا

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص361.

تتطبق عليه أحكام هذه الإتفاقية إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن⁽¹⁾. وبهذا تشمل مسؤولية الناقل البحري كافة العمليات، والتي تبدأ من استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ويعني ذلك التزام الناقل البحري بشحن البضائع على السفينة ورسها ونقلها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليه، وهذا الالتزام يعد من النظام العام، أي لا يجوز للناقل البحري الاتفاق مع الشاحن على القيام بشحن البضائع ورسها، أو الإتفاق مع المرسل إليه على القيام بتفريغ البضائع وتفريغها⁽²⁾. والدليل على ذلك نص المادة 1\23 من إتفاقية هامبورغ والذي يعد باطلاً أي اتفاق أو شرط في سند الشحن أو عقد النقل أو أي وثيقة أخرى إذ كان مخالفاً لأحكام إتفاقية هامبورغ.

أما الفقرة الثانية من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ فتشير إلى وقت دخول البضائع في عهدة الناقل ووقت انتهاء مسؤوليته، كذلك تشير إلى الأشخاص الذين يجوز للناقل التعامل معهم في عمليتي استلام وتسليم البضاعة، إذ يجوز للناقل استلام البضائع من الشاحن أو من من ينوب عنه، أو سلطة، أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، وبالتالي تنتهي مسؤولية الناقل في الوقت الذي يسلم فيه البضائع للمرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد، أو القانون، أو العرف، أو العادات التجارية المعتبرة في ميناء التفريغ ووفقاً لهذه الفقرة. ففي ظل ذلك، يرى بعض الفقه أن تسليم الناقل للبضائع حسب ما نصت عليه فقرة الثانية من المادة الرابعة ينطوي على قدر كبير من

(1) العطير، عبدالقادر، مرجع سابق، ص304.

(2) فايد، محمد بهجت (1992). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، القاهرة: دار النهضة العربية، ص34.

الغموض، إذ أن الناقل يبرأ ذمته من المسؤولية وذلك عند تسليم البضائع لأشخاص مثل السلطات الجمركية أو سلطة الموانئ دون التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه⁽¹⁾.

وفي السياق ذاته، بيّنت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ مفهوم "الناقل" و"المرسل إليه" المشار إليهما في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة، حيث تبرز أن مفهوم الناقل والمرسل إليه لا يقتصر عليهم شخصياً فقط، وإنما يشمل الوكلاء والتابعين، كأمين السفينة وأمين الحمولة⁽²⁾. ويرى الدكتور محسن شفيق سبب أهمية هذه الفقرة وهو سريان هذه الأحكام على الناقل والمرسل إليه ووكلائهم، من أجل منع أي غموض أو لبس في تفسير هذه المادة ضد مصلحة الشاحن⁽³⁾.

ترى الباحثة أن إتفاقية هامبورغ أخذت بمبدأ العهدة بإدخال الفترة التي تكون بها البضاعة بعهدة الناقل البحري سواء كانت قبل شحنها في متن السفينة أو بعد تفريغها عن السفينة أو أثناء الرحلة، وبهذا قد وحدت القواعد التي تحكم عقد النقل. وعليه، ترى الباحثة ضرورة تعديل المادة 112 من قانون التجارة البحرية الأردني لتأخذ بمبدأ وحدة قواعد التي تحكم عقد النقل وأن تشمل الفترة التي تكون البضاعة بعهدة الناقل وهي قبل عملية الشحن أو بعد عملية التفريغ.

(1) حمدي، كمال (2003). القانون البحري، الطبعة الثالثة، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص56.

(2) حمدي، كمال (2003). القانون البحري، المرجع نفسه، ص85.

(3) شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 63.

المبحث الثاني

النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

يقوم الناقل البحري بتنفيذ عملية النقل بنفسه، والتي تبدأ من وقت شحن البضاعة في متن السفينة إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه⁽¹⁾، ونظراً للتطور الواقع على عملية النقل البحري فإن دور الناقل الواحد قد تراجع، إذ يعهد الناقل المتعاقد مع الشاحن مع ناقل آخر ليتولى عملية النقل البحري كلها أو جزء منها، كأن يتعاقد الشاحن مع الناقل لتنفيذ التزامه بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ويقوم هذا الناقل بتعاقد مع ناقل آخر لينفذ جزء أو كامل الالتزام، فنكون هنا أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وكذلك نكون أمام النقل المتتابع والذي يتم بمقتضى سند الشحن⁽²⁾. وسيتم توضيح النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

يقصد بالناقل المتعاقد هو من يتعاقد مع الشاحن لتنفيذ شحن البضائع من ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، ويكون مسؤولاً عن أي تأخير أو تلف أو هلاك يقع على البضائع، ويكتسب صفة الناقل المتعاقد من واقعة اتفاق الأخير مع الشاحن على عملية النقل، حتى إذ لم يقم هو نفسه بعملية النقل وكلف ناقل آخر بإتمام هذه العملية كاملاً أو جزء منها، ويجب أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن لمواجهة الغير⁽³⁾. حيث أشارت

⁽¹⁾ انصيرة، بوحدي (2002). التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، ص 47

⁽²⁾ خالد، عدلى أمير (1996). عقد النقل البحري، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص 94

⁽³⁾ انصيرة، بوحدي، مرجع سابق، ص 47

اتفاقية هامبورغ في المادة الأولى بفقرتها الأولى منها على أنه "يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر". من هنا، يقصد بالناقل الفعلي هو من يتعاقد مع الناقل المتعاقد لتنفيذ عملية النقل كاملاً أو جزءاً منها، ولا يشترط للناقل المتعاقد أخذ موافقة الشاحن على تعيين ناقل آخر، إنما لا يجوز للناقل المتعاقد بتعيين ناقل آخر في حالة أن اشترط الشاحن على تنفيذ النقل من قبل الناقل المتعاقد نفسه⁽¹⁾.

ففي ظل ذلك، نصت المادة (10) من إتفاقية هامبورغ على ما يلي:

1. عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً ، وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية عن النقل بكامله ويكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدمه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير .
2. جميع أحكام هذه الإتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين (2 و 3) من المادة (7) والفقرة (2) من المادة (8) إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.
3. أي اتفاق خاص يُرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الإتفاقية ، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الإتفاقية ولا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.
4. التكافل والتضامن.

⁽¹⁾حمدي، محمد كمال (1995). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة

5. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الإتفاقية.

6. ليس في أحكام هذه الإتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر⁽¹⁾.

يتضح مما سبق، أنه يجوز الرجوع على الناقل المتعاقد بالتعويض عن الأضرار الناجمة أثناء عملية النقل حتى إذا أسند الأخير عملية النقل كاملاً أو جزءاً منها على الناقل الفعلي وهذا طبقاً للفقرة الأولى، أما فيما يخص بالفقرة الثانية من هذه المادة يجوز الرجوع على الناقل الفعلي بالتعويض عن الأضرار الناجمة أثناء تواجد البضاعة بحوزته أي الجزء الذي قام به من عملية النقل، وبالرجوع إلى الفقرة الرابعة من نفس المادة يجوز للمرسل إليه أن يقيم دعوى ضد الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالتكافل والتضامن، وأخيراً يحق للناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر للتسوية وهذا طبقاً للفقرة السادسة من المادة السابقة، ويمكن القول أن اتفاقية هامبورغ نصت صراحة على التفرقة بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد. بينما لم يتطرق قانون التجارة البحرية الأردني لموضوع التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بشكل صريح، كما جاء في نص المادة 10 من اتفاقية هامبورغ، وترى الباحثة أنه على المشرع الأردني معالجة هذا الخلل لكي تعتبر أحكام مسؤولية الناقل البحري متكاملة، حيث أن هذا العجز قد يسبب عدم تحقيق البيئة التجارية البحرية المناسبة لتنفيذ عقد النقل بأكمل وجه.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع "سند شحن مباشر"

يقصد بسند شحن مباشر، تعهد الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على دفعات متتابعة تلزم الناقل الأول بكل الأضرار الناجمة عنها⁽¹⁾، فهو ملزم بضمان

⁽¹⁾ <http://goo.gl/99NRWm> تاريخ الزيارة 2016/11/4

أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة⁽²⁾، ويكون لدى الشاحن سند شحن واحد يحتوي

على جميع العمليات النقل "النقل المتتابع"، ويترتب على عملية النقل تلك النتائج التالية:

1- يجوز للمرسل إليه الرجوع إلى الناقل المتعاقد "الناقل الأول" الذي أصدر سند الشحن المباشر، حتى لو لم يستلم البضاعة من الناقل الأول وإنما استلمها من ناقل آخر وذلك سنداً للقواعد العامة⁽³⁾.

2- أن الناقل الثاني أو الثالث أو الأخير لا يسأل إلا عن الضرر التي وقعت على البضاعة أثناء عهده لها.

وعليه، فإنه في حالة نقل متتابع بسند شحن مباشر يتعاقد الناقل الأول مع الشاحن بأن يوصل البضائع من ميناء الشحن إلى الناقل الثاني ويقوم هذا الأخير بتوصيل البضائع للناقل الثالث وهكذا بالتتابع لحين تصل البضاعة للمرسل إليه في المكان المتفق عليه أي ميناء التفريغ. لقد أشارت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني في السياق ذاته على أنه "يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تتشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة..." وعلى ذلك كل شرط أدرج في سند الشحن بعدم مسؤولية الناقل الأول أي المتعاقد يعتبر باطلاً. وعليه، فإن الفرق بين اتفاق الناقل والشاحن بوجود ناقل متعاقد وناقل فعلي وبين نقل متتابع أي ناقل أول وثاني لحين تصل البضاعة لميناء الوصول، هو أن الأول يتفق الناقل المتعاقد مع الناقل الفعلي بتنفيذ جزء

(1) المادة 208 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(2) حسن، سوزان علي (2009). عقد نقل البضائع بالحاويات، القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ص 142

(3) العطير، عبد القادر (2014). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع،

أو كامل عقد النقل دون موافقة الشاحن وأحياناً من دون علمه، أما الثاني لا يصدر الناقل سند شحن مباشر إلا بموافقة وعلم الشاحن⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الأول يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في الوصول قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل اللاحق، وهذا جاء على خلاف ما هو مقرر في مسؤولية الناقل المتعاقد وفي مواجهته الناقل الفعلي⁽²⁾. بينما نصت المادة (208) من قانون التجارة البحرية الأردني على "أن وثيقة الشحن المباشرة هي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها، فالناقل الأول المتعاقد ملزم خاصة بأفعال الناقلين المتعاقبين الذي يتسلمون البضاعة، ولا يسأل كل من هؤلاء إلا ما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير"، ولم يتطرق المشرع الأردني في هذا القانون لسريان تحديد المسؤولية على الناقلين اللاحقين والناقل الفعلي، وعليه، ترى الباحثة أن على المشرع الأردني الأخذ بما نصت عليه اتفاقية هامبورغ في هذا الموضوع.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له

يستعين الناقل البحري في تنفيذ عمله بأشخاص عدة لمساعدته بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وذلك لتنفيذ عقد النقل، فمنهم من يعمل لصالح الناقل في متن السفينة أثناء الرحلة فقط كالبحريون ومنهم من يعمل لصالح الناقل على البر وذلك بعد انتهاء عملية النقل وأثناء عملية التفريغ كالبريون. وسيتم توضيح ذلك من خلال الفروع التالية:

(1) حمدي، محمد كمال، مرجع سابق، ص 82

(2) احسن، سوزان علي، مرجع سابق، ص 143

الفرع الأول: البحريون

يقصد بالأشخاص البحريون، كل شخص يعمل على سطح السفينة ويساعد الناقل البحري لتنفيذ العقد كالريان ومرشد السفينة⁽¹⁾، وتكون علاقة الريان أو مرشد السفينة علاقة تبعية بالناقل البحري والتي تحكم هذه العلاقة عقد عمل بحري وفي بعض الأحيان يكون الناقل هو نفسه مجهز السفينة⁽²⁾، ويكون الناقل البحري مسؤولاً عن الريان أو مرشد السفينة في حالة إذا لم يقوموا بتنفيذ التزاماتهم المنصوص في عقد النقل بشكل صحيح ويجب التفريق بين الأخطاء التجارية والملاحية⁽³⁾. وهناك العديد من الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها البحريون ومنها:

أولاً- الأخطاء الملاحية

لا يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن أي خطأ صدر من الريان أو مرشد السفينة، كالأخطاء في قيادة السفينة وتسبب ضرر للسفينة عن طريق التصادم ، ولا يجوز للريان بأن يغادر السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها⁽⁴⁾، كما لو قنن المشرع الإهمال بشرط من شروط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية فقط في حالة الأخطاء الملاحية. وعلى عكس ما أخذت به إتفاقية هامبورغ والتي نصت على "أن الناقل يبقى مسؤولاً خلال الفترة التي تكون البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه أخذ التدابير المعقولة لتفادي أي ضرر قد يلحق بالبضاعة"⁽⁵⁾.

(1) صالح، هادف محمد (2010). التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات

القانونية والوثائق، وزارة العدل، ص 107

(2) دويدار، هاني (1999). موجز القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديد، ص 306

(3) صالح، هادف محمد، مرجع سابق، ص 108

(4) المادة 120 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

(5) المادة 5 إتفاقية هامبورغ لسنة 1978

ثانياً - الأخطاء التجارية

يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الأخطاء التجارية طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تربطه أي علاقة عقدية مع الشاحن، كذلك الأخطاء التجارية تكون متعلقة بالمحافظة على البضاعة في عملية النقل وذلك أثناء شحنها أو تفريغها أو رصّها⁽¹⁾، ولا يجوز للناقل البحري أن يضع شرطاً في سند الشحن يعفيه من المسؤولية⁽²⁾.

الفرع الثاني: البريون

يطلق على الأشخاص المقيمون على البر في الموانئ ويعملون لحساب الناقل البحري أو الريان ويقوموا بتسليم البضائع للمرسل إليه عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، الأشخاص البريون، وذلك لتميزهم عن الأشخاص البحريين والذين يباشرون أعمالهم في متن السفينة⁽³⁾، ومن هؤلاء الأشخاص:

أولاً- أمين السفينة

ينتهي التزام الناقل البحري بعقد النقل عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، وإذا استمر الناقل البحري بهذه المهمة فعلى السفينة البقاء في الميناء لفترة طويلة مما سيتكبد الناقل بنفقات باهظة لحين إتمام عملية التسليم للمرسل إليهم ويستتبع ذلك خسارة للناقل⁽⁴⁾، وعليه لاختصار الوقت والنفقة يعين أمين السفينة من قبل تجهزها ليتولى أمر استلام البضائع من الريان والمحافظة عليها لتسليمها للمرسل إليه، ويعتبر أمين السفينة وكيل تجاري⁽⁵⁾ عن المجهز أو الريان⁽⁶⁾ لأنه

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 357

(2) المادة 215 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 277

(4) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 278

(5) كومانبي، طيف جبر، مرجع سابق، ص 81

(6) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 279

تعاقد باسم ولحساب المجهز⁽¹⁾، ومن خصائص الوكالة التجارية أن تكون بمقابل، وعليه يحق لأمين السفينة حبس البضاعة وعدم تسليمها لحين حصوله على الأجر المتفق عليه⁽²⁾.

ثانياً - أمين الحمولة

يتعاقد المرسل إليه أو صاحب البضاعة مع شخص يسمى أمين الحمولة لاستلام البضاعة من الريان أو أمين السفينة ويدفع له أجر النقل والمحافظة على البضائع لحين تسليمها للمرسل إليه⁽³⁾، فمن التزامات أمين الحمولة أيضاً إبداء تحفظات على البضاعة إذا كان هناك نقص أو تلف أو عيب فيها، ويعتبر أمين الحمولة وكيلًا تجاريًا إذ تعاقد مع المرسل إليه باسم ولحساب الأخير، أما إذا تعاقد مع المرسل إليه باسمه ولحسابه فيعتبر وكيلًا بالعمولة⁽⁴⁾، وهنا تختلف مسؤولية أمين الحمولة باختلاف وكالته فإذا كان وكيلًا بالعمولة تكون مسؤوليته مباشرة مع الغير، أما في حالة إذا كان وكيلًا تجاريًا فلا يتحمل المسؤولية وذلك لأن آثار العقد تنصرف للمرسل إليه أي صاحب البضاعة.

(1) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 81

(2) المقدادي، عادل، مرجع سابق، ص 86

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 283

(4) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 82

الفصل الرابع

حالات إعفاء الناقل البحري عن نقل البضائع من المسؤولية

لقد تبين لنا سابقاً، أن الناقل ملزم بنقل البضاعة سليمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، خلال المدة المتفق عليها في العقد أو الفترة التي يحددها العرف في حالة عدم الإتفاق، ويكون التزامه بتحقيق نتيجة، وعليه تتحقق مسؤولية الناقل البحري بمجرد إثبات المرسل إليه أن البضاعة التي استملها قد تضررت أثناء الرحلة إما كهلاك أو تلف أو تأخر الناقل في إيصالها للمرسل إليه. إذ في الواقع ليس على المرسل إليه إثبات خطأ الناقل في نقل البضاعة لأن التزامات الناقل هي التزامات عقدية وتتسأ عند إخلاله لهذه الالتزامات وعدم تحقيق النتيجة⁽¹⁾.

لا بد الإشارة إلى إن المشرع الأردني والاتفاقيات الدولية قد حددت حالات إعفاء الناقل البحري بقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وبذلك تنتفي مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع، وتشمل هذه الحالات حالة الإعفاء القانوني وحالة الإعفاء الإتفاقي، بعد أن كان للناقل البحري السلطة في إدراج شروط في سند الشحن لإعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية ذلك استناداً لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين⁽²⁾.

وعليه ستعرض الباحثة حالات الإعفاء القانونية في المبحث الأول وحالات الإعفاء الإتفاقية في المبحث الثاني وتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في المبحث الثالث.

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 132

(2) لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 99

المبحث الأول

حالات الإعفاء القانوني

قضى التشريع الأردني والاتفاقيات الدولية بشروط إعفاء الناقل من المسؤولية مراعيًا خطورة عملية النقل البحري⁽¹⁾ لتحقيق التوازن بين أطراف عقد النقل، وتكون هذه النصوص مقررّة حتى بغير اتفاق من قبل الناقل والشاحن عليها⁽²⁾، وعليه ستعرض الباحثة حالات الإعفاء القانوني في التشريع الأردني في المطلب الأول، وحالات الإعفاء القانوني في اتفاقية بروكسل 1924 في المطلب الثاني، وحالات الإعفاء القانوني في إتفاقية هامبورغ 1978 في المطلب الثالث.

المطلب الأول: حالات الإعفاء القانوني طبقاً للتشريع الأردني

نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيّب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي..."، وتعتبر هذه المادة من أهم المواد في هذا القانون لأنها حددت في بنودها الستة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل، وعليه يكون التزام الناقل البحري هو تحقيق النتيجة باستلام البضائع من ميناء الشحن وإيصالها إلى ميناء الوصول سالمة وفي الوقت المتفق عليه في سند الشحن، ونظراً للمخاطر التي يمكن للناقل أن يواجهها أثناء الرحلة فقد أبقى المشرع الأردني في المادة المذكورة أعلاه الناقل من المسؤولية إذا وقع ضرر على البضائع لأسباب المذكورة على النحو الآتي:

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 331

(2) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 114

الفرع الأول: الأخطاء الملاحية

لا يعد الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع في حالة هلاك أو تلف إذا وقع خطأ في الملاحة صادر من الربان أو الملاحين أو غيرهم من العمال، وذلك سندا للفقرة الأولى من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني، وعليه يقتصر التشريع الأردني على الأخطاء الملاحية. أما فيما يخص بالأخطاء التجارية لا يعفى الناقل البحري منها، ويقصد بالأخطاء الملاحية مثل قيادة السفينة أثناء الرحلة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁽¹⁾ أما الأخطاء التجارية مثل الخطأ في رص البضائع. ولا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن أخطاء الربان في حالة الغش⁽²⁾ وذلك لأن نص المادة نص صراحة عن أخطائهم في الملاحة فقط.

الفرع الثاني: العيوب الخفية في السفينة

نصت الفقرة 2 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على "عن العيوب الخفية التي في السفينة..."، وأن من التزامات الناقل هو توفير سفينة صالحة للملاحة، إلا أن القانون أعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا كان عدم صلاحية السفينة بسبب عيب خفي فيها ولم يعلم به الناقل، ويقع على عاتقه إثبات هذا العيب وأن لا علم له بهذا العيب⁽³⁾، وقد يكون سبب هذا الإعفاء يعود إلى ضخامة حجم السفينة وتعدد أجهزتها وأن ليس من العدل تحميل

(1) القضاة، فياض (1999). أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني

واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات، الجامعة الأردنية. 26 (1)، ص 227

(2) حسني، أحمد (1980). النقل الدولي للبضائع، القاهرة: مطابع روز اليوسف، ص 71

(3) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 106

الناقل البحري أخطاء مصنعية والتي لا يعلم بها⁽¹⁾ إذ هذا لا يعفيه من تقديم سفينة صالحة للملاحة.

وبالرجوع للفقرة 2 من هذه المادة فتتص على "عن العيوب الخفية التي في السفينة" وذلك يعفي الناقل البحري من المسؤولية إذا لحق أي ضرر على البضائع أثناء الرحلة جراء تلك العيوب الخفية⁽²⁾، ومن التزامات الناقل أن يعد السفينة إعداداً لتكون صالحة للملاحة قبل وعند بدء السفر سنداً للمادة 212 من هذا القانون. وفي معظم الأوقات يلجأ الناقل البحري لشركات مختصة في إجراء الكشف والصيانة على السفينة للتأكد من خلوها من أي عيوب إلا أن هذه الشهادة الصادرة من الشركة لا تعتبر حجة على الشاحن لأن للأخير إثبات عكسها⁽³⁾.

مما سبق، ترى الباحثة أن المشرع الأردني لم يأخذ بمبدأ بذل عناية معقولة من قبل الناقل البحري لجعل السفينة صالحة للملاحة لإعفائه من المسؤولية، وقد حصر المشرع الأردني مسؤولية الناقل البحري بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة قبل وعند بدء السفر فقط، لذلك على المشرع الأردني بتعديل فقرة 2 من المادة 213 وإضافة بذل العناية الكافية لتجنب الضرر الذي لحق البضائع بالإضافة إلى إعادة صياغة مادة 212 لتكون شاملة فترة رحلة السفر.

الفرع الثالث: القوة القاهرة أو الحادث العرضي

يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة القوة القاهرة أو حادث عرضي⁽⁴⁾ ولا يوجد فرق بين حادث عرضي والقوة القاهرة من حيث المصدر والنتائج، وقد عرف القانون المدني في نص المادة 261 على أن "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه

(1) عقل، عبدالرحمن (2001). الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية،

ص 193

(2) العطير، عبد القادر، مرجع سابق، ص 328

(3) طه، مصطفى كمال (1964). مبادئ القانون البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 268.

(4) فقرة 3 المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972

كأفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك"، حيث يشير مفهوم القوة القاهرة إلى حادث لا يمكن توقعه ومفاجئ⁽¹⁾، وإذا أمكن للناقل تنفيذ التزامه رغم الحادث فلا يعد وقوع القوة القاهرة لأن شرط وقوع القوة القاهرة هو استحالة الناقل بتنفيذ التزامه استحالة مطلقة⁽²⁾، وقد وضع القضاء الأردني تعريفاً للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زماناً ولا مكاناً وفي الوقت نفسه لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو صدور تشريعات جديدة أو كوارث طبيعية كالزلازل والعواصف والفيضانات أو الحرائق أو الأوبئة أو ما شابه...⁽³⁾. وعليه لا بد توافر أربعة شروط لإعتبار الحادث قوة قاهرة أو حادث عرضي، وهم استحالة التنفيذ وأن لا يكون الخطأ صادر من الناقل بالإضافة إلى أن يكون غير متوقع الحدوث وعدم قدرة التلافي⁽⁴⁾.

أما في حالة إذا القوة القاهرة أو الحادث العرضي أدى إلى استحالة تنفيذ التزام الناقل من ناحية التجارية أي يمكن للناقل أن ينفذ إلتزامه بأن يتم إيصال البضائع إلى ميناء التفريغ لكن بتكبد نفقات باهظة غير متفق عليها⁽⁵⁾، مثال على ذلك بأن يتفق الناقل البحري مع الشاحن بنقل البضائع من ميناء ملقا في إسبانيا من خلال البحر الأبيض المتوسط وقناة السويس للوصول إلى ميناء العقبة وإذا تم إغلاق قناة السويس لأسباب عدة إلا أن الوصول إلى ميناء العقبة ليس مستحيلاً لكن سيكلفه تكاليف باهظة من حيث أن هذه الرحلة ستستغرق وقت أكثر لإيصال البضائع إلى ميناء التفريغ، ويمكن القول أن الاستحالة التجارية ليست استحالة مطلقة وهذا ما

(1) عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص 586

(2) محمود كمال حمدي، مرجع سابق، ص 99

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1963/78، منشورات العدالة

(4) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 331

(5) المادة 205 القانون المدني رقم 43 لسنة 1976

أكدته نص المادة 205 من القانون المدني الأردني على أنه "إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدى وأن لم يصبح مستحيلًا، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للمحكمة تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن ترد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول أن اقتضت العدالة ذلك، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

الفرع الرابع: الإضراب أو إحصاد أبواب العمل

نصت الفقرة 4 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على (عن الإضراب أو ما يقابل به من إحصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق) قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، الخ...) يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن سبب هلاك البضاعة يرجع إلى إضراب عن العمل أو إحصاد أبواب العمل، وقد جاء هذا النص عامةً أي يشمل عمال تابعين للناقل البحري أو عمال الموانئ أو غيرهم، وعلى الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي لحق البضائع يرجع إلى إضراب العمال أو إحصاد أبواب العمل لإعفائه من المسؤولية. بالإضافة إلى أن الامتناع عن العمل لا يتطلب أن يكون مستمر أو لمدة معينة يكتفي أن يكون الإضراب جزء من اليوم⁽¹⁾، أما في حالة إذا توقفوا عن العمل بالاتفاق مع صاحب العمل فلا يعد ذلك إضراب⁽²⁾، ويقع عبء الإثبات على الناقل البحري، أن الضرر الذي لحق بالبضاعة نتيجة عن الإضراب.

(1) عيابه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 110

(2) عيابه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 110

تري الباحثة أن السبب المذكور في الفقرة (4) من المادة (213) ليس إلا تعداد لحالات القوة القاهرة وأن ليس من مهمة المشرع تعداد بعض حالات القوة القاهرة فهذا يتولاه الفقه، لذا يكتفي على المشرع ذكر القوة القاهرة في الفقرة 3 من هذه المادة.

الفرع الخامس: العيب الخاص بالبضاعة

لا يسأل الناقل البحري عن الهلاك أو الضرر الذي لحق بالبضائع إذا كان سببه عيب خاص بالبضاعة سناً للفقرة 5 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني، إذ يقصد بالعيب الخاص هو أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل⁽¹⁾، كما يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة عطب الفاكهة إذا لم يتم تغليف البضاعة تغليفاً جيداً⁽²⁾، وعلى الشاحن أيضاً وضع إشارات تدل على طبيعة البضاعة لمعرفة كيفية تعامل مع هذه البضاعة وهذا ما يسمى بتعليم البضاعة، وأيضاً لا مسؤولية على الناقل البحري في حالة نقصان حجم أو وزن كجفاف الحبوب البضاعة وذلك حسب عرف كل ميناء⁽³⁾.

الفرع السادس: الإسعاف البحري

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع سببه القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو إن تاهت السفينة، وذلك سناً للفقرة 6 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني. وقد نظم المشرع الأردني أحكام الإسعاف والمساعدة البحرية لتقديم المساعدة والإنقاذ لأي سفينة بحاجة إلى ذلك من قبل الريان وتحت طائلة المسؤولية⁽⁴⁾، وعليه

(1) حمدي، محمود كمال، مرجع سابق، ص 102

(2) فقرة 5 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني

(3) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 111

(4) مواد 240-257 من قانون التجارة البحرية الأردني

لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق بالبضائع بسبب تنفيذ هذا الالتزام القانوني، ولا يشترط أن يتم إنقاذ البضاعة، بل يشترط محاولة تقديم المساعدة. إذ لم يميز المشرع الأردني بين حالة إنقاذ البضائع والأرواح وقد جاءت مطلقة، وعليه فللناقل الاعتماد على هذه الفقرة لإعفاءه من المسؤولية عند إثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود المساعدة الذي قدمها لإنقاذ البضائع والأرواح مملوكة للغير⁽¹⁾.

وعليه في جميع الحالات المذكورة في المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني يجوز للشاحن أن يقطع الرابطة السببية بين الضرر والسبب إذ أثبت أن الضرر قد وقع بسبب خطأ الناقل البحري، وبالتالي تقع المسؤولية على الناقل البحري ولا يعفى منها وإذا لم يستطيع الاستفادة مما جاء في الفقرة الأولى من هذه المادة أي خطأ في ملاحه.

المطلب الثاني: حالات الإعفاء القانوني طبقاً لاتفاقية بروكسل لسنة 1924

تضمنت الفقرة (2) من المادة (4) من إتفاقية بروكسل سبعة عشر حالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية على سبيل الحصر، دون إتباع أساس في ترتيبها⁽²⁾، ونصت الفقرة (8) من المادة (3) من هذه الإتفاقية على إبطال كل شرط أو اتفاق منصوص في عقد النقل والغاية منه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو تخفيف عنه. وسيتم توضيح حالات الإعفاء القانوني طبقاً لإتفاقية بروكسل لسنة 1924 من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحه

نصت الفقرة الأولى من المادة (4) من إتفاقية بروكسل على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا كانت السفينة غير صالحة للملاحه بشرط أن يبذل الناقل العناية الكافية لجعل

(1)المقداوي، عادل علي، مرجع سابق، ص 138

(2)البارودي، علي (1988). مبادئ القانون البحري. القاهرة: الدار الجامعية، ص 55

السفينة صالحة للملاحة، وسبب الإعفاء هو أن النصوص أخذت بمبدأ عدم صلاحية السفينة وقد بذل الناقل عناية كافية لجعلها صالحة واعتبارها قوة قاهرة لا يمكن تصديها بسبب التعقيدات في آلية السفينة⁽¹⁾. ويقع عبء الإثبات على الناقل بخصوص بذل العناية الكافية ولا يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا كان سبب الضرر الواقع على البضائع ليس بسبب عدم صلاحية السفينة.

الفرع الثاني: الأخطاء الملاحية لتابعي الناقل البحري

نصت الفقرة (2/أ) من المادة (4) من إتفاقية بروكسل على " أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة وفي إدارة السفينة"، لذلك يعفى كل من الملاحين والريان وغيرهم من تابعين الناقل البحري والعاملين على ظهر السفينة بموجب هذه الفقرة ، وأساس هذا الإعفاء هو أن أخطاء التابعين تحصل من دون إشراف الناقل البحري لأنها تحصل أثناء الرحلة وتكون السفينة بعيدة عنه⁽²⁾. وعليه، ترى الباحثة أن على الناقل البحري أن يتحمل مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة بسبب إهمال أو خطأ العاملين في متن السفينة لأنهم يعملون لحساب الناقل وعليه تحمل مسؤولية أتباعه.

(1) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 120

(2) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 121

الفرع الثالث: حالات أخرى للإعفاء

نصت إتفاقية بروكسل على حالات أخرى لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية ترجع للقواعد العامة، ومنها الحادث الفجائي وعيب الشيء والقوة القاهرة وخطأ المضرور، وتعتبر هذه الحالات من الأسباب الأجنبية مع وجود فروقات فيما بينهم، ومن هذه الحالات ما يلي: (1)

1. **مخاطر البحر:** نصت الفقرة الثانية (ج) من المادة (4) على "مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها"، لذلك يعفى الناقل البحري في حالة وقوع مخاطر البحر، وقد يلجأ الناقل البحري إلى هذه الحالة حين لا يجد أي وسيلة أخرى لإعفائهم من المسؤولية وذلك لأنه يصعب تحديدها لأنها مسألة عملية⁽²⁾، وعلى القضاء تمييز إذا كانت هذه المخاطر البحرية تتوافر فيها شرط القوة القاهرة لتعفيه من المسؤولية أم لا .

2. **الحوادث الفجائية:** من أبرز الحوادث الفجائية التي نصت عليها إتفاقية بروكسل في الفقرة الثانية (ب) من المادة (4) هي "الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطأ..". إلا أن هذه الفقرة أثارت خلافاً على من يقع عبء الإثبات، من هنا فعلى الشاحن أن يثبت أن الحريق وقع بسبب الناقل وهذا أمر صعب كون عدم وجوده أثناء الرحلة، أما إذ كان عبء الإثبات يقع على الناقل فله أن يتمسك بأن الأضرار التي وقعت على البضائع بسبب الحريق وعليه لا يسأل عن المسؤولية.

3. **خطأ المضرور:** قد تضمنت البنود (ط) (س) (ع) من الفقرة الثانية من المادة 4 من إتفاقية بروكسل على أخطاء المضرور، حيث نص البند (ط) على سهو عمل أو سهو

(1) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 122

(2) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 122

من الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيلها أو ممثله، أما البند (س) فقد نص على عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات، وأخيراً البند (ع) والذي نص على العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة، وهذه الحالات تقع بسبب من الشاحن وعليه لا يجوز للشاحن أن يطالب بالتعويض عن الضرر الذي هو سببه، لا يجوز التمسك بخطأ المضرور إذا كانت البضائع غير مغلفة⁽¹⁾، ومن الحالات الأخرى التي تنشأ بخطأ المضرور هي تقديم معلومات خاطئة وغير صحيحة عن البضائع وفي هذه الحالة على الناقل أن يثبت أن الضرر الذي وقع على البضائع بسبب المعلومات الخاطئة التي قدمها الشاحن له، ويمكن للناقل البحري أن يثبت الضرر الذي وقع على البضائع يعود إلى التأخير في استلام البضائع من قبل المرسل إليه⁽²⁾.

المطلب الثالث: حالات الإعفاء القانوني طبقاً لإتفاقية هامبورغ لسنة 1978

أشارت المادة (5) فقرة 5 و6 و7 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلى حالات إعفاء الناقل والتي تتمثل بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة تلف أو هلاك البضائع أو تأخير في تسليمها، وتقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض من جانبه ويلتزم الناقل ببذل عناية معقولة، وعليه إذا أثبت الناقل أنه بذل عناية معقولة فلا مسؤولية عليه، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (5) من الإتفاقية على أنه "يُسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما

(1) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 124

(2) مكبي، ابراهيم، مرجع سابق، ص 65

لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته⁽¹⁾، وقد أشارت هذه الفقرة التدابير الواجب اتخاذها لتجنب الحادث بأنها تدابير معقولة التي يمكن للناقل المعتاد باتخاذها في حالة الضرورة لمنع من وقوع الحادث وتجنب أي ضرر⁽²⁾. وسيتم توضيح حالات الإعفاء القانوني طبقاً لإتفاقية هامبورغ لسنة 1978 من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول: نقل الحيوانات الحية

نصت الفقرة (5) من المادة (5) من إتفاقية هامبورغ على أنه " فيما يتعلق بالحيوانات الحية لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر ، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه"، يتضح من هذا النص، أن الناقل البحري لا مسؤولية عليه في حالة وقوع أي ضرر على الحيوانات الحية التي تم نقلها بشرط أنه التزم بجميع التعليمات التي صدرها الشاحن له، وعليه، يعفى الناقل البحري من المسؤولية بشرط أن يثبت أن الأضرار التي وقعت على الحيوانات تعود للمخاطر التي ترافق عملية النقل إلا إذا أثبت الشاحن أنه خطأ الناقل أو أحد تابعيه الذي أدى إلى وقوع الضرر⁽³⁾.

(1) إتفاقية هامبورغ لسنة 1978

(2) دويدار، هاني (1999). موجز القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديد، ص13

(3) كوماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص128

الفرع الثاني: إنقاذ الأرواح والأموال في البحر

نصت الفقرة (6) من المادة (5) من إتفاقية هامبورغ على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر وفي حالة تأخير في تسليم البضائع إذا كان سبب هذا التأخير هو الإنقاذ⁽¹⁾، وللاستفادة من هذا الإعفاء يجب على الناقل أن يقوم بالتدابير المعقولة لحماية الأموال، أما في حالة إنقاذ الأرواح يجب على الناقل أن يقوم بأية تدابير⁽²⁾ ويرجع سبب ذلك أن على الناقل أن يأخذ التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال لأنها أقل قيمة من الأرواح⁽³⁾، وإذا أدى إنقاذ الأموال أو الأرواح إلى انحراف معقول للسفينة، هنا يتحقق إعفاء الناقل من المسؤولية وللقضاء تحديد نسبة معقولة للانحراف وإنقاذ الأموال⁽⁴⁾، ولا يعفى الناقل البحري من الخسارات البحرية كالحريق التي وقعت أثناء قيامه بإنقاذ الأرواح أو الأموال⁽⁵⁾.

الفرع الثالث: الحريق

نصت الفقرة (4) من المادة (5) من إتفاقية هامبورغ "بأن يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة الحريق وفي حالة التأخير الذي حصل بسبب هذا الحريق"، وكذلك نصت المادة (5) من ذات الإتفاقية أنه "يحق للشاحن والناقل البحري الحصول على تقرير الخبير بسبب اندلاع الحريق وذلك لتسهيل مهمة الشاحن في الإثبات وإعطاء فرصة للناقل في الدفاع عن نفسه"⁽⁶⁾، بالإضافة إلى ذلك يتحمل الناقل البحري وتابعيه المسؤولية في حالة إهمالهم في

⁽¹⁾فايد، محمد بهجت (1992). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، القاهرة: دار النهضة

العربية، ص 82

⁽²⁾حمدي، كمال، مرجع سابق، ص 744

⁽³⁾حمدي، كمال، مرجع سابق، ص 744

⁽⁴⁾حمدي، كمال (2003). القانون البحري، الطبعة الثالثة، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 744

⁽⁵⁾عوض، علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 683

⁽⁶⁾فايد، محمد بهجت، ص 91

اتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق أو لتخفيف الأضرار. كما ألزمت الفقرة (4) الناقل البحري باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحريق في السفينة، وعليه يسأل الناقل البحري إذا أثبت الشاحن إهمال الناقل أم لا بالإضافة إلى أن تبين أنه لم يأخذ بالتدابير اللازمة لمنع وقوع الحريق⁽¹⁾.

المبحث الثاني

حالات الإعفاء الإتفاقي

يقصد بالتزام الناقل، إيصال البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ خلال المدة المتفق عليها أو العرف إذا لم يتفقوا أطراف العقد، بشرط أن يسلم البضائع كما استلمها أي سليمة خالية من أي ضرر، ولا يحتاج الشاحن إلى إثبات خطأ الناقل لأن مسؤولية الأخير تتحقق عندما يتخلف الناقل بتنفيذ التزامه أي بعدم تحقيق نتيجة⁽²⁾. إلا أن هناك حالات أجازت للناقل بالتمسك فيها لإعفائه من المسؤولية إما تكون منصوص في عقد النقل أو أي وثيقة مماثلة. لذلك ستعرض الباحثة حالات الإعفاء الاتفاقي في التشريع الأردني في المطلب الأول، وحالات الإعفاء الإتفاقي في إتفاقية بروكسل 1924 في المطلب الثاني، وحالات الإعفاء الإتفاقي في إتفاقية هامبورغ 1978 في المطلب الثالث.

المطلب الأول: حالات الإعفاء الإتفاقي في التشريع الأردني

تبقى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تقع على البضائع إلى أن يثبت أن هناك نص يعفيه من المسؤولية، حيث نصت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه "يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 144

(2)المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعنيه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص،, يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه".

وبالرجوع إلى المادة المذكورة أعلاه، يمكن القول أن المشرع الأردني أبطل كل شرط يعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضائع وأصدرت محكمة التمييز الأردنية قرارها في هذا الخصوص "بأنها ألغت كل شرط منصوص في سند الشحن يعفي الناقل البحري من الالتزامات التي يفرضها القانون في حالة تلف أو هلاك البضائع. كذلك يبطل شرط إعفاء الناقل البحري وتابعيه من المسؤولية عن الأخطاء التجارية وأيضاً في حالة إذا تولى مستأجر السفينة إدارتها يصبح هو المسؤول عن الأخطاء التجارية للناقل البحري وتابعيه" (1).

بالإضافة إلى ذلك، فقد أبطلت المادة 215 من المادة المذكورة أعلاه كل شرط يجيز للناقل أن ينقل عبء الإثبات على الشاحن، وذلك لأن هذا الشرط يخفف من مسؤولية الناقل البحري (2)، كذلك أبطلت كل شرط يجيز للناقل البحري الحصول على مبلغ التأمين الذي يستحقه الشاحن مقابل التأمين على البضائع لأن في هذه الحالة يحصل الناقل البحري على قيمة الضرر في حين دفعها الشاحن (3). وقد أبطلت المادة المذكورة أعلاه كل شرط ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النزاعات الناشئة عن سندات الشحن أو عقد النقل.

(1) محكمة التمييز الأردنية رقم 1988/549، منشورات العدالة

(2) حسني، أحمد محمود، مرجع سابق، ص 64

(3) صرخوه، يعقوب (1985). النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8، ص 395.

المطلب الثاني: حالات الإعفاء الاتفاقي في إتفاقية بروكسل لسنة 1924

نصت المادة 3 فقرة 8 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أن " كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على درجة يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المادة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية". وعليه، يمكن القول أن اتفاقية بروكسل أبطلت أي شكل من أشكال الإعفاء من المسؤولية ولا يجوز الاتفاق على تنازل الشاحن أو المرسل إليه عن حقوقهم الناشئة عن التأمين للناقل، إلا أن هذه المادة لم تعالج إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير بشكل عام وذلك في حالة كون وسيلة النقل لم تكن وسيلة نقل حديثة وسريعة ومنظمة ويصعب تحديد وقت وصول السفينة إلى ميناء التفريغ⁽¹⁾. إلا أن هناك بعض الحالات التي يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهما:

الفرع الأول: نقل الحيوانات الحية

تخضع عملية نقل الحيوانات الحية للحالات التي يجوز للناقل البحري باشتراط على إعفائه عن الأضرار التي تلحق به، حيث جاء هذا الاستثناء من الطرق القديمة للنقل، إذ كان الشاحن ينتقل مع البضائع المشحونة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ويكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع، ورغم التطور في عملية النقل، حيث لم يعد الشاحن يرافق بضائعه

(1) يحي، سعيد (بدون سنة). مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام

وتجهيز سفن خاصة لإمكانية نقل الحيوانات الحية، إلا أن فكرة إعفاء الناقل من المسؤولية لم تتغير في نطاق إتفاقية بروكسل⁽¹⁾. فالمقصود بالحيوانات الحية هي الحيوانات المتحركة والتي تحتاج إلى عناية خاصة، أما الحيوانات الأخرى التي لا تحتاج إلى عناية خاصة لا يشملها هذا الاستثناء كإصابتها بدوران أثر أمواج البحر⁽²⁾.

الفرع الثاني: البضائع المحملة و المنقولة على سطح السفينة

لا يجوز شحن البضائع على سطح السفينة إلا بإذن من الشاحن لأن هذه البضائع تتعرض لخطورة غير عادية، وبالتالي يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية، إلا أن التطور الذي وقع على عملية النقل واستخدام الحاويات فقد يقلل من نسبة الأضرار والخطورة التي تتعرض لها البضائع، لذا فإن إخراج عملية نقل البضائع على سطح السفينة من نطاق إتفاقية بروكسل ليس في محله⁽³⁾.

الفرع الثالث: استثناء على ما قبل مرحلة الشحن وبعد مرحلة التفريغ

تسري أحكام إتفاقية بروكسل فقط في مرحلة النقل الفعلي أي بعد عملية الشحن وقبل عملية التفريغ أما فيما يسبق ويتبع هاتان العمليتان تكونا خارج نطاق الإتفاقية.

الفرع الرابع: استثناء النقل الساحلي

نصت إتفاقية بروكسل على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في النقل الساحلي، والمقصود باستثناء النقل الساحلي أي أن تكون خاضعة للقواعد العامة في النصوص المدنية

⁽¹⁾سويني، جوزيف (1975)، دراسة لمشروع بالإتفاقية الجديدة، القسم الاول، مجلة القانون البحري والتجاري،

مجلد 7، عدد 1، ص 83

⁽²⁾السباعي، نهاد وانطاكي، رزق الله (1958). موسوعة الحقوق التجارية، ج 5، ص 492

⁽³⁾كوماني، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 105

وقوانين التجارة لكل دولة⁽¹⁾، وسبب هذا الاستثناء هو أن البضائع لا تتعرض إلى المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها في أعالي البحار. وفي سياق ذلك، ترى الباحثة أن هذا الاستثناء المنصوص في إتفاقية بروكسل لا هدف له، لأن قلة الخطورة لا تعفي الناقل من المسؤولية بحيث يفترض أن يسأل الناقل في كل الأحوال عن المسؤولية وأن كانت نسبة الخطورة خفيفة.

الفرع الخامس: استبعاد النقل بمشاركات الإيجار

أخذت إتفاقية بروكسل بإخضاع نصوصها فقط على عملية النقل التي تتم بموجب سندات الشحن واستبعدت عملية النقل التي تتم بموجب مشاركة الإيجار⁽²⁾. وعليه تخضع عملية النقل بموجب مشاركة الإيجار للقواعد العامة في عقد الإيجار، ويرجع سبب هذا الاستثناء إلى أنه عندما يستأجر الشاحن جزء كبير من السفينة أو السفينة كلها يكون على قدر المساواة مع الناقل من الناحية الاقتصادية ويستطيع التفاوض والاشتراط أثناء إبرام العقد.

الفرع السادس: سريان أحكام الإتفاقية على النقل الدولي

نصت المادة (10) من إتفاقية بروكسل على أن "تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة"، أي أن النقل الداخلي يدخل في نطاق قوانين الوطنية فقط، وهناك معيارين لمعرفة إذا كان النقل داخلي أو دولي⁽³⁾ فالمعيار الأول هو معيار شخصي أي جنسية الأطراف، فإذا ينتمون إلى نفس الجنسية يعتبر النقل داخلي، أما إذا كان كل طرف له جنسية تختلف عن الآخر فهنا يعتبر النقل دولي، أما المعيار الثاني هو معيار موضوعي أي إذا كان ميناء التفريغ وميناء الشحن في نفس الدولة يعتبر النقل داخلي أما إذا

(1) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 106

(2) م1/ب من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 تنص على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة.

(3) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 109

كان ميناء التفريغ في دولة وميناء الشحن في دولة أخرى يعتبر النقل دولي⁽¹⁾. فقد أخذ بروتوكول بروكسل لسنة 1968 بمعيار الموضوعي ونص عليه صراحة في المادة 5 والتي تنص على "إذا كان ميناء الشحن في دولة وميناء التفريغ في دولة أخرى يعتبر النقل دولياً بشرط أن يصدر سند الشحن في إحدى الدول المتعاقدة أو أن تبدأ عملية النقل في إحدى الدول المتعاقدة ولو تم العقد في دولة أخرى غير متعاقدة كذلك أن يتضمن سند الشحن على شرط قد يحيل إلى الإتفاقية أو إلى أي تشريع قد يحيل إلى تطبيق الإتفاقية".

المطلب الثالث: حالات الإعفاء الإتفاقي طبقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978

نصت المادة 23 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 على بعض الأحكام التي تبطل أي اتفاق مخالف لهذه الإتفاقية ومنها:

1- يبطل كل شرط يرد في سند شحن أو ما يماثله ويكون مخالف بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام إتفاقية هامبورغ ولا يبطل أي شرط آخر وارد في هذا العقد، وأيضاً يبطل كل شرط يعفى الناقل من التأمين على البضائع.

2- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة يجوز للناقل أن يزيد مقدار التزامه ومسؤوليته بموجب إتفاقية هامبورغ.

وعليه، فإن إتفاقية هامبورغ لم تأخذ بمبدأ إتفاقية بروكسل بتوريد قائمة من الإعفاءات من المسؤولية خلاف إتفاقية بروكسل، وقد عالجت إتفاقية هامبورغ عدة أمور ومنها شحن ونقل البضائع على سطح السفينة، فقد عرفت المادة 1 مصطلح البضائع من خلال ما نصت عليه بأنه "حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منعه أو نقالة أو أداة نقل مماثلة أو مغلفة تشمل (البضائع).."، ولشحن البضائع على سطح السفينة يجب على الأطراف الاتفاق على ذلك

(1) كوماناي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 110

وإدراجه في سند الشحن⁽¹⁾ ، أما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بموافقة واتفاق الشاحن ولم يدرج ذلك في سند الشحن أو بغير اتفاق يسأل الناقل طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية، وكأنما شحنت البضائع في العنابر سنداً لنص المادة 9 من هذه الإتفاقية.

لقد نصت الفقرة 3 من المادة 2 من إتفاقية هامبورغ على أنه "لا تسري أحكام هذه الإتفاقية على مشارطات الإيجار، على أنه في حالة صدور سند شحن استناد إلى مشاركة الإيجار، وتسري أحكام الإتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، وإن لم يكن هو المستأجر"، حيث أن مشاركة الإيجار يكون خارج نطاق إتفاقية هامبورغ إلا في حالة إذا صدر سند الشحن على صدد مشاركة الإيجار وانتقل هذا السند إلى الغير فإن علاقة الناقل والغير تدخل في نطاق إتفاقية هامبورغ، أما إذا لم ينتقل سند الشحن للغير وبقي مع الشاحن فإن علاقة الشاحن والناقل تكون خاضعة لأحكام مشاركة الإيجار⁽²⁾.

وفي السياق ذاته، ترى الباحثة أن الصناعة أخذت حيز كبير في تطوير السفن ودخول الدول النامية في مجال النقل البحري، وجاءت أغلب نصوص إتفاقية هامبورغ لمصلحة الدول النامية بالإضافة إلى الدول المتطورة ومنع الناقل بوضع شروط لإعفائه من المسؤولية ومعالجة نقل البضائع على الظهر السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على نقل البضائع على ظهر السفينة وأدرج هذا الشرط في سند الشحن فهنا يستطيع الناقل الإتفاق على شروط لم ترد في الإتفاقية ولذلك لإعفائه من المسؤولية في الإتفاقية.

(1) المادة 9 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978

(2) كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 113

المبحث الثالث

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

أن تحديد مسؤولية الناقل البحري تعتبر صورة من صور إعفائه من المسؤولية، وذلك مراعاة للظروف التي يتلقاها الناقل أثناء عملية النقل البحري ولحرمانه من إدراج شروط تعفيه من المسؤولية⁽¹⁾، وعليه أجاز المشرع للناقل بتحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بحد أعلى وأياً كانت مسؤوليته عقدية أم تقصيرية⁽²⁾، وذلك لا يقع الناقل تحت عبء الأضرار الثقيلة والتي سببها النقل البحري فيعجز عن تأدية الأضرار. وسيتم تناول موضوع التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في هذا المبحث من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: تحديد المسؤولية في التشريع الأردني

نصت المادة 214 من قانون التجارة البحرية الأردني على "أن تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة. ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه، إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت إجرائه فله أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة. ومن شأن هذه التحفظات أن تلقى إثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم. كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 334

(2) المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 144

يعد ملغى. ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه بنظام يصدر استناداً إلى تقلبات النقد الدولية".

تري الباحثة من النص السابق، أنه لم يبين المبلغ اللازم لتحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة، كذلك نص المشرع في هذه المادة بأنه سيعاد النظر في المبلغ لتحديد المسؤولية والمنصوص عليه أعلاه استناداً إلى تقلبات النقد الدولي إلا أنه لم يحدد المبلغ في الأصل، بالإضافة إلى ذلك لم يشر المشرع في هذه المادة أو أي مادة أخرى معنى طرد أو وحدة، ويمكن القول بأنه لا يجوز تطبيق نص هذه المادة لعدم إيفائه للغرض الموضع له. وعليه بعد انضمام المملكة الأردنية الهاشمية إلى إتفاقية هامبورغ فإنه من الواجب تطبيق أحكام هذه الإتفاقية وخصوصاً المادة 6 في هذا الموضوع.

في السياق ذاته، قرر القضاء الأردني بإيجاد الحل الأنسب لهذا الخلل بقرارها الذي ينص بأنه: ما دام لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري ولم يشتمل سند الشحن على تحديد لذلك المبلغ، بل اتفق الفريقان المتعاقدان على تطبيق نصوص إتفاقية بروكسل لسنة 1924، فإن مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام أو الأخلاق العامة وليس ممنوعاً بنص خاص ويلزم العاقدین على اعتبار أنه يشكل جزءاً من شروط العقد عملاً بالمادة 1/174 من قانون أصول المحاكمات الحقوقية⁽¹⁾. وقد أشار هذا القرار فقط إلى تطبيق المادة 364 من القانون المدني والذي ينص على "أنه يجوز للمتعاقدین أن يحددا مقدماً قيمة الضمان بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق مع مراعاة أحكام القانون"، ويمكن القول في حالة إذا لم يدرج تحديد المسؤولية أي قيمة التعويض في سند الشحن سيتم تطبيق القواعد العامة أي التعويض عن كامل الضرر.

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية 1982/697، منشورات العدالة

ومع ذلك فإن المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردنية نصت على "أن تحديد مسؤولية الناقل البحري لا يطبق على مشاركة الإيجار إلا على سندات الشحن فقط، بالإضافة إلى أن يخرج عن هذا النطاق البضائع المشحونة على ظهر السفينة والحيوانات الحية. ومن ثم أضاف المشرع استثناء آخر يخرج عن نطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل وهو في حالة إذا لم يصرح الشاحن عن طبيعة ونوع البضاعة قبل شحنها على متن السفينة وأدرج الناقل تحفظاته في سند الشحن، فإن عبء الإثبات يقع على المرسل إليه في حالة وقوع ضرر على البضاعة"⁽¹⁾، أما في حالة إذا لم يدرج الناقل تحفظاته، فإن الناقل يلزم بتعويض عن جميع الأضرار التي لحقت بالبضاعة⁽²⁾.

مما سبق، ترى الباحثة أن هناك ضعف في صياغة نص المادة 214 من الناحية القانونية واللغوية وأنه جاء مطولاً دون مبرر لعدم إيفاءه بالأمر الذي وضع لشأنه، فعلى المشرع الأردني تعديل هذه المادة لتتنص على تحديد مسؤولية الناقل البحري سناً لإتفاقية هامبورغ لسنة 1978. كذلك لم يشر المشرع في حالة إذا أعطى الشاحن تصريح غير صحيح عن البضاعة ودونت في سند الشحن ووافق عليها الناقل دون أي تحفظات، فعلى الناقل إثبات أن قيمة البضاعة أقل من قيمة المصريح بها في سند الشحن فيكون التعويض على أساس ما أثبتته الناقل البحري وذلك سناً للقواعد العامة.

المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في إتفاقية بروكسل لسنة 1924

نصت الفقرة (5) من المادة (4) من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق

(1) المادة 214 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

(2) عباينه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 120

بها بمبلغ يزيد عن مائة جنية إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عمله أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دُون في سند الشحن". من هنا، يمكن القول أن لا مسؤولية على الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعدى المبلغ عن مائة جنية انكليزي عن كل طرد أو وحدة، إلا أن مصطلحي الوحدة والطرد غامضين وأثار جدلاً لدى القضاء والفقهاء، والمقصود بالطرد هو تغليف البضاعة كلياً أو جزئياً من أجل المحافظة عليها ويجعل منها طرد⁽¹⁾، وبعض الفقهاء عرف الطرد بأنه البضاعة المغلفة للمحافظة عليها أثناء النقل وأن من قام بالتغليف هو صاحب البضاعة لتصبح جزءاً من البضاعة المنقولة⁽²⁾. أما المقصود بالوحدة فهي خاصة بالبضاعة التي تشحن من دون تغليف والتي يعرف عنها فقط وزنها أو حجمها أو قياسها دون عددها ومثال على ذلك الأخشاب⁽³⁾، وكذلك قررت المحكمة الامريكية أن المقصود بالوحدة هي الوحدة القياسية⁽⁴⁾. وقد ذكرت المادة 4 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الحالات التي تستثنى فيها تحديد مسؤولية الناقل على النحو التالي:

الفرع الأول: ذكر قيمة البضاعة وجنسها

يصبح الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة بقيمتها المذكورة في السند وكذلك يجوز للناقل البحري بإثبات القيمة الحقيقية لهذه البضاعة إذا كانت البيانات المدرجة في سند تختلف عن تلك التي صرح عنها. وهناك شروط لتطبيق هذا الاستثناء تكمن بالتالي:

(1) العطير، عبد القادر، مرجع سابق، ص 340

(2) Mankabady, 1978, 240

(3) طه، مصطفى كمال (2010). القانون البحري، الطبعة الأولى، اسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية، ص 338

(4) In hartford Fire Insurance V. Pacific Far East Line (N.D.CAL 1970)

1. أن يدرج الشاحن قيمة البضاعة وجنسها معاً، ولا يجوز إدراج فقط قيمتها أو جنسها، وذلك لأن يكون الناقل البحري على علم بالبضاعة التي شحنت على السفينة وإذ كانت تتطلب عناية معينة.⁽¹⁾

2. أن يقدم الشاحن معلومات عن قيمة البضاعة وجنسها قبل شحنها على السفينة لكي يكون الناقل على علم عن طبيعة البضاعة.

3. أن يدرج الشاحن قيمة البضاعة وجنسها في سند الشحن ليكون على علم من استلم هذا السند على قيمة التعويض في حالة إذا لحق هلاك أو تلف على البضاعة⁽²⁾.

الفرع الثاني: بناء على اتفاق

إذا اتفق الناقل البحري والشاحن على أن يستثنوا تحديد المسؤولية بشرط أن لا تقل قيمة التعويض أقل مما حددتها إتفاقية بروكسل وإلا أبطل هذا الشرط، ويجوز الاتفاق على قيمة أكثر مما حددتها الإتفاقية، وذلك لأن النصوص اتجهت لحماية الشاحن وعليه إذا زادت القيمة تكون لمصلحة الشاحن.

الفرع الثالث: غش الناقل الذي نتج عنه ضرر

يستبعد تحديد المسؤولية إذا صدر غش من الناقل البحري وتسبب ضرر على البضاعة لأن الغش يفسد كل شيء. وقد أثار جدلاً بين الفقهاء في الفقرة 5 من المادة 4 الذي وردت فيه " في أي حال من الأحوال... " وقد رأى بعضهم أن الناقل لا يكون مسؤولاً بأكثر من التحديد المذكور حتى لو كان سبب الضرر هو الغش⁽³⁾ إلا أن هذا الرأي يتعارض مع مبدأ الغش يفسد

⁽¹⁾ عوض، علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 1413

⁽²⁾ كومانبي، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 136

⁽³⁾ طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 329

كل شيء. وذهب الرأي الآخر إلى أن تحديد المسؤولية يطبق في جميع الحالات التي يقع الضرر بسبب خطأ الناقل مهما كانت نسبة الخطأ⁽¹⁾.

مما سبق، ترى الباحثة أن الرأي الأول هو الأرجح وذلك لأن من الصعوبة تحديد قصد الناقل إذ كان عمدي أو غير عمدي بالإضافة إلى أن الرأي الأول لم يحدد إذا وقع الغش من الناقل شخصياً أو أحد تابعيه.

المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في بروتوكول بروكسل لسنة 1968

جاء بروتوكول بروكسل لسنة 1968 ببعض المستجدات ومنه الفقرة هـ من المادة 2 من هذا البروتوكول وذلك في حال وقوع ضرر على البضائع بعمد أو دون عمد (الإهمال)، أي خطأ جسيم صادر من الناقل لأن الإهمال (دون عمد) المقترن باحتمال وقوع ضرر على البضائع لا يمكن أن يكون غير خطأ جسيم⁽²⁾، إلا أن هذا البروتوكول لم ينص على غش وخطأ تابعين الناقل البحري .

المطلب الثالث: تحديد المسؤولية في إتفاقية هامبورغ لسنة 1978

جاءت المادة 6 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لمعالجة الغموض والصعوبات التي لم تعالجها إتفاقية بروكسل لسنة 1924 والذي عالج بعض هذه الصعوبات بروتوكول بروكسل لسنة 1968. حيث تنص المادة 6 من إتفاقية هامبورغ على ما يلي:

(1) رودبير، (1969). القانون البحري، ط3، بند 278، ص 392

(2) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 139

1. أ- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو

تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة

حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر .

ب- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي

ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا

المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع .

ج- لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين

الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً ، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ)

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

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

أ- في حالة استخدام حاوية ، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع ،

فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في

أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم ،

تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، وتعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون

مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة.

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

4. يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص

عليها في الفقرة 1 .

وبالرجوع للبند أ من الفقرة 1 من هذه الإتفاقية يمكن القول أن هذا نص عرّف "الوحدة" بأنها وحدة شحن والتي كانت موضوع خلاف في إتفاقية بروكسل وأضافت إلى ذلك مبلغ لكل كيلوغرام من وزن البضاعة. ووفقاً للبند ب من الفقرة 1 من هذه المادة قد حددت مقدار التعويض بما يعادل مثلي ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة، ويمكن القول أن لتحقيق هذا الشرط يجب أن يكون جزء من البضاعة تأخرت ولا تتحقق هذه الحالة إلا إذا كانت عملية النقل على دفعات، وفي حال إذا تم تسليم جزء من البضاعة في مكان غير مكان التسليم أو لغير المرسل إليه وهذا يرتب تأخير تسليم البضاعة في ميناء المتفق عليه وللمرسل إليه لأن البحث عن البضاعة المسلمة في المكان غير صحيح والشخص الخطأ يتطلب وقت، لذا نصت المادة 6 من هذه الإتفاقية ألا يتجاوز مقدار التعويض عن مقدار أجرة البضاعة كاملة وفي حالة إذا تأخر في تسليم البضاعة بأكملها فيكون مقدار التعويض بمقدار الأجرة أي الحد الأعلى للتعويض⁽¹⁾.

وفيما يتعلق بتعويض الشاحن من قبل الناقل عن هلاك البضائع وتأخير في تسليم البضاعة يجب أن لا يزيد مقدار التعويض عن الحدود المنصوص عليها في البند أ من الفقرة 1 من المادة 6 من إتفاقية هامبورغ⁽²⁾.

وقد أشارت المادة 6 الفقرة 2 من إتفاقية هامبورغ إلى كيفية احتساب أي المبلغين أكبر، وفي الحالة الأولى إذا كانت البضاعة مشحونة في الحاوية موصوفة في سند الشحن، فتعتبر كل وحدة طرداً واحداً وذلك لتقدير التعويض، أما في الحالة الثانية إذا كانت البضاعة المشحونة في الحاوية غير موصوفة في سند الشحن وذكرت كلمة حاوية أو ما يماثلها فإن الحاوية تعتبر طرداً

⁽¹⁾ يحي، سعيد (د.ت)، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978،

(قواعد هامبورغ). الاسكندرية: منشأة المعارف، ص55

⁽²⁾ البند ج من الفقرة 1 من المادة 6 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978

واحدًا، وإذا هلك أو تلفت أداة النقل فتعتبر الحاوية أو الأدوات المماثلة لها وحدة مستقلة إذا لا تكون مقدمة للناقل البحري بأي شكل من الأشكال. (1)

في ضوء ذلك، نص بروتوكول بروكسل لسنة 1968 على "أن البضاعة المشحونة في الحاوية والموصوفة في سند الشحن تعتبر طرداً واحداً"، إلا أن البروتوكول لم يذكر الحاوية نفسها وكيفية التعويض، بينما أشارت الفقرة ب من المادة 6 من إتفاقية هامبورغ إلى "أن تعتبر الحاوية طرداً واحداً لأغراض التعويض"، لذا سيكون التعويض على أساس طردين أي الطرد الأول للبضائع المشحونة داخل الحاوية والطرد الثاني الحاوية نفسها(2)، فقد بينت الفقرة 3 من المادة 6 من الإتفاقية المقصود بالوحدة الحسابية والتي منصوص عليها في المادة 26 من نفس الإتفاقية، إذ نصت المادة 26 على ما يلي:

1. أن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الإتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي. وتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، وتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحدها هذه الدولة.

(1) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 150

(2) كومانى، لطيف جبر، مرجع سابق، ص 151

2. ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تتيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أن تعلن، في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الإتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي: 12.500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 37,5 وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع.

3. الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف مل غرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف. ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

4. يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معبراً عنها بالوحدات الحسابية. وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1 أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة، حسبما تكون الحالة، وذلك في وقت التوقيع، أو عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

وأشارت الفقرة 4 من المادة 26 على أن يكون التحويل متقارب لما حددته في الفقرة 1 من نفس المادة بشرط أن الدول التي قامت بعملية التحويل بلغت الوديع عن الطريقة التي استخدموها أثناء التحويل عند الانضمام إلى الإتفاقية. وبالرجوع للفقرة 4 من المادة 6 من إتفاقية

هامبورغ، يتضح أنها أجازت اتفاق الأطراف على زيادة حدود المسؤولية، وذلك لتوفير أكبر قدر ممكن من الحماية للشاحن في عملية النقل بموجب سند الشحن، فكل اتفاق على زيادة حدود المسؤولية يكون صحيحاً أما كل اتفاق على إنقاص حدود المسؤولية يكون باطلاً وذلك سنداً للفقرة 1 من المادة 23 من إتفاقية هامبورغ. أما المادة 8 من إتفاقية هامبورغ فقد نصت على أنه لا يجوز للناقل البحري أو تابعيه الاستفادة من تحديد المسؤولية في حالة إذا أثبت الشاحن أن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها قد وقع بسبب الناقل بقصد أو دون قصد.

الفصل الخامس

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة

اتضح خلال هذه الدراسة أن مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع هي من طابع خاص، وأن أطراف عقد النقل هم الناقل البحري والشاحن والمرسل إليه وأن هذا العقد ملزم لجانبين، كذلك من التزامات الناقل البحري استلام البضاعة من الشاحن ورسوها وتفريغها ونقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليم البضاعة كما استلمها أي المحافظة عليها في فترة التي تكون بحوزته. إلا أن قد يمر الناقل البحري في بعض الصعوبات بتنفيذ التزامه وفقاً لعقد النقل المتفق عليه بينه وبين الشاحن والذي يمكن أن يؤدي إلى استحالة تنفيذ التزامه، وبالتالي عملت هذه الدراسة على بيان القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري وطبيعة مسؤولية الناقل البحري وحالاتها، وبالإضافة إلى حالات إعفاء الناقل البحري من هذه المسؤولية من وقت استلام البضائع في ميناء الشحن لحين إيصالها لميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل وتسليمها للمرسل إليه، وذلك من خلال استعراض أهم الفروقات بين القانون التجاري البحرية الأردني وإتفاقية بروكسل وإتفاقية هامبورغ، ولا شك أن إتفاقية هامبورغ قد أحرزت تقدماً كبيراً في تحقيق نوع من التوازن في مصالح أطراف عقد النقل من ناقلين وشاحنين وغيرهم، ومع تطور التكنولوجيا الذي حدث في الملاحة البحرية فإن الكثير من من الدول وعلى وجه الخصوص النامية منها ومعظمها دول شاحنة تنظر إلى أهمية تنمية تجارتها في مناخ إقتصادي أفضل، وقد توصلت الباحثة لمجموعة من النتائج والتوصيات تبرزها من خلال النقاط التالية.

ثانياً: النتائج

1. أن القانون التجارة البحرية الأردني جاء غامضاً في موضوع مسؤولية الناقل البحري بسبب تأثره باتفاقية بروكسل لسنة 1924 بالرغم أن الأردن لم تكن من ضمن الدول الموقعة على هذه الإتفاقية.
2. لم يعالج المشرع الأردني موضوع التأخير في تسليم البضائع، أي الوقت المحدد الذي يتفق فيه كل من الشاحن والناقل في سند الشحن بتسليم البضائع ويسبب هذا التأخير قد يتضرر الشاحن كانخفاض ثمن البضائع مما يشكل خطورة على الأخير.
3. حصر المشرع الأردني مسؤولية الناقل البحري بخصوص صلاحية السفينة فقط قبل وعند بدء السفر وعدم مسؤولية الناقل البحري إذ كانت السفينة صالحة للملاحة أثناء الرحلة.
4. اقتصر المشرع الأردني نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري فقط في فترة شحن البضائع لحين تفرغها.
5. غابت عن نصوص التشريعات الأردنية ما ينظم مسؤولية الناقل البحري في حالة الحريق ونقل الحيوانات الحية.
6. لم يشر المشرع الأردني في المادة 214 من قانون التجارة البحرية الأردني أو في أي مادة أخرى على تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، في حين نصت عليها إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ومعظم القوانين البحرية الحديثة.

ثالثاً: التوصيات

1. أن يقوم المشرع الأردني بإعادة النظر في بعض النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري التي أخذت من إتفاقية بروكسل لسنة 1924.
2. أن يقوم المشرع الأردني بتوسيع نطاق تطبيق الأحكام على النقل البحري ليشمل سندات إيجار السفينة بالإضافة إلى سندات الشحن.
3. على المشرع الأردني تعديل نص المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني ليشمل الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل البحري وليس فقط من وقت شحن البضائع لحين تفريغها.
4. على المشرع الأردني تعديل نص المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني ليشمل التعويض عن التأخير في تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه.
5. أن يقوم المشرع الأردني بإعادة صياغة نص المادة 213 في هذا القانون ليصبح "يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة إذا أثبت أن هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه أو أحد تابعيه".
6. أن يقوم المشرع الأردني بتبني مبدأ الهلاك الحكمي للبضاعة أي باعتبار أن البضائع هلكت إذا مضت المدة المحددة لتسليمها ولم يستلمها أحد .
7. على المشرع الأردني بتعديل نص المادة 214 من هذا القانون وتبني مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري والمنصوص عليه في إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 .

قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية

- البارودي، علي (1988). مبادئ القانون البحري. القاهرة: الدار الجامعية.
- البارودي، علي (2000). مبادئ القانون البحري، مصر: منشأة المعارف.
- حسن، سوزان علي (2009). عقد نقل البضائع بالحاويات، القاهرة: دار الجامعة الجديدة.
- حسني، أحمد (1980). النقل الدولي للبضائع، القاهرة: مطابع روز اليوسف.
- حسني، أحمد محمود (1991)، عقد النقل البحري في قانون التجارة المصري الجديد الصادر بقانون رقم 80 لسنة 1990، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- حمدي، كمال (1997). إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- حمدي، كمال (2003). القانون البحري، الطبعة الثالثة، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- حمدي، محمد كمال (1995). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- حمدي، محمد كمال (1995). مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- خالد، عدلى أمير (1996). عقد النقل البحري، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- دويدار، هاني (1993). الوجيز في القانون البحري، ج2، النقل البحري للبضائع، الاسكندرية: مطبعة الإشعاع الفنية.
- دويدار، هاني (1999). موجز القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديد.

- دويدار، هاني (2001). القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديدة.
- رودبير، (1969). القانون البحري، ط3، بند 278.
- السباعي، نهاد وانطاكي، رزق الله (1958). موسوعة الحقوق التجارية، ج5.
- السنهوري، عبدالرزاق (1964). الوسيط في شرح القانون المدني، القاهرة.
- الشرقاوي، محمود سمير (1970). القانون البحري الليبي. القاهرة : المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.
- الشرقاوي، محمود سمير (1993). القانون البحري، القاهرة: دار النهضة العربية.
- الشرقاوي، محمود سمير (2008). القانون البحري، القاهرة: دار النهضة.
- شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية.
- طه، مصطفى كمال (1964). مبادئ القانون البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف.
- طه، مصطفى كمال (1978). الوجيز في القانون البحري، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- طه، مصطفى كمال (2010). القانون البحري، الطبعة الأولى، اسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.
- عباينة، محمود محمد (2015). أحكام عقد النقل. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- عبدالهادي، أحمد (1946). القانون البحري، ج1، الاسكندرية.
- العريني، محمد فريد (2011). القانون البحري والجوي، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية.

- العطير، عبد القادر (1999). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- العطير، عبد القادر (2009). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- العطير، عبد القادر (2014). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- عقل، عبدالرحمن (2001). الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية.
- عوض، علي جمال الدين (1957). التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، القاهرة: منشور في المحاماة.
- قايد، محمد بهجت (1992). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، القاهرة: دار النهضة العربية.
- كوماني، لطيف جبر (2001). مسؤولية الناقل البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- كوماني، لطيف جبر (2003). قانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- المقدادي، عادل علي (2011). القانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- المهتار، بسام عاطف (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية.
- موسى، طالب حسن (2012). القانون البحري، عمان: دار الثقافة.

- يحيى، سعيد (بدون سنة). مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، (قواعد هامبورغ). الاسكندرية: منشأة المعارف.
- يحيى، سعيد (د.ت)، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، (قواعد هامبورغ). الاسكندرية: منشأة المعارف.

ثانياً: الرسائل الجامعية

- نصيرة، بوحذب (2002). التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر.

ثالثاً: الأبحاث:

- سويني، جوزيف (1975)، دراسة لمشروع بالاتفاقية الجديدة، القسم الاول، مجلة القانون البحري والتجاري، مجلد 7، عدد 1.
- صالح، هادف محمد (2010). التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل.
- صرخوه، يعقوب (1985). النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8.
- طه، مصطفى كمال (1958). مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول.
- القضاة، فياض (1999). أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات، الجامعة الاردنية. 26 (1).

المراجع الإلكترونية

- <http://goo.gl/99NRWm>

- <http://www.jcdr.com/pdf/article2.pdf>
- <http://www.startimes.com/?t=14201615>

رابعاً: المراجع الأجنبية

- Chorly & Giles, 1980,149 .38
- ReneRodiere: Traite General de droit .37martime. tom 11paris
1977 .n.513-

رابعاً: التشريعات

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2009.
- إتفاقية هامبورغ لسنة 1978
- إتفاقية هامبورغ لسنة 1978
- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.
- إتفاقية بروكسل لسنة 1924
- قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.
- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972
- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972
- القانون المدني رقم 43 لسنة 1976
- قانون مؤسسة الموانئ رقم 36 لسنة 1985.