



مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقانون الأردني والقانون العماني

أعدت من قبل
أحمد بن عبدالله بن علي محمد الشحي

أشرف عليها
الأستاذ الدكتور عبدالوهاب المعمرى

قدمت هذه الدراسة إلى كلية الحقوق كجزء من متطلبات الحصول على
درجة الماجستير في القانون

آب 2022



جامعة الإسراء

نموذج تفويض

انا أحمد بن عبدالله بن علي محمد الشحي ، أفوض جامعة الإسراء بتزويد
نسخ من رسالتي للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص المعنية
بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.


التوقيع:

التاريخ: ٢٠٢٢ / ١١ / ٢٩

The Isra University

Authorization form

I, Ahmad Bin Abdullah Bin Ali Al Shehi , authorize the Isra University to
supply copies of my Thesis/ dissertation to libraries or establishments or
individuals on request.



Signature:

Date: ٢٠٢٢ / ١١ / ٢٩

نموذج (4) صفحة لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة (مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقانون الأردني والقانون العماني)

وأجيزت بتاريخ 2022/ 8 /25.

أعضاء لجنة المناقشة :

| التوقيع | أعضاء لجنة المناقشة |
|---|-------------------------|
| أستاذ /رئيساً ومشرفاً  | أ.د. عبد الوهاب المعمرى |
| أستاذ مشارك /عضواً داخلياً  | د.محمود الشوابكة |
| أستاذ /عضواً خارجياً (جامعة عجلون)  | أ.د. طلال عيسى العيسى |

الشكر والتقدير

أشكر الله تعالى وأحمده، فهو المنعم والمتفضل قبل كل شيء، أشكره أن حقق لي ما أصبو إليه وأعانني على استكمال هذا العمل، وأن أقف بين أيديكم لمناقشة هذه الرسالة ، بعد أن هيا لي الإلتحاق بجامعة الإسراء .

ويطيب لي أن أتقدم بعظيم الشكر والتقدير والإمتنان إلى الدكتور عبدالوهاب المعمرى والذي أعجز عن شكره لما قدمه لي من توجيهات نافعة ومتابعاته الحثيثة لانجاز هذا العمل وإرشادي لكل ما يفيد هذا العمل وصبره علي في ذلك، و اسأل الله ان يديم عليه صحته و ان يبقيه منارة لكل من أراد طريق العلم.

وأقدم بالشكر الجزيل لأساتذتي الأكارم أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول مراجعة هذه الدراسة ومناقشتي فيها، وأسأل الله تعالى أن ينفعنا بعلمهم وملاحظاتهم.

الباحث:

أحمد بن عبدالله بن علي محمد الشحي

الإهداء

أهدي هذا الجهد

إلي من حصد الاشواك عن دربي ليمهد طريق العلم لي...إلي والدي العزيز حفظه الله،
الذي تغربت كي أرى دموع الفرح علي خديه لنجاحي و تخرجي....

إلي التي احترقت كي تنير لي دربي.... إلى التي جاءت لأشبع وسهرت لأنام وتعبت
لأرتاح وبكت لأضحك وسقتني من نبع رقتها وصدقهاإلي التي ربّنتني صغيراً
ونصحتني كبيراً قرّة عيني وفؤادي أُمي الغالية أطال الله في عمرها وجعلها خيمة فوق
رؤسنا...

إلي من قاسموني أفراحي..... أخوتي

إلي من جمعني بهم منبر العلم والصدّاقة زملائي وزميلاتي الذين أكن لهم أسمى عبارات
المحبة.....

إلي جميع اساتذتي الذين رافقوني طوال مشواري الدراسي.....

خطة الدراسة

| الصفحة | الموضوع |
|--------|--|
| أ | تفويض |
| ب | قرار لجنة المناقشة |
| ج | إقرار السلامة اللغوية |
| د | الإهداء |
| هـ | الشكر والتقدير |
| و | الفهرس |
| ط | الملخص |
| 1 | المقدمة |
| 1 | أولاً : مشكلة الدراسة |
| 1 | ثانياً : أسئلة الدراسة |
| 2 | ثالثاً : أهمية الدراسة |
| 3 | رابعاً : أهداف الدراسة |
| 3 | خامساً : الدراسات السابقة |
| 4 | سادساً : المنهج المستخدم في الدراسة |
| 9 | الفصل التمهيدي ماهية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني |
| 9 | المبحث الأول مفهوم الناقل البحري في القانون الأردني والعماني |
| 9 | المطلب الأول: تعريف الناقل البحري |

| | |
|-----|---|
| 14 | المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري |
| 17 | المطلب الثالث: الاتفاقيات الدولية ومسؤولية الناقل البحري |
| 22 | المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري في القانون الأردني والعماني |
| 24 | المطلب الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء عملية الشحن |
| 40 | المطلب الثاني : التزامات الناقل البحري خلال عملية الشحن وبعد الوصول: |
| 53 | الفصل الأول ماهية مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني |
| 53 | المبحث الأول مفهوم مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني. |
| 53 | المطلب الأول تعريف مسؤولية الناقل البحري |
| 55 | المطلب الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري في القانونين الأردني والعماني |
| 69 | المبحث الثاني أركان مسؤولية الناقل البحري وطبيعتها القانونية |
| 70 | المطلب الأول : أركان مسؤولية الناقل البحري |
| 81 | المطلب الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري القانونية |
| 94 | الفصل الثاني الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني |
| 94 | المبحث الأول دعوى مسؤولية الناقل البحري |
| 95 | المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري |
| 105 | المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية |
| 108 | المطلب الثالث : شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري |
| 112 | المطلب الرابع عبء الاثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري |
| 113 | المبحث الثاني آثار دعوى مسؤولية النقل البحري |
| 113 | المطلب الأول: قيام المسؤولية للناقل البحري |

| | |
|-----|--|
| 131 | المطلب الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها |
| 154 | الخاتمة |
| 156 | النتائج |
| 157 | التوصيات |
| 157 | المراجع |



مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقانون الأردني والقانون العماني

أعدت من قبل
أحمد بن عبدالله بن علي محمد الشحي

أشرف عليها
الأستاذ الدكتور عبدالوهاب المعمرى

الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن جوانب مسؤولية الناقل البحري في القانونين الأردني والعماني، واتبع الباحث المنهج الوصفي التحليل، وذلك بوصف وتحليل مسؤولية الناقل البحري في القانونين الأردني والعماني، كما اتبع البحث المنهج المقارن لمقارنة جوانب مسؤولية الناقل البحري في القانونين.

وتوصل الباحث إلى أن مواد قانون التجارة البحرية الأردني لم تنص على العديد من أسباب قيام المسؤولية العقدية أو التقصيرية، وهو الأمر الذي تميز به القانون البحري العماني، الذي شرح بالتفصيل في العديد من مواده على الأسباب التي تقوم بناء عليها مسؤولية الناقل البحري. وأوصت الدراسة بضرورة إعادة صياغة نصوص القانون البحري الأردني على غرار ما أخذت به التشريعات الحديثة كالقانون البحري العماني، وذلك بتفصيل العديد من المواد التي تبين حالات قيام مسؤولية الناقل البحري والحالات التي يتم إعفائه فيها من المسؤولية.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، الناقل البحري، الاتفاقيات الدولية، القانون البحري الأرجني، القانون البحري العماني.

المقدمة

يحتل النقل البحري مكان الصدارة بين أنواع نقل البضائع الأخرى، كما يعتبر نقل البضائع عن طريق البحر نقلاً دولياً في غالبية الدول التي تمتد موانؤها على شواطئ البحر الطويلة، ويعد النقل البحري أحد أهم مظاهر استغلال البيئة و 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 و بمواكبة التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي يشهدها العالم، الأمر الذي تطلب المواكبة التشريعية لهذا القطاع، بهدف تنظيم أحكام كل ما يتعلق بالنقل البحري، ومن أجل ذلك فقد تم توقيع اتفاقية بروكسل عام 1924 ، ومن ثم اتفاقية هامبورغ عام 1978،¹ ومن أطراف النقل البحري : الشاحن والناقل حيث أن الشاحن هو الذي يطلب نقل بضائع من مكان إلى آخر، مباشرة أو عن طريق وكيله ، أما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل البضاعة لتسلم بعد ذلك إلى المرسل إليه، ومن هنا فقد يصادف تطبيق عقد النقل البحري قيام منازعات بين طرفيه أو بين الناقل و صاحب الحق في البضاعة، بالنظر إلى أن البضاعة تمر بعدة مراحل فالناقل يتسلم البضاعة من الشاحن فيقوم بعملية شحنها على السفينة و ينقلها إلى جهة الوصول،² ثم يقوم بإفراغها من السفينة و تسليمها إلى المرسل إليه. وقد تتضرر البضاعة خلال إحدى هذه المراحل، وبالنظر كذلك إلى طول الرحلة البحرية التي تستغرقها السفينة و ما قد تتعرض له من مخاطر

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

² صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي للنشر والتوزيع، عمان، 1982، ص 207

، و في هذا النطاق تبرز مسؤولية الناقل البحري و بالتالي مساءلته أو عدم مساءلته عن الأضرار الحاصلة للبضاعة وهي في عهده¹.

وعليه ستكون الدراسة مقسمة من ثلاثة فصول من فصل تمهيدي وإضافة إلى فصلين حيث يتناول الفصل التمهيدي ماهية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث تعريف الناقل البحري والإلتزامات التي يجب عليه القيام بها، وأما الفصل الأول فسيتناول فيه الباحث مفهوم مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث تعريف مسؤولية الناقل البحري وأركان مسؤولية الناقل البحري والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وأما الفصل الثاني الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث دعوى مسؤولية الناقل البحري و آثار دعوى مسؤولية النقل البحري.

أولاً : مشكلة الدراسة:

تعد مسؤولية الناقل البحري من أهم موضوعات عقد النقل البحري، حيث أنه وبموجب هذا العقد تحدث العديد من المنازعات في عمليات الشحن ، لذا كانت موضع اهتمام الفقه، ذلك أن عقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع وتسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه، أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه، الأمر الذي يقتضي من الناقل، أو من يمثله المحافظة على البضائع أثناء شحنها ورسها ونقلها، وتفريغها، ثم تسليمها إلى المرسل إليه او من يمثله. فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فهالكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها، قامت

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

مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك، ومن هنا تحتم علينا دراسة جوانب مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والعماني.

ثانياً: أسئلة الدراسة:

1. ما هو مفهوم الناقل البحري؟
2. ما هي مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني ؟
3. ما هو أساس مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني ؟
4. ما هو نطاق مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني ؟
5. ما الأثر المترتب على مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني ؟
6. مامدى كفاية نصوص القانون الأردني والقانون العماني في مسؤولية الناقل البحري؟

ثالثاً: أهمية الدراسة:

تظهر أهمية الدراسة من خلال أهمية الموضوع الذي تعالجه، حيث أن لها أهمية نظرية وأخرى عملية:

الأهمية النظرية: تظهر الأهمية النظرية لهذه الدراسة في أن مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإلتزامات التعاقدية التي يتوجب عليه القيام بها ففي الوقت نفسه يلتزم بمنع الضرر خلال أعماله التي يتوجب عليه القيام بها ، والتي نظمها القانون الأردني والقانون العماني.

الأهمية العملية: تبدو الأهمية العملية في إبراز الجوانب القانونية لمسؤولية الناقل البحري ،والذي يساهم أيضاً في بيان نظرة القانون الأردني والقانون العماني وما تقتضيه نصوصهما وحيث يتأمل الباحث أن تكون دراسته هذه مرجعاً للقانونيين ورجال القضاء لاسيما في ظل قلة الدراسات التي تناولت مسؤولية الناقل البحري في القانون

الأردني والقانون العماني ، وتزداد قيمة هذه الدراسة بنظر الباحث في ظل شيوع حوادث النقل البحري وما ينجم عنها من منازعات يلزم بيان الموقف القانوني لها سواء القانون الأردني أو القانون العماني.

رابعاً: أهداف الدراسة:

1. بيان مفهوم الناقل البحري.
2. الوقوف على ماهية مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني.
3. تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني.
4. إبراز نطاق مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني .
5. الوقوف على الأثر المترتب على مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني .
6. بيان مدى كفاية نصوص القانون الأردني والقانون العماني في مسؤولية الناقل البحري.

خامساً: الدراسات السابقة:

1. اكرام ، قانة (2019) مسؤولية الناقل البحري، رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر:
- هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بعقد النقل البحري وتحديد مسؤولية الناقل البحري التي تعتبر من المواضيع الحديثة المتجددة خاصة في التشريع الجزائري وتوصلت هذه الدراسة إلى ان الناقل البحري يعد مسؤولاً بمجرد إبرام عقد النقل البحري وأن عقد النقل البحري من ضمن العقود الفائقة الأهمية نظراً لارتباطه بالاقتصاد العالمي، وأوصت الدراسة بضرورة مراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع

الناقل البحري في الجزائر و انشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة والنقل، يشارك في عضويتها أساتذة وباحثين في هذا المجال.

2. الرشيد، أسماء أحمد (2019) أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية المجلد 6 العدد 2: تعتبر أسباب الإعفاء من المسؤولية من أهم الضمانات المكفولة قانوناً للناقل البحري كونها تمكنه من أداء التزاماته على أكمل وجه. وقد مكنت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً قواعد روتردام - الناقل البحري من إثبات تحقق إحدى الأسباب المحددة حصراً للتخلص من المسؤولية كلياً أو جزئياً، وذلك إن لم يتمكن من إثبات أن الضرر لا يعود لخطئه هو أو من يسأل عنهم، وبالتالي فإن نظام قواعد روتردام دمج بين الأنظمة التي أقرتها اتفاقيتي بروكسل وهامبورج. والغرض الرئيس من هذه الدراسة الوقوف على المستجدات في قواعد روتردام كونها أحدث الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في سبيل التوصل إلى توصيات بهدف تحديث القانون البحري الإماراتي في نطاق الإعفاءات المقررة للناقل لوضعه في مركز يوازي أحدث التشريعات الوطنية في هذا السياق.

3. الصمادي، كاتيا عصام (2017) حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الاردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة الشرق الأوسط، عمان:

هدفت هذه الدراسة إلى 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. واعتمدت 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 قانون 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. 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. وقام المشرع 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 تفرغها.

4. أبو حلو ، حلو عبدالرحمن (2014) الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقيتي “بروكسل وهامبورج” مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية المجلد 11 العدد1:

من الثابت القول بان الجزاء المترتب على قيام المسؤولية المدنية بوجه عام هو الالتزام بتعويض الضرر المترتب على الإخلال بالتزام أصلي سابق، قد يكون ذلك الالتزام مصدر العقد، عندها نكون بصدد مسؤولية عقدية، و قد يكون مصدر الالتزام القانون، فنكون عندئذ بصدد المسؤولية التقصيرية. لذلك جرى الفقه و القضاء على التمييز بين هذين النوعين من المسؤولية في إطار إشكالية هذه الدراسة؛ أي الإعفاء منهما. لذلك اقتصرنا هذه الدراسة على الآثار المدنية الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري، بعد الوقوف على طبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل البحري من حيث كونه التزاما بتحقيق نتيجة، أو التزاما ببذل عناية. ثم تعرضت إلى الإطار الزمني لعقد النقل البحري، و الذي يبدأ منذ تسليم البضاعة إلى الناقل من أجل شحنها وصولاً إلى تفرغها و تسليمها إلى المرسل إليه ، وما يترتب على ذلك من بطلان أي شرط من شأنه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في المبحث الأول . كما تناولنا في المبحث الثاني مدى صحة شرط الإعفاء من المسؤولية المدرجة من قبل الناقل البحري في العقد البحري في القوانين الوطنية كالقانون الفرنسي، والأردني، والمصري، والإماراتي، والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، كاتفاقية بروكسل، و اتفاقية هامبورج. و انتهى الأمر إلى بطلان أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو أي وثيقة أخرى دون ان يؤثر ذلك على شروط العقد الأخرى .

ما تتميز به الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة:

تتميز هذه الدراسة تناولها للمسؤولية للناقل البحري كدراسة مقارنة بين القانون الأردني والقانون العماني وهو الأمر الذي لم نجده في أي دراسة سابقة ، كما وأن دراستنا تسعى لبناء منهجي علمي للقواعد القانونية لمسؤولية الناقل البحري

مفهوماً وأساس هذه المسؤولية وطبيعتها القانونية وآثارها وهو الذي لم نجده بهذه الصورة في الدراسات المقارنة.

سادساً: المنهج المستخدم في الدراسة:

اتبع الباحث منهج البحث الوصفي التحليلي وذلك بوصف وتحليل مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني ، من خلال تناول ماهية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث تعريف الناقل البحري والإلتزامات التي يجب عليه القيام بها ومفهوم مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث تعريف مسؤولية الناقل البحري وأركان مسؤولية الناقل البحري والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري و الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني من حيث دعوى مسؤولية الناقل البحري و آثار دعوى مسؤولية النقل البحري، وفي الوقت نفسه سينتج الباحث المنهج المقارن بمقارنة بين ما نص عليه قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972 وما نص عليه القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 في كل ما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري.

الفصل التمهيدي

مفهوم الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني

يتناول الباحث هذا الفصل من خلال مبحثين، ففي المبحث الأول مفهوم الناقل البحري في القانون الأردني والعماني وأما المبحث الثاني التزامات الناقل البحري في القانون الأردني والعماني:

المبحث الأول

مضمون الناقل البحري في القانون الأردني والعماني

يقسم الباحث هذا المبحث من خلال مطلبين، ففي المطلب الأول: تعريف الناقل البحري وأما المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري:

المطلب الأول

تعريف الناقل البحري

عرفت الدكتورة سميحة القليوبي الناقل البحري: أنه ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، قد يكون مالكاً للسفينة وقد يكون مستأجراً لها مجهزة أو غير مجهزة ويصدر سندات شحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة¹. فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر²، وعرف الناقل البحري من يلتزم بتوصيل محل عقد النقل بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو

¹ القليوبي، سميحة، 1982، القانون البحري دار النهضة العربية، القاهرة ، ص224

² العطير، عبد القادر وملحم، باسم محمد ، 2009 ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، ص 247.

الشاحن 1، وعرف الناقل البحري هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحرا الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه².

ومن هنا حيث يقصد بالنقل: أنه العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه، تأمين إنتقال شخص أو شيء من موضع لآخر المادة ٦٨ من قانون التجارة 3 فإذا كان هذا في مجال النقل البري فهو كذلك على النقل البحري الذي يتشابه مع النقل البري من جهة الالتزامات المتقابلة ومسؤولية الناقل ومركز المرسل إليه وغيرها قصد بالناقل، كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع عن طريق البحر، وقد عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 الناقل في المادة الأولى فقرة (أ) بأنه: " الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل⁴

ويلاحظ أن اتفاقية بروكسل، لم تعرف في هذا المجال إلا الناقل وحده بينما، ذهبت اتفاقية الأمم المتحدة حول نقل البضائع بحرا لسنة 1978 و التي تعرف بمعاهدة هامبورغ للتمييز بين الناقل الذي يبرم عقد نقل البضائع مع الشاحن، وبين الناقل الفعلي الذي يعهد إليه تنفيذ النقل من طرف الناقل الأصلي، وميزت بينهما في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى، حيث لم تفصل اتفاقية بروكسل صور النقل والأدوار التي يقوم بها في الشحن وعلاقاته مع الشاحن إلا أن اتفاقية هامبورغ قد بينت

¹ القليوبي، سميحه، 1982، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 225

² البارودي، علي، 1988 ، القانون البحري ، الدار الجامعية، ص 196

³ قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966 مع كامل التعديلات حتى 2022، الصادر في عدد

الجريدة الرسمية رقم 1910 بتاريخ 30/03/1966 على الصفحة 472

⁴ يحيى ، سعيد (2000) مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ، المكتب العربي الحديث

الإسكندرية ص 18

من هو الناقل الفعلي وكذلك الناقل الذي يلتزم بنقل البضائع من مكان إلى آخر، من حيث أن هذا التفصيل يظهر من تقع عليه الأعباء الفعلية خلال عملية نقل البضائع، ويظهر أنها تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل (السفينة)، إضافة إلى عنصر التعاقد بمعنى أن يبرم عقد النقل مع الشاحن هو الناقل ، فالاتفاقية حصرت الناقل في أضيق الحدود¹

واعتمدت قواعد هامبورغ على معيار التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر سواء أبرمه بنفسه (الناقل) أو من ينوب عنه، والذي اصطلح على تسميته بـ " الناقل المتعاقد"، وهذا ما يتماشى مع الجديد الذي جاءت به وهو إدخال مفهوم الناقل الفعلي والذي عرفته الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأنه الشخص الذي يعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل²، ويظهر أن معاهدة بروكسل تتفق مع اتفاقية هامبورغ في معيار التعاقد لكنها لم تول أية أهمية لضرورة وجود صلة بين الناقل ووسيلة النقل³.

وعرف أيضاً في حالة عدم ذكر "اسم الناقل" أن يعتبر "المجهز" هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر من خلال تحليل نص المادة 198 من القانون البحري المصري يمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها، واعتبرت المادة 78 من ذات القانون أن المجهز إما ان يكون مالكا أو مستأجراً للسفينة، وبذلك

¹ العريني ، محمد فريد والفقهي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، الطبعة الأولى 2005 ، ص 315 .

² الأسد، وهيب، 2001 ، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ص 176

³ الفقهي،عاطف محمد(2001) النقل البحري للبضائع. ط 2 ، دار النهضة العربية، القاهرة ص 7

يجب أن يكون للناقل له صلة بالسفينة الناقلة، فهو إما أن يكون مالكا لها أو مستأجرا
أو مجهزا¹.

ويخلص الباحث إلى أن الناقل البحري هو كل شخص أبرم بشخصه، أو باسمه
عقد نقل البضائع مع الشاحن وبينما عرف الناقل الفعلي بأنه كل شخص عهد إليه
بتنفيذ العقد سواء بصفة كلية، أو جزئية بأمر من الناقل.

أما عقد النقل البحري فقد عرف : أنه عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل
عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجر محدد والأصل
أن تقتصر آثار العقد على طرفين وهما الشاحن والناقل إلا أنه في الغالب يقوم الشاحن
بإرسال البضاعة إلى طرف آخر ثالث وهو المرسل إليه (المشتري) الذي يستفيد من
العقد على الرغم من عدم كونه طرفا فيه، حيث يجوز له مطالبة الناقل بالبضاعة عند
وصولها إلى ميناء الوصول، أو هو عقد يقصد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى
مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة سفر أو بعضها
، فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية يمكن القول انه من خلال اتفاقية بروكسل ينطبق عقد
النقل البحري فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند
لنقل البضائع بحرا كذلك تنطبق على سند شحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب
مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل
سند الشحن².

¹ حسني، أحمد محمود، 1998، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 13

² دويدار، هاني ، 1999، موجز القانون البحري دار الجامعة الجديدة للنشر ص115

وعرفه بعض الفقه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن" و عرفه البعض الآخر أنه "التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره المحمولة ، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه¹.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج نجد أن مصطلح عقد النقل البحري الوارد فيها يراد به أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجره بنقل البضائع بحرا من ميناء إلى آخر وبالتالي فإن العقد يشتمل على نقل بحري²، وقد نصت اتفاقية بروكسل 1924 في المادة الأولى فقرة "ب" من المعاهدة على أن النقل المثبته بسند شحن³ أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن ولا يسري أي حكم « ثم تفسر المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية معنى المادة الأولى فتقول من أحكام المعاهدة الحالية على

¹ حمدي، كمال، 1997، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ص 435

² ترك، محمد عبد الفتاح، 2005 ، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 155

³ سند الشحن: وثيقة على شكل مطبوع عادة يملأ كتابة أو بألة الكترونية يبين فيها أوصاف البضاعة المشحونة وانها شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر سفينة معينة وقد عرفت الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج سند الشحن بأنه: "وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله يرتب قبل هذا المتعهد". أنظر: العيسوي ، مروة محمد (2018) التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دوليا عبر البحر حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية المجلد الثاني العدد الرابع والثلاثين ص766

مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية¹.

وبشأن القانون البحري الأردني ، فقد عرف عقد النقل البحري بأنه: "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعه أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر كل مدة السفر أو في بعضه².

وأما تعريف القانون البحري العماني لعقد النقل البحري ، حيث تناولته المادة ٢٣٧ والتي نصت: عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا إنه لأغراض هذا القانون لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر وحده³.

ويخلص الباحث أن عقد النقل البحري هو التزام يقوم بموجبه الناقل بتأمين وإيصال البضاعة بحرياً من مكان إلى مكان آخر .

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري

¹ طه، مصطفى كمال، 2006، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، ص 248

² قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 ، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 والمعدل بأخر قانون رقم 1983\35

³ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

يظهر مما سبق بشأن ماهية الناقل البحري، أنه يتميز باتصافه بميزة الاختصاص بالنقل البحري وامتلاكه المكنة القانونية من إجراء التعاقدات وأهليته للإلتزامات المترتبة على عقد النقل وترتبط خصائص الناقل البحري بما يمتاز به عقد النقل البحري والتي تتمثل بخصائص عدة ، وهي كمايلي:

1. عقد النقل البحري عقد رضائي:

ينعقد بمجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين وهذا يعني ألا يتوقف انعقاد العقد على اتخاذ إجراء معين كإصدار سند شحن، أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري تمهيدا لنقلها.

2. عقد النقل البحري من عقود الإذعان:

الأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفيه بعد مناقشتهما للشروط الواردة فيه، غير ان ظروف الممارسات البحرية الحالية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحري للبضائع وغالبا ما تتم العملية بواسطة عقود نموذجية معدة مسبقا و بشكل موحد يكون على الشاحن الإذعان لبندوها؛ إلا أن القانون البحري الأردني والقانون البحري العماني قد تدخلتا بهدف الحد من إجحاف الناقل نحو مسؤولياته والتزاماته ؛ حيث كان الأساس أن الناقل البحري هو الوحيد الذي يهيمن على مضمونه الاتفاقي وعلى الشاحن أن يقبل ويرضخ لما يحدده الناقل لما يتضمنه العقد من شروط وبنود، ويتمثل مركز الإذعان في الغالب في المركز الاقتصادي الواقعي القوي لطرف الذي يملئ شروطه على الطرف الآخر ومما لاشك فيه هنا أنه الناقل بالنسبة للشاحن¹.

¹ العريني، محمد فريد والفقي، محمد السيد(2005) القانون البحري والجوي، ط4 ،، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص339

3. عقد النقل البحري من عقود المعاوضة:

إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود هو أجرة النقل والتي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

4. عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين:

وهما في عقد النقل الناقل والشاحن حيث يتمثل التزام الناقل الجوهري في انجاز عملية النقل، بينما يتمثل التزام الشاحن الرئيسي في أداء أجرة النقل وكذلك تمكين الناقل من انجاز عملية النقل.

5. عقد النقل البحري من قبيل العقود التجارية بالنسبة للطرفين:

وان كان بعض الفقهاء لا يعده تجاريا بالنسبة للشاحن إلا في حال إذا كان هو تاجرا أيضا، والعلة في اعتباره عقد تجاريا كون أن جميع ال رسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملا تجاريا، ولكن مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار شرط أساس وهو أن يكون الشخص حاملا للصفة التجارية سواء أكان طبيعيا أم معنويا ولكن الباحث يرى وأنه وبحكم طبيعة العمل الذي يقوم به الناقل البحري إنما هو عقد نقل تجاري وسواء أكان يتضمن أعمال نقل تجاري لأفراد وأشخاص طبيعيين أم أعمال نقل تجاري لمؤسسات وشركات.

6. عقد النقل البحري من قبيل العقود الفورية:

ويقصد بذلك أنه عقد لا يراعى الزمن في تنفيذه ولا يعتبر عنصراً أساسياً فيه ، فقد ينفذ دفعة واحدة، أو على دفعات بالتقسيم ؛ حيث لا يكون فيها الزمن عنصراً جوهريا فيكون تنفيذه فوريا ولو تراضى التنفيذ إلى اجل أو آجال متتابعة وهو ما ينطبق

على عقد النقل البحري للبضائع فيعد عقدا فوريا وليس زمنيا 1 ، وثمره ذلك تظهر في تطبيق قاعدة الأثر الرجعي في الفسخ على العقود الفورية واستحالة تنفيذ العقد الفوري بسبب القوة القاهرة يوقف تنفيذ العقد وتبقى التزامات كل من الطرفين حتى تزول القوة القاهرة المؤقتة².

المطلب الثالث: الاتفاقيات الدولية ومسؤولية الناقل البحري:

يعد النقل أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي، ويتنوع بتنوع وسيلته ومجاله ، وفي مجال التجارة - لاسيما الخارجية - فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الغالب من بين أنواع النقل ؛ ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية، حيث يشكل النقل البحري للبضائع رافدا هاما و وسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية؛ وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. هذا واستمر النزاع بين الشاحنين و الناقلين و كذلك بين البنوك و شركات التأمين ، إلى أن عقدت جمعية القانون الدولي 1921 بناء على طلب إنكلترا في لاهاي اجتماعا ضم ممثلي جميع الأطراف ،وانتهى بوضع قواعد سميت بـ (قواعد لاهاي) ³. إلا أنها لم تكن موفقة لأنها غير ملزمة . ومسؤولية الناقل هي أهم الموضوعات التي تثار أمام القضاء فيما يتعلق بعقد النقل ، وقيمة التعويضات التي تؤدي إليها " دعاوى المسؤولية " تجعل منها " عبئا مرهقا " يسعى إلى التخلص منه بالشروط الاتفاقية ، وكذلك يتدخل المشرع بوضع آجال قصيرة

¹ عبابنة،حمود محمد(2015) أحكام عقد النقل، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان، ص 98

² منصور ، امجد محمد (2022) النظرية العامة للالتزامات(مصادر الالتزام)-دراسة مقارنة دار

الثقافة للنشر والتوزيع عمان ص201

³ عوض ، علي جمال الدين(1992) النقل البحري للبضائع ،دار النهضة العربية ،القاهرة ص 353

يترتب عليها انقضائها سقوط دعوى المسؤولية . واستقر العرف البحري على استعمال " سند الشحن " كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع ، فهو الوسيلة القانونية لتنفيذ عملية النقل على الخطوط الملاحية ، كما أن المرسل لا يختار السفينة ولا يهتم بها وإنما يهتم بالشركة التي تتولى النقل أي شخصية الناقل بما يقدمه من خدمات، فضلا عن أن هذه السندات غالبا ما تتضمن شروطا " بالإعفاء من المسؤولية " 1 .

ومع أهمية النقل البحري وظهور ما يسمى بعقد النقل البحري ، رسخ الإعتقاد في ضمير المجتمع الدولي بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا غنى عنها فتم توقيع مشروع اتفاقية دولية في 28 أغسطس 1924 ببروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي جرت تسميتها بقواعد لاهاي وقد لقيت هذه الإتفاقية ترحيبا واسعا وظلت تخدم المجتمع البحري لمدة تزيد عن الخمسين عاما إلا أن التطبيق العملي لهذه الإتفاقية قد كشف عن عيوب كثيرة سيما بعدما شعرت دول كثيرة أن مصالحها كبلدان شاحنة للبضائع لا تحظى برعاية عادلة في ظل معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 التي وجدت حتى أنها وبعد تعديلها عامي 1968، 1979 أنها غير صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة التي هي غالبا من الدول النامية والتي دأبت على إنفاق مبالغ طائلة للناقلين للأجانب لنقل ما تصدره من منتجاتها وما تستورده من سلع لازمة للتنمية، وإذا كانت اتفاقية بروكسل قدمت خدمة كبيرة لقطاع النقل البحري لسنين طويلة عبر العالم فإن نصوصها وخاصة النص الأصلي أصبحت

¹ السعدي ، عباس زياد كامل (2021) مسؤولية الناقل البحري عن البضائع مجلة افاق للعلوم المجلد 6 العدد 1ص248

لا تستجيب والتحوالت التي عرفها العالم إن على المستوى المالي أو الاقتصادي أو التكنولوجي سيما ما عرفته صناعة النقل البحري من تطور، أضف إلى ذلك أنها لا توفر الحماية المطلوبة للشاحنين في مواجهة الناقلين. هذا الأمر دفع على الأخص الدول الشاحنة إلى السعي عبر سنوات وفي إطار الأمم المتحدة إلى وضع اتفاقية أممية تحكم النقل البحري للبضائع عبر العالم تقيم قدرا من التوازن في المصالح، فسارع المجتمع الدولي إلى إيجاد حل لعدم التوازن الموجود في اتفاقية بروكسل لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن بروكسل 1924 وذلك نتيجة لطغيان مصالح الناقلين على الشاحنين فظهرت الحاجة إلى إبرام اتفاقية جديدة لتحقيق هذا التوازن بين الشاحنين والناقلين وكان النداء أن تأتي الإتفاقية المأمولة من خلال الأمم المتحدة وليس عن طريق اللجنة البحرية الدولية "I.M.C"، وبالفعل تقف هذا الخيط مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "UNCTAD" وقام في 28 مارس 1968 بإصدار توصية رغم معارضة الكثير من الدول الصناعية بتكوين فريق عمل لإعداد مشروع اتفاقية دولية تحت رعاية الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول 1968 المعدل لأحكامها.

وقد نجحت هذه الجهود في إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في مدينة هامبورغ بألمانيا سنة 1978 حيث أنه وفي 31 مارس 1978 أقر المؤتمر الوثيقة الختامية للإتفاقية وقرر المؤتمر أن يطلق على الإتفاقية اسم اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 وأوصى أن تعرف أحكامها باسم قواعد هامبورغ ، والحقيقة أن اتفاقية هامبورغ وبمقارنتها بما جاءت به اتفاقية بروكسل سيما ما ورد بنصها الأصلي، أنها حققت تقدما كبيرا في سبيل توفير حماية أكبر للطرف

الضعيف في عقد النقل وهو الشاحن ومن ورائه المرسل إليه البضاعة ومن يحل محله.

إن أن الإتفاقية جاءت لحكم الكثير من المسائل التي طرأت في التجارة البحرية الدولية، وصناعة النقل البحري والثورة التي أحدثها النقل بالحاويات وتشعب العلاقات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وظهور ما يسمى بالناقل الفعلي والنقل المتتابع والنقل المتعدد الوسائط. الأمر الذي تطلب تغيير الكثير من الأحكام القانونية إن على مستوى أساس المسؤولية والقضاء على حالات الإعفاء وشروطها المختلفة أو على مستوى وضع نظام جديد لتحديد المسؤولية بما يتماشى والتطور الذي عرفه النظام المالي الدولي. كما أن الإتفاقية ورغبة منها في القضاء على شروط عقد الإختصاص للقضاء الأجنبي على الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محله فقد وضعت لأول مرة أحكام تتعلق بالإختصاص القضائي والتحكيم، مسايرة في ذلك التطور الحاصل على المستوى الدولي ووجود عدة اتفاقيات للتجارة الدولية والمحددة لكيفية حل المنازعات بين أطرافها¹.

مما لا شك فيه أن هذه الإتفاقية وإن كانت غايتها الأساسية إقامة توازن بين مصالح الأطراف، إلا أنها توفر حماية كبيرة للشاحنين والمرسل إليهم البضاعة وكل من يحل محلهم، خلافا لاتفاقية بروكسل التي كانت ولا تزال تعبر عن سياسة ومصالح الدول الناقل، أما اتفاقية هامبورغ فهي تعبر عن تطلعات الدول النامية والتي في معظمها دول شاحنة، ولا أدل على ذلك من أن الدول المنظمة والمصادقة عليها هي

¹ بودليو سليم (2014) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل مجلة العلوم الإنسانية عدد 24 - ديسمبر 2014 المجلد أ، ص 526

من الدول النامية. أما الدول المتقدمة والتي تتبع لها شركات النقل العالمية بالأساس فمنها ما يعارضها بشدة ومنها ما يسعى بكل الوسائل إلى إيجاد قواعد بديلة لها ولاتفاقية بروكسل.

ودخلت قواعد هامبورج 1978 حيز التنفيذ في الأول من نوفمبر 1992، أي بعد 14 عاماً من إعلانها، ومع ذلك لم يتم التصديق عليها من قبل الدول البحرية الكبرى وتقدر التجارة البحرية الدولية الخاضعة لها بنحو 5 % فقط ولما أحجمت معظم دول العالم عن الإنضمام لقواعد هامبورج 1978 فقد صدرت في 11 ديسمبر 2008 اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً في نيويورك (قواعد روتردام 2008) واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجبها، نظاماً قانونياً وموحداً وحديثاً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، 25 آب/أغسطس 1924) ("قواعد لاهاي")، والبروتوكولات الملحق بها ("قواعد لاهاي-فيسبي")، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 31 آذار/مارس 1978) ("قواعد هامبورغ")، وتقدم بديلاً لهذه الاتفاقيات. وتوفر قواعد روتردام إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين

والناقلين نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى 1.

المبحث الثاني

التزامات الناقل البحري في القانون الأردني والعماني

لدى تحديد التزامات الناقل البحري ، نجد أن القانون البحري الأردني² قد نظم إلتزامات الناقل في الجزء السابع من قانون التجارة البحرية في المادة ٢١٢ ، والتي حدد المشرع مجال إلتزامات الناقل في المادة ٢١١ من القانون حيث حصرها في النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، وربطها بالمدة الزمنية من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، كما أن هذه الإلتزامات لا تطبق على عقود مشاركة إيجار السفن، كما أنها لا تطبق على البضائع المشحونة على سطح السفينة ولا على الحيوانات الحية ولكننا نجد وتطبيق حرفي لنص المادة ٢١٢ من أن بدء النقل وانتهائه يكون من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، وعليه نجد أن القانون البحري الأردني لم يحدد مسؤولية الناقل في حال عدم التزامه بتسلم البضائع وترك الأمر للقواعد العامة، في حين حدد مسؤولية الشاحن في حال عدم تنفيذه لالتزامه وكذلك الحال نجد القانون البحري العماني فقد نصت المادة:

¹ زايد مروان منصور (2021) تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008 مجلة البحوث القانونية والاقتصادية جامعة المنوفية المجلد 52، العدد 4 ص13

² قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 ، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 والمعدل بأخر قانون رقم 1983\35

٢٤٩: "على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتشوينها ورسها ونقلها والمحافظة عليها والعناية بها وتفريغها"¹.

وباعتبار أن عقد النقل هو عقد لتحقيق نتيجة أو غاية، ألا وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه؛ فقد اتجه القضاء إلى أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، وهذا ما اكدته محكمة التمييز في العديد من قراراتها² وهذا ما أكدته إتفاقية هامبورغ في المادة ١،٢/٤، حيث حددت فترة مسؤولية الناقل على البضائع من وقت تسلمه البضاعة من الشاحن إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه، فجاءت الإتفاقية وفصلت مجال عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل، فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وإنقضاء عقد النقل.

ونجد 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 اي هلاك أو تلف أو تأخير من قبل الناقل يلزمه التعويض مما يجعله ملزماً بتنفيذ الالتزامات الملقاة

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

² تمييز حقوق رقم 2001\41، المجلة القضائية الأردنية لسنة 2001، ص 66، حيث قررت: "حيث إن عملية تفريغ البضاعة من الباخرة وإيصالها إلى ميناء العقبة ومن ثم تحميلها للشاحنات من وظيفة مؤسسة الموانئ بحكم المادتين (2و4) من قانونها الخاص ، وحيث إن البضاعة عند رسو الباخرة ميناء العقبة للتفريغ كانت سليمة ، وعليه فإن الشركة الناقلة لا تكون مسؤولة عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، إذ تنتهي مسؤوليتها عند بدء عملية التفريغ". انظر أيضاً: تمييز حقوق رقم 93\1057، مجلة نقابة المحامين لسنة 1995، ص 647، و تمييز حقوق رقم 87\8، مجلة نقابة المحامين لسنة 1989، ص 2052، و تمييز حقوق رقم 81/536، مجلة نقابة المحامين لسنة 1982، ص 1250.

على عاتقه بعناية من أجل تفادي التعويضات 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 بيان التزامات الناقل من خلال مطلبين ففي المطلب الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء عملية الشحن وأما المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري خلال عملية الشحن وبعد الوصول:

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء عملية الشحن:

الفرع الأول: الإلتزام بإعداد السفينة

يتمثل الإلتزام بإعداد السفينة ، وذلك بإعداد صلاحية السفينة للملاحة البحرية ويعني أن السفينة تبنى وتستغل من أجل مواجهة كل الصعاب في البحر ، وعليها كذلك أن تكون تحت سيطرة ربان كفاء وصاحب اختصاص وفريق من البحارة كافي للإبحار¹، ويقوم بتنظيف الكابينة والأجزاء الأخرى من السفينة التي سيتم نقلها. ويعتمد ذلك على نوع السفينة وطبيعة الإبحار. في حالة تلف البضائع بسبب عدم اتخاذ هذه التدابير، يعتبر أن هذا خطأ الناقل ويحق للشاحن الحصول على تعويض وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان عدم فعالية السفينة ناتجا عن عيوب خفية غير معروفة للناقل، فهذا لا ينتقص من مسؤوليتها. ومع ذلك، فقد استوحى القضاء الفرنسي من اعتبارات العدالة العادلة²، وبالتالي قرر أن الناقل لن يتحمل أي مسؤولية عن هذه القضية. والسبب هو أن السفن الحديثة معقدة للغاية لدرجة أن الناقل لن يكون قادرا على تغييرها مهما كان العمل الجاد ويقم بإحاطة جميع أجزائها وفهم عيوبها الخفية وصلاحية

¹ ملش، فاروق، 1996، النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري، ص 222

² حمدي ، كمال(2007) القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، ط3، ص461

السفينة للملاحة هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة.

تبدو أهمية هذا الالتزام على الناقل ، بتقديم السفينة المتفق عليها في مشارطات إيجار السفن أكثر منها في عمليات النقل بسند شحن حيث أنه وفي حالة النقل بسند شحن فإن تعيين السفينة لا يكون ذو أهمية ، لأن جوهر عقد النقل هو تحريك البضاعة من مكان لآخر في الزمان والمكان المتفق عليه. ولكن الناقل وفي كل الأحوال ملزم قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تجهيز العنابر وسائر أقسام السفينة لتكون صالحة لشحن البضائع فالصلاحية للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة وتكون معدة ومجهزة لذلك وهذا ما نصت عليه المادة (١/٢١٢) من قانون التجارة البحرية¹.

وتشمل حالة الصلاحية الملاحية للسفينة الصلاحية الملاحية والتجارية؛ وتدل على قابلية السفينة للإبحار والسير بأمان وفي ظروف عادية ، وفي الوقت نفسه فإن صلاحية السفينة الملاحية ، تعني ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها، فهي مكلفة برحلة لا بد من إتمامها وببضائع لا بد من نقلها، ففكرة الصلاحية الملاحية تحوي جانبين، الجانب الملاحي والجانب التجاري² والصلاحية الملاحية هي قدرة السفينة على خوض البحر ومواجهة مخاطر الملاحة في البحار التي يتعين أو يحتمل أن تبخر فيها، وذلك يقتضي أن يكون بدن السفينة، متيناً بحيث يتحمل مخاطر الرحلة

¹ الصمادي، كاتيا عصام (2017) حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضاعة في التشريع

الأردني مقارنة بالاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، ص 27

² الملط، محمود ربيع، 2004، هندسة بناء السفن، منشأة المعارف الإسكندرية، ص 100

البحرية، وسلامة المحركات وأجهزة القيادة والتوجيه وكذلك يتضمن تجهيز السفينة تزويدها بطاقم كاف ومؤهل حسبما تقتضيه القوانين والمعاهدات الدولية في هذا الشأن، وكذلك تزويدها بالمؤن والوقود اللازمة للرحلة المبينة في وثيقة الشحن¹.

أما صلاحية السفينة من الوجهة التجارية فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و حفظها، ويعني ذلك نظافة الأقسام وسلامة معدات التبريد والتهوية وسلامة التستيف فالمادة الثالثة الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تفرض على مجهز السفينة بذل الجهد الكافي قبل السفر وعند البدء فيه ، لجعل السفينة في حالة صالحة للعمل.و تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، مع إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها².

هذا وقد أوجب المشرع الأردني في نص المادة 212 من قانون التجارة البحرية على الناقل أن يقدم سفينة صالحة للملاحة³ 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

¹ خلوصي، مدحت، 1996، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية ، ص321 .

² الشريف، حسن، 1998، معدات السطح والسلامة، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 100

³ المقدادي، عادل علي(2011) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 116

والمادة 213 من القانون ذاته¹: "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 العيوب الخفية في السفينة"، وهذا على عكس إتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي نصت في مادتها 3 على أنه: "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 يبذل عناية، وعليه يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل عناية كافية قبل السفر أما إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 افترضت أساساً عاماً للمسؤولية ويقوم هذا الأساس على الخطأ والإهمال المفترض من جانب الناقل البحري، ومسؤوليته سندا للمادة 1/5 الهلاك والتلف والتأخير الناتج عن إهماله، ولا يستطيع دحض هذه المسؤولية إلا بإثبات اتخاذ 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 تطبيقية على احكام إتفاقية هامبورغ ، وعدم 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.

¹ المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

² البارودي، علي، 2005، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 346

وأما المشرع العماني حيث تنص المادة 218 من القانون البحري العماني 1 الفقرة الأولى والتي تتعلق بعقد إيجار السفينة المجهزة بالقول: "1- يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما وإلا كان للمستأجر اعتبار العقد مفسوخا بعد إخطار المؤجر بذلك كتابة، فالناقل يلتزم تجاه الشاحن بتهيئة السفينة المتفق عليها في عقد النقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، وبعبكسه إذا تخلف عن إحضار السفينة يحق للشاحن فسخ العقد بعد إخطار المستأجر بذلك، وبما أنه بذلك فإنه ملزم كذلك قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة إعدادا حسنا لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تنظيف العنابر وتبخيرها وكذا الغرف المبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع.

وقد أوضح القضاء الإنجليزي بأن صلاحية السفينة للملاحة هو تجهيزها واعدادها لأداء الغرض منها وأن الناقل يتعهد بصلاحية السفينة عند إقلاعها وليس مجرد محاولته صادقا وبحسن نية لجعلها صالحة للملاحة، فالالتزام بذلك إلتزام مطلق، بل وإذا كانت الرحلة مكونة من مراحل فإن التزامة يجعل السفينة صالحة للملاحة ينصرف إلى بداية كل مرحلة، فالسفينة يجب أن تكون صالحة للملاحة للرحلة المعينة وجاهزة لاستلام حمولتها².

ومن هنا فنخلص إلى أن الصلاحية للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة ومن ثم تكون معدة لذلك ومجهزة بكل ما يلزم

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل

لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

² موسى، طالب حسن(2004) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان، ط1، ص164

لإتمام الرحلة بسلام عن طريق تجهيزها وتطعيمها وتموينها وغير ذلك مما هو لازم لجعلها في حالة صالحة للقيام بالرحلة المطلوبة، وعليه يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب البضاعة التي تعود للشاحن، فإن كان هذا الضرر يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو التجارية، ولا يستطيع الناقل بالإستناد إلى الفقرة 2 من المادة 219 من القانون البحري العماني أن يتخلص من مسؤولية ذلك، إلا إذا أثبت أن ذلك لا يعود إلى تقصير منه أو من تابعيه، أو كان ذلك ناجم عن وجود عيب خفي في السفينة لم يكن باستطاعته كشفه بالفحص العادي. وبخصوص هذه العيوب الخفية في السفينة، فقد بين المشرع العماني بأنه لا موجب لتحميل الشاحن مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة بسببها، حيث نص على ذلك بالقول: "2- ويسأل المؤجر عن الضرر الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا أثبت أن ذلك يرجع إلى عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي 1".

الفرع الثاني الإلتزام بشحن البضاعة

يعرف الشحن أنه : عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة ويحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات أو الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة ويتم غالبا بواسطة روافع الميناء المثبتة على الشاطيء أو العائمة أو روافع السفينة التي قل استعمالها في الوقت الحاضر وذلك لتوفرها على الشواطيء من ناحية ومن ناحية أخرى لزيادة القدرة الإستيعابية للسفينة من جهة أخرى

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية:المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

حيث تحتل الروافع نسبة لا بأس بها من سعة السفينة التحميلية والشحن عملية رفع

البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة.¹

وتتم عملية الشحن عادة من ميناء التحميل، ويلتزم به أصلاً الشاحن ولكنه قد يقوم الإتفاق أن يقوم الناقل بعملية الشحن وبالتالي يتحمل الإلتزامات الناشئة عنه ولكن ما يحدث من الناحية العملية أن هنالك شركات شحن وتفريغ متخصصة لهذا الغرض، ويدل مصطلح شحن البضاعة على وضع البضائع المراد نقلها على ظهر السفينة، وهو يختلف عن الرص أو التستيف فالشحن هو عملية مادية تعني وضع البضاعة على ظهر السفينة، لذا لا يمكن تصورها لا بعد أن يتسلم الناقل البضاعة الذي هو التصرف القانوني الذي بموجبه يقبل الناقل البضائع من أجل نقلها أما الرص أوالتستيف هو وضع البضاعة بعد شحنها في الأماكن المعدة لها في السفينة بطريقة تحميها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الإبحار من الجانب القانوني فإن عملية الشحن هي على عاتق أو تحت مسؤولية الناقل البحري² ، بل إنه تبطل كل الشروط التعاقدية في إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل عن عمليات الشحن وإن كان يرخص بالشروط المتعلقة بتحديد التعويض أو المسؤولية عن المدة الواقعة بين استلام البضائع من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء في تحميلها ولذا فإن عملية الشحن هي على عاتق الناقل، فهو في أغلب الأحيان يعقد مقابولة من الباطن لهذه العمليات ويعهد بها إلى مقاول الشحن و التفريغ.

¹ الفقي، عاطف محمد(2007) قانون التجارة البحرية ، ط4، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية
ص334،

² حسني، أحمد محمود(1998) عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ص 118

فتحمل مصاريف عملية الشحن لا علاقة له بالمسؤولية عنه ، فقد يشترط أن يقوم الناقل بالشحن على نفقة الشاحن ومع ذلك يتحمل الناقل مخاطر العملية ، بل أكثر من ذلك الناقل لا يستحق أي أجره عن البضائع المفقودة من جراء إهماله في تلبية الالتزامات المتعلقة بالشحن بل إذا لم يستحق الناقل أي أجره للحمولة، وجب إرجاع أجره الحمولة المدفوعة مقدما¹.

وتعد 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، فإذا كان نوع البضاعة سوائل كالزيت، فيتم شحنها في الأنابيب 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 في الواقع هناك شركات متخصصة للشحن والتفريغ البضائع 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 الربان أن يأخذ البضاعة على نفقة مجهزة السفينة من تحت الروافع²وعليه أن يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع"، من هنا، فقد ظهر خلاف حول ما قصد به المشرع بتحت الروافع، ويرى البعض أن هذا الشرط

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

² المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 118

يلقي عبء عملية الشحن على الشاحن¹ وعملية التفريغ على المرسل إليه وهذا يعد شرط باطلاً ، ويرى البعض الآخر أن المقصود بتحت الروافع هو التزام الشاحن بوضع البضائع على رصيف الميناء تحت روافع السفينة وعليه لا يكون هذا الشرط باطل 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 الإتفاقية على أن مسؤولية الناقل تبدأ من استلامه البضائع في الميناء وحتى تسليم هذه البضائع.

وأما موقف المشرع العماني ، حيث يتم الشحن عادة من ميناء التحميل ويلتزم به أصلاً الشاحن وذلك بالنظر إلى أن عقد النقل البحري يبدأ من حين شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تفريغها في المحل المقصود ، مما يعني أن الشحن أصلاً هو التزام على الشاحن ، ومع ذلك فإنه فقد نص المشرع العماني 2 في المادة 249 على أن يقوم الناقل بعملية الشحن ومن ثم يتحمل بالالتزامات الناشئة عنه، لكن لا يمنع من الاتفاق بينهما أن يتولى الشاحن مهمة الشحن، إلا أن الواقع أن عملية الشحن والتفريغ كذلك تقوم بهما حالياً شركات الشحن والتفريغ بواسطة عمال مهرة متخصصين بعمل الموانئ يطلق عليهم (Dockers أو Longshoremen) ومثل هذه الشركات عادة تعمل عادة كمقاول لمؤسسة الموانئ أو أن مؤسسة الموانئ تقوم بنفسها بإدارة مثل هذه العمليات، وتختلف الوسائل والأدوات المستعملة في عملية الشحن والتفريغ بحسب

¹ عيابه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 88

² القانون البحري العماني (معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

نوع البضاعة ،فإذا تعلق الأمر بشحن بضائع ففي هذه الحالة تستخدم رافعات عائمة أو رافعات السفينة،أما إذا كانت المواد المنقولة بحرا عبارة عن سوائل كالبترول مثلا ، فيكون شحنها بواسطة أنابيب خاصة ،وقد تكون عملية الشحن بمضخات إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب.

كما أن الشحن لدى القانون البحري العماني لا بد وأن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، وعند خلو العقد من وجود اتفاق على تحديد هذا الميعاد، يتوجب الرجوع إلى العرف في ميناء الشحن، وقد نصت على ذلك المادة 215 الفقرة 1 بالقول:”1- إذا لم يتفق الطرفان على مهلة بشحن البضائع أو تفريغها وجب الرجوع إلى ما يقضي به العرف.1

ويبدأ ميعاد الشحن من اليوم التالي لإبلاغ الربان الشاحن إستعداد السفينة لشحن البضاعة فيها، إلا أنه يجوز الإتفاق على غير ذلك، وفي هذه الحالة يسري ميعاد الشحن من الوقت المتفق عليه وتحتسب أيام الشحن على أساس اليوم الكامل وتعتبر كسور اليوم يوما كاملا، وتخرج من ميعاد الشحن أيام الإجازات والأيام التي يستحيل فيها العمل لسوء الأحوال الجوية، أو لصدور أمر من السلطات العامة بوقف الشحن لإضراب عمال الموانئ.

وأما مقابل التأخير، فإذا لم يحم الشاحن أو الناقل -بحسب الإتفاق- بإتمام عملية الشحن في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف.وإذا لم يتم

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية:المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

ال شحن خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى، وقد نصت المادة 215 الفقرة الثانية على ذلك بالقول: "2- وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية التي يحددها العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المهلة الأصلية ويستحق المؤجر عنها بحكم القانون تعويضا يوميا يحدده الاتفاق أو العرف. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمدة الإضافية الأولى زائدا النصف وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى 1 .

ومن المقرر أن المهل الإضافية التي تمنح للشاحن لا تخرج منها أيام الإجازات الرسمية أو الأيام التي يستحيل فيها الشحن بسبب قوة القاهرة، ويعبر عن هذه القاعدة بأنه " عندما يصبح مقابل التأخير مستحقا فلا شيء يحول دون إستحقاقه" والسبب في هذا أن الشاحن هو المسؤول عن تأخير الشحن حتى حلول الإجازات الرسمية أو الأيام التي يستحيل فيها الشحن بسبب قوة القاهرة تمنع الشحن وكان في مكنة السفينة أن تبحر قبل ذلك لو أن الشحن تم في الموعد المحدد إتفاقا أو عرفا 2.

وتكمن الحكمة في إقرار مقابل التأخير ، أنه يترتب على عدم إتمام الشحن في الميعاد المحدد تعطيل استغلال السفينة في الفترة التي يتأخر فيها الشاحن عن إتمام

¹ العطير، عبد القادر وملحم، باسم محمد (2009) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص119

² عبدالله، محمد(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، ص20.

الشحن وكان بوسع الناقل أن يحصل على أجرة نقل لبضاعة أخرى في هذه الفترة، على أن المقابل يكون مستحقا ولو لم يلحقه ضرر من التأخير، ولذلك نرى أن مقابل التأخير ليس تعويضا بالمعنى القانوني كما يذهب البعض وإنما يعتبر أجرة نقل إضافية، وهذا ما تقضي به المادة 215 الفقرة الثالثة بالقول: "3- ويعتبر التعويض المستحق عن المهلة الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها.

وأما مكافأة الإسراع، حيث تقضي الفقرة الثانية من المادة 216 من القانون البحري العماني [بجواز الإتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في إنجاز الشحن، ويحكم هذا النص الحالة التي يتم فيها الشاحن عملية الشحن قبل إنتهاء ميعاد الشحن، وسبب استحقاق هذه المكافأة أن الشاحن يمكن الناقل من استغلال السفينة بنقل بضاعة أخرى في الأيام التي يوفرها من ميعاد الشحن، وتخصم عادة مكافأة الإسراع من أجرة النقل ولذلك تمثل هذه المكافأة جزءا من هذه الأجرة. ويلاحظ أنه متى تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مدة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .

الفرع الثالث: الإلتزام برص البضاعة

هي عملية وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة، وبطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الإبحار، كما ويقصد بالرص وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تحفظها ولا تعرضها للتلف وتوضع البضاعة بصورة فنية لتحقيق

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

التوازن في السفينة، فسلامة الرص تدخل ضمن إلتزامات الناقل ووظائف الربان من أجل المحافظه على البضاعة وتوازن السفينة، ويعتبر عيب الرص إخلال بإلتزام الناقل العقدي ويسأل عنه مسؤولية عقدية¹.

أما بالنسبة لرص البضاعة على سطح السفينة فإن المادة ٢١١ من القانون البحري قد أخرجت بضائع السطح من تطبيق القواعد القانونية عليها، أما إتفاقية هامبورغ فقد وسعت مفهوم البضائع حيث أدخلت في معناها بضائع السطح المادة ١/١٥م

ولما كانت عملية الرص متعلقة بتوازن السفينة فإنها تستوجب لزوما تثبيت البضائع وهو العملية التي تعنى بتثبيت البضائع لمنعها من الانزلاق والاصطدام ببعضها البعض حفاظا عليها وعلى سلامة السفينة فعمليتي رص البضاعة وتثبيتها تتم بمعرفة الربان الذي عليه الأخذ بعين الاعتبار الحمولة وميناء التفريغ (ميناء الوصول الأول) 2من أجل إعداد خريطة الشحن التي يتم فيها تعيين أقسام السفينة التي سوف تستقبل البضائع وترتيب شحنها ، بحيث أن الربان مدرك أن التفريغ في ميناء الوصول سوف يكون بالترتيب العكسي للشحن في ميناء التحميل، بمعنى أن البضائع المشحونة في الأخير هي التي تفرغ أولا، مثل البضائع التي تفرغ في أول ميناء عبور، وعند الانتهاء من وضع مخطط الشحن على حسب أعراف الميناء والوسائل المتوفرة للشحن والرص ، فإن الربان أو معاونه يعطي توصياته إلى مقاول المناولة المينائية لذلك عادة ما تكون عملية الرص والتثبيت تحت أنظار ضابط ملاحي على سطح السفينة وتجري

¹ عبدالله، محمد(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ،الطبعة الأولى ،دار النهضة العربية ،ص 20.

² حسن ، سوزان علي(2004) عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، ص67

العملية عن طرف بحارة يسمون Dockers فمن الضروري التعيين وبدقة لمقاول المناولة الأماكن التي ترص فيها البضائع وطريقة تنفيذها وكيفية تثبيتها فعلى الربان مراقبة عملية الرص والسفينة لتفادي أي خطأ أو عيب في الرص قد يكون سببا في حدوث الهلاك للبضائع و يشكل خطرا على أمن وسلامة السفينة ، لذا يفترض في مقاولي المناولة أن تتوفر فيهم مواصفات ومؤهلات مهني الناقل ملزم بالقيام بهذه العمليات وبغاية وهمة لهذا فحدوث ضرر مرتبط بسوء تنفيذ الالتزام بالشحن والرص والتثبيت وبالطريقة اللازمة ، يعني مسؤولية الناقل (حتى وإن كان في الأصل هو خطأ مقاول المناولة) على اعتبار أن خطأ مقاول المناولة يغطيه سوء المراقبة والإشراف من طرف الناقل ، كما أن الالتزام بالرص هو مفروض على أساس أنه واجب شخصي لا يمكن تفويضه لشخص آخر (وإن كانت علاقة مقاول الشحن مع الناقل هي علاقة عقدية تخص عقد الشحن و ليس عقد النقل وأصحاب البضاعة ليست طرفا في العقد الثاني فالناقل البحري مسؤول عن عملية الرص باعتباره محترفا و مختصا ، لذا عليه تنفيذ التزامه والإشراف على هذه العملية ومراقبتها وبغاية¹

وعملية رص البضاعة هي العملية التي تلي شحنها ، وذلك بوضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة وترتيبها في عابرها السفينة أو على سطحها، بطريقة تجنب البضاعة خطر الهلاك أو التلف وتحافظ على السفينة وحمولتها².

¹ صرخوه، يعقوب يوسف (1992) الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية، السنة السادسة عشر، العدد الأول و الثاني، مارس ، ص 11
² طه، مصطفى كمال(2010) أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط4، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية ص514

وقد نص المشرع العماني [بأن الناقل هو من يلتزم برص البضاعة وتشوينها وفقا للمادة 249 من القانون البحري العماني ، حيث تنص المادة 249 بالقول " على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتشوينها ورسها ونقلها والمحافظة عليها والعناية بها وتفريغها" ويتولاها الربان نيابة عن الناقل،وهي عملية فنية دقيقة يجب أن تكون بطريقة تتفق مع طبيعة البضاعة ،وعلى الربان عند تنفيذ هذا الالتزام الإشراف بنفسه على عملية رص البضاعة وترتيبها،ولذا يجري العمل على أن يعهد بهذه العملية إلى مقاولين متخصصين فيها ،دون أن يؤثر ذلك على مسؤولية الناقل في مواجهة الشاحنين عن أخطاء هؤلاء المقاولين. ومن ناحية أخرى فإن لرص البضاعة جانبا ملاحيا يتعلق بتوازن السفينة ،إذ قد يؤدي الرص المعيب للبضاعة إلى اختلال السفينة مما يعرضها للخطر. ولهذا فإن الرص لا بد وأن يتم تحت إشراف الربان للتحقق من سلامة السفينة ،فالخطأ في الرص كما قد يكون خطأ تجاريا ،قد يشكل خطأ ملاحيا، فالربان إذا ما أراد رص البضاعة فإن عليه ابعاد البضائع عن بعضها تجنباً لخطر هلاكها أو تلفها ،فمثلا إذا كانت البضاعة عبارة عن أقمشة فلا يجوز وضعها قريبة من بضاعة أخرى تكون زيت مثلا، لإحتمال تسرب هذا الزيت على الأقمشة الأمر الذي يؤدي إلى تلف هذه الأقمشة ،وإذا كانت البضاعة مثلا عبارة عن إسمنت وخشب ،فلا يجوز وضع الخشب على الإسمنت لإحتمال تمزق الأكياس التي تحوي الأسمنت².

¹ القانون البحري العماني(معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

² عوض، علي جمال الدين، 1957، التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، القاهرة: منشور في المحاماة، ص 1175

وتعد 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 وبالتالي تتطلب عملية الرص العناية ورعاية ظروف البضائع إذ يجب المحافظة عليها في مكان بارد 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 البحري¹ 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 في ظل ذلك، نصت إتفاقية بروكسل في مادتها 3 على 2 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 الاتفاقية، وعليه يقع عبء عملية الرص على الناقل لأنه مسؤول عن البضائع منذ استلامها في ميناء الشحن وحتى ميناء الوصول³، وهناك حالات يجوز للناقل أن يرص البضاعة على سطح السفينة إذا توافرت الشروط التالية:

¹ طه، مصطفى كمال، 1978، الوجيه في القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص 257

² IMO/ILO/UNECE code of practice for packing of cargo transport units. (2014). London. IMO.

³ رشيد، الواحد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، تخصص المسؤولية المهنية،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 14

١. أن يحصل الناقل على موافقة الشاحن الخطية على ذلك وتوقيعه على وثيقة الشحن بما يفيد بموافقه على وضع البضاعة على سطح السفينة.

٢. إذا كانت الأعراف البحرية تجيز هذا النوع من الرص على السطح كالأخشاب مثلاً أو المعدات التي لا يمكن إنزالها في العنابر.

٣. إذا كان الرص على سطح سفينة من السفن الساحلية لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لأخطار أعالي البحار.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري خلال عملية الشحن وبعد الوصول:

الفرع الأول: الإلتزام بنقل البضاعة

نقل البضاعة إلتزام جوهري على عاتق الناقل وهو الذي يميز عقد النقل عن غيره من العقود، حيث يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول إذا لم يرد تحديد لذلك، ولو لم يرد في القانون البحري ذلك ويتعين أن يتم نقل البضاعة على السفينة التي شحنت عليها من ميناء القيام فلا يجوز إذن تغيير السفينة أثناء الرحلة، إذ أن هذا يزيد من فرص تعريض البضاعة للتلف أو الهلاك. ومع ذلك قد تطرأ أثناء الرحلة ظروف تضطر الناقل إلى تغيير السفينة¹، كما لو أصبحت السفينة غير صالحة لإتمام الرحلة، ففي هذه الحالة يجوز للربان استبدالها بسفينة أخرى يجري استئجارها على نفقة الناقل لإيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه دون تحميل الشاحن أية زيادة في الأجرة، وعلى الربان إتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة أثناء عملية تفريغها

¹ العطير، عبدالقادر حسين (1999) الوسيط في شرح قانون التجارة (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 321.

من السفينة الأولى وإعادة شحنها في السفينة الجديدة، كما يلتزم بأن يتبع خط السير المعتاد أو المتفق عليه في عقد النقل¹.

ويلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد وإذا إتفق على طريق في سند الشحن فلا يجوز له أن يسلك طريق آخر ولا أن يعرج على موانئ لم تجر العادة الوقوف فيها، ونجد أن قانون التجارة البحرية قد خلا من نص يعالج الطريق التي يجب على الناقل البحري سلوكها، إلا أن قانون التجارة قد أوجب على المرسل في عقد النقل أن يعين بوضوح للناقل الطريق التي يلتزم بإتباعها المادة ١/٧١ من قانون التجارة.

بعد أن تصبح السفينة متأهبة للسفر، ولا يتحقق ذلك إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن، واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها و تستيفها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، ليبدأ تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، فيجب على الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة". فهو التزام بتحقيق نتيجة، إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد.

وقد استقر الرأي على أن المقصود بخط السير المعتاد الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة بين ميناء القيام وميناء الوصول ويشمل الموانئ التي تقع بين هذين الميناء وتقف بها السفن عادة ، ولا يقصد به الطريق الأقصر جغرافياً. لأن ذلك

¹ محمددين، جلال وفاء (1994) القانون البحري الجديد دار الكتاب الحديث: مصر ص 260

الأخير قد يحتوي على مخاطر غير معتادة أو على عوائق ملاحية قد تعرض سلامة السفينة ومن عليها وما عليها لخطر غير عادي، لذا لا يجوز له أن يسلك طريقا آخر وأن يعرج على موانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها، كما لو مرت السفينة على ميناء غير داخل في خط سيرها أو حالة حرب بين دولة الميناء الذي تمت فيه المصادرة ودولة ميناء الوصول، أو قد يحدث أن تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق أضرارا ما كانت لتحدث لو لم تتحرف السفينة عن خط السير المحدد لها¹، ولا يجوز له في هذه الحالات التعلل بالقوة القاهرة لتفادي المسؤولية لأن القوة القاهرة ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأ سابقا وهو الانحراف عن خط السير المعتاد، فانحرافه جعله مسئولا عما يلحق البضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك أو نتيجة تأخير وصولها بسبب الانحراف غير المبرر، وفي مقابل ذلك لا يسأل الناقل عن ذلك حين يكون هناك مبرر للانحراف كإنقاذ أرواح أو تفادي عاصفة أو إصلاح عمل طارئ بالسفينة أو التزود بالوقود وإن كان التزود بالوقود الكافي لبدء الرحلة البحرية، أو كما لو تلقى الربان خبرا يفيد وجود عاصفة شديدة أو جبل من الجليد في الطريق المعتاد، أو قد يضطر الربان إلى الانحراف خشية الوقوع في يد أعداء دولته، وذلك ما يسمى بالانحراف المعقول².

وقد تستند مشروعية الانحراف إلى العقد إذا تضمن هذا الأخير شرطا يمنح الربان حرية الانحراف عن خط السير المعتاد لأغراض معينة ينص عليها هذا الشرط

¹ السرحان، عدنان وخاطر، نوري (2000) شرح القانون المدني الأردني، مصادر الالتزام. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، الإصدار الأول، ص323.

² موسى، طالب حسن. القانون البحري. ط3. دار الثقافة للنشر والتوزيع: الأردن. 2012. ص

الذي يعرف بشرط الانحراف ، إضافة لذلك يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء نقلها إلى الميناء المقصود والعناية بها لكونها تحت حراسته ،وعليه في هذه الحالة تغطية البضاعة لإبعادها عن مياه البحر والمحافظة عليها من مخاطر الهلاك والتلف، إلا أنه إذا لم يتمكن من ذلك بسبب وجود قوة قاهرة تمنعه من الوصول إلى هذا الميناء ،كما لو كان هناك حصار بحري أو حجر صحي أو اضراب عام فعليه في هذه الحالة ،إيصالها إلى أقرب مكان إلى ميناء الوصول ،ثم بعد ذلك يجري نقلها إلى ميناء الوصول المحدد لتسليم البضاعة بوسائل أخرى، ويتحمل الشاحن في هذه الحالة مصروفات نقل البضاعة إلى هذا الميناء ،أما إذا كان تعذر وصول السفينة ليس بسبب قوة قاهرة ،ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بمصاريف نقلها من المكان الذي رست فيه إلى ميناء الوصول.

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 وعلى الناقل البحري السير في الخط المعتاد 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 وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في قرارها² " إذا لم يتم تسليم البضاعة المؤمنة بسبب تغيير الريان اتجاه السفينة دون مبرر فإن المؤمن له يستحق التعويض المتفق عليه بموجب العقد..." لم ينص المشرع الأردني في قانون

¹ الشرقاوي، محمود سمير، 1975 ، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، القاهرة ، ص 65

² قرار محكمة التمييز الأردنية 523 لسنة 1986

التجارة البحرية على المسار الذي يجب على الناقل إتباعه، بينما نصت المادة 213 من ذات القانون¹ على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة إذا قام بإسعاف أو مساعدة بحرية أو محاولة ترمي إلى ذلك أو إذا تاهت السفينة لم يأخذ المشرع بإنقاذ الأموال كما أخذت به إتفاقية بروكسل وهامبورغ إلا أنه أشار إلى حكم جديد وهو "أنه يحق للناقل البحري إذا تاهت السفينة،² بينما نصت إتفاقية بروكسل في مادتها 4 الانحراف عن خط السير المتفق عليه والمعتاد لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ولا يسأل الناقل عن تلف أو هلاك ينتج عن هذا الانحراف³". وقد جاء هذا النص مطلقاً أي أجاز للناقل إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال مهما كانت قيمتها أو قيمة البضاعة المشحونة على متن السفينة" أشارت إتفاقية هامبورغ في مادتها 6/5 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 تعسفياً، 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 النقل⁴.

¹ المادة 213 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

² المصري، عباس مصطفى. المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري دار الجامعة الجديدة: مصر، 2002، ص 249

³ العطير، عبدالقادر حسين (1999) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ص 86

⁴ كومانى، عبد اللطيف، مرجع سابق، ص 78

وتبدو 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 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 خطيرة 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،¹ 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،² 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 1972 م. كما نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية "أن الناقل

¹ خالد، عدلي أمير عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 58.

² البارودي، علي، مرجع سابق، ص 348

يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن الأسباب الواردة في الفقرات من 1-16 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 طارئ²

الفرع الثاني: الإلتزام بتفريغ البضاعة

يقصد بتفريغ البضاعة هو إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ويتم ذلك تحت إشراف الناقل البحري، ويكون التفريغ جزءاً من عقد النقل، ويجوز الاتفاق على أن يقع عبء التفريغ على الشاحن أو المرسل إليه لأن عملية التفريغ ليست من النظام العام 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 وفي حالة إذا تأخر أو رفض استلام البضاعة يحق للناقل أن يتعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة "بصفته وكيلاً عن الشاحن" 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

¹ المادة 217 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 13 لسنة 1972

² ترك ، محمد عبد الفتاح(2007) عقود البيوع البحرية الدولية. ط 1 دار الجامعة الجديدة:

والتفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول، ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري وفقاً لما جاء في المادة ٢١١ تجارة بحرية ويستفاد من هذا النص أن الشحن هو التزام على الشاحن والتفريغ إلتزام على الناقل.

فعملية التفريغ هي عملية عكسية لعملية الشحن أي العملية المادية التي تهدف إلى انزال البضاعة المنقولة من على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل والمواعين التي توصل البضاعة إلى رصيف الميناء في حالة رسو السفينة بعيداً عن الرصيف. ويختلف التفريغ بهذا المعنى عن التسليم الذي يعتبر عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل. كما أن تفريغ البضاعة من السفينة يعتبر جزءاً متمماً لعملية النقل، وتتم هذه العملية بعد أخذ موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول¹.

ويقع الإلتزام بالتفريغ أصلاً على عاتق الناقل ما لم يتفق في عقد النقل على إلتزام الشاحن أو المرسل إليه به ، ولا يمنع إلتزام الناقل بتفريغ البضاعة من الإلتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ. وغني عن الذكر أنه غالباً ما يتم التفريغ بواسطة أشخاص متخصصين هم مقاولو الشحن والتفريغ اللذين يقومون بالتفريغ لحساب من يقع عليه الإلتزام بتفريغ البضاعة، وأما ميعاد التفريغ يبدأ من وقت إعلان الریان بأن السفينة مستعدة للتفريغ ،وبناء على ذلك يتوجب أن يتم التفريغ في المدة المتفق عليها أو في المدة التي يحددها العرف إن لم يوجد نص على ذلك، وعادة تؤخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة ونوعها وكميتها وعددها وحجمها عند حساب مدة

¹ فرهود، محمد سعيد ومرشحة، محمود(1994) القانون التجاري (بري بحري،جوي)، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية،ص119

التفريغ¹، وكما هو الحال في عملية شحن البضاعة ، حيث تطبق أحكام المواد 215 و216 على الأحوال التي يجري فيها التأخير أو الإسراع في عملية التفريغ².

ولما كان ميعاد التفريغ يبدأ من وقت إعلان الربان استعداد السفينة للتفريغ بينما قد تتداول سندات الشحن أثناء الرحلة بحيث لا يكون في مقدور الربان معرفة من آل إليهم الحق في استلام البضاعة حتى يعلنهم بوصول السفينة وإستعدادها للتفريغ ،فإن محكمة النقض المصرية قضت بأن المرسل إليه أو حامل سند الشحن عليه ” إلتزام بالتقدم إلى الناقل أو وكيله البحري في ميناء الوصول لتسلم البضاعة دون حاجة إلى اخطاره أو إعلامه بذلك حسب الأحوال متى كان ميعاد وصول السفينة معلوما له سواء بالنص في سند الشحن أو سلفا لشحن البضاعة على خط ملاحي منتظم معلنة مواعيده من قبل، ذلك أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحري وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق في استلامها إخطار الأخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذي خلا قانون النقل البحري ومعهادة بروكسل من النص عليه،ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على إلتزام الناقل به فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفا مواعيد وصولها أو طراً تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل³ .

¹ عبد الرحمن، خالد أحمد(2011) التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة أسيوط، ص55

² طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 225

³ عبابنه، محمود محمد، 2015 ، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ص 91

وفي الأحوال التي تنقضي فيها المدة المحددة للتفريغ ويتأخر الشاحن أو المرسل إليه عن إستلام البضاعة، ففي هذه الحالة يحق للربان إنزال البضاعة المشحونة على نفقة ومسؤولية مالكيها، وعليه اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، وقد نصت المادة 217- المتعلقة بإيجار السفينة والتي تسري على عقد النقل البحري بمقتضى المادة 250- من القانون البحري العماني 1 بالقول: " للربان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق في إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته إذا تراخى المستأجر في استلام الشحنة. وفي هذه يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع 2، وفي جميع الأحوال، فإن عملية تفريغ البضاعة تتطلب من الناقل المحافظة على البضاعة عند القيام بذلك، ومنع تعرض البضاعة أثناء عملية التفريغ لأي تلف أو هلاك، وبخلاف ذلك يكون مسئولا أمام الشاحن أو المرسل إليه، عن كل ضرر يصيب البضاعة ناجم عن عملية التفريغ، ولو قامت بذلك شركات انتدبها لهذا الغرض، لأن عملها يجب أن يكون تحت إشرافه 3.

الفرع الثالث: الإلتزام بتسليم البضاعة

يمكن تعريف التسليم: أنه عملية قانونية يتحدد مكانها وزمانها بموجب ما تم الإتفاق عليه في سند الشحن، ويكون هذا الشرط ملزما لأطرافه وكما يكون ملزما للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن، فإذا خلا سند الشحن من شرط التسليم كان المرجع في تحديده هو طبيعة العقد ومقصد الطرفين، وفي جميع الأحوال

¹ القانون البحري العماني (معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦

² دويدار، هاني (2001) القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ص 260

³ حمدي، محمد كمال (1995) مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 50

يكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن، فالتسليم عمل قانوني يتم فيه وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وإطلاعه عليها حتى إذا وجدها معيبة وجه إنذارا للناقل، فإذا اطلع عليها وعلم بوجود العيب فهذا الإطلاع والعلم يقوم مقام التسليم، فالتسليم يجب أن يكون فعلياً وهو تمكين المرسل إليه من الكشف على البضائع والتحقق من حالتها ومقدارها ولا يكفي وضعها تحت تصرف المرسل إليه من الكشف على البضائع والتحقق من حالتها ومقدارها ولا يكفي وضعها تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن الإستلام.¹

وفي جميع الحالات إذا طلب الشاحن إصدار مستند شحن، يجب على الناقل إصدار مستند شحن عند الاستلام، يفيد بأن المشرع قد فوض شركة النقل بتسليم الإيصال إلى الشاحن قبل الشحن، ولكن فقط إذا تم وضع البضائع على السفينة استبدال الإيصال بالإيصال. وما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، يجب استلام البضائع في التاريخ المتفق عليه وميناء الشحن، ومن ثم يجب على الناقل اتخاذ جميع التدابير اللازمة لنقل البضائع إلى الرصيف استعداداً للشحن، والذي يقع ضمن نطاق عقد النقل المعتمد بموجب معاهدة بروكسل، يمكن للناقل تسليم البضائع على ظهر السفينة ، لأنه من المحال أن يتم التسليم على متن الطائرة. وبسبب الالتزام بتحصيل البضائع من الشاحن، يكون الناقل مسؤولاً أمام الشاحن وهو ملزم بالتعويض عن أي ضرر ناتج

¹ حمدي، محمد كمال (1989) عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية

عن إخفاقه في أداء هذا الالتزام، ما لم يكن هناك سبب وجيه (على سبيل المثال،

يختلف عن نوع البضائع المتفق عليها في العقد).1

أما صاحب الحق في إستلام البضاعة، حيث تحدد المادة 246 من القانون البحري العماني في الفقرة الأولى من القانون البحري صاحب الحق في استلام البضائع عندما تقضي بأنه "1- على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن...."

ويتحدد شخص الحامل الشرعي لسند الشحن طبقاً لنوع السند. فإذا كان سند الشحن إسمياً وجب أن يسلم الربان البضاعة إلى المستفيد من السند أي الشخص الوارد اسمه في السند أو من حول إليه السند حوليات صحيحة بإتباع إجراءات حوالة الحق، أما إذا كان سند الشحن للأمر، فعلى الربان تسليم البضاعة لمن صدر السند بإسمه مقترناً بشرط الأمر، أو إلى المظهر إليه الذي انتقل السند بطريق التظهير، أما لو كان سند الشحن لحامله التزم الناقل بتسليم البضاعة إلى من يتقدم إليه بالسند هذا وقد تسلم البضاعة إلى وكيل الشحن في الأحوال التي يجوز فيها ذلك.2

وينبغي على الربان أن يتحقق في جميع الأحوال من شخصية مستلم البضاعة إذ أن تسليم البضاعة إلى شخص لا حق له في استلامها لا يعفي من المسؤولية. وقد لا يصل سند الشحن إلى المرسل إليه أو يفقد ثم تصل البضاعة، في هذه الظروف يجوز

¹ حلمي، عباس (1983) القانون البحري، ط1، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر ص

² محمددين، جلال وفاء (1997) قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ط1 ص47

لِلناقل تسليم البضاعة إلى من يتقدم إليه بخطاب ضمان ملاحي صادر من أحد البنوك
ويقدم قرائنا تثبت ولو ظاهرياً أنه صاحب الحق في استلام البضاعة¹.
وعلى الرغم 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
مبينة بسند الشحن الخاص بتلك البضائع وعلى الناقل أن يسلم البضاعة تسليمًا فعلياً
للمرسل إليه أو من يمثله، ويتوجب على الناقل أن يتحقق من شخصية المستلم لأن لا
تبراً نمته إذا سلمها لشخص أو لمن ليس له حق الاستلام 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".

¹ عوض، علي جمال الدين (1992) النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة ص
353.

الفصل الأول

ماهية مسؤولية الناقل البحري

في القانون الأردني والقانون العماني

يتناول الباحث هذا الفصل من خلال مبحثين ففي المبحث الأول مفهوم مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني وأما المبحث الثاني أركان مسؤولية الناقل البحري وطبيعتها القانونية

المبحث الأول

مفهوم مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني.

يقسم الباحث هذا المبحث إلى مطلبين ففي المطلب الأول تعريف مسؤولية الناقل البحري وأما المطلب الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري في القانونين الأردني والعماني:

المطلب الأول

تعريف مسؤولية الناقل البحري

عرفت مسؤولية الناقل البحري أنها تعهد من الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة¹، ويلاحظ أن هذا التعريف تعريف جامع ، من خلال نصه على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ و ميناء الشحن بحرين سواء تابعين لدولة واحدة أو دولتين مختلفتين وهو ما لم تنص عليه مختلف التعريفات الفقهية

¹ الشرقاوي، محمود سمير (2008) القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ، ص 370

غير أن هذا التعريف لم يرد فيه تحديد المقصود من البضائع عكس التعاريف التي أوردت في كل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ.¹

كما وعرفت مسؤولية الناقل البحري أنها تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل التزام الناقل البحري التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضائع سليمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب ، ومسؤوليته عقديّة ناشئة عن عقد النقل البحري ، ومن ثم يسأل عن الخطأ الذي يصدر منه ، ويكون مسؤولاً عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل ، ويضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل ، و يكون مسؤولاً عن هلاكه كلياً أو جزئياً وعن تلفه والتأخير في تسليمه،² ويستخلص من ذلك أن حالات المسؤولية للناقل البحري فهي كما يلي:

1. هلاك البضاعة : قد يكون الهلاك كلياً او جزئياً ، ولا يسأل الناقل عن النقص العادي الذي يحدث أثناء النقل و يسمى بعجز الطريق ، ككتبخر جزء من السوائل او تسربها ونقص الحبوب ، ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة بعددها او وزنها المبين في سند الشحن الا اذا تضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بالوزن او المقدار فيقع على المرسل اليه اثبات حقيقة القدر المشحون

2. التلف: المقصود به أن تصل البضاعة كاملة ولكنها في حالة معيبة تشملها كلها او جزءاً منها، ولا يسأل الناقل عن العيب الذي يثبت في سند الشحن و يسأل عن كل ما يصيب البضاعة من تلف إذ يفترض أنه تسلمها في حالة جيدة، ولكنه يستطيع

¹ اسماعيل، محمد حسين (1991) القانون التجاري الاردني دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ط 284

² عباينه، محمود محمد (2015) أحكام عقد النقل، مرجع سابق ص 104

إثبات سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية كالعيب الذاتي للبضاعة أو خطأ الشاحن¹.

3. التأخير: يسأل الناقل عن تأخير وصول البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب إذا لم يتفق على ميعاد معين ، ذلك إذا أصيب المرسل إليه بضرر بسبب التأخير .

ومن هنا فشروط تحديد مسؤولية الناقل، أنه قد يقوم الناقل بإدراج شروط في سند الشحن يحدد بها مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها تحديداً اتفاقياً بمبلغ معين يتفق عليه مقدماً، و شروط تحديد المسؤولية أقل خطراً على الشاحنين من شروط إعفاء الناقل من المسؤولية، وهذه الشروط تجيز للناقل أن يحدد مسؤوليته عن الهلاك والتلف والتأخير، فإذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للمضروب أن يطالب بأكثر من هذه القيمة لأنها تمثل حداً أقصى للتعويض؛ إلا إذا أثبت أن الناقل أو أحد تابعيه قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً².

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل البحري في القانونين الأردني والعماني

يقصد بأساس المسؤولية: بأنه السبب الذي من أجله حمل القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على هذا فالسبب يمكن يكون خطأ من الناقل أو أحد تابعيه وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض، أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر، والشاحن لا يقع عليه عبء إثبات خطأ الناقل بحيث يكفي لقيام المسؤولية على عاتق الناقل، تعرض

¹ دويدار، هاني (2001) القانون البحري، مرجع سابق ص 265

² حمدي، محمد كمال (1995) مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق ص 64

البضاعة المنقولة للضرر إذا كانت مسئولية الناقل البحري تحتل مركز الصدارة من مسائل النقل البحري فإن أساس المسئولية هو المحور الذي تدور حوله أحكام المسئولية وهو الجوهر الذي يحتوي فلسفة المشرع وأهدافه العليا¹. وبمطالعة نصوص القانون البحري العماني يظهر أنه يجعل أن أساس مسئولية الناقل البحري هي مسئولية عقدية ذلك أنه يرى أن التزام الناقل بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه أو أنه التزم بتحقيق غاية كفاية إثبات المرسل إليه أن تلف الأشياء أو هلاكها حدث أثناء تنفيذ عقد النقل لقيام مسئولية الناقل وإن ارتفع هذه المسئولية إذا كان التلف راجعاً إلى عيب في ذات الأشياء المنقولة أو قوة قاهرة أو خطأ مرسلها أن أساس التزام الناقل هو تحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه، ولا يعفي الناقل من المسئولية حتي لو أثبت انه هو وتابعوه قد قاموا اتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر² وهذا ما تضمنه القانون العماني في مادة ٢٥١ من القانون البحري العماني:

١- لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية راجعاً إلى إهمال الناقل في بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة أو في تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبجارة على وجه مرضي، أو في إعداد العنابر وغرف التبريد وجميع أقسام السفينة الأخرى المخصصة ل شحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها.

¹ العريني، محمد فريد والفقهي، محمد السيد (2011) القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص52
² الفليتي سالم بن سلام بن حميد (2016) مسئولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام للنقل البحري الدولي للبضائع دار أسامة للنشر والتوزيع عمان ص52

٢- وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الضرر عن عدم صلاحية السفينة للملاحة يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على عاتق الناقل وأي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

والأصل التزام الناقل البحري : التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضائع سليمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب , ومسؤوليته عقدية ناشئة عن عقد النقل البحري , ومن ثم يسأل عن الخطأ الذي يصدر منه , ويكون مسؤولاً عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل , ويضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل 1 , و يكون مسؤولاً عن هلاكه كلياً او جزئياً وعن تلفه والتأخير في تسليمه ، حين يثبت الضرر يفترض ان خطأ الناقل هو سبب حدوثه ، اي علاقة السببية بين الخطأ والضرر ، ولا تقتصر مسؤولية الناقل على اخطائه الشخصية بل يسأل عن اخطاء الاشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل ، فيسأل عن اخطاء الربان والبحارة ووكلائه البحريين ، ومسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية مبنية على افتراض الخطأ تأسيساً على فكرة الحراسة في ذمة الناقل حتى يسلمها للمرسل اليه سليمة ، وبمجرد نقلها لحراسة المرسل اليه او نائبه لا يسأل الناقل عن هلاكها او تلفها كمسؤولية مفترضة ، بل يجب ان يثبت مدعي الضرر صدور خطأ من الناقل او من تابعيه ويثبت رابطة السببية ، فينقلب عبء الاثبات على المرسل اليه2.

¹ حمدي، كمال (1997) إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ

الاسكندرية: منشأة المعارف، ص 131

² المقدادي، عادل علي (2011) القانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 112

وتختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري بوجه عام فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة ، بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص، وتتأش مسؤولية الناقل البحري من عقد النقل الذي يلتزم من خلاله الناقل بنقل البضاعة المحددة، في المدة المحددة، إلى الميناء المحدد، وعليه فمسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية؛ تستند إلى عقد النقل، وتثبت بمجرد إخلاله بأي بند من بنود العقد، ولا يلزم الشاحن بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وإنما يكفي بإثبات الضرر؛ وذلك بإبراز سند الشحن في حال الهلاك، أو بمحاضر إثبات حالة البضاعة وشهادات النقص التي تصدرها إدارة الجمرک في ميناء الوصول في حال التلف أو الفقد، أو بإثبات تأخر الوصول الفعلي ومقدار تأخره عن التاريخ المتفق عليه أو المعتاد في حال التأخر.

إن تحديد أساس مسؤولية الناقل هو بالغ الأهمية وذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية من العقدية عن التصيرية وانعكاسها على الإثبات، وعلى تحديد التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية ولما كان الأمر كذلك فهذا يقتضي منا بيان أن مسؤولية الناقل البحري التي سنعالجها تقتصر على المسؤولية العقدية، إذ أنها هي التي تشكل جزءاً إخلاله بالتزامه التعاقدية ألا وهو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول ولإعمال قواعد المسؤولية العقدية لابد من شرطين¹:

أولاً: أن نكون بصدد عقد صحيح.

¹ الطباخ، شريف احمد التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، سنة 2005 ، ص 122

ثانياً: أن يترتب عن الإخلال بالالتزامات التي يولدها العقد ضرر يصيب المرسل إليه ولكن مسؤولية الناقل لا تبرز في الواقع العملي بهذا الوضوح، وقد تلتبس ببعض المسؤوليات العقدية منها أو التصيرية على حد سواء والمنطق القانوني يقتضي منا تخليص مسؤولية الناقل عما قد يقترب بها من نظم 1.

ومن هنا فقد يسأل الناقل لا بصفته متعاقداً بل بصفته الشخص المخطأ ويكون هذا الخطأ بعيداً تماماً عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموماً ويمكن تصور الحالة هذه، عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ثم يحصل وأن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضراراً بالبضاعة ومثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما يمكن أن يحدث خطأ الناقل وصفين في آن واحد أي أن يكون خطأ تعاقدياً وفي الوقت ذاته تصيرياً ولكن هنا نقول أنه لا يجوز الجمع ولا الخيار بين المسؤوليتين فطالما يوجد عقد فالواجب هو إعمال المسؤولية التعاقدية والتي هي مسؤولية محدودة، فهي أما عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها 2.

وحتى نتمكن من الوقوف على أساس مسؤولية الناقل البحري عليه، فلا بد من تحديد مدى اعتباره ملتزم بتحقيق نتيجة أو هو مطالب ببذل عناية، فالشاحنون يرغبون في مطالبة الناقل بتحقيق نتيجة؛ وهي إيصال الشحنة إلى وجهتها سليمة في الوقت المحدد؛ وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن كل تقصير في تحقيق هذه النتيجة مهما كان السبب؛ بينما يرغب الناقلون في أن تكون مسؤوليتهم في حدود العناية التي يجب

¹ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر سنة 1999، ص 250

² محمددين، جلال وفاء المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1994 الصفحة 344 و 348

عليهم بذلها؛ فلا يسألون إلا عن الضرر الناتج عن تقصيرهم في بذل العناية اللازمة. وبين رغبة الشاحنين ورغبة الناقلين تراوحت آراء فقهاء القانون، وتفاوتت مواد الاتفاقيات والقوانين.

هذا وقد اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة اللاتينية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال بتحقيق نتيجة، بينما اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة الأنجلوسكسونية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال ببذل عناية¹، أما القوانين التي جعلت مسؤولية الناقل البحري قائمة على الإخلال ببذل عناية؛ فقد أبقى الناقل بعيداً عن المسؤولية إلا في حال ارتكابه خطأ أو إهمال، أو تقصير في بذل العناية اللازمة، تأسيس على فكرة الحراسة باعتبار أن البضاعة المنقولة توضع في حراسة الناقل حتى يسلمها إلى المرسل إليه، وحتى يبرئ نفسه من المسؤولية فعليه إثبات أنه لم يهمل أو يقصر أو يرتكب خطأ، وعلى هذا المبدأ بنت اتفاقية هامبورغ حيث قررت أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث المسؤولية²

ويسأل الناقل عقدياً نتيجة إخلاله بالتزاماته التعاقدية الناتجة عن الإخلال بعقد آخر خلاف عقد النقل البحري، فمثلاً قد يكون الناقل هو نفسه وسيط العبور فإن تنفيذه السيئ للعقد يترتب المسؤولية العقدية ولكن ليس بوصفه ناقلاً، كما يمكن أن يكون

¹ العطير، عبد القادر (1999) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية " مكتبة دار الثقافة عمان ص 384

² أحمد عبدالله آل سفران 1442 هـ ساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقهاء الإسلامي

(دراسة مقارنة) مجلة جامعة طيبة: للأداب والعلوم الإنسانية، السنة التاسعة، العدد 24، 1442ص538

الناقل البحري في نفس الوقت هو من يتولى الشحن والتفريغ بمعداته الخاصة، فعندما يخل بالتزاماته التعاقدية مسؤوليته هنا هي ليست مسؤولية الناقل بقواعدها وتحدياتها بل تسري عليها قواعد مسؤولية مؤسسة الشحن والتفر فمسؤولية الناقل البحري تستند إلى إخلاله بالتزاماته التي يربتها عقد النقل البحري لا غير وحتى يسأل الناقل لابد أن يصيب المرسل إليه أضراراً (تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها) ولا بد أن تقوم علاقة سببية بين خطأ الناقل والأضرار اللاحقة بالبضاعة 1

وفي واقع الأمر فإن المواد 5، 6، 8 من اتفاقية هامبورج وهي المتعلقة بأساس وحدود المسؤولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية واقتصاديات النقل البحري للدول المختلفة. ونظرا لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع النطاق وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري: إما مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها ما أمكن ، أو مصلحة الشاحنين في الحصول في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها 2.

وهذا الصراع يمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق "Package deal"، ولعل أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج وتتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة الخامسة بالاتفاقية والتي نصت على أن (الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية سنة 1989، ص 251

² احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف الإسكندرية 1989، ص 24

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 لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميعاً ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته) وهي بذلك رتبت وبوضوح مسؤولية الناقل عن كل حادث (occurrence) يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إذا وقع هذا الحادث أثناء وجود البضاعة في حراسته على الوجه المقرر بالمادة الرابعة من الاتفاقية وذلك ما لم يثبت النقل أنه هو ووكلائه وتابعيه اتخذوا جميعاً ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث واتقاء نتائجه فألفت بذلك اتفاقية هامبورج على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها فإن أخل به افترض وقوع الخطأ في جانبه وانعدت مسؤوليته ومفاد ذلك أن المسؤولية في كنف اتفاقية هامبورج ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر وإنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض ومن ثم فليس على المدعى سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل وعلاقته السببية بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر 1.

يستطيع الناقل نفي قرينة هذا الخطأ المفترض ودفع مسؤوليته إذا ما أفلح في إثبات أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر ؛ وتطبيقاً لذلك فإنه إذا نشأ الضرر مثلاً عن مخاطر البحر فعلى الناقل ليدراً عن كاهله قرينة الخطأ المفترض في حقه أن يثبت أنه قد اتخذ التدابير المعقولة للحماية منها واتقاء نتائجها. وحقيقة الأمر

¹ موسى، طالب حسن القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2004، ص 151
؛ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1999، ص 135

أن ضابط " التدابير المعقولة " هو معيار جديد على مفهوم المدرسة اللاتينية التي تعتق معيار " الرجل المعتاد " ولكن لا خلاف على كون هذا الضابط ذو طبيعة مادية ينظر إلى ما يفترض أن يفعله الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف لا الناقل الغافل ولا الشديد اليقظة. والتزم الناقل باتخاذ التدابير المعقولة ليس لمنع وقوع الحادث فحسب بل لاتقاء نتائجه أو تحديد أثرها إذا ما وقع، كما هو الحال في القوة القاهرة. وفي ضوء ما تقدم وما ورد النص عليه بالمادة الخامسة من اتفاقية هامبورج يتضح أن التزام الناقل في ضوء أحكام هذه الاتفاقية هو التزام يبذل عناية لا بتحقيق نتيجة¹.

ان مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الشاحن هي مسؤولية عقدية؛ لان مصدرها عقد النقل المبرم بينهما، فالناقل ملزم بتوصيل البضاعة سليمة كمًا ونوعا في الحالة التي كانت عليها عند استلامها من المرسل. وبناء عليه يكون الناقل مخطئاً بمجرد حصول الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم خلال مرحلة النقل البحري، فالخطأ مفترض بحكم القانون؛ إذ يتوجب على الناقل إثبات إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في القانون حتى يتخلص من المسؤولية²، وهذا ما أخذ به قانون التجارة الأردني في المادة 72³ من ان الناقل مسؤول عن هلاك الشيء وتعييبه أو نقصانه، ماعدا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة، أو عيب قديم في المنقول، فهو ملتزم بتحقيق نتيجة معينة هي توصيل البضاعة سالمة إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد لذلك. فإذا تخلفت هذه النتيجة اعتبر الناقل مخطئاً، لانه أخل بالتزام

¹ حسني، احمد محمود التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية 1998 ، الصفحة 6

² قانون التجارة الاردني رقم 12 لسنة 1966 ، نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية العدد1910بتاريخ 1966/3/30

رتبة عقد النقل؛ ولذلك فإن مسؤوليته عن هذا الخطأ هي مسؤولية عقدية ومن ثمّ فهو ملزم بالتعويض عما أحدثه هذا الخطأ من ضرر سواء بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه هو نفس المعنى الذي جاءت به المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني إذ افترض المشرع مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية علما بان المشرع الأردني في المادة 1/211 بحري ولم يأخذ بالالتزام بتحقيق نتيجة، وإنما جعل التزام الناقل هو التزام ببذل عناية، وذلك عندما نص على انه: "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفرغها في المحل المقصود".

وعليه فإن تفرغ البضائع لا يعني تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، فمسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد تفرغ البضائع وقبل التسليم، على عكس ما أخذ به القضاء الأردني؛ إذ جعل مسؤولية الناقل البحري هي التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية وقد نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يأتي: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وعيب وأضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك، وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي:1-

1. عن خطأ في الملاحة يعزى للريان أو الملاحين أو للسائقين أو لغيرهم من العمال.

2. عن العيوب الخفية التي في السفينة.

3. عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.

¹ قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972 المنشور في الجريدة الرسمية العدد 2357 بتاريخ 1972 /5/6

4. عن الإضراب أو ما يقابل به. من إيراد 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.. إلخ.

5. عن عيب في البضاعة خاص ، أو عيب في حزمها ، أو تعليمها تمريرها، أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافق المقصودة.¹

6. عن القيام بمساعدة ، أو إسعاف بحري، أو بمحاولة ترمي إلى ذلك، أو إذا حدث ان تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ويمكن للشاحن في كل الحالات المستتاه أعلاه ، أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله، إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة.²

أوضح المشرع الأردني بجلاء وفقاً لنص المادة 213 من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية، أي التزام بتحقيق نتيجة. وتثور هذه المسؤولية بمجرد عدم تحقيق النتيجة دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من الناقل وهو ما أكده القضاء الأردني إلا أن المشرع الأردني قد قرر في المادة نفسها في الفقرات من 1- 6 حالات إعفاء الناقل من المسؤولية إعفاء قانونياً، كما قرر في المادة 215 من القانون البحري حالات بطلان شروط الإعفاء الاتفاقية من المسؤولية. يستفاد من هذا النص أن شروط الإعفاء الاتفاقية باطلة بطلاناً مطلقاً لتعلقها بالنظام العام ، وهذه الشروط هي:

¹ البارودي ، علي(1982) العقود و عمليات البنوك منشأة المعارف الإسكندرية ص 181

² عباس ، زهير وأبو حلو حلو (2000) الوجيز في شرح القانون التجاري الاردني “ الجزء الاول ط

1 مكتبة اباد عمان ص 311

1. الشرط الذي يقضي بعدم مسؤولية الناقل البحري عن النقص أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية.

2. الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية التي ترتب عليه بسبب أخطاء الربان والتابعين التجارية

3. كل شرط يشترطه الناقل بقلب عبء الإثبات منه إلى الشاحن أو المرسل إليه فهو شرط باطل؛ لأن فيه تخفيفاً من عبء المسؤولية عنه.

4. اشتراط الناقل حصوله على مبلغ التأمين الذي يعقده صاحب البضاعة عليها، فهذا الشرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية بشكل غير مباشر أو على الأقل التخفيف منها.

5. شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلاح، لأن المحكمين المفوضين بالصلاح يتضمن عدم تقيدهم بما جاء في نص المادة 215 تجارة بحري في أحكام معتبرة من النظام العام.

6. تواترت أحكام القضاء الأردني في بطلان شرط انتزاع الاختصاص القضائي من مجال المحاكم الأردنية؛ وذلك حفاظاً على تحقيق مصلحة المواطنين الأردنيين.¹

شرط الجهل بالوزن وما يمثله من شروط إذا لم يتوافر لدى الناقل سبب جدي يحمله على الشك في بيانات الشاحن وتوافرت لديه الوسائل الكافية للتحقق منها، وهذا ما أخذت به محكمة التمييز الأردنية²

أما بالنسبة لأساس المسؤولية وفقاً لاتفاقية "هامبورغ" لعام 1978 م، فقد نصت المادة 1/5 على ما يأتي: "يسأل الناقل عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضاعة أو

¹ انظر تمييز حقوق أردني رقم 88 / 610 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لعام 84 ص 997 وتمييز حقوق رقم 1321 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 93 ص 997

² تمييز حقوق أردني رقم 88 / 549 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين النقابة لعام 1990 ص

تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع في الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أوالتأخير أثناء وجود البضاعة في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة ما لم يثبت انه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". ولقد جاءت هذه الاتفاقية أكثر وضوحاً من اتفاقية "بروكسل" والقوانين الأخرى في تحديد مسؤولية الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة وما يلحقها من تلف، وكذلك عن التأخير في التسليم، واستناداً إلى ما تقدم بشأن الامتداد الزمني لهذه المسؤولية، فان مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير لا تثار إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار التي تقع في المدة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل وخلافاً لاتفاقية بروكسل الذي ثار الخلاف بشأن أساس المسؤولية فيها، وفقاً للخطأ المفترض، أو على أساس افتراض المسؤولية، فان اتفاقية "هامبورغ" أعلنت عن مبدأ المسؤولية بوضوح على أساس الخطأ المفترض، وهو ما أعلن عنه بوضوح في المادة 1/5 من الاتفاقية بعد الصراع بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين.

وبمراجعة قواعد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 نجد أنها تقيم مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها ، على اساس الخطأ المفترض حسبما جاء في المادة الخامسة فقرة اولى منها حيث نصت على أنه: " يكون الناقل مسؤول عن الضرر الناشيء عن هلك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشيء عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على النحو المشار اليه في المادة الرابعة ، مالم يثبت الناقل أنه قد أخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر " ، اذا بموجبها يكون

الناقل البحري مسئول عن الضرر اللحقه بالبضائع اثناء وجودها في عهدته دون ان يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل ، لكن للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر ، اي ان التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية ل تحقيق غاية 1

ونلاحظ ان اتفاقية هامبورغ تناولت ما اسمته (تفاهم عام) حيث جاء فيه :
من المفهوم عموماً ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الإتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض وتدل هذه القاعدة أن عبء الإثبات يقع على الناقل ، باستثناء الأحكام التي تتعلق ببعض الحالات التي يثبت فيها الناقل بأنه وتابعيه اتخذوا الإجراءات اللازمة لتجنب حدوث الضرر، اما اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا او جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) فقد نصت المادة 3/12 على انه "لأغراض تحديد مدة التزام الناقل يجوز للطرفين ان يتفقا على وقت ومكان استلام البضاعة وتسليمها ولكن يكون اي حكم في عقد النقل باطني عندما ينص على

1. ان يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الولي بمقتضى عقد النقل او

2. ان يكون وقت تسليم البضائع سابقا لتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل .

ومن استعراض نص المادة 3/12 ، فنلاحظ أنها توسعت كثيراً في مدة التزام مسؤولية الناقل عن البضائع من حيث المدة الزمنية لهذه المسؤولية عما هي عليه في قواعد هامبورغ ، والتي قصرت هذه المسؤولية على مدة وجود البضائع في عهدة الناقل

¹ البارودي ، علي وآخرون(2001) القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بيروت، الطبعة الأولى، ص357 وما بعدها .

، اما قواعد روتردام فأرجعت هذه المدة الى ارادة طرفي عقد النقل اي الناقل والشاحن ، ومع ذلك فيرى الباحث أن اتفاقية روتردام اكثر عدالة من اتفاقية هامبورغ اذ جاءت لصالح الشاحنين ، وكذلك فإن المادة 1/17 من قواعد روتردام فقد نصت "يكون الناقل مسؤول عن هلك البضائع او تلفها ، وكذلك التأخر في التسليم ، اذا اثبت المطالب ان الهلك او التلف او التأخر ، او الحدث او الظرف الذي تسبب او اسهم فيه ، قد وقع اثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع1، ويتضح من المادة 1/17 ان اتفاقية روتردام اقامت مسؤولية الناقل عن هلك البضاعة او تلفها اذا اثبت المطالب ان الضرر الذي لحق بالبضاعة قد وقع اثناء مدة التزام الناقل التي حددتها ارادة الطرفين عقد النقل اي انها وضعت قواعد متوازنة الى حد بعيد لساس مسؤولية الناقل والشاحن راعت فيها قواعد العدالة ؛ اما المادة 2/17 فقد نصت " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقتضي بها الفقرة 1 من هذه المادة او من جزء منها اذا اثبت ان سبب الهلك او التلف او التأخر او احد اسبابه يعزى الى خطأ ارتكبه هو او اي شخص مشار اليه من الإتفاقية المذكورة في المادة 18.

المبحث الثاني

أركان مسؤولية الناقل البحري وطبيعتها القانونية في القانون الأردني والعماني

يتناول الباحث هذا المبحث من خلال مطلبين ففي المطلب الاول : أركان مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والعماني وأما المطلب الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري القانونية في القانون الأردني والعماني:

¹ موسى، طالب حسن القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع .الطبعة الأولى، عمان، 2004 ص141.

المطلب الاول

أركان مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والعماني

يجب لقيام المسؤولية للناقل البحري أن تتوفر يجب أركانها، وهي ذاتها أركان

المسؤولية المدنية بوجه عام :

الفرع الأول: ركن الخطأ

فمتى صدر الخطأ من الناقل خلال قيامه بالتزاماته أثناء الرحلة الخاصة بالبضائع تقوم مساءلته ، حيث أن الأخطاء التي يسأل عنها الناقل، لا تختلف المسؤولية التي يسأل عنها الناقل البحري ، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساسا على الخطأ، فهنا نبحت عن الأخطاء والأشخاص الذين تصدر عنهم¹.

صور الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري

1. **الخطأ الشخصي:** قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقاً لما تقتضي به القواعد العامة في مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين أو قد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً أو من تابعيه ، فمن الممكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضرراً بسبب خطأ الناقل شخصياً إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من ابرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر وأن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الربان الذي وكلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا

¹ كوماني، لطيف جبر (2001) مسؤولية الناقل البحري ، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة 1 ص53

العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل¹ .

2. **خطأ التابعين:** غالبا ما يكون الضرر في رص البضاعة أو إهمال الملاحين في العناية بها فلا يعد الناقل مسؤولا عنها، كما أن معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الاربعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق متابعي الناقل ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري " على السفينة والمياه " وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ التزامات الناقل التعاقدية .

3. **خطأ الغير:** وجاء أيضا في اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عن حالات تنسب إلى خطأ الغير كحوادث البحر قوة قاهرة القضاء والقدر الحرب أعمال الأعداء².

إثبات الخطأ:

تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من ادعى ، وان كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت له هو الدائن فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، غير أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تسير عبئ الإثبات في نطاق المسؤولية العقدية، حيث لا يطلب من الدائن سوى إثبات مصدر الالتزام و هو العقد و إثبات الضرر الذي أصابه بسبب عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب و عندها يفترض خطأ المدين³.

¹ الطباخ، شريف احمد (2005) التعويض عن النقل البري والبحري والجوي ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص133

² حسني ، أحمد محمود(1990) النقل الدولي للبضائع ، ط9 ، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ص230

³ ملزي ، عبد الرحمن(2008) نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، أطروحة درجة دكتوراه غير منشورة من جامعة الجزائر، ص 96

وإن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية فتنشا من الإخلال بتنفيذ الالتزامات ا
زمات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن (الشاحن أو المرسل إليه) غير إثبات
عقد النقل وسند الشحن الذي بيده يفيد ذلك و عدم تنفيذ الناقل التزاماته أو بعضها أو
الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه¹.

ويذهب بعض الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو
المرسل إليه إثباته، ويختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعاً لإختلاف مضمون
التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة فحيث يكون تحقيق نتيجة فان عدم تسليم
البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن، و هي نتيجة التزم بها الناقل بتحقيقها
يعني ثبوت الضرر و يعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا
كان مضمون التزام الناقل بذل عناية فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول
الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة .

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الضرر لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين
يسال عنه أخطائهم، و إنما يجب أن يقتصر بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل
إليه و يعرف الضرر انه "ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة
له" و يجب في الضرر الذي يسال عنه الناقل أن يكون مباشراً و متوقفاً طبقاً لما

¹ كومانى، لطيف جبر (2003) القانون البحري" السفينة _ أشخاص الملاحة _ النقل _ البيوع _
التأمين"، ط 3، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان ص 123

تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية والأضرار التي يتعرض لها الشاحن متنوعة والتي قد يسأل عنها الناقل إلا إذا اثبت عدم مسؤوليته والأضرار هي 1 :

1. هلاك البضاعة: إن الناقل البحري يكون مسؤولاً مسؤولية محدودة عن أي هلاك يصيب البضاعة، الذي تعهد بنقلها وإيصالها سليمة إذ يستوجب الأمر لمعرفة معنى الهلاك وأنواعه.

أما عن تعريف الهلاك، فلم تضع الاتفاقيات الدولية ولا التقنينات الداخلية البحرية قد وضعت تعريفاً للهلاك ولهذا يكون الرجوع إلى آراء الفقه ضروري للتوضيح المعني بذلك شكل الضرر الواضح هو ما يصيب البضاعة من هلاك وينص صدر المادة 312 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك"، فتعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها فالتزام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها².

أنواع الهلاك: قد يكون هلاك البضاعة هلاك كلي أو جزئي، فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزء منها³.

¹ عقون ، عبد الغني التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة الجزائر، ص 13

² دويدار، هاني الناقل البحري والجوي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 12

³ عبدالرحيم، ثروت شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، 1985، ص164.

الهلاك الكلي: نكون أمام هلاك كلي إذ لم يكن الناقل، في مكان الوصول، جديرا بأن يسلم صاحب الحق أي جزء من البضاعة التي تكفل بها فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة، حيث لم يبقى منها شيء كأن تسرق أو تسقط في مياه البحر ، ومن الهلاك الكلي أيضا ضياع البضاعة، أو لم يتم العثور عليها ولم تقدم للمتسلم في الميعاد المحدد، وإذا كان التأخير في تسليم البضائع لا يعد في الأصل هلاكاً، فإنه إذا كان التأخير في التسليم غير بسيط، بحيث لا يتقبله العقل، فإنه يعد قرينة على الهلاك الكلي، وهذا ما تقضي به المادة 01 من اتفاقية هامبورج ونص المادة 338 من قانون التجارة البحرية المستوى من هذه الأخيرة، والذين قرروا بأنه إذا تراخى التسليم لمدة ستين يوماً عن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه، فإن البضائع تكون في حكم الهالكة، فإن إثبات الهلاك الكلي يقتضي من صاحب الحق على البضاعة أن يثبت تكفل الناقل بالبضاعة، وهو إثبات ، يمكن القيام به بكل الطرق ولا يتطلب منه أبداً إثبات أنه لم يتسلم البضاعة لأنه لا يمكن على العموم فرض إثبات واقعة سلبية من الصعب كثيراً الإدلاء بها.

الهلاك الجزئي: نكون أمام هلاك جزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط، بحيث أصاب كمية البضاعة نقصان في عددها أو وزنها أو حجمها، ومقاسها، كما لو سلمت خمسة صناديق من بضاعة معبئة بثمانية صناديق أو أكثر ، ولا يعتبر من قبيلة الهلاك الجزئي عجز الطريق، بل العكس من ذلك فهو حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، على أن تحديد النسبة المئوية للعجز الذي لا يسأل عنه الناقل يكون استناداً إلى العادات التجارية في ميناء الوصول كما نصت عليه المادة 32 F من التقنين البحري الفرنسي، وإن لم توجد فالسلطة التقديرية تكون للقاضي¹.

¹ شفيق، محسن الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ مارس 1978)، دار النهضة العربية، سنة 1985، بند 60 .

ويكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية البضاعة الواردة بسند الشحن، من حيث عددها أو وزنها، أو حجمها أو مقاسها بتلك التي سلمت له فعلا أو أودعت المخزن.

2. تلف البضاعة: قد يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل متمثلا في تلف البضائع، أي أن البضائع تسلم أو تصل إلى مكان التفريغ ولكنها تالفة أي ليست بالحال التي شحنت فيه، كما لو كانت البضائع من الزجاج وتكسرت أجزاء منها، أو كأن تكون أقمشة وأصابها بلل مياه البحر بحيث تصبح غير صالحة للغرض الذي تم التعاقد في الشراء لتحقيقه ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة وقد نصت على ذلك المادة 216 من القانون البحري على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة .

وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها" أما إذا كان سند الشحن نظيفا أي خاليا من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة، غير أنها تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد الناقل بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ هو بشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها، غير أنه يجوز للغير التمسك بوثيقة الشحن هذه تجاه الشاحن .

أنواع التلف : قد تتلف البضاعة على شكل تلف كلي أو جزئي:

التلف الكلي: تكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديرا بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معينة، ومثال ذلك أن تكون كل الأجهزة محطمة .

التلف الجزئي: تكون أمام تلف جزئي إذا تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم وبعضها الآخر معيب، أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة وليس الكل. مثال: أن يعهد الناقل بنقل ثلاثين طن من الفواكه فتصل 10 أطنان منها فاسدة والباقي سليمة.

3. **التأخر في التسليم:** إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه، وإنما عليه أيضا أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه، ويعتبر إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن يتمثل بالتأخير في تسليم البضائع ولا ينبني على التأخير الضرر التجاري المتوقع وهو ثمن البضائع في مكان الوصول لو وصلت بتلك الكمية بحالة سليمة، إنما قد يتعداه إلى نتائج اقتصادية خطيرة تتمثل في خلق الأزمات خاصة إذا تعلق الأمر ببضائع ذات علاقة كبيرة بحياة المواطنين، ويتحدد التأخير إذا لم تسلم البضائع في الوقت المحدد في العقد.

لا يقتصر نطاق التزام الناقل البحري بالنقل على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه وذلك فيما جاءت به معاهدة هامبورج على أنه: "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم / لقد نصت المادة 05 البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقط مع مراعاة ظروف الحالة . (المادة 05

من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978 المسماة بقواعد هامبورغ¹

ولم يأخذ المشرع الأردني بتلك الصورة في قانون التجارة البحرية ، حيث لم يرد به نص صريح يتضمن قيام مسؤولية الناقل البحري عن تأخره عن موعد التسليم المتفق عليه ، على الرغم من أن هناك بعض الاتفاقيات الدولية ، والتي تبتعتها بعض الدول في تشريعاتها الداخلية ، قد أخذت بتلك الصورة سندا لإقامة المسؤولية في حق الناقل البحري ، وذلك حتى تأخر في موعد التسليم . وفي رأينا الشخصي فان تحميل الناقل البحري بالمسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تأخره عن التسليم في الموعد المحدد هو أمر يحقق العدالة في العلاقة بين الناقل وباقي أطراف عملية النقل ، لاسيما وإن كان التأخير بسبب يرجع إلى الناقل ، وهو أدعى بأن يكون هناك ولو قدر من المسؤولية يقع على عاتقه ، وربط ذلك أيضاً بأن يكون هناك ضرر قد أصاب الشاحن أو المرسل إليه من جراء هذا التأخر²، ويمكن تحديد المقصود بالتأخير بأنه مجاوزة الميعاد المتفق عليه أو المعقول. وعليه فإن التأخير في التسليم يختلف حسب حالاته:

حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه: نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة، إذا لم يتم الناقل بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه ويشترط في الميعاد المتفق عليه، طبقاً لاتفاقية هامبورج، أن يكون صريحاً، أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه، بل يدخل ضمن الميعاد المعقول، والذي كما سنرى يبقى خاضعاً للسلطة التقديرية للقاضي .

¹ حمدي، كمال(2008) القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه ، الإسكندرية ، ط 03 ص 643

² موسى، طالب حسن(2007) القانون البحري ، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 126

حالة التأخير عن الميعاد المعقول: نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الحالة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقاً لاتفاقية هامبورج في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة، أو طبقاً لقانون التجارة البحرية، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة.

فالمعيار المعتمد عليه من أجل تحديد معقولية ميعاد التسليم هو معيار موضوع وليس ذاتياً، أي أن يكون ثمة انحرفاً عن السلوك المألوف للناقل العادي أو اليقظ إذا وجد في ظروف مماثلة، وإعمال هذا المعيار توصلنا إلى تحديد الميعاد الذي كان واجباً فيه على الناقل تسليم البضاعة، يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا.

إثبات التأخير في التسليم: تكون طريقة إثبات التأخير تختلف فيما إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة أم لا، فهو لا يشكل أي صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون وصول تسليم، يكون بذاته الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدى بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة، فتسليم الناقل البضاعة في وقت لاحق لذلك الوقت المتفق عليه بينه وبين الشاحن يقيم مسؤولية الناقل المحدودة. أما في الحالة التي لا يكون فيها ثمة ميعاد متفق عليه بين الناقل والشاحن لتسليم البضاعة، فإنه يكون على المرسل إليه من أجل إثبات تأخر الناقل في تسليمه، إن يثبت

أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ في إتفاقيات هامبورج أو العادي في قانون التجارة البحرية¹.

وبذلك يقع على المرسل إليه إثبات مثل هذا الميعاد والذي يكون صعبا لأنه مرتبط بشروط النقل وظروفه والى ليس من السهل بإمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علما وبذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة، وإن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه وإنما عليه أيضا أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه.

ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميعات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه.

الفرع الثالث:العلاقة السببية

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري ، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ، كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه الشخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن

¹ حسني، أحمد محمد (1991) عقد النقل البحري في القانون البحري المصري الجديد الصادر بقانون رقم 80 لسنة 1990، منشأة المعارف الاسكندرية ص177.

السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي افترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتاً لرابطة السببية، وتنعقد الرابطة السببية باعتبارها ركناً من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، فإذا انعدمت ال اربطة السببية انتفت المسؤولية لانعدام ركن من أركانها¹.

أما في المجال البحري، حيث تظهر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر خاصة إذا كان الضرر راجع للتأخير في التسليم فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك عن طريق إيراد الدليل عن السبب الذي أدى إلى حصول الضرر وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ الت ازمه في الوقت المحدد حيث يكون السبب هنا ركناً في الخطأ وليس السببية².

ويستحضر مثال في هذا المجال : لو أن الناقل تأخر في تسليم البضاعة عن الوقت المثبت في سند الشحن، أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن حق الدائن (المرسل إليه) من ضرر لا يعود إلى خطئه وإنما إلى سبب آخر فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر، وتنعقد السببية أيضاً إذا كان السبب الأجنبي هو السبب في الضرر³.

ويرى البعض أن ركن السببية هو ركن مفترض مثله مثل الخطأ لهذا يمكن للمدين التخلص منه عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حصول الضرر

¹ طه، مصطفى كمال(2012) القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة و

النقل البحري الحوادث البحرية، التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ص 98

² الكرماني، عبد اللطيف(2001) مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،ص 91

³ المقدادي، عادل علي القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة الناقل البحري، الحوادث البحرية،

التامين البحري، ط 1دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص82

بينما يرى البعض الآخر أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، ولو كان غير مطالب إثبات خطأ المدين بشكل قاطع، فإن الرأي الراجح يقترب من افتراض ركن السببية فإن كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة فيعتبر الناقل مسؤولاً بمجرد إلحاق الضرر بصاحب الحق في البضاعة، ولا حاجة لإثبات الخطأ الذي ارتكبه من طرف الشاحن أو المرسل إليه فإن العلاقة السببية تكون مفترضة أي أن الطرف المتضرر لا يكلف بإثباتها¹

المطلب الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري القانونية في القانون الأردني والعماني:

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية، طالما ارتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشحن، وبذلك تكون المسؤولية عقدية، تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل². ويؤكد الباحث على أن طبيعة مسؤولية الناقل إنما هي مسؤولية عقدية وذلك بموجب العقد المبرم بين أطراف عقد النقل البحري ، إذ هو المرجع في حسم الالتزامات التعاقدية وعليه تبنى المسؤولية حيث لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطأه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي

¹ شريدي، حسين(2014) مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير

من جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، ص 14

² طه، مصطفى كمال(2007) التوحيد الدولي للقانون البحري. ط 1 شركة جلال للطباعة،

الإسكندرية ص 179

مدار المساءلة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل، فيما تفرض المسؤولية التقصيرية واجبا عاماً على الجميع بعدم الإضرار بالغير وتقضي القواعد العامة تغليب العام على الخاص.

وفي المقابل يذهب البعض أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، حيث جاء ذلك تبريراً لشمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقعاً منه وما لم يكن متوقعاً ؛ في حين ذهب الدكتور السنهوري في هذا الشأن إلى خلاف ذلك ، حيث يقول " أن المدين مسؤول عن الضرر بأكمله، حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، بإرادة 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 أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية ويقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتها غش المدين وخطأه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعاً كان أو غير متوقع، لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية".

إن مسؤولية الناقل من الموضوعات المهمة بين موضوعات النقل نظراً لكثرة الدعاوى التي تدور حولها ولأنها تترجم عادة إلى مبالغ نقدية يطلب من الناقل دفعها، ولا بد لنا من أن نوضح نطاق وطبيعة مسؤولية الناقل البحري والعمليات المتصلة به في ظل قواعد قانون التجارة البحرية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل في مواجهة الشاحن هي مسؤولية مصدرها عقد النقل،

فالناقل ملتزم إلتزاماً عقدياً بتوصيل البضاعة سليمة كماً ونوعاً وتسليمها للمرسل إليه وتثور هذه المسؤولية بمجرد عدم تحقيق النتيجة دون حاجة الى اثبات وقوع الخطأ من الناقل لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة وقد عبرت عن ذلك بجلاء محكمة النقض المصرية في عدة أحكام منها بان التزام الناقل بضمان وصول الأشياء المنقولة سليمة هو التزام بتحقيق نتيجة، فيكفي المرسل اليه أن يثبت هلاك الأشياء أثناء مرحلة تنفيذ عقد النقل لقيام المسؤولية على الناقل عن هذا الضرر دون الحاجة لاثبات وقوع الخطأ من الناقل¹.

وبمقتضى نصوص القانون البحري الأردني فإن طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأنها مسؤوليته عقدية ناشئة عن عقد النقل البحري ، ومن ثم يسأل عن الخطأ الذي يصدر منه ، ويكون مسؤولاً عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل ، ويضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل ، و يكون مسؤولاً عن هلاكه كلياً او جزئياً وعن تلفه والتأخير في تسليمه حيث أن الأصل هو التزام الناقل البحري التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضائع سليمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب ، ومسؤولية الناقل عن الهلاك و التلف و التأخير مسؤولية عقدية تستند الى عقد النقل وهي كذلك مسؤولية تقوم على افتراض خطأ الناقل حتى ينفي المسؤولية ولا يوجد هناك ما يبرر اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تقصيرية ما دام أن الناقل قد ارتبط بالشاحن بموجب عقد نقل، كما ال يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى ولو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية

¹ العربي، محمد فريد (2011) القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، ص324

العقدية هي محور المساءلة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية. بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت، وهو الناقل البحري، وذلك على خالف المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام.¹

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ² فقد أشارت المادة ٥ منها على أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس مبدأ الخطأ أو الإهمال ووضحت ذلك بشكل صريح في الملحق الثاني للاتفاقية وهذا المبدأ يعني أن الناقل يكون مسؤول إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو الضرر أثناء وجود البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث ونتأجه³.

وقد استتنت إتفاقية هامبورغ في المادة ٥/٤ من قواعد هامبورغ حالة وقوع حريق للبضاعة المنقولة أثناء وجودها في عهدة الناقل حيث لا بد هنا من أن يثبت المدعي أن الحريق حدث بخطأ من الناقل أو إهماله، فالمسؤولية غير مفترضة بل هي مسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات، وجاء هذا النص ليحقق توازناً في مخاطر النقل البحري فإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي لا تنشأ عن خطأه أو إهماله كما في حالة الحريق جاء في مقابل تقرير مسؤوليته في حالة خطأه في ملاحه السفينة⁴.

¹ موسى، طالب حسن (2007) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ط8، ص215

² Qi, Shaojiang. (2013). Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea. (P. 24-45) Master Thesis. World Maritime University. China

³ كومانبي، لطيف جبر (2001) مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، ص 30 و 31

⁴ السنهوري، عبد الرزاق (2000) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 771

كما لا يوجد أساس لما قاله البعض بكون الناقل يسأل تقصيرياً عن خطئه الشخصي المتمثل بالسماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ التزاماته التي فرضها العقد، فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية ، ولكن ليس معنى ذلك أنه لن يسأل الناقل تقصيرياً، فهو يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية عند عدم وجود عقد.1

وتبدأ مسؤولية الناقل البحري عندما يخل بأحد التزاماته العقدية ، 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 القاهرة2

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

¹ عيابه، محمود محمد، مرجع سابق، ص 99

² عنبر، عبد الحميد مرسى(2015) شركات النقل البحري ، شركات الملاحة البحرية دار الكتب المصرية ، القاهرة، ص 215

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 المسؤولية¹.

ويمكن القول أن المسؤولية العقدية، تتحقق 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 التي تعفيه كالقوة القاهرة أو وجود عيب قديم في البضاعة أو خطأ المرسل إليه، 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 واذ اشترط على ذلك يبطل الشرط وصحت الشروط الأخرى لقد نصت

¹ قايد ، محمد بهجت(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط1 دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص154

² السنهوري، عبدالرزاق (2000) الوسيط في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص 771

إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في مادتها 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 "

وأما فيما 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 واذ بقي السبب مجهولاً أما بالنسبة إلى حالة الحريق أو الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية، فتقوم مسؤولية الناقل بإثبات الخطأ الذي ارتكبه هو أو أحد تابعيه، ولا تقوم مسؤولية الناقل هنا على مبدأ الخطأ المفترض، استناداً لنص المادة 4/5 و5 من إتفاقية هامبورغ فاتفاقية 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 ويرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل، ويسال عقدياً إذا اخل بالالتزامات التي يفرضها العقد فمسؤوليته إذن عقدية تسري عليها أحكام المسؤولية

التعاقدية التي ينظم أحكامها القانون المدني، وقد يسأل تقصيرياً تجاه الأشخاص الدين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به رابطة عقدية¹.

وافترضت المعاهدة مسؤولية الناقل بمجرد ان يقيم المرسل له الدليل على الضرر، وذلك حتى الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه من تلك المسؤولية وذلك طبقاً لاحكام المعاهدة وبهذا التقديم سنعالج في هذا المبحث طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري ثم طبيعة المسؤولية التقصيرية .

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري، ومع ذلك فإنها لا تبدأ من وقت إبرام العقد بل من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل. وإلتزام الناقل بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة، سليمة في الميعاد المحدد. ولذلك يكون مسؤولاً بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها. ولا ترتفع عن الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل عليه كقوة قاهرة أو خطأ المرسل أو عيب البضاعة² .

وطبقاً للقواعد العامة فإن المسؤولية العقدية تقوم على أساس فكرة الخطأ أو الضرر و العلاقة السببية بينهما. فإذا إجتمعت هذه الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل. أما إذا انتفى أحدها فتنتفي المسؤولية العقدية عن الناقل البحري للبضائع. ومقتضى ذلك انه اذا لم يقم الناقل بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة سليمة إلى جهة الوصول في الميعاد المتفق عليه، فإنه يفترض خطؤه ويلتزم بتعويض الشاحن عن

¹ الجميل، ايمان فتحي حسن(2009) تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص 38

² موسى، طالب حسن(2007) القانون البحري ، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 130

الضرر الذي أصابه من جراء ذلك . ولا فرق بين أن يكون عدم تنفيذ الإلتزام راجعا إلى خطأ الناقل البحري الشخصي أو أخطاء تابعيه البريين أو البحريين . ويتضمن التعويض طبقا للقواعد العامة إذا تحققت أركان المسؤولية العقدية ما لحق الشاحن من خسارة وما فاته من كسب، شرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لاخلال الناقل بالتزامه و لم يكن في إستطاعته أن يتوقاه ببذل جهد معقول، ولا يلتزم الناقل الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه وقت التعاقد، غير أن معاهدة بروكسل، وضعت نفس القواعد العامة بالنسبة لطبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ورسمت حدودها ثم أوردت الإستثناء على ذلك من ناحيتين :

الأولى : نصت المعاهدة على إعفاء الناقل من كل مسؤولية في بعض الحالات

و الثانية : قررت المعاهدة تحديد مسؤولية الناقل البحري ووضعت الأساس الذي يراعى في إحتساب مقدار التعويض الذي يحكم به للشاحن و الأحكام التي نصت عليها .

فكما قلنا فإن الناقل البحري حسب القواعد العامة يلتزم بنتيجة معينة هي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول ولذلك يكون مسؤولا عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فالخطأ هنا هو مفترض ، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي. فهذه القواعد برمتها إعتمدتها معاهدة بروكسل في تنظيم مسؤولية الناقل البحري . فنصت المادة 04 فقرة 02 من المعاهدة على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ

عن فعل الناقل أو خطأه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف¹ .

فهذا النص يرسم حدود مسؤولية الناقل ويقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه فإن أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله أو أفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه أن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي. ومعنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل إلى أن يثبت السبب الأجنبي الذي سبب هذا الضرر ولكن معاهدة بروكسل لم تقتنع بتنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على نحو ما هو مقرر في القواعد العامة ولكنها نصت على إعفاء الناقل من المسؤولية في عدة حالات بحيث يكفي أن يثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب الشاحن كان بسبب واحدة منها حتى يعفى من المسؤولية .

أما إتفاقية هامبورغ، فالخطأ مفترض و المادة 05 من هذه المعاهدة نصت على أن " الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتج عن التأخير في التسليم مالم يثبت أنه ووكلاؤه وتابعوه إتخذوا كل التدابير المعقولة لاتقاء وقوع الحادث وتفادي نتائجه فالخطأ هنا أيضا مفترض وعلى الناقل أو تابعوه أن يثبتوا أنهم إتخذوا التدابير الممكنة لدفع الحادث لنفي المسؤولية² .

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد الناقل في حالة

¹ طه، مصطفى كمال(1998) القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة،ص 277.

² الشراوي، محمود سمير(1993) القانون البحري، ط1 ، دار النهضة العربية، القاهرة ص276

عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه، هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل ولا يوجد هناك ما يبرر اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تقصيرية ما دام أن الناقل قد ارتبط بالشاحن بموجب عقد نقل، كما لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى ولو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية العقدية هي محور المسألة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية. بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت، وهو الناقل البحري، وذلك على خلاف المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام. إلا أن هناك من ذهب إلى القول بأن المسؤولية العقدية، تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، وذلك تطبيقا لتبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين، ما كان متوقعا منه وما لم يكن متوقعا، غير أن الدكتور عبد الرزاق السنهوري قد أخذ في هذا الشأن بما يخالف ذلك فيقول: ان المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه. إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بانها تقوم على العقد، فأرادة الأطراف المتعاقدين هي التي تحدد مداها ، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضا معقولا أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها في مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالتها غش المشين وخطاه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزما

بالتعويض عن كل الضرر متوقعا أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد ابطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية كما أنه ليس هناك أساس لما قاله البعض، يكون الناقل يسأل تقصيريا عن خطئه الشخصي، وذلك في حالة السماح للسفينة بالإبحار،¹ وهي في حالة غير صالحة للملاحة لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ الالتزامات التي فرضها العقد فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية ، وهذا لا يعني أن الناقل لا يسأل تقصيريا، بل يسأل في حالة عدم وجود عقده²

وأما في شأن المسؤولية التقصيرية للناقل البحري، تعتبر المسؤولية التقصيرية صورة من صور المسؤولية المدنية و يكون الخطأ في المسؤولية عن فعل الغير و عن فعل شيء فالخطأ هو شرط قيام المسؤولية³ ، وهو اساسها فالناقل البحري يكون مسؤولا عن الأضرار الناتجة، وهذه هي القاعدة العامة للمسؤولية عن العمل فالضرر اللاحق للشاحن أو المرسل إليه يرجع بالدرجة الأولى الى خطأ الناقل نفسه لان المكلف بالنقل لا يتدخل شخصيا في تنفيذ العقد إلا انه يمكن تصور بعض الأخطاء التي تنشأ بفعل تهاون أو تقصير من الناقل سواء أثناء تنفيذ بنود العقد، أو التقصير في بذل عناية؛ ومن الأخطاء المعروفة، أن تكون العنابر غير مزودة بالوسائل الضرورية للأمان وحفظ البضاعة من التلف، أو الانحراف عن المسار دون سابق إخطار؛ ففي هذه الحالة يعتبر الناقل ضرر بالشاحن مسؤولاً في حالة إلحاق الشاحن أو المرسل إليه وتقوم المسؤولية التقصيرية للناقل البحري أيضا على خطأ قد أحدث

¹ يعقوب صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8، ص 140.

² قائيد، محمد بهجت عبد الله أمين (2005) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الجزء ان الأول والثاني. القاهرة. ص 120

³ مقداي، عادل القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 130.

ضرر غير مشروع للشاحن وهذا الضرر لا يستوجب التعويض، وقد حصل نقاش حول مفهوم هذا الضرر وقد جاء في النص الفرنسي في المادتين 133، 131 أنه الضرر غير المحقق فالضرر غير المشروع وغير المحقق هو الذي لا سند في القانون فيكون نتيجة تعدي على حقوق الغير في حين يسأل الناقل لا بصفته متعاقدًا بل بصفته الشخص المخطأ ويكون هذا الخطأ بعيداً تماماً عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموماً ويمكن تصور الحالة هذه، عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ثم يحصل وأن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضراراً بالبضاعة ومثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما يمكن أن يحدث خطأ الناقل وصفين في آن واحد أي أن يكون خطأ تعاقدياً وفي الوقت ذاته تقصيرياً¹

¹ العطير، عبد القادر وملحم باسم محمد (2009) الوسيط في قانون التجارة البحرية. ط1 دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ص 224

الفصل الثاني

الإطار القضائي لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العماني

يقدم الباحث هذا الفصل من خلال مبحثين ففي المبحث الأول دعوى مسؤولية

الناقل البحري وأما المبحث الثاني آثار دعوى مسؤولية النقل البحري

المبحث الأول

دعوى مسؤولية الناقل البحري

لكي يتسنى للمضرور ممارسة حقه في الحصول على التعويض من جراء الضرر اللاحق به بسبب الخسائر والأضرار التي أصابت بضاعته، يلجأ إلى استعمال حقه في المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقررة قانوناً وتعتبر دعوى المسؤولية من أهم الدعاوى التي تنشأ في عقد النقل البحري، وذلك بالنظر لكثرة النزاعات المرفوعة أمام القضاء في هذا المجال من جهة، وانفرادها بخصوصيات تميزها عن غيرها من الدعاوى من جهة ثانية،¹ وهو الأمر الذي طرح العديد من التساؤلات، فمن هم أطراف هذه الدعوى؟، وما هي الجهة القضائية المختصة بالفصل في الدعاوى الناشئة عنها وسبب ذلك أنه قد اهتم المشرع البحري بموضوع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل، فنص على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوة اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى لا ترفض دعواه، وقصد المشرع من النص على هذه الإجراءات، وضع حد للمنازعات الناشئة من عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلت لما تقتضيه هذه

¹ كيلاني، آمال حمد (2001) التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة ص332.

العمليات البحرية من سرعة¹. ولذلك سيتناول الباحث هذا المبحث من خلال خمسة مطالب، ففي المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري وأما المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية وأما المطلب الثالث: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري وأما المطلب الرابع: عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري وأما المطلب الخامس: التحكيم كطريق لحل منازعات دعوى مسؤولية الناقل البحري:

المطلب الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

دعوى المسؤولية في عقد الناقل البحري شأنها شأن أي دعوى، ثمة مدعي

ومدعى عليه²

أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى: صاحب الحق في رفع الدعوى أو المدعي هو ذلك الشخص الذي أصابه ضررًا جراء إصابة البضائع بتلف أو هلاك، أو إصابته شخصياً بضرر جراء تأخر الناقل في تنفيذ التزاماته، ومن ثم فيكون مدعي الشاحن أو المرسل إليه، والمؤمن والمسافر في عقد نقل الأشخاص.

وبمقتضى القواعد المقررة في القانون البحري الأردني حيث كان موقف المشرع

البحري الأردني ان طرفي عقد النقل البحري الرئيسين هما الناقل والشاحن وفي اغلب

الأحيان يكون الشاحن هو المدعي الا أنه من الممكن ان يكون المدعي المرسل إليه او

المؤمن فالشاحن هو أحد طرفي عقد النقل المبرم مع الناقل وهذا العقد الذي يثبت سند

¹ المقدادي ، عادل (2007) النقل البحري وفقاً لأحكام القانون البحري العماني رقم 8135م، ص41.

² صادق، هشام (1977) تننازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص74.

الشحن الذي يكون بحوزة الشاحن او من يقوم مقامه فيكون هو صاحب الحق في تسلم البضاعة هذا ومتى أخل الناقل في تنفيذ موجب التسليم بصورة صحيحة فيكون للشاحن الحق في مقاضاة الناقل ومطالبته بالتعويض عن الإضرار وذلك بالجوء إلى القضاء بتعويضه عن الأضرار الناجمة عن إخلاله بالتنفيذ فالشاحن 1 طرف أساسي في عقد النقل البحري ويحق للمرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حال إذا كان سند الشحن اسما ويستمد المرسل إليه حقه في إقامة الدعوى في حالة إذا حصل ضرر بالبضاعة التي من حقه استلامها نتيجة هلاك او تلف او بسبب تأخير وصولها وذلك من انه يستمد حقه هذا من سند الشحن إذا كان قد ورد اسمه فيه او إذا كان سند الشحن مظهرا لمصلحته المؤمن أيضا يحق له ان يقيم دعوى ضد الناقل على أساس الخطأ المرتكب منالناقل الذي بسببه أدى الى حصول الضرر وبالتالي قيام المؤمن بالقيام بتعويض المتضرر أي المؤمن له. ما بالنسبة للمدعى عليه فتقام دعوى المسؤولية على الشخص الذي أخل بالالتزام والذي كان سببا من أسباب وقوع الضرر وعادة هو الناقل حيث تقام دعوى المسؤولية على الناقل باعتباره طرفا في عقد النقل و الناقل هو الشخص سواء كان مالك السفينة او الذي يقوم بتجهيزها او يقوم باستئجارها ويتعه بنقل البضائع الى الميناء المتفق عليه بالعقد مقابل اجر متفق عليه بموجب العقد المبرم وتقع على الناقل مسؤولية القاها عليه العقد بتنفيذ التزامات المترتبة عليه و أهمها تسليم البضاعة المنقولة الى صاحب الحق باستلامها بشكل صحيح.²

¹ النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى مواثمتها مع الاتفاقيات الدولية جامعة البلقاء التطبيقية ص2498

² النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى مواثمتها مع الاتفاقيات الدولية جامعة البلقاء التطبيقية ص2498

وأما وفقاً للقانون البحري العماني طرفاً عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري و الشاحن ، إلا أن تنفيذ العقد لا يبقى العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط ، فكثيراً ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه ومن جانب آخر قد يكون المضرور شخصاً أجنبياً عن عقد النقل ، ومع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية ، ويكون ذلك إما بالحلول محل صاحب الحق في الرجوع على الناقل، وإما لأجل اقتضاء تعويض عن الأضرار التي تلحق به شخصياً ، ولذلك يجب بيان مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل البحري وأثر ذلك وفي المقابل إذا كان الناقل البحري الذي تعهد للشاحن بنقل البضائع بحراً هو الذي يتولى إنجاز النقل إلا أنه قد يعهد به أو بجزء منه إلى شخص آخر 1 ، وعلى ضوء اتفاقات الأطراف يتبين مدى ارتباط الشاحن بالناقل الذي تولى فعلاً إنجاز النقل البحري أو جزء منه من عدمه ، فيثور التساؤل حول مدى جواز الرجوع على الناقل الفعلي ومن جانب آخر لا شك في أن الناقل البحري ينجز النقل من الوجهة المادية بواسطة تابعيه، وقد ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه أحد التابعين ، وإزاء مختلف الفروض التي تنشأ عن إثارة مسؤولية الناقل البحري²

1. الشاحن: يعتبر الشاحن هو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، ومن ثم فإنه يعتبر صاحب الحق الأول في الرجوع على الناقل البحري في حالة عدم قيام هذا الأخير بالتزاماته على أكمل وجه، وبإمكانه الرجوع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي سيستلم البضاعة أو شخص آخر كالمرسل إليه ما دام سند الشحن بحوزته وفي هذا الصدد يقول الأستاذ رودبير: "لا يكون رفع الدعوى للشاحن إلا إذا كان بيده سند الشحن الذي يمثل البضاعة أو المطالبة

¹ ماهر، وليد علي(2016) قانون التجارة البحري العماني، دار الكتاب الجامعي، العين ص259
² ماهر، وليد علي(2016) قانون التجارة البحري العماني، دار الكتاب الجامعي، العين ص259

بالتعويض عن أضرار ثبت أنه تحملها لوحده..."، لذلك يتعين أن يكون الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري، ولا يكفي لقبول دعواه كونه طرفاً رئيسياً فيه ما دام لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل

يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن فالشاحن له الحق في الرجوع على بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال سواء أكان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو أي شخص آخر، و سواء تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها بحيث أن وثيقة الشحن سوف لن تخرج عن ثلاثة أشكال و أخيراً نشير إلى أنه يجب مراعاة هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل بحيث أجاز للشاحن أن يطالب الناقل بتنفيذ ما تعهد به اتجاه الغير¹.

2. المرسل إليه:

المرسل إليه هو الطرف الذي تعاقد الناقل البحري مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه، فهو في حقيقة الأمر طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لمصلحته فالمرسل إليه يستمد أحقية رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل فله حق المطالبة بالبضاعة كما له الحق في الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمن سند الشحن نفسه، و مرسله معه والحائز الشرعي لهذا السند له وحده الصفة في استلام البضاعة و بموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن

¹ دويدار، هاني(2004) الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص257.

للمرسل إليه أيضا الحق في رفع الدعوى أمام القضاء، وذلك في حالة إذا ما أخل الناقل بالتزاماته الناشئة عن العقد فيمكن للمرسل إليه أن يطالب هذا الأخير بالتنفيذ أو يطالبه بالتعويض، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ: 20-02-1990 لقولها: "إن المرسل له حق رفع دعوى ضد الناقل وكذلك الناقلين المتعاقدين"¹

ولا يستمد المرسل إليه حقه في طلب التعويض من الناقل من فكرة المسؤولية العقدية، لأنه لا توجد علاقة تعاقدية بين الناقل والمرسل إليه، ولا يستند أيضا إلى فكرة المسؤولية التقصيرية، لأنه لا تتوفر شروط قيامها في أغلب الأحيان، وإنما يرجع المرسل إليه على الناقل بدعوى المسؤولية، ويستمد حقه في طلب التعويض عن الأضرار إلى فكرة النفاذ، لأن واجب الناقل هو احترام عقود الآخرين، وحتى إذا لم يتطرق المشرع إلى هذا المصدر في التقنين فلا يمكن إنكار وجوده لكي يحافظ المرسل إليه على حقوقه اتجاه الناقل، وأن يضمن فعالية دعواه بالمسؤولية ينبغي أن يتقيد بأمرين

أ- وجوب فحص البضاعة ومراجعتها قبل استلامها، وذلك من أجل إسناد تبعة الأضرار إلى الناقل.

ب- وجوب تقديم احتجاجه للناقل أو نائبه، وذلك وفقا للأشكال والمواعيد المقررة قانونا، وذلك بهدف الحفاظ على حقوقه وحقوق المؤمن على البضاعة والرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل.

¹ الكنانى، فاطمة عباس حسوني(2017) الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 : دراسة مقارنة مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية و السياسية المجلد 9، العدد 4 ص598

3. المؤمن: يمكن أن يكون مدعيا كل شخص حل محل المضرور في حقوقه، كشركة التأمين مثلا التي قامت بتعويض الضرر للمؤمن له، إذ يحق لها في هذه الحالة إقامة دعوى ضد الناقل وأن تحل محل المضرور وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه، إلا أنه يفترض في دعوى رجوع المؤمن على الناقل حصول أضرار للمؤمن لأنه وتم تعويضه عن هذه الأضرار من طرف المؤمن، فيكون لهذا الأخير حق الرجوع على الناقل بموجب عقد الحلول إن معظم المنازعات البحرية في القضاء الجزائري والمطروحة أمام الجهات القضائية المختصة يكون فيها المؤمن مدعيا فهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري، وذلك لأن المؤمن يعوض المرسل إليه عن كل الخسائر والأضرار التي لحقت بضاعته المنقولة.¹

4. المدعي في عقد نقل الأشخاص بحرا: إن المدعي في عقد نقل الأشخاص هو المسافر أو ورثته، أو من يعولهم، ويتعين على المسافر في حالة الإصابة البدنية إخطار الناقل في الأجال المحددة قانونا، وهذا الإخطار غير واجب على ورثة المسافر أو من يعولهم في حالة الوفاة أثناء تنفيذ العقد ، ويمكن لهم المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمسافر المتوفي أثناء النقل، وكذلك الأضرار التي لحقتهم شخصا نتيجة وفاة مورثهم، فالدعوى مبنية على أساس مسؤولية الناقل العقدية، والثانية على أساس المسؤولية التقصيرية

¹ حسن، سوزان علي (2004) عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، ص 67.

أجاز القانون البحري طبقاً للقواعد العامة لأحكام المسؤولية التقصيرية لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق البضاعة أو التأخير في وصولها و تسلمها أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري، بحيث لا يشترط أن يرتبط الغير بوجود علاقة تعاقدية بينه و بين الناقل البحري و ذلك بخلاف الشاحن و كذا الأمر بالنسبة للمرسل إليه إلا أنه يجب على الغير عند رفعه لدعوى التعويض عن الضرر أن يثبت قيام عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ و ضرر وعلاقة سببية بينهما كما تجدر الإشارة أنه بإمكان الغير الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حوله محل المرسل إليه و هو ما يسمى بدعوى الرجوع، كما يجوز للمؤمن باعتباره من الغير أن يحل محل المرسل إليه بموجب دعوى الحلول¹

ثانياً: المدعى عليه في دعوى المسؤولية:

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه أيضاً، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار و إبلاغه بالعريضة الإفتتاحية ترفع دعوى التعويض الرامية الى جبر الأضرار اللاحقة في البضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي

¹ قايد، محمد (1992) مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، النهضة العربية، القاهرة 1992، ص103.

الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكن للمضروور الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

إن دعوى المسؤولية في عقد النقل البحري سواء كان نقل أشخاص أو بضائع ترفع ضد الناقل سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الفعلي أو كان الناقل الأول أو الناقلين اللاحقين له ، وكذلك يمكن أن يكون الربان والمقاول البحري مدعى عليهم وسنفضل في هذه النقاط كما يلي:

1. الناقل:

رفع الدعوى ضد الناقل البحري في الظروف العادية لا تطرح على المدعي أي إشكال عندما

يكون هو نفسه من أصدر سند الشحن، إلا أنه في بعض الحالات يقوم الناقل بتنفيذ جزء من النقل وفي حين يكمل الباقي ناقلون آخرون و هو النقل الذي يتم عن طريق النقل المتتابع ففي هذه الحالة من هم الناقلين المسؤولين عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في هذا النوع من النقل 1

فالناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن، وقد فصل المشرع في مسؤوليته وكذا مسؤولية الناقلين المتتابعين وضعت وثيقة شحن مباشره لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا حدثت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، وال يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في

¹ علي ، حمد فخري (2017) إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، العراق ص9

وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين ، فقد يكون الناقل مدعيا في دعوى المسؤولية في عقد النقل البحري، فيسأل عن الهلاك أو التلف أو الأضرار التي تصيب البضائع أو الأشخاص أثناء تنفيذه للعقد ،وليس هناك ما يمنع من أن يعهد الناقل الذي أبرم العقد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل، فيسمى الأول بالناقل المتعاقد ويسمى الثاني بالناقل الفعلي فيتولى هذا الأخير التنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المتفق عليها سواء كان ذلك بصفة كلية أو جزئية، ويتم ذلك عن طريق اتفاق بينه وبين الناقل المتعاقد، إلا إذا تم الاتفاق بينه وبين الشاحن على عكس ذلك ويظل الناقل المتعاقد مسؤولا اتجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل رغم إنابته لشخص آخر، وهذا تأكيدا لاستمرارية مسؤولية الناقل الأول، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا على الجزء المسؤول بتنفيذه وتعتبر مسؤولية كل منهما مسؤولية تكافلية تضامنية ويحق لأحدهما الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر ، وهو ما بينته نص المادة العاشرة من اتفاقية هامبورغ التي تناولت مسألة التنفيذ الكلي أو الجزئي للنقل بواسطة ناقل بالنيابة (الناقل الفعلي) ،والتي نصت على ضرورة استمرارية مسؤولية الناقل المتعاقد رغم الإنابة، وبأن جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي، وعلى التضامن في المسؤولية عند وقوعها، وختمت المادة بأنه يوجد بأحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي بالرجوع على الآخر¹

¹ سحولي صالح الدين(2007) دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، ، كلية الحقوق، جامعة وهران ، ص24

كما نشير أنه يجوز للمدعي الحصول على التعويض في حاله الأضرار التي تصيب البضاعة بأن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه ولا يهم أن يكون هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها، أما عن مسؤوليته عن هلاك أو تلف أثناء عملية النقل الأخرى فأساسها أنه يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر

2. الربان: للربان سلطات واسعة يقرها القانون والعرف الدولي وتدعو إليها الضرورات العملية، وهذه السلطات لا تتجاوز فترة الرحلة البحرية، فالربان هو الذي يقوم بجمع الاستدلالات وإجراء التحريات والأمر بالتحفظ وهو الأمين على النظام في السفينة لذلك يمكن أن يكون الربان مدعى عليه، وذلك إذا كان النزاع متعلقا بالنقل البحري، فإنه يجوز للمضروور إقامة الدعوى ضد الربان بصفته وكيلا عن الناقل ومنه فإنه يحق للمسافرين أو ذوي الحقوق إثارة مسؤولية الربان، إذا أخل بواجبه في المحافظة على أرواحهم أو ممتلكاتهم أو في حالة تقاعسه عن القيام بكافة أعماله الأساسية فتتقرر مسؤوليته حتى ولو كان الخطأ بسيطا¹

3. المقاول البحري: يعتبر المقاول البحري مسؤولا عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف اتجاه الشخص الذي طلب خدمته سواء كان الناقل أو المرسل إليه أو الشاحن، ويسأل المقاول عن الضرر التي نشأت خلال فترة قيامه بمهامه فقط ولا يسأل عن

¹ عوض، علي جمال الدين القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص294 وما بعدها.

الأضرار التي حدثت قبلها أو بعدها، ويعد مسؤولاً كذلك في حالة التأخر عن تنفيذ التزاماته إلا إذا أثبت أن التأخير كان بسبب الغير¹

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية:

إن تحديد المحكمة المختصة إقليمياً يكتسي أهمية كبيرة سواء فيما يتعلق بالمنازعات البحرية بصفة عامة، أو المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري بصفة خاصة، وذلك لتعدد النصوص التي عالجت هذا الاختصاص سواء على المستوى الوطني أو المستوى الدولي، فأما المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية فتعتبر من الإجراءات العامة لرفع الدعوى، فنجد إن الدعوى بالنسبة للمدعي تعني حق عرض إدعاء قانوني على القضاء، وتعني بالنسبة للمدعي عليه حق مناقشة مدعي تأسيس إدعاءات المدعي، وترتب على المحكمة التزاماً بإصدار حكم في موضوع الإدعاء بقبوله ورفضه والإدعاء هو تأكيد شخص لحقه أو مركزه القانوني في مواجهة شخص آخر بناءً على واقعة قانونية معينة وبذلك تختلف الدعوى القضائية عن المراكز القانونية المختلفة، ويكتب في لائحة الدعوى مايلي:2:

1. الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى.
2. اسم ولقب المدعي وموطنه.
3. اسم ولقب وموطن المدع عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له.
4. الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي، ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني

¹ قايد، محمد بهجت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص394.

² - J.WALTER, LES CLAUSES DU CONNAISSEMENT, Mémoire, 2005-2006, p. 13. BERNAT. C, "La responsabilité du transporteur maritime de marchandises", Chroniques du barreau, Les Echos Judiciaires du 21 novembre 2014

والاتفاق.

5. عرفاً موجزاً للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى.

6. الإشارة عند الاقتضاء، إلى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى.

كما أنه يجب احترام تلك الشروط وتخلف أي شرط حتماً يؤدي إلى عدم قبول الدعوى شكلاً. وبعد أن يتم تحرير عريضة افتتاح الدعوى مستوفية لكافة عناصرها وبياناتها لا بد من إيداعها لدى أمانة ضبط المحكمة ثم يتبعها دفع الرسوم القضائية المقررة واللازمة لتسجيلها، فأما المحكمة المختصة في اتفاقية هامبورغ سنة 1978 فقد ذهبت اتفاقية هامبورغ إلى وضع نظام قانوني واضح بشأن قواعد الاختصاص، وذلك بهدف تخفيف العبء والمشقة على المدعي من جهة واستجابة لمبدأ حرية التعاقد من جهة ثانية، فأودعت في نص المادة الواحد والعشرين منها مجموعة من الأحكام لاقت استحساناً، وذلك لمساهمتها في تحقيق توازن عجزت عن تحقيقه اتفاقيات دولية أخرى كبروكسل، والتي خلت أوراقها من أي حكم في شأن تحديد الاختصاص القضائي وبصدد تحديد المحكمة المختصة، هيأت اتفاقية هامبورغ للمدعي عدة بدائل لاختيار

على النحو التالي

أ- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامته.

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه محل عمل أو فروع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها.

ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

د- أي ميناء آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

ومنه فإنه يجوز للمدعي إقامة دعواه والخيار بين اختصاص محاكم احد الدول التي يقع فيها أخذ الأماكن المذكورة آنفاً، وأن قانون الدولة التي اختار المدعي إقامة الدعوى أمام محاكمها هو الذي يعين المحكمة المختصة نوعياً ومحلياً بالفصل والنظر بالنزاع، وبالرجوع إلى نص الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورغ نجد بأنها قد أضافت مكاناً سادساً، وهو أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه حجز على السفينة الناقلة، أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك وذلك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة أو قواعد القانون الدولي وحسب رأي الدكتور أحمد محمود حسني، فإنه لا داعي للإشارة إلى مكان إبرام العقد، معتبراً أن ميناء الشحن يكفي وذلك لأنه عادة ما يصدر سند الشحن في ميناء الشحن كما أجازت نفس الفقرة للمدعي عليه، في حالة إذا أقام المدعي دعواه أمام محاكم هذه الدولة، أن يطلب من المدعي نقل الدعوى إلى إحدى المحاكم المختصة المذكورة في الفقرة الأولى وذلك من أجل الفصل فيها وعلى المدعي الاستجابة لطلب المدعي عليه، إذ قدم هذا الأخير قبل هذا النقل كفالة لضمان الوفاء بما قد يحكم به في الدعوى لصالحه أي المدعي، وأما المحكمة المختصة في اتفاقية أثينا العام 1984 فقد حددت اتفاقية أثينا لعام 1974 المحكمة المختصة بالنظر في الدعاوى التي ترفع في المنازعات المتعلقة بعقد نقل الأشخاص بحراً، وتركت حرية الاختيار للمدعي بين مجموعة من المحاكم وهي

أ- المحكمة التي يقع في دائرتها مقر المدعي عليه.

ب- محكمة ميناء القيام أو ميناء الوصول وذلك حسب بنود العقد.

ج- المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أو مقر المدعي.

د- محكمة الدولة التي تم فيها إبرام العقد.

أما في موقف القانون البحري الأردني في تحديد المحكمة المختصة وفي سياق الاختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل البحري فقد نصت المادة ٢١٥ من قانون البحري الأردني على ان يعتبر باطلا " كل شرط أو اتفاق ينتزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن ووثائق الشحن أو النقل البحري". فاستنادا لهذا النص فبعض شراح القانون استبعد التحكيم الذي يرد في مجال النقل البحري وذلك لاعتبار باطلا أي شرط ينتزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في منازعات النقل البحري¹.

ولم يشر القانون البحري العماني إلى المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية حيث اكتفى ببيان النطاق الزمني لإقامة دعوى المسؤولية وذلك في المادة ٢٦٢ والتي نصت:

- ١- لا تسمع الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو التاريخ الذي كان محدد لتسليمها.
- ٢- وبالنسبة لطلب استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

المطلب الثالث: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري:

لم يتضمن قانون التجارة البحرية الأردني أو القانون البحري العماني أحكاما خاصة تتضمن شروطا لرفع دعوى المسؤولية فإن ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني وإذا كان لزاما لقيام

¹ النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى مواثمتها مع الاتفاقيات الدولية جامعة البلقاء التطبيقية ص2500

الدعوى توافر ركنيها من أطراف المدعي و المدعى عليه و موضوع ينطوي على محل وسبب، فإن الدعوى لا تقبل إلا بتوافر شروطها التي تكون إما عامة وإما خاصة.

المصلحة

إن ممارسة الدعوى تقتضي توافر الصفة في المدعي و المدعى عليه بل و أيضا للمتدخل في الخصام نزوال عند المقولة المشهورة " لا دعوى بدون مصلحة" و يستوي في ذلك أن تكون المصلحة قائمة أو محتملة فالمصلحة في الدعوى هي المنفعة أو الفائدة أو الميزة التي يحصل عليها الشخص جراء الحكم له بما يطلبه و يقال المصلحة هي مناط الدعوى فالمصلحة إذا شرط الزم و ضروري لقبول الدعوى و الإستمرار فيها فإذا هي انعدمت فإن الدعوى تكون غير مقبولة فإذا كان لا خلاف بشأن المصلحة القائمة الذي أخذت بها جل التشريعات لتفادي احتمال وقوع الضرر بالغير، إلا أن أغلبية هذه التشريعات أخذت بما يعرف بالمصلحة المحتملة التي تتبنى ما يعرف بالدعوى الوقائية أو الإحتماالية و ترك أمر تقدير قيامها و وجودها لسلطة القضاء.

بالإضافة ذلك يجب أن تتوفر المصلحة على الطابع الشخصي و المباشر بحيث لا يجوز التقاضي عندما تكون مصلحة الغير هي التي تضررت إلا استثناء إذا تعلق الأمر بمسألة التمثيل للشخص الإعتباري. وثبوت المصلحة في رفع دعوى المسؤولية لا بد من توافر شرطين أساسيين الأول هو وجود عقد النقل البحري للبضائع أما الثاني هو الإخلال بتنفيذ هذا العقد.¹

¹ حمدي، محمد كمال 1995، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ص57

الصفة

كما هو الشأن بالنسبة للمصلحة فالصفة واجبة في أطراف الدعوى سواء مدعي أو مدعى عليه وكذلك الشأن بالنسبة للغير لأنه البد من رفع الدعوى من ذي صفة على ذي صفة، فلا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزاً على الصفة للتقاضي و بذلك تكون الصفة من شروط قبول الدعوى فالصفة هي المصلحة الشخصية و المباشرة بمعنى أن يكون ارفع الدعوى هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته أو من ينوب عنه أو الوكيل.

فالمدعي أمام القضاء يجب أن يتمتع بالنص القانوني الذي يمنحه القدرة على الإدعاء بمعنى الترخيص، فالأصل في رفع الدعوى يعود إلى صاحب الحق أو المركز القانوني فالصفة واجبة التحقق و هي ما يعرف بالصفة الأصلية كما نشير هنا إلى أنه وجب التمييز في مسألة الصفة بين الصفة الأصلية في الدعوى، و هي تثبت دائماً لصاحب الحق في الدعوى و بين الصفة الإجرائية و هي صلاحية الشخص لمباشرة الإجراءات القضائية باسم غيره لأن صاحب الصفة الأصلية في الدعوى قد أصبح في استحالة قانونية أو مادية لمباشرة الدعوى بنفسه، فيخول القانون لشخص آخر لمباشرة الإجراءات أمام القاضي باسمه و هو ما يعرف بالصفة الإجرائية أو التمثيل القانوني أو النيابة القانونية¹

النطاق الزمني للدعوى:

رغبة المشرع في سرعة إنهاء المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ عقد النقل أن الدعوى المتعلقة بتسليم البضائع لاتسمع بعد وصول السفينة بسنة، ويبدأ سريان مدة

¹ ترك، محمد عبد الفتاح ، 2005، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ص138

التقادم من وقت وصول السفينة إلى الميناء الذي يجب فيه تسليم البضاعة. وإذا غرقت السفينة أو فقدت يبدأ التقادم من وقت علم المرسل إليه بغرقها، ولا تحكم المحكمة بالتقادم إلا إذا تمسك به الناقل.

وأما قانون التجارة البحري الأردني فقد نصت المادة 219- يسقط بحكم مرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل الأحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة . وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

وأما المادة 220- بعد انقضاء سنة من نهاية السفرة يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تنفرع عن عقد إيجار السفينة أو عقد النقل مع الاحتفاظ بأحكام المادة السابقة.

المادة 221- يسقط بحكم مرور الزمن: بعد سنة من انقضاء السفرة، حق كل دعوى مالية تتعلق بأجرة السفينة وبعد سنة من التسليم، حق كل دعوى مالية ناشئة عن تقديم غذاء للملاحين بناء على أمر الريان أو عن تقديم أشياء ضرورية للتجهيز والتموين.

وبعد سنة من تسلم المصنوعات حق كل دعوى مالية تتعلق بأجور العمال وبإنجاز المصنوعات وبعد سنة من وصول السفينة حق كل دعوى ناشئة عن تسليم بضائع.1

وأما القانون البحري العماني فقد نصت في المادة ٢٦٢ على مايلي:

¹ العطير، عبدالقادر الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص371.

١- لا تسمع الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو التاريخ الذي كان محددًا لتسليمها.

٢- وبالنسبة لطلب استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

المطلب الرابع: عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري:

يقع عبء إثبات المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضائع على عاتق الناقل¹، فإذا حدث هلاك أو تلف للبضائع، وتم تحديد وقت حدوثها، فإن مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف في القانون الأردني تنشأ إذا كان الهلاك أو التلف قد تحقق في الفترة الممتدة من وقت بداية الشحن إلى وقت نهاية التفريغ (أي أثناء الرحلة البحرية) ² أما إذا تعذر تحديد وقت حدوث هلاك أو تلف البضائع، فيفترض حدوثه في الفترة الممتدة بين وقت بداية الشحن ونهاية عملية التفريغ، على اعتبار أن الناقل ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها، ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو

¹ تمييز حقوق رقم 85\433، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص903، حيث قررت: "على الناقل إثبات حصول النقص في البضاعة بعد تفريغها من السفينة؛ لأن الرحلة البحرية تبدأ من شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود وذلك عملاً بالمادة 211 من قانون التجارة البحرية".

² تمييز حقوق رقم 85\205، مجلة نقابة المحامين لسنة 1986، ص190، حيث قررت: "من المتفق عليه فقها وقضاء وبدلالة المادة 211 من القانون البحري أن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في تنفيذ عقد النقل وضمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية فقط و أما بعد انتهاء الرحلة البحرية وابتداء من تلقي البضاعة من الرابن في ميناء التفريغ وحتى تسليمها إلى المرسل إليه، فالمسؤولية تقع على الوكيل البحري الذي يكون مسؤولاً عن أي خطأ شخصي يقع منه أو من عماله طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية". انظر أيضاً تمييز حقوق رقم 2002\576، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\48. و تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2585.

تعييبها¹ إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس من قبل الناقل، حيث يستطيع إثبات أن الهلاك أو التلف وقع قبل شحن البضائع، أو بعد تفريغها وتحميل الناقل عبء إثبات وقت حدوث الضرر للبضائع يعد من النظام العام، لا يجوز الاتفاق على خلافه بتحويل عبء الإثبات ليصبح على الشاحن مثلاً²

المبحث الثاني

آثار دعوى مسؤولية النقل البحري

يتناول الباحث هذا المبحث من خلال مطالبين ففي المطلب الأول: قيام المسؤولية للناقل البحري وأما المطلب الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها

المطلب الأول: قيام المسؤولية للناقل البحري

حددت المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني حالات تحقق المسؤولية للناقل البحري متمثلة بهلاك وتلف البضاعة والتأخير في تسليم البضاعة مع انه لم يرد

¹ تمييز حقوق رقم 82\675، مجلة نقابة المحامين لسنة 1983، ص 248، حيث قررت: "يبدو من نص المادتين 72 و 213 من قانون التجارة البحرية أن الشارع قد افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب على اعتبار أنه ومن يمثله بصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها وأتاح له الفرصة أن يقيم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرؤه من المسؤولية عن التعويض فإن اثبت ذلك تبرأ ذمته و إلا لزم بقيمتها"

² تمييز حقوق رقم 2002\2275، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\11\19، حيث قررت: "يستفاد من المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12/ 1972 المعدلة بالقانون رقم 4/ 78 والقانون رقم 25/ 83 ما مفاده انه يعدّ ملغياً ولا مفعول له كل شرط ادراج في وثيقة الشحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص"

نص صراحة بالتأخير الا ان من التزامات الناقل إيصال الشيء في الوقت المتفق عليه أو في الوقت الذي كان يجب فيه الوصول.

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص:

أولاً: عدم تنفيذ النقل على النحو المتفق عليه:

يسأل الناقل البحري عن إخلاله بالتزامه والمتمثل في عدم قيامه بتنفيذ النقل المتفق عليه مع المسافرين، فيجوز لهذا الأخير فسخ العقد دون تعويض: إذا كان بسبب إلغاء السفر يرجع إلى سبب أجنبي لا بد للناقل فيه، أما إذا كان المانع راجعاً إلى الناقل فإن هذا الأخير يكون ملزماً بتعويض ما يعادل نصف الأجرة، وخطأ الناقل هنا مفترض إلى أن يثبت ما يخالف ذلك أما في حالة السفر فإنه يجوز للمسافر طلب فسخ العقد مع التعويض، ويكون الناقل معفياً من التعويض، إذا أثبت أن التوقف يرجع إلى سبب أجنبي، كما يمكنه أن يتفادى فسخ العقد إذا قام بنقل المسافرين على سفينة أخرى، وفي ميعاد معقول، وتبقى مسؤوليته بتعويض الضرر قائمة إذا أوقف السفر أو غير ميعاده، أو غير ميعاد الرسو، وخالف الاتفاق المبرم بينه وبين المسافرين، وتنتهي

هذه المسؤولية إذا أثبت الناقل أنه بذل العناية المعتادة لتفادي التعديل¹

ثانياً: مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب المسافرين وأمتعتهم:

يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الضرر الذي أدى إلى وفاة المسافر أو ما لحقه من إصابات بدنية خلال تنفيذ عقد النقل، فتتحقق مسؤوليته إذا وقع الضرر أثناء صعود المسافرين إلى السفينة أو نزوله منها، أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافرين في

¹ الطباخ، شريف أحمد (2005) التعويض عن النقل البري والبحري والجوي. د ط، دار الفكر الجامعي: الإسكندرية ص 243

حماية الناقل قبل صعوده أو نزوله منها ، وقد كان القضاء قديما يعتبر مسؤولية الناقل البحري عن الحوادث التي تصيب الراكب أثناء النقل مسؤولية تقصيرية، ويلزم المدعي بإثبات خطأ الناقل، أما اليوم فمسؤولية الناقل تعاقدية أي أن التزام الناقل بإيصال المسافر سليما إلى المكان المقصود أنشأه عقد النقل، وهو التزام بتحقيق نتيجة وتحقيق به مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت هذا الأخير بأن القوة القاهرة أو خطأ الراكب هي سبب الحادث ومنه فإن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يتحدد زمنيا بفترة عمليات النقل المذكورة في العقد والتي تشمل تواجد المسافر داخل السفينة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول منها، وعلى المسافر أن يتواجد في منشآت الميناء في الميعاد المحدد لكي يتسنى على الناقل تنفيذ العقد وإذا نشأ الحادث وأدى إلى وفاة المسافر، جاز للورثة أن يطالبوا الناقل بالتعويض وذلك طبقا لأحكام التعاقد لمصلحة الغير، ولا يجوز للناقل التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن لا يد له فيه وأثبت أن سبب الوفاة راجع إلى القوة القاهرة أو خطأ المتضرر ، ويسأل أيضا عن الأضرار التي تلحق الأمتعة، سواء كانت الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة فيكون الناقل مسؤولا عن هلاكها أو تلفها منذ تسلمها من الراكب إلى غاية إرجاعها له عند تمام الرحلة¹.

ثالثا: مسؤولية الناقل البحري عن التأخير:

لا يقتصر التزام الناقل على توصيل المسافر سليما معافى إلى المكان المرغوب فيه، وإنما يجب كذلك أن يصل في الموعد المتفق عليه، وفي حالة عدم الاتفاق على الموعد، فإن هذا الأخير يتحدد بالموعد المعقود أي نفس الموعد الذي يلتزم به الناقل العادي في نفس الظروف والتأخير الذي يسأل عنه الناقل البحري هو ذلك الذي يلحق

¹ هاني دويدار. قانون النقل. د ط، دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية. 2014 . ص 2

ضررا بالراكب فلا يسأل الناقل عن التأخير في وصول السفينة إلى الميناء حتى يثبت

المضرور أن سبب الضرر هو تأخر الناقل¹

الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

أولاً: هلاك البضاعة:

يقصد بالهلاك زوال مادة الشيء والهلاك اما ان يكون كلياً او جزئياً كلياً كحالة فقدان البضاعة كاملة اما جزئياً كما لو فقد جزء من البضاعة المنقولة والهلاك قد ينتج عن احتراق البضاعة او تعرضها للغرق اثناء نقلها²، وتجدر الإشارة إليه انه جرى العرف على التسامح في النقص الذي يمكن ان يصيب البضاعة اثناء نقلها واثناء عملية الشحن والتفريغ. والنقص الذي تتعرض له البضائع يرجع لأسباب منها الأجواء التي تتخللها فترة الرحلة وظروف النقل كذلك طريقة الشحن وطريقة التفريغ.

ويرجع في التسامح عن النقص الذي حدث في البضاعة الى العرف في قبوله إذا كان يسيراً. وهذا تقدر المحكمة عادة مقدار النقص المتسامح فيه والتي تأخذ بعين الاعتبار عدة عوامل عديدة كتطوير صناعة النقل وسرعة السفن والتنبؤ بالطقس، ان الذي يقع عليه عبء اثبات كون النقص يقع ضمن المتسامح فيه هو الناقل ليتمكن من التحرر من المسؤولية بأثبات أن النقص الحاصل يقع ضمن ما يعتبر النقص المتسامح

به³

¹ طه، مصطفى كمال القانون البحري الجديد، د ط، دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، 1995 ، ص 340

² عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ١٣٠ .

³ لطيف جبر كوماني، قانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٣، ص ٩٤ .

وينصب إثبات الهالك التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكفل بها، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه ألي شيء من البضاعة المرسلة، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن أما نقص البضاعة أو هالكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 مسألة عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع

وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 219 من القانون البحري العماني بالقول: "1- يلتزم المؤجر بأن يجزل قبل بدء الرحلة العناية اللازمة لإعداد السفينة صالحة للملاحة وأن يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة وأن يعد أجزاء السفينة المخصصة لحفظ البضائع ونقلها للإستعمال المطلوب منها".

ثانياً: تلف البضاعة:

يقصد بالتلف ان البضاعة وصلت كاملة من حيث وزنها ومقدارها الا انها وصلت تالفة كما لو كانت أجهزة ووصلت محطة او فاكهة تضررت او زهور فوصلت ذابلة. ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي اصابت البضاعة. الا انه لا يسأل في حال انه أورد تحفظاً" بشأن البضاعة التي أصابها التلف¹.

المقصود بتلف البضاعة هو سوء حال البضاعة واختلافها عما تم تدوينه بسند الشحن وهو لا يعدم قيمة البضاعة فقد تصل بوزنها أو عددها المدون في سند الشحن إلا أن جزءاً منها يصل تالفاً كوصول جزء من الأقمشة المشحونة تالفة بسبب وصول مياه

¹ مروان الابراهيم، ٢٠٠٦ مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحري الأردني، مؤتمة ٣ للبحوث والدراسات، الأردن، مجلد ٢١ ، عدد ٢ ص 82

البحر المالحة إليها أو وصول عدد من الصناديق المعلبات، وقد وقع عليها التغيير بسبب الإلتواء وتشويه الشكل ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر وهو ملزم بالتعويض ويقع على عاتق المرسل إليه إثبات التلف وللناقل أن يثبت أن التلف قد حصل قبل بداية الشحن وبالتالي فإن تلف البضاعة ال يعدم قيمة البضاعة ولكنها تصل ناقصة القيمة كوصول شحنة السكر متجمدة نتيجة رطوبة البحر والتي قد يستفاد منها المرسل إليه ولكن بقيمة أدنى ويلتزم الناقل بدفع نقصان القيمة على ضوء مساوي للخسائر. إن ذلك التلف أو النقص يجب أن يثبت خلال الرحلة البحرية وعليه وفق ما تقدم يلاحظ أن مسؤولية الناقل تقوم في حالة تلف البضاعة، وعندها يسأل الناقل عن التلف الذي لحق البضاعة، وأن عبئ إثبات التلف أي الضرر يقع على عاتق المرسل إليه وهذا يكون في ميناء التفريغ، أي يكتشف تلف البضاعة عند الوصول وتؤسس مسؤولية الناقل على الإخلال بالتزام ببذل عناية بحيث كان يمكن للناقل درء مسؤوليته إذا توصل إثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل الإحتياطات والتدابير اللازمة لمنع التلف لتوصيل البضاعة سالمة في الميعاد. ولما كان الإلتزام ببذل عناية هو في صالح الناقل لأنه أحق من الإلتزام بتحقيق نتيجة

ثالثاً: التأخير في التسليم:

يعد التأخير في التسليم للبضاعة في الوقت الذي يلي الوقت والميعاد المتفق عليه في العقد أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في حال عدم وجود اتفاق على موعد التسليم صورة من صور الضرر فيسأل الناقل عن الأضرار التي يسببها التأخير في موعد التسليم على الرغم من أن الوقت الحاضر التي أصبحت السفن فيه تسير بسرعة أكبر وهناك خطوط الملاحة المنتظمة التي تحدد بدء الإبحار وتاريخ

توقفها في كل ميناء وتاريخ الوصول الى ميناء التفريغ¹. ان المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني لم تتطرق إلى التأخير، ولا إلى الأضرار الاقتصادية الناتجة عن ذلك ، كالأضرار التي تصيب البضاعة بسبب الهلاك أو التلف. وهذا نقص في التشريع يجب تداركه، كما فعلت الكثير من القوانين العربية، كالقانون المصري، والقانون الكويتي للتجارة البحرية². إلا أن المادة (72) من قانون التجارة البرية الأردني، والمادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني تنص على أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب، أو أضرار ، ما لم يثبت أن هذا الهلاك، أو التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن أحد حالات الإعفاء التي نصت عليها المادة 213، وهو ما أخذ به القضاء الأردني³ لأن مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري هي مسؤولية عقدية، فهي التزام بتحقيق نتيجة، وهو ما أخذ به القضاء الأردني⁴ كما أن قانون التجارة البحرية الأردني لم يحدد الفترة التي يجب أن تتقل خلالها البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وعلى العكس من ذلك فإن قانون التجارة البرية الأردني سنة 1966م قد أشار في أكثر من موضع إلى مدة النقل، فالمادة 1/171 أشارت في عقد نقل الأشياء على أنه: (على المرسل أن يوضح للناقل عنوان المرسل إليه، ومكان التسليم، وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها، ومهلة التسليم، والطريق التي

¹ علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٧، ص ٥٣٠

² نصت المادة 213 من قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 على ما يلي (يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب وأضرار ما ليثبت أن هذا الهلاك، وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي) وهذا خلاف للمادة 2/240 من قانون التجارة البحري المصري والمادة 192 من قانون التجارة البحري الكويتي والمادة 2/5 من قواعد اتفاقية هامبورغ.

³ انظر تمييز حقوق أردني رقم 82/675 مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 1983 ص248

⁴ تمييز حقوق أردني رقم 82 /610 مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 1984 ص997.

يجب اتباعها) 1 إلا أن المادة 76 من قانون التجارة الأردني أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير في تسليمه. فإذا خلا عقد النقل من الوقت المحدد للتسليم يفترض أن يتم التسليم في وقت معقول، يحدده قاضي الموضوع وفق العرف التجاري عند وجوده.

ونخلص إلى أنه لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني نص مفصل ، ولا في قانون التجارة البرية نص يعالج حالة تأخير الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه. المهم أن المادة 280 من قانون التجارة البحرية الأردني قد أشارت إلى حالة التأخير، وهي الإشارة الوحيدة للتأخير، وقد نصت على ما يلي (ان وثيقة الشحن المباشرة هي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة، تلزم من منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها . فهو ملزم خاصة بضمان افعال الناقلين المتتابعين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلتهم الخاصة، من ضياع، وخسارة، وتأخير).²

اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ لم تشر إلى المسؤولية عن التأخير وهذا يعد نقصاً في إحكام هذه الاتفاقية. إما اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ فلقد اشارت صراحة الى التأخير في التسليم حيث ورد في المادة ١/٥ ان الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة وعن التأخير في تسليمها اما القانون الأردني في المادة ٢١٣

¹ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثانية، عمان 1998، ص124.

² حمدي، كمال القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، 2003، ص415 .

لم يشر إلى التأخير مع انه يعد صورة من صور الضرر التي تقع مسؤوليته على الناقل¹.

أما القانون البحري العماني فإذا لم يقم الشاحن أو الناقل بحسب الإتفاق- بإتمام عملية الشحن في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف. وإذا لم يتم الشحن خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى ، وقد نصت المادة 215 الفقرة الثانية على ذلك بالقول: "2- وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية التي يحددها العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المهلة الأصلية ويستحق المؤجر عنها بحكم القانون تعويضا يوميا يحدده الاتفاق أو العرف. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمدة الإضافية الأولى زائدا النصف وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى .ومن المقرر أن المهل الإضافية التي تمنح للشاحن لا تخرج منها أيام الإجازات الرسمية أو الأيام التي يستحيل فيها الشحن بسبب قوة القاهرة ، ويعبر عن هذه القاعدة بأنه " عندما يصبح مقابل التأخير مستحقا فلا شيء يحول دون إستحقاقه" والسبب في هذا أن الشاحن هو المسؤول عن تأخير الشحن حتى حلول الإجازات

¹ طه صطفى ، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، ١٩٩٥ ،ص ٣٠٧

الرسمية أو الأيام التي يستحيل فيها الشحن بسبب قوة القاهرة تمنع الشحن وكان في

مكنة السفينة أن تبحر قبل ذلك لو أن الشحن تم في الموعد المحدد إتفاقا أو عرفا

نصت الفقرة 2 من المادة 216 بالقول: "2- إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة

المحددة فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك. ويجوز

الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن إتمام الشحن أو التفريغ قبل مواعده.

ونصت المادة 216 من القانون البحري العماني الفقرة الثالثة بالقول: "3- ولا

تحسب في المهلة الأصلية أيام العطلة الرسمية أو أيام العطلة التي يقضي بها العرف

ما لم تكن قد قضيت فعلا في الشحن أو التفريغ ويقف سريان المهلة في حالة القوة

القاهرة، أما المهلات الإضافية فتحسب فيها أيام العطلة ولا يقف سريانها بسبب القوة

القاهرة ومع ذلك يجوز الحكم بعوض عن المهلة الإضافية الأولى في حالة استمرار

المانع.

والحكمة من تقرير مقابل التأخير واضحة، إذ يترتب على عدم إتمام الشحن في

الميعاد المحدد تعطيل استغلال السفينة في الفترة التي يتأخر فيها الشاحن عن إتمام

الشحن وكان بوسع الناقل أن يحصل على أجره نقل لبضاعة أخرى في هذه الفترة،

على أن المقابل يكون مستحقا ولو لم يلحقه ضرر من التأخير، ولذلك نرى أن مقابل

التأخير ليس تعويضا بالمعنى القانوني كما يذهب البعض وإنما يعتبر أجره نقل

إضافية، وهذا ما تقضي به المادة 215 الفقرة الثالثة بالقول: "3- ويعتبر التعويض

المستحق عن المهلة الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها.

ويلاحظ أن النظام القانوني لهذه المسؤولية يركز على التساهل الواضح نحو

الناقل البحري، لأن مسؤوليته تكون شديدة في حالة الخسارة بسبب الأضرار الاقتصادية

الناجمة عن ذلك، الا ان مسؤولية التأخير في النقل البحري تقوم على عدة احتمالات، من خلال مقارنتها مع مسؤولية الناقل بالوسائل الأخرى، مثل النقل على الطرق، والنقل النهري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، وهذا الأخير يتبع نظاماً أكثر دقة في المسؤولية. فما هي الأسباب وراء هذا التساهل في المسؤولية بالنسبة للناقل البحري؟ لا شك أنه من الضروري التساؤل عن سبب التساهل ومشروعيته بالنسبة للناقل البحري، لأنه ليس من الضروري في الوقت الحاضر التشدد في مسؤولية الناقل البحري عن التأخير وهناك عدة أسباب أو مبررات لعدم التشدد . أولاً: لأن الملاحة البحرية قد استفادت من التقدم التكنولوجي . وثانياً: لأن النقل البحري تطور بشكل كبير بفضل هذا التطور العلمي , كما أن المجازفة في النقل البحري تؤخذ في الاعتبار¹

شروط مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم:

1. الفعل المسبب للمسؤولية:

تعدُّ مسؤولية الناقل بسيطة عندما يكون التأخير بسبب تلقائي في البضاعة، ويسأل الناقل وفقاً لنصوص القانون البحري في مختلف الدول. ويطبق هذا القانون في حالة تلف البضاعة. إلا أن الحلول بالنسبة للتأخير في النقل البحري للبضائع تتعلق بالأضرار الاقتصادية التي تلحق نقص بالبضائع ، وهذا يتطلب معرفة مسؤولية الناقل في هذا المجال، وما هي الأسباب التي أدت إلى ذلك، ويجب أن نميز بين حالتين من التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، وذلك فيما إذا كانت المدة محددة ومتفق عليها بين الطرفين ، أو إذا كانت المدة غير محددة بين الطرفين.

¹ أبو حلو ، حلو عبد الرحمن (2007) التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة مجلة المنارة جامعة آل البيت المجلد 13 العدد 8 ص109

فإن كانت المدة المتفق عليها بين الطرفين محددة، فقد نصت المادة 2/5 من اتفاقية هامبورغ 1978م على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة)، والجدير بالذكر أن القانون الأردني واتفاقية بروكسل 1924م و1968م لم ينصا على ذلك ويعدُّ الناقل في حالة تأخير في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحبها في الميعاد المتفق عليه . فمسؤولية الناقل البحري عن التأخير أساسها الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، وهي وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليها، وفي الميعاد الذي يتعين على الناقل العادي في الظروف المماثلة أن يقوم فيها بالتسليم، إذا لم يكن هناك موعد سابق متفق عليه. ومن أمثلة الضرر المترتب على التأخير في التسليم تذبل الزهور بسبب تأخر وصول السفينة، إن القواعد العامة صارمة بتعرض الناقل للمسؤولية إذا لم يحترم المدة المتفق عليها إلا أنه يمكننا التمييز بحسب المدة المتفق عليها، لأنها صادرة عن إرادة الطرفين مثال على المدة المحددة، كالاتفاق على زمن التسليم وتاريخه، في هذه الحالة أي تجاوز لا يكون مسموحاً به في القانون الفرنسي، والطرفان يضعان طريقة لاجبار الناقل على تنفيذ التزامه، وتحمله المسؤولية منذ اليوم الأول للتأخير

وأما إن لم يتم تحديد المدة بين الطرفين، يفترض في هذه الحالة أنه ليس هناك ميعاد متفق عليه للتسليم، لذلك على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة. ولكن ما هو المقصود بالناقل العادي؟ يقصد به الناقل متوسط الحرص، غير الغافل، وشديد اليقظة. وهذا يعدُّ معياراً

موضوعياً عاماً ومجرداً، وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً. والأخذ بهذا المعيار يدخل ضمن سلطة القاضي التقديرية، غير خاضع لرقابة محكمة التمييز، طالما أن الحكم بني على أسباب سائغة إلا أن هذا المعيار محل نقد، إذن النتيجة أن التأخير هو أساس مسؤولية الناقل، إذا كانت المدة غير معقولة ومن جهة أخرى هناك تأخير يمكن التسامح به حسب طبيعة تجاوز المدة. وهذا ما نصت عليه المادة 2/5 من اتفاقية هامبورغ، حيث نصت على مدة معقولة للتأخير، وهذا يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع،

إن المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أنه استخدم كافة الطرق الممكنة لتلافي وقوع التأخير، إن مسؤولية الناقل مرتبطة في نفس الظروف مهما تكن قواعد القانون المطبق سواء القواعد العامة في المسؤولية وفقاً للقانون المدني، أو وفقاً لاتفاقية بروكسل، أو اتفاقية هامبورغ، حيث لا يوجد أي فرق بين الاتفاقيتين، ففي اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل عن التأخير، بالنسبة للمدة غير المعقولة، واضحة في هذا الصدد، وبالتالي فإن الناقل البحري يسأل عن التلف والخسائر وفقاً لهذه الاتفاقية، ونفس الشيء في حالة التأخير المعقول يستطيع المتضرر أن يخطر الجهة المعنية أن التأخير كان بسبب الناقل، وبالتالي يستطيع القاضي أن يحدد طبيعة المسؤولية التي يجب على الناقل الالتزام بها. إن الأساس القانوني العام للمسؤولية يعد أن كل تأخير يؤدي إلى مسؤولية الناقل إذا كان بخطأ منه، إلا أن القانون الخاص لمسؤولية الناقل البحري يربط المسؤولية عن التأخير بسبب الظروف الملاحية غير الصالحة بالنسبة للسفينة، إلا أن الناقل ملزم وفقاً لنص المادة (3، 1، أ) من اتفاقية بروكسل بصلاحية السفينة للملاحة، وبالتالي تكون

مسؤولية الناقل ملزمة في حالة التأخير، ونفس الحكم ينطبق على القانون الأردني الذي أخذ معظم أحكامه عن اتفاقية بروكسل.

2. الضرر

تعريف الضرر:

يعدُّ الضرر أحد أركان المسؤولية المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، ومعه تدور المسؤولية وجوداً وعدمًا، فلا مسؤولية بدون ضرر. فالخطأ العقدي لا يكفي وحده لتحقيق المسؤولية العقدية، بل لا بد أن يترتب عليه ضرر، ومثال ذلك: باع شخص لآخر بضاعة، ثم تعهد بنقلها إليه في أجل محدد ثم تاخر في تسليمها، هذا التأخير يعدّ خطأً عقدياً، ولكن مسؤوليته لا تتحقق ما لم يثبت هذا الأخير، أن ضرراً ما لحقه جراء هذا التأخير في تسليم البضاعة

إلا أن تعريف الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة المنقولة، يعدّ مشكلة صعبة، ولا تكمن هذه الصعوبة في الخسائر التي تلحق البضائع نتيجة التلف، والذي يقصد به عوار البضاعة، أو عطبها مما يؤثر على قيمتها في السوق. في هذه الحالة يسأل الناقل عن هذا الضرر بصفته تلفاً

إلا أنه في المقابل توجد صعوبات جمة حول الضرر الاقتصادي الحاصل ، مما يصعب معه تقييم الخسائر ومع ذلك يمكن تحديد الضرر الاقتصادي ، بأنه ما يلحق بالمرسل إليه من خسارة مالية رغم تسليم البضاعة خالية من كل عوار، أو الخسارة التي يتعرض لها على أثر انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق مقارنة مع سعرها لو سلمت إليه في موعدها أو الخسارة التي يتعرض لها نتيجة تسلمه

البضاعة متأخرة عن موعدها، مما يصعب معه تصريفها أو بيعها. ومثال ذلك
البضائع التي تستورد في عيد الميلاد، وتصل متأخرة¹.

تحديد الضرر:

اختلفت آراء الفقه حول تقييم وتحديد الضرر الاقتصادي، فهل يجب فرض رسوم إضافية على الناقل بسبب التأخير في تسليم البضاعة وانخفاض قيمتها، مثال ذلك: شحن بضاعة خاصة بالبناء، ووصلت متأخرة، هل يلزم الناقل بتعويض الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة؟ على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت أولاً وجود الضرر وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية كي يحصل على التعويض، كما يجب أن يكون الضرر حالاً، وذلك من أجل المطالبة بالتعويض، لأن مرسل البضاعة يطالب بالتعويض عن الضرر الواقع جراء هذا التأخير²

وبشأن قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م فقد أخضع القانون المصري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لقواعده. وهذا ما نصت عليه المادة (240 / 1 ، 2)، وهي تقابل المادة (2/5) من اتفاقية هامبورغ: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق" والجدير بالذكر أن المشرع المصري قد نص على الناقل متوسط الحرص، بينما المادة (2/5) من اتفاقية هامبورغ نصت على الناقل الحريص³. فالعبرة في هذا الصدد ليست

¹ كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، 2003، ص415 .

² دويدار، هاني(1999) موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ص274.

³ عمر، عمر فؤاد(2000) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة - في عقد النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ص52.

بأشد الناقلين حرصاً، وإنما بالناقل متوسط الحرص إلا أن هذا الخلاف بين هاتين الفقرتين ما هو الا اختلاف لفظي لأن التأخير ليس ضرراً بحد ذاته، وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يمكن اعتباره ضرراً اقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، مما يوقع الضرر على الشاحن أو على منشأته، كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة، أو الحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة¹

وهذا ما نصت عليه المادتان (360، 363) من القانون المدني الأردني ووضح أن المشرع الأردني لم يحدد مفهوم الضرر بشكل واضح. مما جعل بعض الفقهاء يرى أن المقصود بالضرر الناشئ عن إخلال بالتزام عقدي هو ما يلحق بالدائن من أذى نتيجة لاخلال المدين بالتزامه العقدي ويجب أن يكون التأخير، وفقاً لقواعد القانون الأردني، مبرراً؛ لأن العقد شريعة المتعاقدين، فالمرسل إليه وقع على شيء، واستلم شيئاً آخر في الموعد غير المتفق عليه. إلا أن القانون نص على تعويض الأضرار المتعلقة بالتأخير في عقد النقل البحري فالناقل البحري لا يلزم بتعويض الضرر الناتج عن التأخير إذا كان متوقفاً لأن هذا القانون يحمي الناقل البحري، ويجعل مسؤوليته محدودة بالأضرار غير المتوقعة، وليس كل الأضرار، وذلك وفقاً لتقدير معين. فإما أن يستطيع الناقل أن يلزم بعقد النقل البحري بتعويض المتضرر بعض الخسائر، مثال ذلك: كالتزامه بتعويض الأضرار المؤدية إلى انخفاض قيمة البضائع المنقولة، وفي هذه الحالة الأضرار ستكون متوقعة من قبل الطرفين وخاصة

¹ شفيق، محسن (1985) الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس 1978)، دار النهضة العربية، ص60

عندما يكون الناقل على علم بطبيعة البضائع، واستخدامها المستقبلي مثال ذلك: نقل بضائع معينه بغرض عرضها في معرض دولي ووصلت متأخرة.

ويتعلق بذلك عدم توقع الأضرار ، خاصة في حالة عدم اعطاء تعليمات للناقل عن البضاعة ومجال استعمالها. والسؤال ما هي الأضرار الناتجة عن التأخير واعتبارها غير متوقعة، إن الحلول متعددة تبعاً للظروف والمعطيات ، فيمكن اعتبار الأضرار الناتجة عن استخدام البضائع وخسارة الربح الإضافي ضرراً غير متوقعا؛ لأنه من النادر إلا يطلب من الناقل التعويض عن الأضرار التجارية¹.

والمشكلة أكثر تعقيداً من الخسارة في قيمة البضائع المسلمة متأخرة . فهذا أمر سهل حله، ولكن ما هو الحل بالنسبة للبضائع الناضجة والمعرضة للتلف بسبب التأخير، و ما هو الحل بالنسبة للبضائع الأخرى؟

إن مبدأ التعويض عن الأضرار الناتجة عن انخفاض قيمة البضائع يعد من الأضرار غير المتوقعة بالنسبة للناقل؛ لأنه لا يعلم مسبقاً إذا كانت قيمة البضائع قد ترتفع أو تنخفض أضف إلى ذلك، انه في حالة ارتفاع قيمة البضائع فيه فائدة للناقل ، لانه سوف يدفع تعويضاً إذا انخفضت قيمة البضائع بشكل عام، وفي جميع الأحوال فإن الناقل البحري سيكون مجبراً على تعويض الأضرار غير الطبيعية في نهاية العقد، سواء أكانت داخلة في العقد أم لا، إلا أن المشكلة معقدة بشأن النقصان في قيمة البضائع التي وصلت متأخرة ، لا شك ان الحل سهل بخصوص البضائع

¹ السنهوري، عبد الرزاق (2000) الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص621.

القابلة للفساد 1، وللاضرار والمتوقعة لنفس البضائع بسبب التأخير. فالسؤال الرئيس يدور حول تعويض الضرر الناتج عن هبوط سعر البضائع، وهل يتعلق الأمر بالضرر المتوقع بالنسبة للناقل؟²

أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع هي مسؤولية تعاقدية ، أساسها الالتزام التعاقدى على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة كاملة ، فهو التزام بتحقيق نتيجة ، لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة ، والدائن لا يطالب المدين بتنفيذ التزامه عيناً، بل يطالبه بتعويض لعدم تنفيذ التزامه ، فعلى الدائن أن يثبت أن المدين لم ينفذ التزامه، ولذلك يطالبه بالتعويض، فإذا ما أثبت ذلك يعدُّ إثباتاً للخطأ العقدي. وبعبارة أخرى لا يكفي أن يكون هناك خطأ أو ضرر ، بل يجب أن يكون الخطأ هو السبب في الضرر. ³ أي أن تكون هناك علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، والمفروض أن علاقة السببية ما بين الخطأ والضرر قائمة ، فلا يكفي الدائن إثباتها، بل ان المدين هو الذي يكلف بنفي هذه العلاقة، بإثبات السبب الأجنبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، أو يرجع إلى خطأ الدائن، أو يرجع إلى فعل الغير ، مثال ذلك حصول اعاصير شديدة في البحر، أو وقوع زلزال

¹ الجبوري، ياسين(2002) المبسوط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، مصادر الحقوق الشخصية، المجلد الاول، نظرية العقد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان، ص 353.

² كيلاني، أمال حمد(2001) التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة ص332.

³ صرخوه، يعقوب النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8، ص140.

في عرض البحر ، يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير في نقل البضائع. وهذا ما نصت عليه المادة (1/313) من القانون المدني الأردني 1.

وأما القانون البحري العماني ، فقد نصت المادة 215 من القانون البحري العماني بالقول "1- إذا لم يتفق الطرفان على مهلة بشحن البضائع أو تفريغها وجب الرجوع إلى ما يقضي به العرف 2- وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية التي يحددها العرف سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها بحكم القانون تعويضا يوميا يحدده الإتفاق أو العرف .وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمدة الإضافية الأولى زائدا النصف ،وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى.3- ويعتبر التعويض اليومي المستحق عن المهلة الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها"2.

المطلب الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها:

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في إيصالها و ذلك إذا كانت هذه الأخطاء ناتجة عن أخطاء الناقل الشخصية كعدم صلاحية السفينة للملاحة أو خطأ تابعيه البحريين أو اليريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئ عن إهمال الريان أو سرقة الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تسيير البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون سبب التأخير إتباع الريان طريق أطول من الطريق المتفق

¹ السرحان، عدنان وخاطر، نوري(2000) شرح القانون المدني الأردني، مصادر الالتزام. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، الإصدار الاول، ص323.

² العبري، سعيد سليمان(1994) القانون البحري العماني ،دار النهضة العربية، ص215

عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار راجع إلى سبب لا يد للناقل البحري فيها تقتفي

مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا للقواعد العامة وقواعد القانون البحري

وما يتعلق بالاتفاق على اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها، إن إبطال التشريعات البحرية الشروط الإعفاء من المسؤولية، بعد أن كانت هذه الشروط مباحة اعتمادا على مبررات، هي توفير المزيد من الحماية للشاحنين واستنادا إلى القاعدة القانونية العقد شريعة المتعاقدين ، ومنها إباحة هذه الشروط ضمن مفهوم القضاء والقدر إلا أن هذه التشريعات قررت جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل البحري في حالات معينة ومن ذلك الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل فقد منعت اتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية باي شكل كانت عليه تلك الشروط، ما يعني الناقل من المسؤولية أو يخففها، حيث أبطلت شروط الإعفاء غير المباشرة التي يشترطها الناقلون عن طريق الاتفاق على تنازل المرسل إليه عن حقوقه الناشئة عن التأمين إلى الناقل، وقد أوضحت المادة الثالثة ثانيا منها حالات البطلان لشروط الإعفاء من المسؤولية حيث جاء نصها كالآتي: " كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة، يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه أثرها، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل عن المسؤولية .."

إلا أن المادة بقيت صامته بشأن الاتفاق عن التأخير وذلك يعود لعدم معالجة

الاتفاقية لهذه المسؤولية بشكل عام، فهل يمكن القول بأن الاتفاقية تبيح هذا الاتفاق ؟

للإجابة على هذا السؤال يقتضي التفريق بين حالتين: الحالة الأولى هي اقتران

التأخير بهلاك أو تلف البضاعة ففيها يبطل الاتفاق استنادا لنص المادة السابقة، أما

الحالة الثانية وهي عندما لا يقترن التأخير بهلاك أو تلف البضاعة 1.

فيمكن القول أن الاتفاقية لا تمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية لا صراحة

ولا ضمنا، فيكون الاتفاق صحيحا. وإذا كانت الاتفاقية قد حرمت شروط الإعفاء من

المسؤولية فإنها استتنت بعض الشروط وذلك راجع لنوع البضاعة المنقولة أو المكان

رصها أو للرحلة التي تسلكها السفينة، أو لكون سريان النصوص يقتصر على مرحلة

معينة من النقل، وقد جاء النص في القانون البحري العماني في المادة 260:"

مادة ٢٦٠

١- تسري أحكام المسؤولية المذكورة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى

سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها.

٢- ولا تسري هذه الأحكام على النقل بمشارطة إيجار إلا إذا صدر بمقتضى

هذه المشارطة سند شحن يتضمن تنظيما للعلاقة بين حامله والناقل.

كما لا تسري هذه الأحكام على نقل الحيوانات الحية أو البضائع التي يذكر عنها

في عقد النقل أن شحنها يكون على سطح السفينة وتتقل فعلا بهذه الكيفية.

¹ عادل المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص130 وما بعدها.

وبالتالي يمكن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات منها نقل الحيوانات حيث تقضي الاتفاقية على عدم سريان نص وصفا علي نقل الحيوانات الحية و على البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة و المادة تتضمن استثناءات منها نقل الحيوانات الحية، لا يخضع نقل الحيوانات الحية للأحكام التي قررتها اتفاقية بروكسل وبالتالي يحق للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بها، ويستمد هذا الاستثناء أصوله من الطرق القديمة للنقل ، حيث أن الشاحن يصاحب بضاعته التي تشحن في السفينة ويكون مسؤولاً عنها، وبالرغم من تطور النقل حيث لم يعد الشاحنون يرافقون بضائعهم دائماً. إذ تخصصت سفن في نقل الحيوانات الحية إلا أن هذا النوع من النقل بقي خاضعاً للتصور القديم فاستبعد نقل الحيوانات الحية من نطاق الاتفاقية والبضائع التي تنقل على السطح: وسبب الاستثناء يعود إلى ما تتعرض له هذه البضائع من خطورة غير عادية، ومثل هذا النقل يخرج البضائع المنقولة بهذا الشكل من نطاق اتفاقية بروكسل، وبالتالي يسمع الاتفاق بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها البضائع.

حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري

استتنت المادة السادسة من اتفاقية بروكسل 1924 بعض حالات النقل وتعود أسباب الاستثناء إلى طبيعة البضائع أو حالتها أو إلى الظروف والمواعيد والشروط التي يتم فيها النقل، كان تنقل البضائع في ظروف الحرب أو المطلوب إيصالها في وقت أقصر من الوقت المألوف، أو قابلية البضائع التلف بسرعة وعلى هذا يمكن

للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية

فأما الإعفاء القانوني للناقل البحري للبضائع من المسؤولية، نظراً لجسامة مسؤولية الناقلين البحريين فقد درجوا على تضمين سندات الشحن المطبوعة شروطاً تعفيهم من المسؤولية و قد ذاع استخدام شرط الإهمال الذي بمقتضاه يعفى الناقل من المسؤولية المترتبة على الأخطاء الملاحية أو التجارية التي تقع من تابعيه البحريين كالربان و البحارة أو تابعيه الربيين أو منهما معاً، بل إن من الشروط ما كان يعفي الناقل من أخطائه الشخصية كما لو قدم للنقل سفينة غير صالحة للملاحة ولقد لقيت هذه الشروط معارضة شديدة من الشاحنين لإجفافها بهم، و شروط الإعفاء تقع صحيحة طبقاً لأحكام تشريعات كثيرة تجيز الإتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية التي تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى باستثناء ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، كما تجيز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من تابعيه فالناقل يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية عن أخطائه وإخطاء تابعيه عن طريق التأمين وبالتالي الاتفاق مع المرسل أو المرسل إليه على أن يتحمل نفقات التأمين بما فيها القسط، و من ثم يتحمل المؤمن ما يدفعه الناقل من تعويض رغم أنه لم يدفع قسط التأمين؛ وهي نتيجة تعادل شرط إعفاء الناقل من المسؤولية.

ونصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب 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 أعفى المشرع الأردني في المادة المذكورة أعلاه الناقل من المسؤولية إذا وقع ضرر على البضائع لأسباب المذكورة على النحو الآتي:

إن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة هي إيصال البضاعة سالمة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه، وبذلك يكون الناقل البحري مسؤولاً عن التعويض إذا لم تتحقق النتيجة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات الخطأ الذي وقع من طرف الناقل، وإذا أراد هذا الأخير دفع المسؤولية عنه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، الذي لا يدل فيه ولا لتابعيه. وبالتالي فإن الناقل لا يكون دوماً مسؤولاً عن الخسائر والأضرار، ويمكن تصنيف اسباب الاعفاء، ومن جهة الأسباب العامة، أن السبب العام للإعفاء من المسؤولية يكون بإثبات السبب الأجنبي، حيث أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية وهذه الأسباب العامة تتمثل فيما يلي:

1. عدم صلاحية السفينة للملاحة:

يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة فيل بدء الرحلة، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة، إن الناقل البحري ال يسأل عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة متى كانت طارئة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعداد السفينة، وتجهيزها، وهو ما يتحقق قبل السفر، كما يكون مسؤول عن العيوب الخفية التي تعترى السفينة

والتي لا تكشفها اليقظة المعقولة وهذا الإغفاء كثيرا ما يبرره إحاطة الناقل بكافة أجزاء السفينة، وبالتالي معرفة عيوبها الخفية نظرا لكون السفينة الحديثة كثيرة التعقيد، لذلك كثيرا ما يستعين الناقل بالشهادات التي تصدرها شركات التصنيف العالمية، غير أن هذه الشهادة لا تقيم إلا قرينة بسيطة على مدى صلاحية السفينة للملاحة وخلوها من العيوب لذلك فهي قابلة لإثبات العكس وقد نصت اتفاقية بروكسل على هذه الحالة في مادتها الرابعة، وكذا المشرع البحري أورد هذه الحالة في المادة 103 من التقنين البحري.

ولهذا يلتزم الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة، بحيث يصبح الناقل غير مسؤول عن عدم صلاحيتها التي تطرأ عليها بعد مباشرة الرحلة البحرية، كذلك لا يسأل الناقل عن العيوب الخفية في السفينة وهي العيوب الخفية التي لا تكون ظاهرة، ويصعب اكتشافها حتى لو كانت موجودة قبل بدء السفر. وبذلك يكون على الناقل أن يثبت أنه قد قام بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن العيب الذي ظهر بعد بدأ الرحلة لا يتم كشفه رغم اليقظة المعقولة، وبناءا عليه فإن أي ضرر يلحق البضاعة لا يكون الناقل مسؤولا عنه متى أثبت أنه قام ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة.

2. الأخطاء الفنية الملاحية:

وهي الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة 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 أما الأخطاء التجارية مثل الخطأ في رص البضائع. ولا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن أخطاء الربان في حالة الغش وذلك لأن نص المادة نص صراحة عن أخطائهم في الملاحة فقط¹. فلا يجوز إلزام الناقل بضمان الضرر الذي لحق بالبضاعة المنقولة نتج عن خطأ الشاحن أو إلى سبب آخر مرتبط بعمليات متعلقة بالبضاعة يقوم بها أو التزاماته المقررة بموجب عقد النقل.

وأما القانون البحري العماني فقد نصت المادة ٢٥٢ من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١:

١- لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن واحد أو أكثر من الأسباب الآتية:

(أ) الأفعال أو الأخطاء التي تقع من الربان أو البحارة، أو المرشدين أو من تابعي الناقل وتتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة.

وأيضاً في الفقرة(ط) من نفس القانون التي نصت على: " كل خطأ إيجابي أو سلبى من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله".

وجاءت المادة (310) من القانون ذاته لتؤكد على قاعدة أمره مضمونها أنه يتوجب على كل ربان متى كان ذلك في مقدوره ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو ركابها لخطر جسيم . أن يقدم كل ما في وسعه من المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك حتى ولو كان هذا الشخص من الأعداء ..

¹ حسني، أحمد 1985 النقل الدولي للبضائع، القاهرة: مطابع روز اليوسف، ص 71

وعلى هذا فإن من لم يقدم تلك المساعدة يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة ريال عماني ولا تجاوز خمسمائة ريال . أو ما يعادلها من عملات أجنبية أو بإحدى هاتين العقوبتين ..

وعلى هذا فطالما القاعدة القانونية توجب على الربان تقديم المساعدة فإنه في المقابل يعتبر ما يقدمه الربان من مساعدة وإنقاذ سببا لإبرائه من المسؤولية في حالة وقوع هلاك أو تلف للبضائع نتيجة تقديمه للمساعدة طالما لم يعرض السفينة ولا بحارتها وركابها إلى خطر جسيم. كما أن المشرع البحري العماني لم يفرق في هذه الحالة بين الإنقاذ الذي تم وبين محاولة الإنقاذ التي فشلت ويعتبر . بلا شك . هذا السبب من اقدم الأسباب التي تعفى الناقل من المسؤولية على اعتبار أنه يقوم على التضامن التقليدي بين البحارة وتعاونهم على مواجهة مخاطر البحر وهو في حد ذاته يعتبر التزاما أدبيا قبل أن يكون التزاما قانونيا. كما أنه من المفيد أن نبين أنه لا يقدر في أعفاء الناقل من المسؤولية وخلو ذمته المالية من المسؤولية تجاه الشاحنين أن يتقاضى مكافأة مالية نتيجة ما قدمه من مساعدة وإنقاذ في الأرواح والأموال استنادا ونص المادة (310) سابق الإشارة إليها.

3. العيوب الخفية:

ويقصد بها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل وهو عيب متأصل بالبضاعة الذاتي في البضاعة هو ذلك العيب الذي ينشأ نتيجة عن عيب خفي من خلال أمر خفي من عدم صلاحية البضاعة لتحمل حوادث الرحلة البحرية الاعتيادية، أخذاً بعين الاعتبار درجة العناية بالبضاعة المفروضة على الناقل بموجب العقد ولما كان العيب المشار إليه هنا من العيوب غير الظاهرة والمتعلقة بطبيعة البضاعة، فلا

يتصور أن يدرج الناقل بشأنها أي تحفظ في سند الشحن بشأنها، بل تكتشف هذه العيوب عند وصول البضاعة، وعليه فإن غياب التحفظ لا يحرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة¹

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 العيب² وقد يكون سبب هذا الإعفاء يعود إلى ضخامة حجم السفينة وتعدد أجهزتها وأن ليس من العدل تحميل الناقل البحري أخطاء مصنعية والتي لا يعلم بها إذ هذا لا يعفيه من تقديم سفينة صالحة للملاحة.

وبالرجوع للفقرة 2 من هذه المادة فتنص 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، ومن التزامات الناقل أن يعد السفينة إعداداً لتكون صالحة للملاحة قبل وعند بدء السفر سناً 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 أن المشرع الأردني لم يأخذ بمبدأ

¹ الرشيد اسماء 2019 أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام مرجع سابق ص22

² القضاة، فياض 1999 أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات، الجامعة الأردنية. 26 (1) ص227

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.

وأما القانون البحري العماني فقد اعتبر أن من الحالات التي لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن واحد أو أكثر وذلك في المادة ٢٥٢/ف: " (ف) العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص المعقول.

4. خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها:

إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف كان بخطأ الشاحن نفسه كعيب في التغليف أو التحزيم أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها فلا مسؤولية عليه.

إذا حدث الهلاك أو التلف خلال النقل بسبب إهمال وقع من الشاحن فلا يسأل الناقل عن الضرر، كسوء تغليفه أو حزمه أو تعبئته للبضائع مما يعرضها للضرر، و إذا قبل الناقل القيام بعملية النقل رغم العيب الظاهر في طريقة حزم البضائع فهو يسأل عما يلحقها من تلف أو هلاك؛ ودرءاً لمسؤوليته له أن يورد في سند الشحن تحفظاً يشترط بمقتضاه عدم مسؤوليته عن التلف من جراء عيب في حزم البضاعة، وعندئذ لا يقوم حق المرسل أو المرسل إليه في التعويض إلا إذا أثبت أن التلف نشأ عن سبب آخر غير العيب في حزمها أو تغليفها ويعتبر إهمالاً من المرسل عدم إدلائه بالبيانات اللازمة للكشف عن الطبيعة الخاصة للبضاعة حتى يتخذ الناقل ماينبغي للمحافظة

عليها كتجهيز أماكن في السفينة مزودة بأجهزة تبريد أو إعداد عناصر ذات فتحات خاصة للتهوية ويعد خطأ من المرسل أن يعتمد إعطاء بيانات غير صحيحة عن البضاعة فلا ينتبه الناقل إلى حقيقتها ليتخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة عليها، كما لو أخفى المرسل عن الناقل أن البضائع قابلة للاشتعال¹.

حيث نصت المادة (252)، البند (ن/1) من القانون البحري العماني على أنه: " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن واحد أو أكثر من الأسباب الآتية: ن - العجز في الحجم أو الوزن أو أي عجز آخر ناتج عن خلل متأصل في البضائع أو عن طبيعة مستواها أو عن عيب فيها".

والطبيعة الخاصة للبضاعة هي سمة أو خصلة تتميز بها بضاعة ما عن غيرها من البضائع وبمعنى آخر أن الأمر يتعلق ببضاعة لا عيب فيها ولكن طبيعتها الخاصة لا تحتمل الرحلة البحرية ومخاطرها. ويقدم الفقه بعض من الأمثلة تكون فيها طبيعة البضاعة هي السبب الرئيسي في هلاكها أو تلفها كون قطع الاثاث مثلا مصنعة من مواد هشة لا تحتمل الرحلة البحرية رغم اتخاذ الناقل البحري كافة الاحتياطات للمحافظة عليها. وقد جرى العرف البحري على اعتبار عجز الطريق من تطبيقات العيب الذاتي للبضاعة أو طبيعتها الخاصة وتمثل نسبة عجز مسموح ومتسامح فيها يحددها العرف تحدث في البضاعة نتيجة عيب ذاتي فيها أو نتيجة طبيعتها الخاصة. وتختلف . بلا شك . النسب التي تعد بمثابة عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول وظروف الرحلة البحرية. وهنا تتمتع محكمة الموضوع بسلطة تقديرية كبيرة في تقدير وجوب عيب ذاتي في البضاعة أو في طبيعتها الخاصة وان

¹ حمدي ,محمد كمال(1995) مسؤولية الناقل البحري للبضائع ,منشأة المعارف , مصر ص192

كانت المحكمة في هذا الشأن تستند الى تقرير الخبراء التي تتدبرهم لهذه المهمة باعتبارها من المسائل الفنية.

5. القوة القاهرة :

يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي هو كل حدث غير متوقع ولا يمكن دفعه ولا يد للمدين فيه ويؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام¹ وهي حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل دخل ومن أمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة فلا يسأل الناقل عما يصيب البضاعة بسبب حادث لا يمكن توقعه ولا تفادي وقوعه²، أوليس للناقل يد في وقوعه جعل تنفيذ التزامه مستحيلًا كحرب مفاجئة أو حصار بحري ، وتعد قوة القاهرة الصواعق، والزلازل ، والبراكين ، و العواصف البحرية الشديدة غير العادية ولكن حوادث البحر المعتادة وهي مايقع بفعل الرياح و الأمواج لا تعتبر قوة القاهرة طالما انها حوادث متوقعة خلال الرحلات البحرية ؛ ورداءة الطقس في ذاتها لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة ، بل هي الأمور العادية المتوقعة أثناء الرحلات البحرية طويلة المدى مما يتعين معه على الناقل توقعها و توقيها ويلحق بالقوة القاهرة الفعل الذي يصدر من الغير كخطأ ريان سفينة أخرى تصدم السفينة الناقلة للبضاعة وفعل الغير لا يعد قوة

¹ السنهوري، عبدالرزاق أحمد الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي،

بدون سنة نشر، بيروت، ص 876 ، بند 5

² حمدي ،محمد كمال(2002) عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري منشأة المعارف طبعة 9،مصر ، ص 238-240

قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا كان غي متوقع و يستحيل دفعه والحادث يعتبر قوة القاهرة إذا كان غير ممكن توقعه ويستحيل دفعه بصفة مطلقة¹.

ويعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة القوة القاهرة أو حادث عرضي 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 كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة القاهرة 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، وإذا أمكن للناقل تنفيذ التزامه رغم الحادث فلا يعد وقوع القوة القاهرة لأن شرط وقوع القوة القاهرة هو استحالة الناقل بتنفيذ التزامه استحالة مطلقة، 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...".² وعليه لا بد توافر أربعة شروط لإعتبار الحادث قوة القاهرة أو حادث عرضي، وهم استحالة التنفيذ وأن لا يكون الخطأ صادر من الناقل بالإضافة إلى أن يكون غير متوقع الحدوث وعدم قدرة التلافي أما في حالة إذا القوة القاهرة أو الحادث العرضي أدى إلى استحالة تنفيذ التزام الناقل من ناحية التجارية أي يمكن للناقل أن ينفذ التزامه بأن يتم إيصال البضائع إلى ميناء التفريغ لكن بتكبد نفقات

¹ الجميل، ايمان فتحى حسن(2009) تقادم الدعوى في عقد النقل البحري) في التشريع الوطني

والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص 17

² قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1963/78 منشورات مركز العدالة

باهظة غير متفق عليه¹، 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 واذ 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 أكدته نص المادة 255 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 مستحيلاً، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للمحكمة تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن تترد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول أن اقتضت العدالة ذلك، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك"².

ف نجد أن الأردن فبالرغم من عدم انضمامه إلى اتفاقية بروكسل، فقد أخذ بإحكامها، كما انضم إلى اتفاقية هامبورغ لعام 1978م، وانضم إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989 في تاريخ 1995/6/13. فأخذ بالمبدأ الذي نصت عليه اتفاقية بروكسل عام 1924 المادة 2/4، وكذلك المادة 4/4، حيث لا يعد مخالفاً لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل أي انحراف في السفينة لإنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك³.

¹ العطير، عبد القادر الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 331

² السنهوري، عبدالرزاق الوسيط في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص 586

³ أبو حلو عبد الرحمن (2007) التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة مجلة المنارة جامعة آل البيت المجلد 13 العدد 8 ص 143

وكذلك الحال بشأن القانون البحري العماني والذي اعتبر أن القوة القاهرة يعفى بسببها الناقل وذلك بالمادة 252/د): " القوة القاهرة".

الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة والحادث المفاجئ:

يجب أن يكون الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة غير ممكن التوقع، فإذا أمكن توقعه فلا يكون قوة قاهرة أو حادث مفاجئ. والمعيار موضوعي بمعنى ألا يكون في الوسع توقعه عادة من جانب أشد الناس يقظة وتبصرا بالأمر بحيث يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا

يجب أن يكون الحادث أمرا لا يستطاع دفعه، فإذا أمكن دفع الحادث فلا يكون قوة قاهرة أو حادث مفاجئ حتى ولو استحال توقعه. ومن أمثلة الحوادث المفاجئة والقوة القاهرة الحرب بما يترتب عليها من أحداث مادية وأزمات اقتصادية مادامت مستحيلة الدفع غير متوقعة، وقوع زلزال أو حريق وكل حالة تتوفر فيها هذه الشروط¹.

6. الإضراب أو إحصاد أبواب العمل:

قد تقدر المحاكم إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب إضراب العمال كالبحارة وعمال الشحن والتفريغ وذلك تأسيساً على ما نصت عليه قواعد روتردام من الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو إعفاء الناقل لوقوع الضرر نتيجة التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة وبالتالي يعد الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل من قبيل القوة القاهرة متى ما أدى إلى

¹ بوهالي أحمد أمين (2011) المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة الجزائر ص 77

² دويدار، هاني (1993) الوجيز في القانون البحري السفينة، ج 4، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر ص 337

الإضرار بالبضاعة محل عقد النقل بشكل مباشر، فإن أدى مثلاً إخلال الناقل المدعى عليه بواجبه بالعناية بالبضاعة عن طريق تهويتها إلى تعفن البضاعة المنقولة، فليس له التمسك بوجود إضراب اتحاد البحارة في ميناء الوصول لدفع مسؤوليته¹

نصت الفقرة 4 من المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على عن الإضراب أو ما يقابل به من إيراد 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 إيراد 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 إيراد أبواب العمل لإعفائه من المسؤولية. بالإضافة إلى أن الامتناع عن العمل لا يتطلب أن يكون مستمر أو لمدة معينة يكفي أن يكون الإضراب جزء من اليوم، أما في حالة إذا توقفوا عن العمل بالاتفاق مع صاحب العمل فلا يعد ذلك إضراب، ويقع عبء الإثبات على الناقل البحري، أن الضرر الذي لحق بالبضاعة نتيجة عن الإضراب.

وأما على صعيد القانون البحري العماني فقد نص في المادة 252/ي: " (ي) كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو منع أو قيد عليه، إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً.

¹الرشيد، أسماء أحمد 2019 أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام مجلة جامعة الشارقة المجلد 16 ، العدد 2ص12

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 يكفي على المشرع ذكر القوة القاهرة في الفقرة 3 من هذه المادة.¹

7. العيب الخاص بالبضاعة:

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة ، كفاكهة عطبت او زهور ذبلت او اجهزة تحطمت او مرايا تهشمت ، او عطب جزء من البضاعة مع صلحية الباقي ، اذ يستوي ان يشمل العيب البضاعة كلها او جزء منها كما عرف التلف بأنه " كل عطب في مادة الشيء يؤثر على قيمة لحسب الاستعمال الذي اعد له²، ولا يسأل الناقل البحري عن الهلاك أو الضرر الذي لحق بالبضائع إذا كان سببه عيب خاص بالبضاعة سندا 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، كما يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة عطب الفاكهة إذا لم يتم تغليف البضاعة تغليفاً جيداً، 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 ميناء³

¹ عباينة، محمود محمد، مرجع سابق، ص 110

² محمد، اخلاص لطيف 2017 مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها دراسة مقارنة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية العدد السادس والعشرون ص3

³ بريارة عبد الرحمن(2009) شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغداد للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الجزائر، ص 32

وفي هذا الإن كان هنالك نوعاً من التفصيل في القانون البحري العماني بهذا الخصوص عندما وضع مثل هذه الحالات التي لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن واحد أو أكثر وذلك في المادة ٢٥٢ ومنها ما جاء في الفقرات من (ن) - (ع):

(ن) العجز في الحجم أو الوزن أو أي عجز آخر ناتج عن خلل متأصل في البضائع أو عن طبيعة مستواها أو عن عيب فيها.

(س) عدم كفاية التغليف.

(ع) عدم كفاية العلامات كما أو نوعاً.

يتضح من النص أن العيب الذاتي في البضاعة معتبر كسبب في الإعفاء من المسؤولية وهو العيب المتعلق بالخصائص الكامنة في طبيعة البضاعة ذاتها والتي تجعلها عرضة للتلف أو الهلاك نتيجة الرحلة البحرية الطويلة. وهناك أمثلة عديدة يقدمها الفقه للحالات التي يكون فيها عيب ذاتي للبضاعة مثال فاكهة في آخر مراحل نضجها، حيث يجعلها ذلك قريبة من الدخول في مرحلة عدم إعتبارها صالحة للاستخدام بفوات الوقت ومثال آخر بهتان ألوان القماش وضياع الخطوط التي يتضمنها.

وتنص المادة 243 الفقرة 1 بالقول: "1- إذا شحنت في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للإلتهاب أو الانفجار جاز للناقل في كل وقت، أن يفرغها من السفينة أو أن يتلفها أو أن يزيل خطورتها بدون أي تعويض في جميع الحالات إذا أثبت أنه لم يكن يرضى بشحنها أصلاً، لو علم بنوعها أو بطبيعتها. وفضلاً عن ذلك، يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشرة عند شحنها في السفينة

8. الإسعاف البحري:¹

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع سببه القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو إن تاهت السفينة، وذلك سندا 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 الربان وتحت طائلة المسؤولية، وعليه 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 لاعفاءه من المسؤولية عند إثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود المساعدة الذي قدمها لإنقاذ البضائع والأرواح مملوكة للغير 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 الملاحة².

وهذا ما أكده القانون البحري العماني بالمادة 252 والتي بينت الأمور التي يعفى الناقل من المسؤولية عنها: " (ل) أعمال الإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

¹ عمر، عمر، فؤاد إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة - في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، عام 2000م، ص52.

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

9. إنقاذ الأرواح والأموال:

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو الإنقاذ سفينته من الغرق، فلا مسؤولية عليه وهذا ما أكده البند (3/1) من المادة (252) من القانون البحري العماني والتي تنص أنه: "لا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن واحد أو أكثر من الأسباب الآتية: م: أي إنحراف في السير لإنقاذ الأرواح أو لأموال".

ويعرف الإنحراف بأنه: تغيير مسار السفينة المعتاد أو المتفق عليه دونما ضرورة أو سبب مشروع مع بقائها متجهة إلى ميناء الوصول المحدد. وتجدر الإشارة ان الإعفاء المنصوص عليه في هذا الصدد يتضمن أمرين: الإنحراف بغرض إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف بشرط. كما ورد في النص. أن يكون معقولا، فكما هو واضح أن نطاق النص لا يقتصر على نوع معين من الإنحراف بشرط المعقولية.

ويبقى تقدير معقولية الانحراف من عدم معقوليته إلى قاضي الموضوع فهو مرهون بما يقدمه الناقل من أدلة ووقائع تعضد ما يدعيه كأن يكون سبب انحرافه إضراب في ميناء التفريغ المتفق عليه. أو وجود مناورات عسكرية في الطريق المتفق عليه. أما إذا كان سبب الإنحراف غير معقول كما لو تم بقصد زيادة حمولة السفينة من ميناء يقع في خط سير السفينة، فهنا تظل مسؤوليته قائمة في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو حتى التأخير في وصولها.

بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية:

تضمنت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على أن كل شرط أو التعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئ من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في هذه المادة، أو يتضمن تخفيف من المسؤولية على الوجه المخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا ولا يترتب عليه أثر ما ولا يقتصر نطاق البطلان على شروط الإعفاء من المسؤولية، بل إنه يتسع لأية شروط أخرى يكون من شأنها تعديل التزامات الناقل، أو تحديد المسؤولية على خلاف ما قرره الإتفاقية، وتتعرض مثل هذه الشروط للبطلان المطلق ولو لم تكن صريحة في إعفاء الناقل من المسؤولية، بل تؤدي إلى ذلك بطريقة غير مباشرة ويعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية وفقا للمعاهدة بحيث تعتبر باطلة الشروط الآتية

شرط تحديد المسؤولية بقدر أقل من التحديد المنصوص عليه في المعاهدة.

شرط تنازل الشاحن إلى الناقل عن حقوق الأول في التأمين عقده على البضائع، لأن الناقل في هذه الحالة يغطي أخطاءه على نفقة الشاحن.

أي شرط يترتب عليه قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بالمسؤولية الناقل إذ أن الناقل مسؤول أصلا عن كل ما يلحق بالبضاعة من ضرر.

شرط الجهل بالوزن وما يشابهه من الشروط إلا في الأحوال التي أجازت فيها المعاهدة هذه الشروط.

شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح

وقد سايرت اتفاقية هامبورغ معاهدة سندات الشحن عندما قضت ببطلان شرط الإعفاء من المسؤولية، إذ تنص المادة 93 فقرة أولى من الاتفاقية على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخيرة الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزء منها و أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الشاحن، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغيا¹

وعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إعفاء الناقل من المسؤولية التي تفرضها عليه سندات الاتفاقية، أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، ومن ثم يكون صحيحا شرط تنازل الناقل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له في الاتفاقية كلها أو بعضها، أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه من مسؤوليته والتزاماته المبينة في الاتفاقية، كما لو اشترط مثال أن يضمن الناقل الأخطاء في الملاحاة أو إدارة السفينة مع أنه معفى من المسؤولية عنه.²

¹ الكوماني، لطيف جبر (2000) مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان ، ص 201
² طه، مصطفى كمال (2007) القانون البحري، ط4، دار الفكر الجامعي الاسكندرية ، ص 326.

الخاتمة

قامت هذه الدراسة ببيان الجوانب القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والعماني ، حيث حصر المشرع احكام مسؤولية الناقل البحري خلال المرحلة البحرية منذ استلام البضائع الى غاية التسليم و اجاز الاتفاق على تحديد هذه المسؤولية وفق ارادة الطرفين خارج المرحلة البحرية و ان عقد النقل البحري من ضمن العقود الفائقة الاهمية نظرا لارتباطه بالاقتصاد العالمي والناقل البحري يعد مسؤولا بمجرد ابرام عقد النقل البحري حيث يلعب النقل البحري للبضائع دورا بارزا في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، حيث يعد الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، ويضاف إلى ذلك أنه يمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، وذلك لكون الدول تعتمد عليه بصفة أساسية في تصدير منتجاتها الوطنية واستيراد احتياجاتها الأساسية، وأصبح ضرورة مهمة لا يمكن الاستغناء عنها في تلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري، ومن ثم فلا يمكن إنكار دوره في تحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول أن الناقل البحري يحتل مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى . البري والجوي والنهري- في نقل التجارة العالمية؛ لأن الدور الذي يقوم به نقل البضائع بالبحر في هذا الصدد يفوق الدور الذي تقوم به هذه الوسائل، وذلك لأن الأداة المستخدمة في هذا النقل وهي السفينة تتميز - بالمقارنة بالأداة المستخدمة في أي من هذه الوسائل - بالقدرة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، وبسعة استيعابية كبيرة تمكنها من استقبال البضائع مختلفة الأنواع والأحجام والقدرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع،

والتي تمثل في الغالب رؤوس أموال ضخمة، هذا فضلاً عن أن تكلفة نقل البضائع بهذا النوع من النقل أقل تكلفة من نقلها بأي من هذه الوسائل.

أن عقد النقل البحري يربط بين الناقل البحري (مقدم خدمة النقل) والشاحن (متلقي هذه الخدمة) وعادة ما يكون لسلوك مقدم هذه الخدمة وهو الناقل الأثر البالغ على تنفيذ عقد النقل البحري المبرم بينه وبين الشاحن. ومن هنا أخذ كل من المشرع الأردني والعماني والدولي يركزون على معالجة أحكام مسؤولية الناقل بالتفصيل دون التركيز على مسؤولية الشاحن، وترك ذلك للقواعد العامة أسوة بأي علاقة مماثلة، الأمر الذي جعل مسؤولية وبالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تعد من أهم موضوعات عقد النقل البحري التي ثارت حولها النقاشات المستفيضة؛ بسبب التطورات المتزايدة التي يشهدها النقل البحري كل يوم، حيث ما كان مقبولاً بالأمس لم يعد مقبولاً اليوم، وما هو موجود حالياً من الصعب أن يكون في الغد مستساغاً. فقد حازت على اهتمام الفقه والقضاء، وأصحاب المصالح المتعارضة في عملية النقل البحري، والجهات التي تمثلها، كما أنّ هناك العديد من القضايا المعروضة أمام المحاكم والمتعلقة بمسؤولية الناقل البحري ومن بين الحقائق القانونية المهمة التقليدية إن أعمال المسؤولية هو إلزام قانوني عن النشاط الشخصي وذلك عندما يخرج هذا النشاط عن حدود النمط الذي يصوره النظام القانوني لأنشطة الأفراد، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري ناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه وهو توصيل البضاعة سالمة منذ استلامها من الشاحن حتى تسليمها للمرسل إليه.

النتائج

1. الناقل البحري هو كل شخص أبرم بشخصه، أو باسمه عقد نقل البضائع مع الشاحن وبينما عرف الناقل الفعلي بأنه كل شخص عهد إليه بتنفيذ العقد سواء بصفة كلية، أو جزئية بأمر من الناقل.
2. لدى النظر إلى قواعد القانون البحري الأردني والعماني ، يستطيع الناقل البحري التمسك بالحد الأعلى للمسؤولية ، والتي تكون محتملة وفقاً للقواعد العامة، وإذا لم يطبق القضاء القواعد العامة للمسؤولية ، واكتفى بتطبيق قواعد المسؤولية في القانون البحري، فإن الحل لا تكون مناسبة بشكل أساسي.
3. لم تنص مواد قانون التجارة البحرية الأردني على العديد من أسباب قيام المسؤولية العقدية أو التقصيرية وهو الأمر الذي تميز به القانون البحري العماني الذي فصل في العديد من مواده على الأسباب التي تقوم بناء عليها المسؤولية للناقل البحري .
4. اتفق كل من التشريعين الأردني والعماني على أن مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الشاحن هي مسؤولية عقدية؛ لأن مصدرها عقد النقل المبرم بينهما ولدى إعفائه من المسؤولية يتوجب على الناقل إثبات إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في القانون حتى يتخلص من المسؤولية.
5. اقتصر كل من التشريعين الأردني والعماني في الإعفاء من المسؤولية على الأخطاء الملاحية، كقيادة السفينة أثناء الرحلة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ أما فيما يخص بالأخطاء التجارية كالخطأ في رص البضائع فلا يعفى الناقل البحري منها، ولا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن أخطاء الربان في حالة الغش فلا يجوز إلزام الناقل بضمان الضرر الذي لحق بالبضاعة المنقولة نتج عن خطأ الشاحن أو إلى سبب آخر مرتبط بعمليات متعلقة بالبضاعة يقوم بها أو التزاماته المقررة بموجب عقد النقل.

التوصيات

1. يجب إعادة صياغة نصوص القانون البحري الأردني على غرار ما اخذت به التشريعات الحديثة كالقانون البحري العماني وذلك بتفصيل العديد من المواد التي تبين حالات قيام مسؤولية الناقل البحري والحالات التي يعفى فيها من المسؤولية.
2. يجب تحديد مفهوم الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يتضمن الأضرار الاقتصادية غير المتوقعة والموجبة للتعويض إذا توافرت في الضرر جميع شروطه، عندئذ تكون السلطة التقديرية للقاضي لتقدير تعويض الضرر الناتج عن التأخير، ليس وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، بل وفقاً لما ينص عليه في قواعد القانون البحري.
3. يتمنى الباحث عقد مؤتمرات متخصصة في كل من الأردن وعمان تتناول مسائل وإشكاليات ومنازعات النقل البحري والبحث حول لها.

المراجع

الكتب القانونية العامة:

1. الأسد، وهيب، 2001 ، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت.
2. اسماعيل، محمد حسين (1991) القانون التجاري الاردني دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ط2
3. البارودي، علي، 1988 ، القانون البحري ، الدار الجامعية، القاهرة.
4. البارودي، علي، 2005، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية.
5. البارودي، علي (1988) مبادئ القانون البحري الدار الجامعية، القاهرة
6. البارودي ، علي وآخرون(2001) القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بيروت، ط1
7. البارودي ، علي(1982) العقود و عمليات البنوك منشأة المعارف الإسكندرية
8. ترك ، محمد عبد الفتاح(2007) عقود البيوع البحرية الدولية. ط 1 دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية

9. ترك، محمد عبد الفتاح ، 2005، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية،
10. الجبوري، ياسين(2002) المبسوط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، مصادر الحقوق الشخصية، المجلد الاول، نظرية العقد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان
11. الجميل، ايمان فتحي حسن(2009) تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية
12. جمال الدين، علي(1987) القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة
13. حمدي، محمد كمال (1995) مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف
14. حمدي، محمد كمال(1989) عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية
15. حمدي ، كمال(2007) القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، ط3
16. حمدي، كمال، 1997، القانون البحري، منشأة المعارف ،الإسكندرية
17. حمدي محمد كمال(2002) عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري منشأة المعارف طبعة 9مصر
18. حلمي، عباس (1983) القانون البحري، ط1 ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر
19. حمدي، كمال القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، 2003.
20. حمدي، كمال(2008) القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه ، الإسكندرية ، ط 03
21. حسني، أحمد محمود، 1998، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية
22. حسن، سوزان علي (2004) عقد نقل البضائع بالحاويات ،دار الجامعة الجديدة

23. حسني ، أحمد محمود(1990) النقل الدولي للبضائع ، ط9 ،، منشأة المعارف، الاسكندرية ،
24. حسني، احمد محمود(1989) (النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف الإسكندرية
25. حسني، احمد محمود التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية 1998
26. حسني، أحمد محمود(1998) عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية
27. حسني، أحمد محمد (1991) عقد النقل البحري في القانون البحري المصري الجديد الصادر بقانون رقم 80 لسنة 1990، منشأة المعارف الاسكندرية
28. حمدي، كمال (1997) إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ الاسكندرية: منشأة المعارف
29. حسن ، سوزان علي(2004) عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة
30. خلوصي، مدحت، 1996، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة والنشر، الإسكندرية
31. خالد ،عدي أمير عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه ،دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية 2007،
32. دويدار، هاني(2004) الوجيز في القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة للنشر،
33. دويدار، هاني الناقل البحري والجوي ، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت
34. دويدار ، هاني. قانون النقل. د ط، دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية. 2014
35. دويدار، هاني(1999) موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديد، القاهرة
36. دويدار، هاني (2001) القانون البحري، القاهرة: دار الجامعة الجديدة

37. طه، مصطفى كمال (2007) القانون البحري، ط4، دار الفكر الجامعي الاسكندرية
38. السرحان، عدنان وخاطر، نوري(2000) شرح القانون المدني الأردني، مصادرالالتزام.دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1، الاصدار الاول
39. السنهوري، عبد الرزاق (2000) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان
40. السنهوري، عبد الرزاق (2000) الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان
41. السرحان، عدنان وخاطر، نوري(2000) شرح القانون المدني الأردني، مصادرالالتزام.دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط1
42. السنهوري، عبدالرزاق أحمد الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، بيروت، ص 876 ، بند 5
43. الشرقاوي، محمود سمير (2008) القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة
44. الشرقاوي، محمود سمير، 1975 ، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، القاهرة
45. شفيق، محسن(1985) الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس 1978)، دار النهضة العربية
46. الشرقاوي، محمود سمير(1993) القانون البحري، ط1 ، دار النهضة العربية، القاهرة
47. الطباخ، شريف أحمد(2005) التعويض عن النقل البري والبحري والجوي. د ط، دار الفكر الجامعي: الإسكندرية
48. طه، مصطفى كمال(1978) الوجيز في القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية

49. طه، مصطفى كمال(2010) أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط4
مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية
50. طه، مصطفى كمال(1998) القانون البحري ،دار الجامعة الجديدة
51. طه، مصطفى كمال القانون البحري الجديد، د ط، دار الجامعة الجديدة:
الإسكندرية، 1995
52. طه، مصطفى كمال(2012) القانون البحري ، السفينة، أشخاص الملاحة
البحرية، إيجار السفينة و النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري ، دار
المطبوعات الجامعية، القاهرة،
53. الشريف، حسن، 1998، معدات السطح والسلامة، منشأة المعارف
بالإسكندرية
54. الطباخ، شريف احمد (2005) التعويض عن النقل البري والبحري والجوي ،
دار الفكر الجامعي، الإسكندرية
55. طه، مصطفى كمال(1989) مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية سنة
56. طه، مصطفى كمال(2007) التوحيد الدولي للقانون البحري. ط 1 شركة جلال
للطباعة، الإسكندرية
57. الفقي، عاطف محمد(2007) قانون التجارة البحرية ، ط4، دار الفكر
الجامعي، الاسكندرية
58. الفقي،عاطف محمد(2001) النقل البحري للبضائع. ط 2 ، دار النهضة
العربية، القاهرة
59. القليوبي، سميحه ،1982، القانون البحري دار النهضة العربية، القاهرة
60. العطير، عبد القادر وملحم، باسم محمد (2009) الوسيط في شرح قانون
التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1
61. العريني، محمد فريد والفقي، محمد السيد(2005) القانون البحري والجوي، ط4
،منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت
62. عباينة،حمود محمد(2015) أحكام عقد النقل، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع
، عمان

63. عوض ،علي جمال الدين(1992) النقل البحري للبضائع ،دار النهضة العربية
القاهرة،
64. العطير، عبد القادر وملحم، باسم محمد (2009) الوسيط في شرح قانون
التجارة البحرية، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع
65. عبدالله، محمد(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ،الطبعة الأولى
دار النهضة العربية
66. عبدالله، محمد(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ،الطبعة الأولى
دار النهضة العربية
67. عوض، علي جمال الدين، 1957، التزامات الشحن والتفريغ في عقدالنقل
البحري، القاهرة: منشور في المحاماة
68. عباس ، زهير وأبو حلو حلو (2000) الوجيز في شرح القانون التجاري
الاردني “ الجزء الاول ط 1 مكتبة اياذ عمان
69. عوض ،علي جمال الدين (1992) النقل البحري للبضائع ،دار النهضة
العربية ،القاهرة
70. عبدالرحيم، ثروت شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود،
الرياض، 1985
71. العريني، محمد فريد (2011) القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي
الحقوقية، بيروت
72. عنبر، عبد الحميد مرسى(2015) شركات النقل البحري ، شركات الملاحة
البحرية دار الكتب المصرية ، القاهرة
73. طه صطفى ، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة،
١٩٩٥
74. عمر، عمر فؤاد(2000) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية - دراسة مقارنة -
في عقد النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1
75. العبري، سعيد سليمان(1994) القانون البحري العماني ،دار النهضة العربية

76. عبد الرحمن، بربارة (2009) شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الجزائر
77. العطير، عبد القادر وملحم باسم محمد(2009) الوسيط في قانون التجارة البحرية. ط1 دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان
78. عوض، علي جمال الدين القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987
79. العطير، عبدالقادر الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999
80. العلواني، فؤاد (1992) صيغ التحكم في سندات الشحن ومشارطات الأيجار، مكتبة الثقافة القانونية، بغداد
81. عادل علي مقداي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
82. فرهود، محمد سعيد ومرشحة، محمود(1994) القانون التجاري (بري بحري جوي)، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، ص119
83. محمددين، جلال وفاء(1997) قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ط1
84. قايد، محمد بهجت(2004) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1 دار النهضة العربية، القاهرة
85. قايد، محمد (1992) مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، النهضة العربية، القاهرة 1992
86. كومانى، عبداللطيف جبر(2001) مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان
87. كومانى، لطيف جبر(2003) القانون البحري" السفينة _ أشخاص الملاحة _ النقل_ البيوع_ التأمين"، ط3، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان
88. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، 2003

89. كيلاني، آمال حمد(2001) التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة
90. الكوماني، لطيف جبر(2000) مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان
91. منصور ، امجد محمد (2022) النظرية العامة للالتزامات(مصادر الالتزام)- دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان
92. ملش، فاروق، 1996، النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
93. الملط، محمود ربيع، 2004، هندسة بناء السفن، منشأة المعارف
94. المقداي، عادل علي(2011) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان
95. موسى، طالب حسن(2004) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان، ط1
96. محمددين، جلال وفاء (1994) القانون البحري الجديد دار الكتاب الحديث: مصر
97. موسى ، طالب حسن(2012) القانون البحري. ط 3 . دار الثقافة للنشر والتوزيع: عمان
98. المصري ،عباس مصطفى(2002)المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري دار الجامعة الجديدة: مصر
99. المقداي، عادل علي (2011) القانون البحري، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع
100. محمددين، جلال وفاء المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1994
101. موسى، طالب حسن القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2004
102. مقداي، عادل علي القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1999

103. موسى، طالب حسن القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، عمان، 2004
104. المقدادي، عادل علي القانون البحري ، السفينة أشخاص الملاحة الناقل البحري ، الحوادث البحرية، التأمين البحري، ط 1 دار الثقافة للنشر والتوزيع
105. المقدادي ، عادل (2007) النقل البحري وفقا لأحكام القانون البحري العماني رقم 81\35م،
106. مقدادي، عادل القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998،
107. موسى، طالب حسن(2007) القانون البحري ، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان
108. الناهي، صلاح الدين عبد اللطيف(1982) الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي للنشر والتوزيع، عمان.
109. كيلاني، آمال حمد (2001) التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة
110. صادق، هشام (1977) تنازع القوانين في المسؤولية التصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص74.
111. لطيف جبر كوماني، قانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٣
112. المقدادي، عادل القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998
113. يحيى ، سعيد (2000) مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ، المكتب العربي الحديث الإسكندرية
- المجلات وارسائل الجامعية:**

1. أبو حلو ، حلو عبد الرحمن (2007) التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة مجلة المنارة جامعة آل البيت المجلد 13 العدد 8

2. آل سفران أحمد عبدالله 1442هـ ساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقہ الإسلامي (دراسة مقارنة) مجلة جامعة طيبة: للآداب والعلوم الإنسانية، السنة التاسعة، العدد 24 ، 1442
3. أبو حلو عبد الرحمن (2007) التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة مجلة المنارة جامعة آل البيت المجلد 13 العدد 8 ص 143
4. بوهالي أحمد أمين (2011) المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة الجزائر ص 77
5. الرشيد، أسماء أحمد 2019 أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام مجلة جامعة الشارقة المجلد 16 ، العدد 2 ص 12
6. عبد الرحمن، خالد أحمد (2011) التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة أسيوط
7. صرخوه، يعقوب النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8
8. القضاة، فياض 1999 أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات، الجامعة الاردنية. 26 (1) ص 227
9. محمد، اخلاص لطيف 2017 مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها دراسة مقارنة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية العدد السادس والعشرون ص 3
10. العيسوي ، مروة محمد (2018) التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية المجلد الثاني العدد الرابع والثلاثين ص 766
11. السعدي ، عباس زياد كامل (2021) مسؤولية الناقل البحري عن البضائع مجلة افاق للعلوم المجلد 6 العدد 1 ص 248

12. سليم، بودليو (2014) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل مجلة العلوم الإنسانية عدد24 - ديسمبر 2014 المجلد أ،ص526
13. منصور، زايد مروان (2021) تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008 مجلة البحوث القانونية والاقتصادية جامعة المنوفية المجلد 52، العدد 4 ص13
14. الصمادي، كاتيا عصام (2017) حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضاعة في التشريع الأردني مقارنة بالاتفاقيات الدولية،رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، ص27
15. صرخوه، يعقوب يوسف (1992) الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية، السنة السادسة عشر، العدد الأول و الثاني، مارس
16. رشيد، الواحد 2013مسؤولية الناقل البحري للبضائع،دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو،
17. ملزي ، عبد الرحمن(2008) نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، أطروحة درجة دكتوراه غير منشورة من جامعة الجزائر
18. عقون ، عبد الغني التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير غير منشورة من جامعة الجزائر
19. شريدي، حسين(2014) مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير من جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي
20. يعقوب صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، س 8، ص140.
21. علي ، حمد فخري (2017) إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية ،العراق

22. سحولي صالح الدين (2007) دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجيستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران
23. الابراهيم، مروان ٢٠٠٦ مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحري الأردني، مؤتة ٣ للبحوث والدراسات، الأردن، مجلد ٢١ ، عدد ٢

التشريعات والأحكام القضائية:

1. قانون التجارة الاردني رقم 12 لسنة 1966 ، نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية العدد 1910 بتاريخ 1966/3/30
2. قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972 المنشور في الجريدة الرسمية العدد 2357 بتاريخ 1972 /5/6
3. القانون البحري العماني (معدل) صدر بموجب: المرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١ عدل لغاية: المرسوم السلطاني رقم ٤٧ / ٢٠١٦
4. قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 ، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 والمعدل بأخر قانون رقم 1983\35
5. محكمة التمييز الأردنية برقم 523 لسنة 1986
6. تمييز حقوق أردني رقم 82/675 مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 1983 ص 248
7. تمييز حقوق أردني رقم 82 /610 مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 1984 ص 997.
8. قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1963/78 منشورات مركز العدالة
9. تمييز حقوق أردني رقم 88 / 610 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لعام 84 ص 997
10. تمييز حقوق رقم 1321 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام 93 ص 997
11. تمييز حقوق أردني رقم 88 / 549 ، مجلة نقابة المحامين الأردنيين النقابة لعام 1990 ص 1713
12. تمييز حقوق رقم 85\433، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 903

13. تمييز حقوق رقم 85\205، مجلة نقابة المحامين لسنة 1986، ص 190
14. تمييز حقوق رقم 576\2002، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\4\8. و
تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2585.
15. تمييز حقوق رقم 82\675، مجلة نقابة المحامين لسنة 1983، ص 248
16. تمييز حقوق رقم 2275\2002، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\11\19
17. تمييز حقوق رقم 41\2001، المجلة القضائية الأردنية لسنة 2001، ص 66
18. تمييز حقوق رقم 93\1057، مجلة نقابة المحامين لسنة 1995، ص 647،
وتمييز حقوق رقم 87\8، مجلة نقابة المحامين لسنة 1989، ص 2052، وتمييز
حقوق رقم 81/536، مجلة نقابة المحامين لسنة 1982، ص 1250.

المراجع الأجنبية:

J.WALTER, LES CLAUSES DU CONNAISSEMENT, Mémoire, 2005-2006, p. 13.

BERNAT. C, "La responsabilité du transporteur maritime de marchandises", Chroniques du barreau, Les Echos Judiciaires du 21 novembre 2014

ReneRodiere: Traite General de droit maritime. tom 11 paris 1977 .n.513.

Qi, Shaojiang. (2013). Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea. (P. 24-45) Master Thesis. World Maritime University. China

IMO/ILO/UNECE code of practice for packing of cargo transport units. (2014). London. IMO.



The responsibility of the shipping carrier according to Jordanian and Omani law

Prepared By

Ahmad Bin Abdullah Bin Ali Ah Shehi

Supervised By :

Dr . Abdulwhab Al Mouamari

Abstract

This study aimed to reveal the aspects of the responsibility of the shipping carrier in the Jordanian and Omani laws, and the researcher followed the descriptive method of analysis, by describing and analyzing the responsibility of the shipping carrier in the Jordanian and Omani laws. The researcher concluded that the articles of the Jordanian Maritime Trade Law did not provide for many reasons for the establishment of contractual or tort liability, which is what distinguishes the Omani Maritime Law, which explained in detail in many of its articles the reasons on which the responsibility of the marine carrier is based. The study recommended the need to reformulate the texts of the Jordanian Maritime Law similar to what was adopted by modern legislation such as the Omani Maritime Law, by detailing many articles that show cases of the liability of the shipping carrier and the cases in which he is exempted from responsibility.

Keywords: civil liability, shipping carrier, international conventions, Jordanian maritime law, Omani maritime law.