المحامي
منذر عباس الأسود

دراسات في التأمين البحري

[ادخل اسم الناشر]
2009

دراسات في التأمين البحري
المحامي منذر عباس الأسود

الطبعة الأولى [أدخل سنة النشر]
الترقيم الدولي [أدخل الأرقام]

الناشر
ادخل اسم الناشر وعنوانه الكامل

حقوق النشر
يحتفظ الكاتب [أو الناشر حسب الاتفاق مع المؤلف] بجميع الحقوق (ادخل سنة النشر)

بمقتضى قوانين حقوق النشر لا يحق لأي شخص أو جهة استنساخ أو تصوير أو إعادة طبع أو حفظ هذا الكتاب في كومبيوتر أو جهاز إلكتروني لحفظ واسترجاع المعلومات دون الموافقة الخطية للكاتب [أو الناشر]

يمكن الاقتباس من الكتاب لأغراض الدراسة والبحث مع الإشارة إليه.

التأليف
يعلن ويؤكد المحامي منذر عباس الأسود بأنه مؤلف هذا الكتاب.
رغم الجهد والعناية التي بذلها المؤلف في البحث والكتابة فإن المؤلف والناشر لا يتحملان أية مسؤولية تجاه مستعملي هذا الكتاب فيما يتعلق بأي خطأ أو نقص أو عيب في شكل الكتاب ومضمونه.

تصميم الكتاب
[أدخل اسم المصمم إن كان هناك تصميم للغلاف وشكل النص]

طباعة
[أدخل اسم المطبعة ومكانها]

الإهداء

إلى

شريكة حياتي زوجتي
ولدي وبناتي وأحفادي
جميع زملائي العاملين في شركات التأمين
في العراق والأردن واليمن والكويت

المحامي
منذر عباس الأسود
بغداد

المحتويات

تقديم 9

الخطر في التامين البحري بضائع 11

تعريف الخطر 11
خصائص الخطر في التامين البحري 11
صفة الخطر البحري 12
العوامل المؤثرة في حدة الخطر البحري..... 13

مخاطر البحر: متى تصلح سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟ 14

الخسارة العامة في التأمين البحري (بضائع) 17

[1] نشوء فكرة الخسارة العامة 17
تعريف الخسارة العامة 17
أنواع وصور الخسارة العامة 19

[2] المشاركة في الخسارة العامة مبدأ فرضته القوانين البحرية 20

مصاريف الإنقاذ وعلاقتها بالخسارة العامة 20
كيفية تسديد أطراف الرحلة حصصهم بالمشاركة 20
مشاركة أطراف الرحلة في الخسارة العامة 20
كيفية إعلان الخسارة العامة وإجراءاتها 21
أنواع الضمانات المطلوبة 21
البت في طلبات التعويض للخسارة العامة: النقاط الواجب مراعاتها من قبل شركة التأمين 22

أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحرا 25

اتفاقية هامبورغ 25
سريان الاتفاقية 26
التزامات الناقل طبقا للاتفاقية 26
بيانات سند الشحن 27
تحفظ المرسل إليه طبقا للاتفاقية 27
مسؤولية الناقل 28
شروط تحديد المسؤولية 30
التقادم المانع من سماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978 31

مبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التامين البحري (بضائع) 32

النتائج المترتبة على مبدأ التعويض 32
أنواع الحلول 34
الحلول القانوني 34
الحلول الاتفاقي 36

في التامين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الأردني ومعاهدة بروكسل .. 38

مقدمة 38

الفصل الأول 39

المبحث الأول: التفريغ – التسليم 39
1- التفريغ 39
2- التسليم 40
المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه 43

الفصل الثاني 46

المبحث الأول - مسؤولية الناقل البحري 46
المبحث الثاني - معاهدة بروكسل 53
أ- معاهدة بروكسل 53
ب- سريان المعاهدة 53
ت- التزامات الناقل طبقا للمعاهدة 53
المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية 56
تحديد المسؤولية وفق أحكام معاهدة بروكسل 56
تحديد المسؤولية وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 56
تحديد المسؤولية وفق أحكام النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 57

الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى 59

المبحث الأول - التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 59
المبحث الثاني – التقادم وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 60
ملحق: 62
فهرس المواد القانونية الأردنية والعراقية ومعاهدة بروكسل 62

في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الكويتي ومعاهدة بروكسل .. 68

المقدمة 68

الفصل الأول 69

المبحث الأول: التفريغ والتسليم 69
التفريغ 69
التسليم 70
المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه 74

الفصل الثاني 76

المبحث الأول – مسؤولية الناقل البحري 76
المبحث الثاني – معاهدة بروكسل 81
المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية 83

الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى 85

المبحث الأول – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون الكويتي 85
المبحث الثاني – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون العراقي 87

في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: 89

دراسة مقارنة مبسطة بين القانون العراقي والأردني واليمني وقواعد هامبورغ 1978 89

مقدمة 89

الفصل الأول 90

المبحث الأول – التفريغ والتسليم 90

أولا: التفريغ 90

ثانيا: التسليم 91

الفصل الثاني 99

الفصل الثالث 115

التقادم المانع من سماع الدعوى 115

امتنان وتثمين

لا يسعني وأنا انتهي من انجاز هذا الكتاب إلا أن أتقدم بجزيل شكري وعرفاني لمن اعتبرهم أساتذتي الذين استفدت من علمهم وتوجيهاتهم وإرشاداتهم القيمة خلال حياتي العملية حيث سرت على نهجهم في قضايا التأمين. واخص بالذكر المرحوم خضر الياس البنا والمرحوم حسين النبهاني فقد بدأت حياتي العملية معهما في فرع بغداد لشركة التأمين الوطنية حيث كان البنا مديراً للفرع والنبهاني معاوناً له.

قد يطول ذكر كل من ساهم في تكويني الفكري والقانوني أو أعانني في العمل وأضاف إلى معارفي وأنا اعتذر لكل من لم أذكره هنا. لقد لعب البعض دوراً مهماً، ربما دون علمٍ منهم، في التأثير على نهج تفكيري الحقوقي وعملي المهني وأذكر منهم الأساتذة عبد الباقي رضا ورفعت الفارسي وبديع السيفي وموفق حسن رضا.

وكذلك اعتذر لزملائي في مجال التأمين البحري، وهم كثر، الذين عملت معهم في العراق والكويت والأردن واليمن واستميحهم لاخص بالذكر شهاب العنبكي صديق العمر والعمل.

ويسرني أن أفرد شكراً خاصاً لزميل وفيّ، مصباح كمال، الذي بدأ حياته العملية كما بدأته في شركة التأمين الوطنية – فرع بغداد. لقد مد يده متعاوناً معي في إعداد هذا الكتاب. أثمن إرشاداته وتعليقاته القيّمة التي كان لها الأثر الكبير في انجازي لهذا الكتاب ولولاه لم ير النور.

المحامي منذر عباس الأسود

المحامي منذر عباس الأسود

يحمل شهادة بكلوريوس في القانون من الجامعة المستنصرية، بغداد، 1970-1971.

بدأ حياته المهنية في شركة التأمين الوطنية – فرع بغداد (1968) حيث عمل في قسم التأمين البحري، وفيما بعد في قسمي الاسترداد والدعاوى، فرع التأمين البحري.

مارس المحاماة والترافع في المحاكم العراقية خلال أداء مهام وظيفته.

عمل في عدد من شركات التأمين في الكويت (1981-1984) والأردن (1993-2001) واليمن (2002-2004) في مجال التأمين البحري. كما مارس أعمال التأمين غير البحري أثناء عمله في هذه الدول.

عمل خبيراً في مؤسسات عديدة داخل وخارج العراق لمراقبة وكشف البضائع والتأمين البحري ومنها خبير كشف وتسوية محلف لدى المحاكم وشركات التأمين العراقية.

نشر العديد من الدراسات والمقالات الصحفية في موضوعات النقل والتأمين البحري وفروع تأمينية أخرى.

ساهم في مؤتمرات دولية داخل وخارج العراق في التأمين والاحتيال البحري، وفي ندوات الآيزو 9000 في الأردن والآيزو 9001 في اليمن والإدارة الحديثة في الأردن.

شارك في ندوات تأمينية مختلفة داخل وخارج العراق، وألقى محاضرات في التأمين البحري والنقل في عدة دورات تدريبية في العراق والأردن واليمن. وساهم في ورشة عمل لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية للمشاريع وكيفية الاستفادة منها في الأردن.

عضو نقابة المحامين العراقيين.

يعمل الآن مستشاراً لشركة الحمراء للتأمين، بغداد.

متزوج وله ولد واحد وبنتان.

يقيم في بغداد ويمكن الاتصال به على العنوان الإلكتروني التالي:

advocate_alaswad@yahoo.com
advocate_alaswad@hotmail.com

تقديم

نشرت هذه الدراسات المضمومة بين دفتي هذا الكتاب في صحف ومجلات عربية متخصصة في فترات متباعدة داخل العراق وخارجه. وبتشجيع من أصدقاء وزملاء أعزاء آثرنا نشرها الآن للفائدة العلمية والعملية المرجوة منها، ولإثراء الدراسات القانونية المقارنة في حقل النقل والتأمين البحري.

لا يخفى على الأطراف المشاركة في النقل البحري، بضمنها مؤسسات الدولة، الأهمية الاقتصادية لهذا النشاط الذي يربط الدول بعضها ببعض ويضمن استمرار التجارة الدولية، ويساهم في التنمية الاقتصادية من خلال أعمال التصدير والاستيراد. إن موضوع النقل البحري والتجارة الخارجية، وما يرتبط به من نشاطات أساسية وثانوية، ليس أقلها التأمين البحري الذي يتحمل عبء تمويل الخسائر البحرية، من السعة بحيث لا يمكن الإلمام به في مؤلف واحد. ولذلك فقد اقتصرنا على جوانب معينة من الموضوع. ويكفينا هنا أن نشير إلى أن النقل البحري، كنشاط اقتصادي، لا يزال الأفضل في خدمة التجارة الدولية مقارنة بوسائل النقل الأخرى: النهرية والبرية والجوية وبالسكة الحديدية وبالأنابيب. والأفضليه تقوم على رخص تكاليف تشغيل السفن بين موانئ العالم، وكذلك عدم الحاجة إلى رؤوس أموال لتعبيد الطرق وتكاليف الصيانة كما هو الحال في النقل البري.

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها وقد رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة. ورغم محاولات توحيد الإجراءات أو الأحكام ذات العلاقة على المستوى الدولي، عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول، إلا ان أحكام قوانين النقل في مختلف الدول لا زالت تتباين بشكل أو بأخر. ونحاول إبراز جوانب من هذا التباين في هذا الكتاب.

هناك خيط أساسي يربط بين معظم فصول الكتاب يتمثل بالجانب القانوني لأعمال النقل البحري[1] وبعض الممارسات المرتبطة به عرضناها في عدد من المقارنات بين القوانين العراقية وما يقابلها في مصر واليمن والكويت وكذلك المعاهدات الدولية المتخصصة. وحيث أن العراق له مصالح مشتركة مع العديد من الدول ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها وجدنا لذلك أن نقدم دراسة مقارنة عن مسؤولية الناقل البحري بين أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وقانون التجارة البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 مع تعديلاته بالقانونين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 وقانون رقم 35 لسنة 1983) وأحكام القانون 5 لسنة 1994 والقانون الكويتي واليمني ومعاهدة بروكسل. وتوسعنا البحث في فصول أخرى لدراسة التقادم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول في هذه القوانين، إضافة إلى ما جاء باتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 وما يتعلق بشرط تحديد المسؤولية. وقد اعتمدنا في دراستنا أيضاً على التطبيقات العملية والقضائية من خلال ممارستنا للعمل القانوني أمام المحاكم الأردنية واليمنية والكويتية وعملنا لعدة سنوات في الشركات الأردنية والكويتية وأخيرا في اليمن وبالطبع خدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية.

[1] لا يبحث هذا الكتاب في كل جوانب النقل البحري واقتصادياته ودوره في التجارة الدولية فهو موضوع واسع. لذلك لا نتعرض لدراسة مصطلحات التجارة الدولية المرتبطة بعقود البيع البحري، وتشغيل الموانئ وعمليات الشحن والتفريغ، ونقل البضائع على السفن المستأجرة، وعقد التأمين البحري .. الخ.

إضافة إلى هذه المواضيع خصصنا قسماً من الكتاب لدراسة الخطر في التأمين البحري – بضائع، مخاطر البحر: متى تصلح سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟، الخسارة العامة في التأمين البحري – بضائع والمشاركة فيها، ومبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التأمين البحري – بضائع.

آمل أن يساهم نشر هذا الكتاب في الجهد الذي قام به زملاء آخرون في العراق في حقل البحث والكتابة عن التأمين البحري. ومن المفيد أن نذكر هنا أن البحث الأكاديمي العراقي لنيل شهادة الدبلوم العالي أو الماجستير في حقل التأمين، ومنه النقل البحري والتأمين عليه، بدأ في أواسط 1975، إلا أن أياً من هذه البحوث لم يكرس لدراسات قانونية مقارنة كالتي ننشرها في هذا الكتاب، ولم تجد هذه البحوث طريقها للنشر لكن نسخاً منها محفوظة في مكتبة شركة التأمين الوطنية لمن يرغب بالرجوع إليها. ونتمنى أن تستمر هذه الجهود الأكاديمية مقرونة بدراسات تطبيقية من قبل الحقوقين وخاصة من قبل زملائنا العاملين في شركات التأمين العراقية.

قد يلاحظ القارئ تكرار بعض الشروح في فصول الكتاب ولم يكن من المناسب حذف مثل هذا التكرار بإحالة القارئ إلى الصفحات التي وردت فيها الشروح أولاً، إضافة إلى أن الحذف كان سيؤثر على تتابع العرض وتسلسله في سياقه، وأردنا أن تكون كل دراسة قائمة بذاتها.

وكان بودنا تعزيز مادة الكتاب بمرفقات من الكتب والشهادات الرسمية والتجارية ذات العلاقة بالنقل والتأمين البحري ومنها: بيان الوضع في الاستهلاك الصادرة من دائرة الجمارك، وملاحق المحضر، وكتب الموانئ، وشهادات النقص وغيرها، وهي متوفرة لدينا، لكنه لم يتسنى لنا وقت إعداد مسودة الكتاب، ولأسباب عملية، الحصول على إذن من أصحابها للموافقة على نشرها. وعلى أي حال فإن الإشارة إلى مثل هذه المستندات في متن الكتاب جاءت مقرونة بشرح كافٍ لها.

لقد أبقينا على صيغة هذه الدراسات كما نشرت أصلاً واكتفينا بإدخال تصحيحات طباعية وبعض العبارات والهوامش التوضيحية.

أتمنى أن ينال كتابي هذا رضا المعنيين بموضوعه وخاصة العاملين والعاملات في حقل التأمين، وأن أكون قد وفقت وحققت بعض ما يصبوا إليه كوادر التأمين في شركات التأمين في العراق وخارجه.

والله ولي التوفيق.

الخطر في التامين البحري بضائع

نشـــرت هـــذه الدراســـة ***فـــي نشـــرة الشـــركة المتحـــدة للتـــأمين*** اليمنيـــة، العـــدد صـــفر، 2003. وقـــد نشرت أولاً في جريدة ***الأسواق*** الأردنية، العدد 718، 1995.

تعريف الخطر

هـــو ذلـــك الحـــادث المحتمـــل الوقـــوع الـــذي يتحقـــق بوقوعـــه وجـــوب إيفـــاء المـــؤمن بالتزامـــه، وهـــو ذلـــك الخطر الذي يؤدي إلى وقوع حادث ما إلى خسارة أو أضرار.

يستنتج من التعريف أعلاه إن عمليات التامين تجمع بين جانبين:

أولا: الجانب القانوني من حيث كونها عقود.
ثانيا: الجانب الفني من حيث إنها تقوم على أساس المقاصة بين الأخطار التأمينية.

فـــي التـــامين البحـــري، الخطـــر لـــه خصوصـــية، حيـــث انـــه فـــي أكثـــر الأحيـــان يـــتم الخلـــط بـــين الخطـــر كســـبب لوقـــوع الخطـــر، وبـــين الضـــرر نفســـه كنتيجـــة لتحقـــق الخطـــر. لـــذلك يجـــب أن نميـــز بـــين الخطـــر الـــذي هـــو ذلـــك الحـــادث الاحتمـــالي الـــذي يـــؤدي وقوعـــه إلـــى أضـــرار أو خســـائر، وبـــين مسببات الخطر وهي العوامل التي تؤدي إلى زيادة فرص وقوع الخطر.

خصائص الخطر في التامين البحري

واستنادا إلى ذلك يجب أن نتعرف على صفات أو خصائص الخطر في التامين البحري.

أن تكون هناك صفة عامة للخطر:

1- يشـــترط أن يكـــون حادثـــا محتمـــل الوقـــوع، واحتماليـــة أن لا يكـــون الخطـــر مؤكـــد الوقـــوع، لان المعـــروف ان الخطـــر قـــد يحتمـــل وقوعـــه أو عـــدم وقوعـــه، لأنـــه قـــد يتحقـــق للبضـــاعة المنقولـــة بالسفن أو قد لا يتحقق وذلك نتيجة لخطر ما مؤمن ضده.

لـــذا فـــان الأخطـــار التـــي لا يمكـــن التـــامين عليهـــا هـــي تلـــك الأضـــرار التـــي تنـــتج عـــن التآكـــل لقـــاع السفينة بسبب مياه البحر مثلا.

2- أن لا يكـــون الخطـــر مســـتحيل الوقـــوع أي عـــدم التـــامين علـــى أخطـــار يســـتحيل وقوعهـــا مثـــل التامين في مناطق لا تمطر شتاءا.

3- أن يتحقـــق الخطـــر مســـتقبلا فـــإذا تبـــين ان الخطـــر المـــؤمن ضـــده كـــان قـــد زال أو كـــان قـــد تحقـــق فـــي الوقـــت الـــذي تـــم فيـــه العقـــد أو كـــان احـــد الأطـــراف علـــى الأقـــل عالمـــا بـــذلك قبـــل انعقـــاد عقـــد التـــامين أي قبـــل اقتـــران الإيجـــاب بـــالقبول. وهكـــذا يعتبـــر عقـــد التـــامين بـــاطلا متـــى مـــا علـــم احـــد

طرفي العقد بتحقق أو انتهاء الخطر في الوقت الذي تم فيه العقد أي تنتهي صفة الاحتمال وصفة الاستقبال عن الخطر.

وإذا كان احد الطرفين غير عالم بوقوع الخطر أو بزواله فهل يجوز التامين ضد الخطر الظني، أي الخطر الواقع فعلا أو الزائل ولا يعلم به أي من الطرفين؟

الجواب: نعم، يجوز في التامين البحري لان طبيعة هذا النوع من التامين هي التي تسمح به وتقتضيه ولان محل التامين يكون في الغالب في متناول يد المؤمن له.

4- أن لا يكون الخطر إراديا أي بدون إرادة أو علم احد طرفي العقد، وخاصة إرادة المؤمن له. وفي حالة ثبوت تحقق الخطر نتيجة علم احد الطرفين يعتبر الخطر متعمدا ولا يجوز تأمينه ويعني تبرئة ذمة المؤمن من التزامه إذا ما تعمد المؤمن له إيقاع الحادث.

5- أن يكون الخطر قانونيا، يعني عدم مخالفة التامين للقانون أو الأعراف السائدة، فمثلا لا يجوز التامين على البضائع المهربة.

وهناك **خصائص فنية للخطر** تساعد على تمييز الخطر التأميني عن بقية الأخطار وبالتالي تساعد على تحديد القسط الصحيح لكل خطر.

1- أن يكون الخطر التأميني مُحدَدا أي يجب تحديد الأخطار المغطاة والأخطار المستثناة وبشكل واضح ودقيق.

2- أن يكون الخطر التأميني متكررا أي لا يتحقق لمرة واحدة فقط بل يتكرر حدوثه لعدة مرات.

3- أن يكون الخطر التأميني منتشرا في أمكان متعددة مع ملاحظة عدم الانتشار الواسع جدا لمحل التامين وذلك لارتفاع احتمال تحقق الخطر وبالتالي ارتفاع قسط التامين مما ينعكس على المؤمن له.

صفة الخطر البحري

من المعروف ان الخطر البحري لا يقتصر على الرحلة البحرية وإنما يشمل مرحلة النقل البري والجوي والنهري، لأنه في كل مرحلة من هذه المراحل قد تتعرض البضاعة إلى أخطار مختلفة، لذا يجب أن يكون الخطر متعلقا أو ناجما عن:

1- متعلقا بأطراف المرحلة البحرية أي احتمال تعرض أطراف الرحلة للخطر.

2- متعلقا بمرحلة ما من أعمال النقل البحري، أي يجب أن يكون في احد مراحل النقل سواء أثناء النقل في عرض البحر وغيره.

3- ناجما عن الظواهر الطبيعية الاعتيادية، أي ان الخطر المؤمن ضده لا يكون من الأخطار المؤكدة الوقوع والتي يمكن اتخاذ ما يلزم قبل حدوثها مثل الأضرار الناجمة عن مياه البحر.

ويستنتج من كل ذلك بان الخطر البحري هو الخطر الذي تتعرض له الرحلة البحرية أو احد أطرافها (البضاعة، السفينة، أجور الشحن) بسبب ظواهر بحرية كالأمواج وغيرها أو ظواهر غير بحرية ولكنها ذات علاقة بها وتحدث في البحر كالحريق أو الإلقاء في البحر وأية أخطار أخرى مماثلة.

العوامل المؤثرة في حدة الخطر البحري

أولا: العوامل التي تزيد من حدة الخطر

1- العامل المؤثر المعنوي

هو العامل المعنوي الذي يؤثر في زيادة حدة الخطر أي الذي يرجع سببه إلى المؤمن له في شخصه أو العاملين معه، وما يعكسه من أثار بالنسبة لتحقق الخطر المؤمن منه. ومن المهم دراسة نفسية الشخص ونظرته إلى الأمور ومدى حرصه والمحافظة على الأموال المؤمن عليها. وفي التامين البحري يتضح اثر العامل المعنوي في خبرة الربان والنوتيه فإذا كان سجل ربان السفينة ومساعديه جيدا في إدارة السفينة فإنه يعطى مؤشرات جيدة وخاصة عندما تكون لهم خبر ة لسنوات في القيام برحلات بحرية سليمة بدون حوادث. ومن وجهة نظر اكتتابية، فان مثل هذا السجل يدل على ان احتمالات تحقق الضرر للرحلة البحرية قليلة.

2- العامل المؤثر المادي

هو ذلك العامل المؤثر الناجم عن الصفة الطبيعية لمحل التامين ويؤدي إلى زيادة احتمال تحقق الخطر، والعوامل المادية المؤثرة هي:

أ- السفينة

حيث يجب الأخذ بنظر الاعتبار عمر السفينة لأنه كلما كان عمر السفينة اكبر كلما ازدادت احتمالات تحقق الضرر.

ب- خطر سير السفينة

يحدد عادة سير السفينة والموانئ التي ستمر بها حيث يمكن تحديد احتمال تحقق الخطر استنادا لذلك، إضافة إلى نوع الخدمات التي تقدم في الميناء الذي ستتوقف فيه السفينة في تحميل أو تفريغ الإرسالية وهي التي تؤثر على زيادة أو نقصان نسبة الأضرار في البضاعة.

ج- طبيعة البضاعة المنقولة

إن لطبيعة البضاعة الأثر الكبير على نسبة الأضرار كالبضاعة التي لا يمكن التأخير في إيصالها بسبب طبيعتها السريعة للتلف كالفواكه وغيرها، أو بضائع تؤثر عليها العوامل الجوية وتؤدي إلى تلفها جزئيا كما يحدث في حالة صدا الحديد.

ثانيا: العوامل التي تنقص من حدة الخطر

أ- استخدام الآلات والمكائن الحديثة في عمليات شحن البضائع وتفريغها.
ب- توفير المخازن ذات الكفاءة المناسبة لحفظ البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.

مخاطر البحر: متى تصلح سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟

نشرت هذه الدراسة في ***رسالة التأمين*** الأردنية، تموز 1997.

قد يلجأ الناقل البحري في بعض الأحيان، إلى دفع مسؤوليته الناشئة بسبب الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد النقل. بالاستناد إلى بعض المفاهيم المقررة كسبب للإعفاء من المسؤولية، في نصوص بعض القوانين أو المعاهدات والاتفاقيات الدولية، لذا علينا معرفة حكم القانون وعلى الأخص موقفه من مخاطر البحر وهل يعتبر عند نهوضه وتسببه في ضياع أو تلف البضائع سببا أجنبيا عن الناقل يعفيه من المسؤولية وما هي الشروط الواجب توافرها فيه؟ استنادا إلى ذلك يجب توضيح مفهوم مخاطر البحر والدول التي أخذت به والآراء حوله ثم بيان موقف القانون منه.

لقد أخذت عدة دول بمصلحة مخاطر البحر حيث نص عليه قانون هارتر الأمريكي 1894 والقانون الكندي وأطلقا عليه للدلالة مصطلح Dangers of the Sea بينما القانون الاسترالي أطلق عليه مصطلح Perils of the Sea وكذلك قانون التأمين البحري 1906 الانجليزي، كما اعتبر المخاطر البحرية تشمل كل الحوادث العرضية والكوارث البحرية التي تقع أو لا تقع وليس الحوادث الحتمية الوقوع، في حين ان معاهدة بروكسل الخاصة بتوجيه بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن عام 1924 جمعت المصطلحين معا في المادة الرابعة، الفقرة الثانية البند (ج) تحت عبارة (مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها).

لذا فان مخاطر البحر تعتبر من الناحية العملية، من أهم حالات وأسباب الإعفاء من المسؤولية التي نصت عليها هذه المعاهدة. وأوضحت لها أمثلة عديدة منها: الحريق الذي لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، ومخاطر البحر الاستثنائية وحوادثه، وهي كالأضرار الناشئة عن العواصف أو الضباب أو الرياح أو حطام السفن الغارقة والعوائق الطبيعية الأخرى الثابتة والمتحركة، التي يمكن أن تعترض السفينة أثناء سيرها.

ولكن هل يكفي مجرد توافر أي خطر من هذه المخاطر للقول بتحقق هذا السبب المعفي للمسؤولية؟

لقد اختلفت الآراء حول هذه المسألة ويمكن ردها إلى رأيين:

1) يعتقد أن على الناقل، إن أراد أن يتخلص من المسؤولية، ان يثبت في المخاطر طابعها الاستثنائي غير العادي وغير المتوقع والخارج عن نشاط الناقل، أو بعبارة أخرى ان تتوافر فيها مقومات القوة القاهرة التي لا يمكن للناقل أن يتوقعها، ويستحيل عليه في الوقت ذاته تفادي نتائجها أو دفعها. وقد يعتبر البعض تعرض السفينة لرياح عاتية من مخاطر البحر، يترتب على نهوضها إعفاءه من المسؤولية، لأنها لم تكن من خطأ الناقل نفسه، فالسفينة يجب أن تكون بحالة تمكنها من مواجهة الأخطار المتوقعة دون حدوث أي ضرر لرجال طاقمها أو آلاتها أو الأموال المحملة عليها، أي تكون قادرة تماما على القيام بالرحلة المقررة لمواجهة التغييرات الجوية العادية والمتوقعة على الخط الذي تسير فيه. ولا يعد من مخاطر البحر، الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل أن يتفادى نتائجها. ولأجل اعتبار عواصف البحر وهيجانه قوة قاهرة يجب أن تكون مما لا يمكن توقعها ولا دفع نتائجها وان تجعل تنفيذ الالتزام

مستحيلا. لذا فما دام هيجان البحر والعواصف الشديدة أمر متوقع في الرحلة البحرية، فإنه لا يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، ولأنه يمكن دفع ضرر ماء البحر عن البضاعة بتغطيتها والمحافظة عليها من تسرب الماء، لان الناقل استلم المواد وعرف نوعها فكان عليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك. وعليه فان الناقل يظل مسؤولا.

ولكي تصلح مخاطر البحر سببا للإعفاء من المسؤولية، وفقا للمادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل، فانه يتوجب اجتماع كل شروط القوة القاهرة. فمثلا هياج البحر وشدة الرياح وارتفاع الأمواج ووصول مياهه إلى سطح السفينة ومقدمتها، كل هذه المظاهر تعتبر من الظواهر الطبيعية المعتادة الحصول والمتوقعة وغير المفاجئة في موسم ما، وعلى الربان أن يتوقعها وان يتخذ من الاحتياطات ما يكفي لمواجهتها كإرجاء إنزال البضائع من سياج السفينة حتى يتحسن الجو، خاصة وان البضائع مشحونة في عنابر السفينة أو أن يحكم غلق العنابر ويغطي البضاعة بمواد تقيها من هذه الأخطار.

2) يعتقد ان معاهدة بروكسل ما دامت قد نصت صراحة على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر البحر بفقرة خاصة وأفردت فقرة أخرى لمصطلح القضاء والقدر في البند (د) من المادة الرابعة الفقرة الثانية، فانه يكفيه لكي يتمتع بالإعفاء المقرر عن هذا السبب المستقل أن يثبت فقط أن مخاطر البحر ذات طابع استثنائي غير عادي، وانه رغم قيامه بكافة الاحتياطيات اللازمة لم يتمكن من تفادي نتائجه. أي بعبارة أخرى ان هذا الرأي الفقهي متأثر باتجاه الشرائح التي تأخذ بنظرية اليقظة المعتدلة والهمة الكافية، فالناقل لا يلتزم. بمقتضى هذه النظرية بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه، بل يلتزم باتخاذ جميع الإجراءات المناسبة المعقولة، أي بذل عناية وليس تحقيق غاية.

في حين أن أحكام المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني جعلت التزام الناقل التزاما بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها على الناقل إيصال الشيء سالما من جميع الوجوه دون أن يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية إلا في الحالات المشار إليها في المادة أعلاه ومنها الأفعال التي تشكل حادثا عرضيا أو قوة قاهرة.

لذا فان على الناقل إن أراد إن يتخلص من المسؤولية أن يثبت ان عدم تنفيذ التزامه أنما يرجع لسبب أجنبي خارج عن أرادته ولا يد له فيه، أي أن يثبت أن الضرر الواقع إنما يرجع إلى قوة قاهرة يشترط لتحقيقها أن يكون الحدث غير متوقع وغير ممكن الدفع وان يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام وليس مجرد جعله مرهقا، كهبوب عاصفة شديدة أو هياج البحر هياجا غير عادي، وان الربان يعتبر مسؤولا عن النقص و/أو الضرر الذي يحصل للبضاعة المسلمة إليه بحكم القانون وانه لا يقدر أن يتخلص من المسؤولية ما لم يثبت مانعا بسبب مجبر.

هذا ولا يمكن القول إن الناقل يعفى من المسؤولية، إذا اتضح أن هذه الأضرار ما كانت لتحصل لو لم يخطئ هو أو احد تابعيه. فمثلا يعتبر من مخاطر البحر، التصادم الناتج عن خطأ الغير والتصادم الذي لم تخطئ فيه أي من السفينتين المتصادمتين، أما التصادم الناشئ عن خطا سفينة الناقل فلا يعتبر من مخاطر البحر. كذلك لا يعفي الناقل من المسؤولية عن مخاطر البحر إذا ثبت انه لم يقم ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للسفر.

والخلاصة انه يجب أن تتوافر في الحالات التي يمكن أن ترقى كسبب للإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل بسبب من مخاطر البحر، الشروط التالية:

1) شروط انتفاء التوقع.
2) شروط انتفاء دفع النتائج المترتبة عنه لان تنفيذ الالتزام يصبح مستحيلا لا مرهقا.
3) شرط أن يكون خارجا عن نشاط الناقل لان الملاحة البحرية بطبيعتها تفترض التعرض لأخطار البحر ويجب أن لا يكون لإرادة الناقل أو احد تابعيه دخل بوقوعها.

إذن ننتهي إلى القول إن الناقل، إن أراد أن يتمتع بالإعفاء من المسؤولية الناشئة عن مخاطر البحر طبقا لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، أن يثبت أن هذه المخاطر قد توافرت فيها مقومات القوة القاهرة، وانه لا يجوز أو من غير الممكن القول بتطبيق بعض شروط سندات الشحن أو أحكام معاهدة معينة باعتبارها شروط اتفاقية ارتضاها المتعاقدان، حيث لا يمكن الاتفاق على الاشتراط بالإعفاء من المسؤولية، استنادا إلى أحوال لم ينظمها القانون الأردني. وحيث ان قواعد الإعفاء من المسؤولية، بموجب أحكام قانون التجارة البحرية الأردني النافذ حاليا هي من النظام العام لانتظامها بنص آمر هو بطلان كل شرط بعدم المسؤولية في غير الحالات التي وصفها وعينها القانون، وحسبما نصت عليه أحكام المادة 213 و 1/215 من القانون المذكور لذا فلا مجال لتطبيق غير أحكام هذا القانون.

الخسارة العامة في التأمين البحري (بضائع)

نشـــرت هـــذه الدراســـة فـــي **البيـــان الاقتصـــادية** الأردنيـــة، العـــدد 294، 1996 وكـــذلك جريـــدة **الأسواق** الأردنية، العدد 796، 1996 والعدد 802، 1996.

[1] نشوء فكرة الخسارة العامة[1]

مـــن المحتمـــل أن تتعـــرض ســـفينة مـــا محملـــة ببضـــائع مختلفـــة إلـــى خطـــر بحـــري يـــداهم الرحلـــة البحريـــة، ومـــن المعـــروف قـــديما أن أصـــحاب البضـــائع كـــانوا يرافقـــون بضـــائعهم أثنـــاء نقلهـــا فـــي الســـفينة، فعندئـــذ يقـــوم ربـــان الســـفينة وأصـــحاب البضـــائع بـــالتخفيف مـــن حمولـــة الســـفينة لأجـــل إنقاذهـــا كإلقـــاء بعـــض البضـــائع فـــي البحـــر، وينـــتج عـــن ذلـــك مســـاهمة أصـــحاب البضـــائع فـــي التعـــويض عـــن قيمـــة تلـــك البضـــائع التـــي ألقيـــت فـــي البحـــر ويكـــون ذلـــك بعـــد أن تكتمـــل الرحلـــة وتصـــل الســـفينة إلـــى المكان المقصود إليه سالمة مع بقية الحمولة التي عليها.

ومـــع اتســـاع التجـــارة البحريـــة نشـــأت فكـــرة الخســـارة العامـــة بســـبب تعـــدد الأخطـــار البحريـــة إضـــافة إلـــى حمايـــة مصـــالح أصـــحاب البضـــائع الـــذي كـــانوا يضـــحون ببضـــائعهم فـــي ســـبيل إنقـــاذ الســـفينة وحمولتها.

واســـتنادا إلـــى ذلـــك اضـــطرت بعـــض البلـــدان إلـــى وضـــع تشـــريع يعطـــي لهـــذه الخســـارة العامـــة الصـــفة القانونيـــة والالتـــزام بهـــا مـــن قبـــل أطـــراف الرحلـــة البحريـــة، فقـــد نصـــت التشـــريعات البحريـــة علـــى تعريـــف الخســـارة العامـــة. ولكـــن بـــالرغم مـــن اخـــتلاف نصـــوص هـــذه التشـــريعات فـــي تعريفهـــا للخسارة العامة إلا أنها تعبر عن أركان تحققها صراحة.

القانون البحري الأردني اعتبر الخسارة العامة خسائر بحرية مشتركة

تعريف الخسارة العامة

"هـــي الخســـارة التـــي تتحقـــق أو تنشـــأ عـــن بـــذل أيـــة تضـــحيات أو نفقـــات غيـــر اعتياديـــة بصـــورة إراديـــة وبالحـــدود المعقولـــة بقصـــد ســـلامة أطـــراف الرحلـــة بكاملهـــا وحمايتهـــا مـــن خطـــر يهـــدد سلامتها خلال الرحلة البحرية."[2]

---

[1] يرد في أدبيات التأمين استخدام مفردات أخرى غير **الخسارة العامة** ومنها: **الخسارة العمومية** أو **العوارية العامة** ويقابلها باللغة الإنجليزية General Average.

[2] الخسارة العمومية، كممارسة في تاريخ النقل البحري، سابقة لمفهوم التأمين البحري، وتعرف بأنها الخسارة التي يشترك في تحملها الأطراف المشاركة في المخاطرة أو الرسالة البحرية سواء أقاموا بإجراء تأمين بحري أم لا. وهكذا فإن يعرف قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 (المادة 66) الخسارة العمومية كما يلي:
"الخسارة العمومية هي الخسارة التي يكون سببها أو تنشأ مباشرة عقب إجراء يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة. وتشمل أي مصروفات أنفقت أو أي تضحية بذلت لهذا الغرض.

نستنتج من التعريف أعلاه ما يلي:

أولا: **الشروط الواجبة لوقوع المساهمة في هذه الخسارة العامة وهي**:

1- وجود عناصر الرحلة (السفينة + أجور الشحن + البضاعة) وقت وقوع الخطر الذي تنشأ عنه حالة الخسارة العامة، لذا فان البضاعة التي تشحن على السفينة بعد وقوع الخسارة العامة لا تشارك في المساهمة.
2- أن تصل السفينة والبضائع المحملة بها إلى ميناء الوصول أو إلى الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، وعليه فإذا تسبب خطر ما بغرق السفينة وبضائعها فلا خسارة عامة ولا مساهمة في أعبائها لان الخسارة العامة ما هي إلا خسارة جزئية وليست كلية.

في هذه الحالة يجب أن نعرف ماهية الخسارة العامة والخسارة الجزئية والفرق بينهما؟

الخسارة الجزئية: هي الخسائر البحرية الاعتيادية والخاصة والتي قد تصيب عنصرا واحدا من عناصر الرحلة البحرية كالسفينة أو البضائع وآنذاك يتحمل تبعتها ذلك العنصر المتضرر ذاته دون مشاركة الأطراف الأخرى.

الخسارة العامة: هي التي تنطوي على التضحيات بأنواعها أو المصاريف التي تنفق في سبيل إنقاذ الرحلة عندما يداهمها خطر بحري وآنذاك يتحملها أطراف الرحلة البحرية.

ثانيا: **شروط تحقق الخسارة العامة**:

1- أن يتواجد خطر حقيقي يداهم الرحلة البحرية ككل بعيدا عن الاعتقاد أو التخمين باحتمال وجود خطر قد تتعرض له الرحلة البحرية. والخطر الحقيقي هو ذلك الخطر المتواجد الذي تعرضت أو تتعرض إليه الرحلة البحرية وعلى الربان اتخاذ كافة الإجراءات في سبيل إنقاذ الرحلة ولا يشترط لحين مواجهة الخطر حصول الكارثة ومن ثم اتخاذ الإجراءات اللازمة.

2- أن تتحقق الخسارة العامة بسبب حوادث أثناء الرحلة البحرية فقط والتي لا يمكن تطبيقها في الرحلات البرية والجوية وغيرها.

وقد يسال البعض هل يمكن تطبيق الخسارة العامة على السفن التي قد تستخدم كمخازن عائمة في المياه لغرض خزن البضائع؟ والجواب أن هذه السفن لا تقوم برحلة بحرية لنقل البضائع، فلا يمكن تطبيق مبدأ الخسارة العامة عليها بمشاركة بقية البضائع الأخرى المخزونة فيها في حالة تعرضها إلى خطر معين ينجم عنه أضرار في جزء من البضائع المخزونة فيها.

3- أن تتحقق تضحيات في البضائع أو السفينة وان تترتب نفقات غير اعتيادية في طبيعتها كرمي جزء من البضاعة في البحر لغرض تخفيف وزن حمولة السفينة في سبيل إنقاذها.

والإجراء المقصود في الفقرة المذكورة آنفاً هو التضحية غير الاعتيادية التي تبذل أو المصروفات التي تنفق اختياراً وبطريقة معقولة عند وجود خطر يهدد السلامة العامة بغرض المحافظة على مجمعة عناصر الرسالة البحرية."

4- أن تكون تلك التضحيات أو النفقات مقصودة أو تنفق بصورة معقولة لحماية عناصر الرحلة البحرية وإنقاذها.

ومن المعروف أن الجهة المخولة بإعطاء القرار أو القيام بعملية التضحية في البضائع أو السفينة أو إنفاق المصاريف عندما يداهم الرحلة البحرية خطر بحري هو ربان السفينة لان السفينة وحمولتها تكون بعهدته أثناء الرحلة البحرية، إلا انه يمكن أعطاء مثل هذه القرارات وغيرها إلى مساعدي الربان في حالة غياب الربان أو وفاته أو عدم قدرة الربان على التصرف بإعطاء القرار المناسب كإصابته بمرض خطير أقعده.

إن قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 عرف الخسارة العامة (الخسارة البحرية) في المادة 258 كما يلي:

هي كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك. وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة

حيث اعتبر الخسارة العامة هي (خسائر بحرية مشتركة) وجعل كل ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصدا للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة. والقانون نفسه عرف الخسائر الخاصة بأنها:

كل خسارة بحرية لا تكتمل فيها عناصر الرحلة البحرية فان صاحب الشيء المتضرر يتحمل الخسارة.

كيف حدد القانون تسوية الخسائر البحرية

كما حدد القانون ذاته في المادة 262 ماهية خسائر الأضرار والتي اعتبرها خسائر بحرية لاحقة:

(أ) الحمولة: جراء طرح البضائع في البحر واستعمالها وقودا لأجل التخفيف عن السفينة.
(ب) السفينة: جراء هلاك المهمات والتفرعات لغرض إنقاذ الحمولة.
(ج) خسائر النفقات التي يدفعها الربان لسلامة الرحلة وهي نفقات استثنائية وعلى أن لا تتجاوز هذه النفقات تسوية الخسائر المشتركة.

أنواع وصور الخسارة العامة

1- رمي البضاعة أو أجزاء من السفينة في البحر.
2- الأضرار التي تصيب البضاعة الموجودة في عنابر السفينة بسبب تعرضها لمياه البحر عند القيام برمي البضائع في البحر.
3- الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب استعمال المياه في إطفاء النار عندما يشب حريق على السفينة.
4- الأضرار التي تحدث نتيجة جنوح إرادي للسفينة والأضرار الحاصلة لمكائنها والمصاريف التي تنفق في سبيل محاولة إعادة التقويم.
5- خسارة أجور الشحن بسبب التضحية بالبضاعة.
6- البضاعة أو أجزاء السفينة التي تستعمل عند الحاجة كوقود.

7- نفقات اللجوء إلى ميناء الإغاثة ونفقات العودة إلى ميناء الشحن وسائر نفقات تفريغ الإرساليات في ميناء اللجوء ونفقات خزنها وإعادة شحنها.

[2] المشاركة في الخسارة العامة مبدأ فرضته القوانين البحرية

مصاريف الإنقاذ وعلاقتها بالخسارة العامة

مصاريف الإنقاذ تشمل الأجور التي تدفع عن أتعاب المنقذين والمصاريف التي تبذل من قبلهم عن عملياتهم في إنقاذ السفينة وحمولتها وحياة العاملين على ظهر السفينة كاستئجار ساحبة لمساعدتهم في سحب السفينة عندما تتعرض إلى خطر بحري يؤدي إلى إصابة السفينة أو البضائع بأضرار.

ويمتلك المنقذون حقا قانونيا بالقيام بالحجز على البضائع أو السفينة في حالة عدم تسديد أجورهم والمصاريف التي تنفق تختلف عن المصاريف أو النفقات التي تدخل في حساب الخسارة العامة فهي قد تكون مستقلة ولا علاقة لها بمصاريف الخسارة العامة رغم ان مسؤوليتها تقع على أطراف الرحلة التي يتم إنقاذها كل حسب حصته بعد إكمال عملية الإنقاذ.

ويجب أن نعرف ان ليس كل ما يطلبه المنقذون من أجور يلتزم به أطراف الرحلة، فان أي طرف من أطراف الرحلة، في حالة عدم القناعة، له الحق في الاعتراض خلال مدة معينة من تقديمه الكفالة أو دفع التأمينات النقدية. وقد يقوم أصحاب السفن بدفع أجور المنقذين والمصاريف المترتبة كاملة لتسهيل عملية الإنقاذ وإكمال الرحلة، ويحق لأصحاب السفن مطالبة بقية أطراف الرحلة بالمساهمة في هذه الأجور والمصاريف، كل حسب حصته.

والمعروف ان الشخص الذي يقوم بالاتفاق مع المنقذين هو ربان السفينة باعتباره الجهة التي تمثل أطراف الرحلة البحرية، وقد تدخل مصاريف الإنقاذ هذه ضمن الخسارة العامة ويتم تسويتها من قبل خبراء التسوية بموجب قواعد يورك انتورب وتعديلاتها.[1]

كيفية تسديد أطراف الرحلة حصصهم بالمشاركة

1- التسديد النقدي:
بشكل تأمينات، إذ يقوم كل طرف بالتسديد النقدي، كل حسب حصته من تلك المصاريف والأجور بعدما يتم احتسابها بشكل تقديري، وتودع هذه التأمينات في البنك في حساب مشترك لقاء فوائد لصالح كافة الأطراف.

2- التعهد أو الكفالة:
تقديم تعهد لضمان مشاركة أطراف الرحلة في أجورهم وفي المصاريف وتسديد حصة كل طرف بعد أكمال عملية الإنقاذ أو تقديم كفالة بنكية يحدد فيها نوع الكفالة ومبلغها ومكان تقديمها وشروطها.

مشاركة أطراف الرحلة في الخسارة العامة

[1] يرجع تاريخ قواعد يورك أنتورب إلى سنة 1890 وقد خضعت لتعديلات عديدة منذ ذلك الوقت.

إن مبدأ المشاركة هو التزام قانوني حددته القوانين البحرية، وان سندات الشحن البحرية ما هي إلا لإثبات عقد النقل وإنها تشير إلى تسوية الخسارة العامة وفقا لقواعد يورك انتورب في ميناء الوصول. ولكن قد يلاحظ انه لربما لم تشر بعض سندات الشحن إلى هذه القواعد فتتم آنذاك التسوية وفقا للقوانين السائدة في ميناء الوصول بعد إكمال الرحلة، أو وفقا لقوانين الميناء الذي لجأت إليه السفينة أو توقفت عنده الرحلة في حالة عدم استطاعة السفينة مواصلة رحلتها. إلا أن سندات الشحن في الوقت الحاضر تشير جميعها صراحة إلى تطبيق قواعد يورك انتورب في تسوية الخسارة العامة ان وجدت.

كيفية إعلان الخسارة العامة وإجراءاتها

في حالة تعرض السفينة خلال الرحلة البحرية وهي محملة ببضائع إلى خطر بحري فان أصحاب السفينة ترد إليهم المعلومات بوقوع الحادث لسفينتهم من قبل الربان الذي يقوم بأعلامهم بالأضرار الحاصلة ويطلب منهم التعليمات للتصرف بمقتضاها، أي ان أصحاب السفينة هم الجهة التي تقوم بإعلان الخسارة العامة ومطالبة أطراف الرحلة بالمشاركة في هذه الخسارة ويساعدهم في ذلك وكلاؤهم في الميناء الذي تلجا إليه السفينة.

يقوم أصحاب السفينة آنذاك بالاتصال بشركة التأمين المؤمنة لديها السفينة بعد دراسة الموضوع من جميع الوجوه، ثم يقومون بتعيين خبراء التسوية للعمل على أجراء تسوية الخسارة العامة بعد دراسة تقرير ربان السفينة عن الحادث. كما ينتدب خبير للكشف على السفينة ويقوم خبراء التسوية بدراسة كافة جوانب الحادث للوقوف على حالة البضائع والسفينة وحصر الأضرار الحاصلة ومعرفة قيمة البضائع والسفينة وأجور الشحن تسهيلا لإكمال التسوية وتوزيع حصة كل طرف من الرحلة بالمشاركة بها. وقد تستغرق تلك العملية فترة طويلة قد تتعدى السنوات خاصة في الحوادث المعقدة.

تتم مطالبة أطراف الرحلة بالمشاركة بها بعد أن يتم تحديد مقدار المشاركة مبدئيا بشكل نسبة مئوية تحتسب من قبل خبراء التسوية على ضوء مقدار الخسارة، التي يحدد حجمها بصورة تقريبية.

وهنا يجب أن نوضح انه في حالة كون البضائع غير مؤمنة لدى شركات التأمين فان أصحاب السفينة يطلبون من أصحاب البضائع تسديد حصتهم من مبلغ الخسارة العامة، كل بنسبة قيمة بضاعته، وإذا لم يجر التسديد فان البضاعة تبقى محجوزة تحت أيديهم وبحوزتهم. أما إذا كانت البضاعة مؤمنة لدى شركة التأمين فان المؤمن (شركة التامين) هي التي تتحمل مبالغ مساهمة المؤمن لهم. كما أن المؤمن يدفع التعويض عن عناصر الرحلة المضحى بها والمؤمن عليها، بضاعة كانت أو أجور الشحن أو السفينة، بمطالبة أطراف الرحلة بتقديم الضمانات لغرض ضمان تسليم البضائع في ميناء الوصول ولا يتم تسليم البضائع إلى أصحابها في ميناء الوصول ما لم تقدم هذه الضمانات المطلوبة إذ أنهم يمتلكون حقا قانونيا بالحجز على البضائع كما أسلفنا في حالة عدم تقديم إطراف الرحلة.

أنواع الضمانات المطلوبة

1- التأمينات النقدية

تقدم التأمينات النقدية إلى وكلاء أصحاب السفينة، وتوضع في البنك لقاء فائدة مصرفية تكون لصالح أصحاب البضائع، ولا يحق لأية جهة التصرف بها لحين أكمال التسوية النهائية.

تحتسب التأمينات بمقدار النسبة المعلنة لقيمة البضاعة المثبتة في قائمة المجهز هذا وعلى من قام بتسديد هذه التأمينات إلى وكلاء السفن في ميناء الوصول أن يحصل منهم على وصل استلام التأمينات المدفوعة للخسارة العامة وموقع من وكلاء السفينة يثبت فيه تفاصيل البضاعة وعلاماتها واسم السفينة ورقم الرحلة ورقم سند الشحن وتاريخه وقيمة البضاعة ومقدار التأمينات المستلمة من قبل وكلاء السفينة.

2- كفالة الخسارة العامة

وهي عبارة عن كفالة موقعة تقدم من قبل شركات التأمين عن الإرساليات المؤمنة لديهم يتعهدون بموجبها تسديد حصة مشاركة كل إرسالية مؤمنة لديهم عند أكمال التسوية النهائية. وتستحصل شركة التأمين في نفس الوقت كفالة معاكسة موقعة من قبل المؤمن لهم يتعهدون بموجبها تحملهم أية مشاركة أو نفقات في إرسالياتهم التي لا تكون مشمولة ضمن أحكام وثيقة التامين.

وفي بعض الأحيان يطلب أصحاب السفينة كفالة بنكية واحدة تقدم من شركات التأمين عن جميع الإرساليات المؤمنة وفق مبلغ وشروط معينة.

إن مسؤولية شركات التأمين عن المشاركة في الخسارة العامة ترتبط باشتراط وقوع هذه الخسارة بسبب خطر مؤمن ضده، أي ان ضرر الخسارة العامة هو غالبا ما يكون مشمولا ضمن أحكام وثيقة التامين، لذا فلا مسؤولية إذا لم تقع الخسارة بسبب خطر غير مؤمن ضده.

وان مسؤولية شركة التأمين في حالة الخسارة العامة تكون بحد أقصاه مبلغ التأمين المثبت في وثيقة التامين.

البت في طلبات التعويض للخسارة العامة: النقاط الواجب مراعاتها من قبل شركة التأمين

1- التأكد من شمول ضرر الخسارة بالرجوع إلى وثيقة التأمين حيث قد يستثنى أحيانا ضرر معين حسب الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له كأن يكون هناك تغطية بضاعة معينة ضد خطر الخسارة الكلية فقط دون أي مخاطر أخرى.
2- في حالة التأكد من شمول الضرر يجب ملاحظة ما إذا كان الضرر نتيجة تضحيات أو مصاريف بسبب إنقاذ الرحلة مع تحقق أركان الخسارة العامة.
3- قد يلاحظ ان هناك تأمينا ناقصا أي ان قيمة البضاعة تزيد عن مبلغ تأمينها ففي هذه الحالة تكون مسؤولية شركة التأمين بشكل نسبي.
4- التأكد من صحة إعلان الخسارة العامة أو عدم صلاحية السفينة للملاحة فيمكنها آنذاك الرجوع على أصحاب السفينة وتحميلهم كافة الأضرار الحاصلة في البضائع المؤمنة لديهم والمصاريف التي تكبدوها عن هذه الإرسالية.

وبالرجوع إلى أحكام المادة 272 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 نلاحظ انه قد حدد طريقة تسوية الخسائر البحرية كالأتي:

ان تتم في أخر ميناء تقصده الحمولة التي تكون في السفينة وقت الهلاك أو مكان انقطاع السفر بموجب قانون ذلك الميناء.

وقد تناول القانون ذاته القيم الكائنة وقت التفريغ وباعتبار حالة الأشياء التي تم إنقاذها وقسمها إلى ثلاثة أقسام وهي:

1- تحديد المجموعة الدائنة وهي

نفقات الربان ومبلغ الضرر اللاحق بالسفينة وثمن البضائع المهلكة وأجرة النقل الهالكة ونفقات تسوية الخسائر البحرية.

2- تحديد المجموعة المدينة

أ- البضائع بكامل قيمتها فيما إذا أنقذت أو بكامل القيمة المقدرة لها في الميناء المقصود إذا هي أهلكت بعد ان يتم حسم النفقات مع الرسوم الجمركية وأجرة السفينة.

ب- السفينة بقيمتها الحقيقية الصافية في ميناء استقرارها بعد حسم النفقات.

ج- أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب المتعرضين للخطر بثلثي مبلغهما القائم.

3- إيجاد النسبة التي يتوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية.

كيفية تسوية تعويضات الخسارة العامة

1- يتم احتساب أطراف الرحلة (السفينة + البضائع+ أجور الشحن) والتي ستشارك في الخسارة العامة كالأتي:

(أ) السفينة: تشارك بقدر قيمتها في المكان الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية أي بقدر قيمتها الحقيقية في ذلك المكان مطروحا منها كلفة تصليح أضرارها.

(ب) أجور الشحن: تشارك بمقدار ما يدفع منها في ميناء الوصول مطروحا منها النفقات التي تصرف لاستحصالها منذ تاريخ وقوع الخسارة العامة مضافا إلى أجور الشحن التي تضيع بالتضحية. أما أجور الشحن المدفوعة بصورة كاملة أو جزئية قبل ابتداء الرحلة فلا تساهم بذلك، باعتبار انها تضاف إلى قيمة البضاعة.

(ج) البضاعة: تساهم بمقدار قيمتها الفعلية في ميناء الوصول أو الميناء الذي تنهي فيه الرحلة مطروحا منها أجور الشحن ونفقات التفريغ وسائر المصاريف الأخرى اللازم دفعها عند التسليم مضافا إليها قيمة البضاعة التي تضيع بالتضحية وتدفع كخسارة عامة. أما إرسالية البضاعة المضحى بها بالكامل فان قيمتها تدفع إلى صاحبها من مساهمات الخسارة العامة بعد اقتطاع مبلغ مساهمتها.

2- حصر الأضرار التي تعرضت لها أطراف الرحلة مع المصارف التي ستدخل في حساب الخسارة العامة.

3- تثبيت مبالغ التأمينات النقدية التي تم تسديدها من قبل أصحاب البضائع ضمانا للمشاركة في الخسارة العامة مع احتساب الفائدة المترتبة عليها.

4- تحديد قواعد يورك انتورب التي ستتم بموجبها التسوية وفي حالة عدم وجود أية إشارة لها تتم التسوية وفقا للقوانين المعمول بها في ميناء الوصول.

5- التحري وجمع الحقائق المتعلقة بالحادث الذي تعرضت له السفينة.

6- الكشف على البضائع والسفينة وتوزيع أجور ومصاريف الإنقاذ على أطراف الرحلة إذا كان خبراء التسوية قد كلفوا بها.

7- أعداد تقرير مفصل يتضمن تفاصيل مساهمة كل طرف من أطراف الرحلة مع أجور خبراء التسوية وكل ما يتعلق بتسويتهم للخسارة العامة.

بعد تقديم خبراء التسوية لتقريرهم تُشعر كل جهة معينة بالتسوية وترسل نسخ منها إلى شركات التأمين والى لويدز في لندن بعد ان تستحصل موافقة أصحاب السفينة، ويحق لتلك الجهات الاعتراض، وعندها ان وقع الاعتراض يلزم تسويته، فإذا ما تم ذلك وحصلت الموافقة من الجميع اعد التقرير نهائيا.

أما بشان أصحاب البضائع فان خبير التسوية يرسل إليهم تقارير مختصرة تخص الإرساليات المشحونة على السفينة والأرصدة المستحقة لهم أو عليهم ليجري استلام الخبير وصل التأمينات.

أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحرا

نشرت هذه الدراسة في **مجلة التحكيم** اليمنية، العدد 41، 2003.

اتفاقية هامبورغ

هي معاهدة دولية تقوم على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، وان المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ومؤدي ذلك كقاعدة ان يقع عبء الإثبات على الناقل الا ان أحكام الاتفاقية تحدد هذه القاعدة في ما يتعلق ببعض الحالات.

وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ الدولي اعتبارا من 1992/11/1 وذلك بعد تصديق زامبيا وهي الدولة العشرون عليها في 1992/10/7، وذلك استنادا إلى أحكام المادة (30) من هذه الاتفاقية.

ان هذه الاتفاقية قد حلت محل الأحكام التي وردت بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن والمسماة (اتفاقية بروكسل لعام 1924) التي وقعت في بروكسل في 1924/8/25 (والبروتوكول المعدل) لها والذي وقع في بروكسل في 1968/2/23 وذلك للأسباب التالية:

1- بسبب التطور التكنولوجي للنقل البحري، وكان له الأثر البالغ في صياغة بعض أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978.

2- بسبب الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924، ومن هذه الانتقادات الشروط التي كانت ترد في سند الشحن[1] بصدد مسؤولية الناقل.

---

[1] يرد ذكر سند الشحن (Bill of Lading) في هذا الكتاب كثيراً ولفائدة القارئ العام نقد تعريفاً عاماً به. سند الشحن مستند إيصال يوقع عليه الناقل أو من يمثله ويعطيه للشاحن أو من يمثله عند تسليم البضاعة لشحنها على سفينة. وهو بهذا المعنى دليل تحريري على شروط نقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل نولون معين (أجرة شحن).

وتكمن أهمية سند الشحن في الآتي:

1 كونه دليل تحريري على قيام عقد النقل البحري وشروط هذا العقد.
2 كونه مستند إقرار بملكية البضاعة بحيث يصبح حامل سند الشحن معادلاً للطرف الحائز على البضاعة. وهذه الميزة تساهم في تعزيز التجارة الدولية لأنها تمنح حامل السند حرية التصرف بالبضاعة بشكل قانوني أثناء عملية النقل ولأغراض الاقتراض والرهن وغيرها من التصرفات القانونية.
3 كونه إيصالاً بالبضاعة موضوع النقل متضمناً وعداً بتسليم البضاعة إلى من له حق استلام البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية.

سريان الاتفاقية

ان أحكام اتفاقية هامبورج تسري على جميع عقود النقل بالبحر بين دولتين مختلفتين أي انه تم استبعاد النقل الذي يتم بين ميناءين واقعين في دولة واحدة ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان هذا النقل يخرج عن نطاق الملاحة الساحلية.

ان الفقرة (1) من المادة (2) من هذه الاتفاقية أشارت إلى خمس حالات فإذا تحققت أحداها بالإضافة إلى ضابط الدولة كانت أحكام الاتفاقية واجبة التطبيق وهي:

أ- إذا كان ميناء التحميل المنصوص عليه في عقد النقل بالبحر واقعا في دولة متعاقدة.
ب- إذا كان ميناء التفريغ المحدد في عقد النقل بالبحر واقعا في دولة متعاقدة.
ج- إذا كان احد موانئ التفريغ الاختيارية المشار إليها في عقد النقل بالبحر هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة.
د- إذا كان سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل بالبحر صادرة في دولة متعاقدة.
هـ إذا نص في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل على ان العقد يخضع لأحكام هذه الاتفاقية أو لتشريع وطني اخذ بأحكامها.

كما ان أحكام هذه الاتفاقية حسبما جاء بالفقرة (2) من المادة (2) أنها تسري دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلي أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص أخر من ذوي الشأن.

كما انه بموجب الفقرة (3) من نفس المادة لا تسري على مشارطات الإيجار، إلا انه في حالة إصدار سند شحن بموجب مشارطة إيجار فانه يخضع لأحكام تلك الاتفاقية طالما ان السند ينظم العلاقة بين الناقل وبين حامله إذا ما كان ذلك الأخير غير المستأجر.

أما إذا نص العقد على القيام مستقلا بنقل بضائع على دفعات متوالية خلال فترة متفق عليه فان أحكام هذه الاتفاقية بموجب الفقرة (4) من نفس المادة، تطبق على كل شحنة من الشحنات على انه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشارطة إيجار فتسري عليها أحكام الفقرة (3) من هذه المادة.

وقد جاءت اتفاقية هامبورج لتميز بين الناقل الذي يبرم عقد نقل للبضائع مع الشاحن وبين الناقل الفعلي الذي يعهد إليه من جانب الناقل الأصلي بالتنفيذ الكامل أو الجزئي للنقل.

التزامات الناقل طبقا للاتفاقية

ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية عن البضائع تغطي الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسته (عهدته) في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ. هذا ما أشارت إليه الفقرة (1) من المادة الرابعة من الاتفاقية. ومن الملاحظ منها ان المسؤولية للناقل قد امتدت إلى فترة تجاوز الفترة ما بين الشحن والتفريغ لتشمل فترة حراسة الناقل للبضائع في ميناء التفريغ.

وأشارت الفقرة (1) من المادة (5) ان الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشا عن هلاك البضاعة أو عما يلحقها من تلف وكذلك عن التأخير في التسليم والتي تقع في الفترة التي تكون

فيها البضائع تحت حراسة الناقل ما لم يثبت انه ووكلاءه وتابعيه اتخذوا كل التدابير المعقولة لاتقاء وقوع الحادث ولاتقاء نتائجه استنادا إلى مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض.

بيانات سند الشحن

تنص أحكام المادتين (14-15) من نفس الاتفاقية انه متى ما انتقلت السلع إلى عهدة الناقل أو الناقل الفعلي، يقوم الناقل بناء على طلب الشاحن بإصدار سند الشحن إلى الشاحن على ان يتضمن البيانات الآتية:

أ- الطبيعة العامة للبضائع، العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع السلع كعدد الطرود أو القطع، ووزن السلع و كميتها.
ب- الحالة الظاهرة للسلع.
جـ- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
د- اسم الشاحن.
هـ- اسم المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له.
و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي انتقلت فيه السلع إلى حيازة الناقل في ميناء الشحن.
ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.
ح- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجد أكثر من نسخة أصلية.
ط- مكان إصدار سند الشحن.
ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص أخر يتصرف باسمه.
ك- أجرة النقل بالقدر المستحق دفعه من المرسل إليه، أو أشارة أخرى تدل على انه أجرة النقل مستحقة الدفع منه.
ل- البيان المشار إليه في الفقرة (3) من المادة (23).
"متى صدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري تعين تضمينه بيانا يذكر فيه ان النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط ينقص منها بما يضر مصلحة الشاحن أو المرسل".

م- بيان ان السلع ستشحن أو يجوز شحنها على سطح السفينة، إذا كان الحال كذلك.
ن- تاريخ أو فترة تسليم السلع في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة بين أطراف العقد.
س- أي زيادة من حدود المسؤولية اتفق عليها بمقتضى الفقرة (4) من المادة (6):
"لا يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (1)."

تحفظ المرسل إليه طبقا للاتفاقية

أشارت أحكام المادة (19) الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير انه إذا لم يقم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف، وبماهيته لهذا الهلاك أو التلف للناقل في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه اعتبر ان هذا التسليم قرينة كافية على ان الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد صدرت، اعتبرت إنها سلمت بحالة سليمة.

وانــه فــي حالــة كــون الهــلاك أو التلــف غيــر ظــاهر تســري أحكــام الفقــرة (1) مــن هــذه المــادة إذا لــم يوجه الإخطار الكتابي في مدة (15 يوما) متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

وإذا جــرت معاينــة الســلع وقــت تســليمها إلــى المرســل إليــه أو تفتيشــها بصــورة مشــتركة مــن جانــب الطــرفين، وانتفــت الحاجــة إلــى توجيــه الأخطــار الكتــابي عمــا يــتم التحقــق منــه أثنــاء المعاينــة أو التفتيش المذكورين من هلاك أو تلف.

الخلاصة

ان عــدم توجيــه الأخطــار لا ينشــئ دفعــا بعــدم قبــول المســؤولية وإنمــا يقــيم مجــرد قرينــة ظــاهرة بســيطة فــي صــالح الناقــل أو الناقــل الفعلــي مــع بقــاء الــدعوى إذ هــي لا تســقط الا بالتقــادم المنصــوص عليــه فــي المــادة (20) مــن الاتفاقيــة التــي تشــير إليهــا فــي موضــوع التقــادم، وقــد فرقــت بين حالتين:

1- حالــة مــا إذا كــان الهــلاك أو التلــف ظــاهرا أي يمكــن تبينــه دون حاجــة إلــى فحــص البضــاعة إلى المرسل إليه.
2- حالــة الهــلاك أو التلــف غيــر الظــاهرة جــاز تقــديم الإخطــار خــلال (15 يــوم) متصــلة ليــوم تسليم البضائع.

مسؤولية الناقل

مسؤولية الناقل وفقا لأحكام اتفاقية هامبورج جاءت بها المواد المرقمة (4-5-10):

أولا: من حيث مدة المسؤولية

أشــارت الفقــرة (1) مــن المــادة (4) بــان مســؤولية الناقــل عــن البضــائع بموجــب اتفاقيــة هــامبورج تشــمل المــدة التــي تكــون فيهــا البضــائع فــي عهــدة الناقــل فــي مينــاء الشــحن وأثنــاء النقــل وفــي مينــاء التفريغ.

كمــا أشــارت الفقــرة (2) مــن نفــس المــادة لأغــراض الفقــرة (1) أعــلاه حيــث اعتبــرت البضــائع فــي عهدة الناقل:

أ- اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

1- الشاحن أو شخص ينوب عنه.
2- ســلطة أو طــرف ثالــث أخــر توجــب القــوانين أو اللــوائح الســارية فــي مينــاء الشــحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1- بتسليمها إلى المرسل إليه.
2- بوضــعها تحــت تصــرف المرســل إليــه وفقــا للعقــد أو القــانون أو العــرف المتبــع فــي التجــارة المعنيــة بمينــاء التفريــغ، وذلــك فــي الحــالات التــي لا يتســلم فيهــا المرســل إليــه البضائع من الناقل.

3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث أخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

وعليه وفي ظل اتفاقية هامبورج فانه بمجرد ان يأخذ الناقل البضائع في عهدته فانه يصبح مسؤولا عن عمليات الشحن أو التفريغ بالصنادل.

ثانيا: أساس المسؤولية للناقل

حددت الفقرة (1) من المادة (5) من الاتفاقية أساس المسؤولية كما يلي:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته."

الخلاصة

ان مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورج مؤسسة على مبدأ الخطأ أو الإهمال وقد ظهر هذا واضحا من الملحق الثاني للاتفاقية وهو الفهم المشترك الذي اعتمده وتبناه المؤتمر والذي جاء فيه:

"من المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك كقاعدة ان يقع عبء الإثبات على الناقل الا ان أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة في ما يتعلق ببعض الحالات."

ثالثا: مسؤولية الناقل الفعلي

ان المادة (1/10) من اتفاقية هامبورج، أشارت إلى ان الناقل يظل مسؤولا عن النقل بكامله ويكون مسؤولا في ما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.

وعند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا وفي حدودها تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن حيث سيكون الناقل هو الشخص الوحيد المسؤول عن كل عملية النقل حتى ولو كان هناك شرط في سند الشحن يعطيه ترخيصا بان يعهد بتنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي:

أي ان لصاحب الحق في البضائع ان يرجع على الناقل بالتعويض عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف أو ضرر ناتج عن التأخير. الا ان الجزء الأخير من نص الفقرة (1) من المادة (10) عاد وقيد مسؤولية الناقل في ما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي فاشترط لمسؤوليته عن هذا النقل ان يكون الضرر قد نشا عن فعل أو تقصير من الناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائه ووقع منهم في نطاق وظائفهم أي إذا ما وقع من الناقل الفعلي وتابعيه فعل يخرج عن نطاق وظائفهم فان مسؤولية الناقل تنتفي عن الجزء من النقل الذي عهد به إلى الناقل الفعلي ولا يبقى لصاحب الشحنة الا الرجوع على الناقل الفعلي، وان عبء الإثبات في هذه الحالة يقع على الناقل أو عليه، لكي ينفي مسؤوليته، ان يقيم الدليل على ان الفعل أو التقصير الذي وقع من الناقل الفعلي وتابعيه كان خارج نطاق وظائفهم وهذا العبء ليس سهلا في كل الأحوال.

وتسري أحكام هذه الاتفاقية وتنطبق على الناقل الفعلي الذي يقوم هو بتنفيذه (الفقرة 2 من المادة 10)

شروط تحديد المسؤولية

ان الأصل القانوني عملا بأحكام اتفاقية هامبورج حيث أشارت المادة (1/6) انه يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير اللاحق بالبضائع بمبلغ يعادل 835 وحده حسابية عن كل طرد أو أية وحدة أخرى من وحدات الشحن أو بـ 2.5 وحدة حسابية عن كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أعلى:

وعلى أي حال فان مجموع التعويضات التي يتحملها الناقل لا يجوز ان تتجاوز الحد الأعلى للتعويض.

ان هذه الاتفاقية تناولت تحديد هذا التعويض على أساس من معايير موضوعية حسابية تحكمية، وميزت في شان هذا التحديد التحكمي بين حالة التعويض المترتب على ما يلحق البضائع من هلاك أو تلف وبين حالة التعويض عن التأخير في التسليم، وان تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم، جاء في الفقرة الأولى /ب انه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف للأجرة المتفق عليها لنقل البضائع التي تعرضت للتأخير على إلا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع بالبحر.

وإذا ما اجتمع أكثر من تعويض مستحق على الناقل كما أسلفنا تبعا لاجتماع ضرر عن هلاك أو تلف البضائع مع ضرر نشأ عن التأخير في التسليم، فقد قضت الفقرة (ج) من نفس المادة، بان مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار يجب الا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض بغرض هلاك البضاعة محل النقل هلاكا كليا.

كما ان الفقرة (2) من نفس المادة، قد أشارت إلى حساب الحد الأقصى للتعويض كالأتي:

1- عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فان كل طرد أو وحدة منها يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا كان عددها مذكورا في سند الشحن، وإلا فتعتبر الحاوية وما تشمله وحدة شحن واحدة.

2- أما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

ان أحكام الفقرة (1-2/6) يسود عليها طابع الغموض إذ يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل.

وقد عالجت المادة (4/26) من هذه الاتفاقية كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية في الدول المتعاقدة حيث قضت ان يتم التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في التاريخ الذي يتفق عليه أصحاب الشأن، وفي غيبة هذا التاريخ تكون العبرة بتاريخ صدور الحكم بالتعويض.

ان أحكام المادة (8) من نفس الاتفاقية، لم تعط الحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6) إذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن

فعل أو تقصير ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتاره وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويعني هذا إلقاء عبء الإثبات على المدعي الذي يريد حرمان الناقل من التمسك بتحديد التعويض.

ومن الجدير بالذكر ان الفقرة (2) من المادة الثامنة شملت تابعي الناقل ووكلاءه.

التقادم المانع من سماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978

حددت المادة (20) من هذه الاتفاقية المدة القانونية للتقادم كالأتي:

1- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسلم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع من أخر يوم كان ينبغي ان يسلمها فيه.

3- لا يدخل اليوم الذي يبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم ان يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5- الشخص الذي يتحمل مسؤولية له ان يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على انه يجب الا تقل المهلة المسموح بها عن (90) يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي ابلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

مبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التامين البحري (بضائع)

نشرت هذه الدراسة في مجلة ***التحكيم*** اليمنية، العدد 40، 2003

من المعروف أن التعويض الحقيقي إنما يجري تقديره على أساس الخسارة الحاصلة نتيجة الخطر المؤمن ضده، وان المؤمن ملزم بتعويض المستفيد عن قيمة الضرر الذي أصابه فعلا والناشئ من وقوع الخطر المؤمن ضده، والعبرة في ذلك هو ضمان إعادة المؤمن له إلى وضعه الذي كان عليه قبل تحقق الخطر المؤمن منه، على إلا تتجاوز قيمة التامين حيث إن المبلغ التأميني المتفق عليه ابتداء هو الحد الأعلى لالتزام المؤمن بالتعويض. وان سبب التزام المؤمن بتعويض المؤمن له لم يكن فعل الغير ولكن بسبب عقد التامين حيث ليس هناك أية علاقات قانونية أو عقدية بين المؤمن والغير المتسبب في الخسارة تصلح أن تكون أساسا لدعوى قضائية ولكن مع ذلك لا يجوز لهذا الغير أن يتفادى مسؤوليته عن الخسارة التي لحقت بالمؤمن له لان شخصا آخر قد دفع التعويض عنها.

النتائج المترتبة على مبدأ التعويض

تتلخص النتائج المترتبة على مبدأ التعويض بالآتي:

1- حلول المؤمن محل المؤمن له – مبدأ الحلول.
2- نقل جميع حقوق المؤمن له تجاه الطرف الثالث إلى المؤمن.
3- يترتب بذلك حق شخصي للمؤمن قبل الجهة التي تسببت في إحداث الضرر أو النقص.
4- ينشا حق عيني للمؤمن في المال التالف (المستنقذات) الذي تم التعويض عنه.

لذا فيما إذا أجيز للمؤمن له أن يحتفظ بالمال التالف بعد استلامه كامل مبلغ التعويض وأجيز له الرجوع على مسبب الضرر والمطالبة بتعويضه، فإننا نكون قد أعدناه إلى مركز مالي أحسن مما كان عليه قبل حصول الحادث المؤمن ضده، أي إن المؤمن له قد أثرى بدون سبب على حساب التامين.

مما لا شك فيه أن هذا يخالف مبدأ التعويض الحقيقي القاضي بإعادة المؤمن له إلى المركز المالي الذي كان عليه قبل حصول الضرر كما أسلفنا أعلاه، وان استحقاق المؤمن للمستنقذات من الشيء المؤمن عليه بعد وقوع الحادث عند دفعة قيمة الشيء كاملة، تطبيقا لمبدأ التعويض ومبدأ الحلول، فيكون آنذاك للمؤمن كل حقوق المؤمن له على الشيء المؤمن عليه ويكون للمؤمن الحق بالانتفاع من تلك الحقوق التي تقلل خسارته أو تزيلها وليس للمؤمن له ذلك، لأنه إذا انتفع بها بعد أن قبض مبلغ التعويض كاملا فانه سوف يستلم أكثر من مبلغ خسارته وهذا ينافي مبدأ التعويض.

والمبدأ نفسه ينطبق بالنسبة للمؤمن، إذ لا يجوز له أن يجني مكاسب نتيجة لحلوله محل المؤمن له، فالحلول على هذه الصورة يهدف إلى منع الإثراء بلا سبب من جانب احد المتعاقدين على حساب الآخر. فالمؤمن لا يستطيع بالحلول أن يسترد مبلغا يفوق ما دفعه إلى المؤمن له فان حدث ذلك التزم برد الفائض إلى المؤمن له.

ان الحلـول لا يترتـب عليـه فقـدان المـؤمن لـه حقـه الشخصـي فـي الاقتضـاء مـن الغيـر المسـؤول. إن كـل مـا يفقـده هـو المنفعـة الناشـئة عـن هـذا الحـق وذلـك إلـى حـد مبلـغ التعـويض الـذي اسـتلمه مـن المـؤمن. هـذا وان حـق المـؤمن فـي الحلـول لا يقتصـر علـى المبـالغ التـي دفعهـا كتعـويض إلـى المـؤمن لـه بـل يشـمل أيضـا النفقـات التـي تكبـدها مـن اجـل اسـترداد هـذه المبـالغ مـن الغيـر المسـؤول عـن الخسـارة، كمصـاريف الـدعوى وإتعـاب المحـامي وغيرهـا، كمـا لـه الحـق فـي المطالبـة بالفوائـد على أصل المبلغ اعتبارا من تاريخ المطالبة القضائية.

الرجوع على الغير – المسؤول عن الضرر (مسبب الضرر).

ان رجـوع المـؤمن علـى مسـبب الضـرر هـو مـن الأمـور المهمـة فـي التـامين مـن النـاحيتين الفنيـة والقانونيـة. ان عقـد التـامين قـد يشـترك مـع غيـره مـن الأسـباب فـي قيـام مسـؤولية شـخص آخـر عـن التعـويض، لـذا فـان المـؤمن لـه لا يجـوز لـه ان يرجـع علـى شـركة التـامين ومسـبب الضـرر، وإنمـا يطالـب شـركة التـامين عـن قيمـة الضـرر ثـم بعـد وفائهـا بالتزاماتهـا تجـاه المـؤمن لـه ترجـع علـى مسـبب الضـرر بعـد أن تحـل محلـه اسـتنادا إلـى حـق الحلـول. لـذا بـرزت مسـالة أي مـن الاثنـين المـؤمن (شـركة التـامين) أو المسـؤول عـن الضـرر يتحمـل الضـرر؟ وهـل يجـوز للمتضـرر (المـؤمن لـه) الجمـع بـين التعويضـين؟ إن المتضـرر يملـك حقـا متميـزا تجـاه كـل مـن المـؤمن والمسـؤول عـن الضـرر، ووجـود هـذا الحـق تجـاه أي مـن الطـرفين لا يـؤثر علـى وجـوده تجـاه الطـرف الآخـر ولكـن لمـا كـان الضـرر لا يمكـن أن يعـوض إلا مـرة واحـدة، كمـا وان قواعـد المسـؤولية لـم توضـع لتكـون سـببا فـي إثـراء المتضـرر فـان قيـام احـد المسـؤولين بالوفـاء يبـرئ ذمـة الآخر تجاه المتضرر من حيث المبدأ.

ممـا لا شـك فيـه إن مـا يحـدث فعـلا ومتفقـا عليـه هـو رجـوع المـؤمن لـه علـى المـؤمن كمـا يفضـل المتضرر الرجوع على المؤمن للأسباب التالية.

1- سهولة وضمان حصوله على التعويض المستحق له بأسرع وقت.

2- توفير مصاريف وإجراءات هو في غنى عنها.

3- لكـون المـؤمن لـه قـد امـن بضـاعته لـدى المـؤمن لقـاء دفعـه قسـط التـامين ويريـد ان يسـتغل ذلـك مقابـل اسـتعماله لوثيقـة التـامين ومـن خـلال ذلـك نسـتطيع أن نُعـرّف عقـد التـامين البحري:

"هـو عقـد يرضـى بمقتضـاه المـؤمن بتعـويض المـؤمن لـه عـن الضـرر اللاحـق بـه فـي معـرض الرحلـة عـن هـلاك حقيقـي لقيمـة مـا مقابـل دفـع قسـط علـى إلا يتجـاوز هـذا التعـويض قيمة الأشياء الهالكة."

إلا انـه مـن الملاحـظ فـي البـاب الخـامس مـن القـانون البحـري اليمنـي رقـم 15 لسـنة 1994 الخاصـة بالتـامين البحـري، انـه لـم يشـر أو يتطـرق إلـى تعريـف عقـد التـامين البحـري وكـل مـا أشـار إليـه فـي المـادة 357 انـه تسـري أحكـام هـذا البـاب علـى عقـد التـامين الـذي يكـون موضـوعه ضـمان الأخطـار المتعلقـة برحلـة بحريـة، فـي حـين إن المـادة 1072 فـي القـانون المـدني اليمنـي رقـم 19 لسنة 1994 قد عرّف التأمين بأنه:

"التـامين عقـد يلتـزم بـه المـؤمن أن يـؤدي إلـى المـؤمن لـه أو إلـى المسـتفيد الـذي اشـترط التـامين لصـالحه مبلغـا مـن المـال أو إيـرادا مرتبـا أو أي عـوض مـالي آخـر فـي حـال وقـوع الحـادث المـؤمن ضـده أو تحقـق الخطـر المبـين فـي العقـد وذلـك لقـاء مقابـل مبلـغ محـدد أو إقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن."

فـــي حـــين أن القـــانون المـــدني الجديـــد رقـــم 14 لســـنة 2002 أشـــار فـــي المـــادة 1065 إلـــى نفـــس تعريـــف عقـــد التـــامين المشـــار إليـــه فـــي المـــادة 1072 مـــن القـــانون المـــدني رقـــم 19 لســـنة 1992 الملغي إلا انه أضاف العبارة التالية إلى آخر نص المادة وهي:

"كمـــا يجـــب أن تـــنص عقـــود التـــامين علـــى إن كـــل مـــؤمن متبـــرع لمـــا تدفعـــه الشـــركة مـــن مالـــه لغيره تعويضا وهو من ضمنهم إن حصل عليه خطر."

لـــذا قـــد يســـأل هـــل يعنـــي رجـــوع المتضـــرر علـــى شـــركة التـــامين تُخلـــص مســـبب الضـــرر مـــن دفـــع التعـــويض ويســـتفيد مـــن عقـــد التـــامين وهـــو لـــيس طرفـــا فيـــه؟ الجـــواب: "مـــن اجـــل ذلـــك وجـــب أن يحـــل المـــؤمن محـــل المـــؤمن لـــه كـــي لا يـــتخلص مســـبب الضـــرر مـــن التزامـــه بـــالتعويض." إضـــافة لـــذلك هنـــاك اعتبـــارات النظـــام العـــام التـــي تســـتدعي وجـــود مثـــل هـــذا الحـــق لان وجـــوده يمنـــع المـــؤمن لـــه مـــن الجمـــع بـــين تعويضـــين لضـــرر واحـــد وبالتـــالي يمنعـــه مـــن ملاحقـــة مســـبب الضـــرر إضـــافة لكونـــه وسيلة لقطع دابر افتعال المؤمن ضده للحادث بقصد الإثراء.

طرق رجوع المؤمن على مسبب الضرر

لقـــد أعطـــي حـــق الرجـــوع قبـــل مســـبب الضـــرر إلـــى المـــؤمن بـــدعوى شخصـــية مباشـــرة مســـتندة إلـــى الفعـــل الضـــار وطبقـــا لقواعـــد المســـؤولية (القواعـــد العامـــة). إن الرجـــوع علـــى مســـبب الضـــرر بالاســـتناد إلـــى حوالـــة الحـــق يعطـــي الحـــق إلـــى المحـــال لـــه (المـــؤمن) بممارســـة حـــق الرجـــوع إلـــى المحـــال عليـــه (مســـبب الضـــرر) حتـــى قبـــل قيامـــه بـــدفع التعـــويض المســـتحق واســـتنادا إلـــى ذلـــك فـــان المـــؤمن إذا ألـــزم بالـــدفع عـــن هـــلاك أو ضـــرر تقـــع تبعتهـــا علـــى شـــخص ثالـــث فلـــه أن يمـــارس حقـــوق المؤمن له الذي عوضه وان يرفع دعاواه.

أنواع الحلول

وهما نوعان: حلول قانوني وحلول اتفاقي.

الحلول القانوني

مـــن الملاحـــظ إن التشـــريعات المختلفـــة اتجهـــت إلـــى إدراج نصـــوص قانونيـــة (ســـواء فـــي القـــوانين المدنيـــة والتجاريـــة أو القـــوانين المنظمـــة لعقـــد التـــامين) تشـــير إلـــى الحلـــول القـــانوني للمـــؤمن محـــل المـــؤمن لـــه تجـــاه مســـببي الضـــرر. فـــي القـــانون المـــدني اليمنـــي رقـــم 19 لســـنة 1992 الملغـــي تجـــد فـــي المـــادة 1078 انـــه قـــد أجـــاز للمـــؤمن لـــه ان يحـــل محـــل المـــؤمن لـــه فـــي الـــدعاوى التـــي تكـــون للمـــؤمن لـــه قبـــل مـــن تســـبب فـــي الضـــرر الـــذي نجمـــت عنـــه مســـؤولية المـــؤمن بمـــا دفعـــه مـــن ضـــمان عن الضرر.

وأدناه نص أحكام المادة 1078

"يجـــوز للمـــؤمن أن يحـــل محـــل المـــؤمن لـــه بمـــا دفعـــه مـــن ضـــمان عـــن ضـــرر فـــي الـــدعاوى التـــي تكـــون للمـــؤمن لـــه قبـــل مـــن تســـبب فـــي الضـــرر الـــذي نجمـــت عنـــه مســـؤولية المـــؤمن مـــا لـــم يكـــن مـــن احـــدث الضـــرر غيـــر المتعمـــد مـــن أصـــول وفـــروع المـــؤمن لـــه أو مـــن أزواجـــه أو أصـــهاره أو ممـــن يقيمـــون معـــه فـــي مســـكنه ويعـــولهم فـــي معيشـــتهم أو شخصـــا يكـــون المـــؤمن له مسؤولا عن أفعاله."

إلا انـــه فـــي القـــانون المـــدني الجديـــد رقـــم 14 لســـنة 2002 حيـــث أشـــارت المـــادة 1071 منـــه بـــان إحـــلال المـــؤمن محـــل المـــؤمن لـــه لا يـــتم إلا قبـــل "مـــن تســـبب عمـــدا فـــي الضـــرر" وهـــذا تغييـــر

جوهري ولا ندري ما الذي دفع المشرع إلى هذا التعديل والتغيير بإضافة كلمة (عمدا) في النص الجديد؟

وبرأينا إن النص السابق هو أفضل مما آلت حاله الآن لان المؤمن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن الضرر قبل كل من تسبب في الضرر سواء أكان متعمدا أو غير متعمد.

إن الآخذ بالنص الجديد الوارد في المادة 1071 في القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 سيفتح الباب للتهرب من المسؤولية عن الأضرار التي تحصل والتي يصعب تحديد (التعمد) في الضرر وبذلك سوف تصعب الأمور الخاصة بحالة الاسترداد مما سيتعذر على المؤمن الرجوع على مسبب الضرر في هذه الحالة بما دفعه من ضمان عن الضرر. وقد أضاع المشرع حقا من حقوق المؤمن. كما انه في هذه الحالة سيقوم المؤمن له بانتهاز هذه الفرصة باستلام تعويض من المؤمن استنادا إلى بنود وشروط وثيقة التامين مستغلا الثغرة الموجودة في نص أحكام المادة 1065 والرجوع فيما بعد على مسبب الضرر ومطالبته بتعويضه، أي إن المؤمن له قد أثرى في هذه الحالة بدون سبب على حساب التامين. وهذا ما يخالف مبدأ التعويض الحقيقي بإعادة المؤمن له إلى المركز المالي الذي كان عليه قبل حصول الضرر.

ومن البديهي ان المشرع عندما يعتبر نصا ما مهما لغرض تحقيق العدالة لابد أن يأتي بالأفضل والاحوط حيث اعتبر القانون الجديد إن أيا من تسبب في الضرر وبأية صيغة سواء كان عن طريق الخطأ أو غيره فانه لا يمكن للمؤمن أن يحل محل المؤمن له إلا في حالة واحدة فقط هي من تسبب عمدا في الضرر. وأدناه نص أحكام المادة 1071

"يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب عمدا في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن بما دفعه من ضمان عن ذلك الضرر ما لم يكن من احدث الضرر غير المتعمد من أصول وفروع المؤمن أو من أزواجه وأصهاره أو ممن يقيمون معه في مسكنه ويعولهم في معيشتهم أو شخصا يكون المؤمن له مسؤولا عن أفعاله."

وكذلك أشارت المادة 392 من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 بان يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التامين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه.

الشروط الواجبة للحلول من حيث الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن (الدعاوى التي يحل فيها المؤمن) هي:

1- أن يكون هناك للمؤمن له حق في المطالبة مترتب في ذمة مسبب الضرر.
2- أن يكون هناك ضرر واقع فعلا مع ثبوت مسؤولية مسبب الضرر.
3- أن يكون الضرر مشمولا بالتغطية المثبتة في وثيقة التامين. وقد أضاف القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 م شرطا آخر وهو:
4- أن يكون هناك تعمد في أحداث الضرر.

وهذا يعني إن الحلول هو أن تقوم شركة التامين بالوفاء عن المؤمن له المتضرر وترجع على الغير مسبب الضرر. وبرأينا هذا غير كاف.إذ علق موضوع الحلول بما دفعته من ضمان عن ضرر، وهذا يعني إن شركة التامين لا يمكنها أن تحل محل المؤمن له إلا بعد دفع التعويض لأنها جعلت الحلول هو لتاريخ واقعة الدفع حيث بمجرد دفع التعويض يثبت للمؤمن حق الحلول له بالرجوع. ولا بد أن نشير هنا بان القانون العراقي تلافى هذه الناحية حيث أعطي الحق للمؤمن بالرجوع قضائيا على مسبب الضرر حتى وان لم يكن مبلغ التعويض قد دفع إلى المؤمن له. وهو ما يجري في تطبيقات القضاء العراقي، وما استقر عليه هو تحقق

خصومة المؤمن قبل مسبب الضرر قبل دفعه لمبلغ التعويض وذلك استنادا إلى أحكام المادة (6) من قانون المرافعات المدنية العراقي لوجود مصلحة محتملة.

والسبب هو إن للمؤمن مصلحة في إقامته للدعوى حيث هناك ما يدعوه إلى التخوف من إلحاق الضرر به على أن يتم دفع مبلغ التعويض خلال المرافعة في الدعوى وقبل حسمها وان يتم إثبات ذلك بإبراز وصل المخالصة الموقع من قبل المؤمن له أو إشعار دائن.

الآثار المترتبة على حق الحلول القانوني

1- لا تحل شركة التامين (المؤمن) محل المؤمن له إلا في حدود ما دفعت من تعويض إليه.
2- إذا رجع المؤمن ورجع المؤمن له على مسبب الضرر في وقت واحد فان المؤمن له هو الذين يستوفي حقه أولا.
3- يفقد المؤمن له حقه في الرجوع على مسبب الضرر بالقدر الذي يقع فيه الحلول.
4- إذا تعذر أو استحال الحلول أو أصبح غير مجد بفعل المؤمن له فان المؤمن يعفى من مسؤوليته أما إعفاء تاما أو جزئيا حسب الأحوال، وكذلك إذا تنازل المؤمن له عن دعواه ضد مسبب الضرر اعتمادا على التامين.
5- التقادم

من المعروف إن هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمؤمن أن يطالب بتعويضه عن قيمة الأضرار والنواقص خلالها من مسبب الضرر.

إلا إن بدء سريان تلك المدة يختلف باختلاف صور المسؤولية. لذا فان أحكام المادة 260 من القانون البحري اليمني حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل مسبب الضرر بسبب هلاك أو ضرر في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة سنة واحدة، وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه، أي يسقط حق كل دعوى ناشئة عن تسليم البضائع بحكم مرور الزمن بعد سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. وقد يقول البعض لماذا لا يكون من تاريخ وصول السفينة؟ برأينا إن تاريخ وصول السفينة لا يعتد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاض، عليه فان التقادم يبدأ من تاريخ تفريغ آخر طرد. وهذه النقطة هي التي يعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن أن يعلم به المرسل اله فيما إذا كان هناك نقص أو ضرر أم لا. وهذا هو الاتجاه الصحيح.

الحلول الاتفاقي

هو حلول المؤمن محل المؤمن له عند تحقق الضرر المؤمن منه بموجب شروط وثيقة التامين في مطالبة من تسبب بفعله في الضرر أو النقص الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن وكل ما يرد بخلاف ذلك في الوثيقة يعتبر لاغيا.

إن شركات التامين تلجا إلى وضع هذا الشرط لتحقق الحلول بمجرد تحقق الخطر وليس بتحقق الدفع (دفع مبلغ التعويض) حيث إن شركة التامين تستطيع الرجوع على مسبب الضرر بوجود شرط الحلول قبل دفع التعويض عندئذ لا لزوم حتى لتقديم وصل المخالصة (لان أهمية وصل المخالصة – إبراء الذمة – تكمن فقط في كونه إثباتا للمبلغ المدفوع وتاريخ الدفع والحلول ولغايات المطالبة إلى مسبب الضرر) بل تكفي وثيقة التامين وشرط الحلول المثبت فيها كمستند إثبات عملا بالعقد وهو شريعة المتعادين.

وبمـــا ان وثيقـــة التـــامين البحـــري والقـــانون اليمنـــي لا ينصـــان علـــى الحلـــول بالاتفـــاق، فإننـــا اكتفينـــا بمـــا أسلفناه أعلاه.

كتبت هذه الدراسة سنة 1994 ولم تسنح الفرصة نشرها في ذلك الوقت

مقدمة

مسـؤولية الناقـل البحـري مـن المواضـيع المهمـة التـي تحتـاج إلـى تسـليط الأضـواء عليهـا والتـي رعتهـا مـؤتمرات ومعاهـدات دوليـة لكونهـا تمـس مصـالح دول متعـددة ورغـم المحـاولات فـي توحيـد الإجـراءات أو الأحكـام علـى المسـتوى الـدولي وذلـك عـن طريـق المعاهـدات الدوليـة أو الثنائية بين الدول إلا انه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل وأخر.

ونظـرا لمـا لقطـاع النقـل مـن دور فاعـل فـي عمليـة التنميـة، ولا سـيما القطـر العراقـي الـذي لـه مصـالح مشـتركة ومتشـابكة مـع القطـر الأردنـي ويتمتـع بموقـع جغرافـي متميـز يجعلـه حلقـة وصـل ينتقـل الأشـخاص والأشـياء عبرهـا، لـذلك وجـدنا مـن المناسـب ان نقـدم دراسـة مبسـطة عـن مسـؤولية الناقـل البحـري مقارنـة مـع أحكـام قـانون النقـل العراقـي المـرقم 80 لسـنة 1983 وأحكـام قـانون التجـارة البحريـة الأردنـي المـرقم 12 لسـنة 1972 مـع تعديلاتـه بالقـانونين المـرقمين (قـانون مؤقـت رقـم 4 لسـنة 1978 ورقـم 35 لسـنة 1983) والـى تقـادم المـانع مـن سـماع الـدعوى فـي ظـل الأحكـام النافـذة المفعـول، إضـافة إلـى مـا جـاء بمعاهـدة بروكسـل المتعلقـة بسـندات الشـحن والموقعـة بتـاريخ 1924/8/25[1] (لـم تـنظم جمهوريـة العـراق إلـى معاهـدة بروكسـل)، ومـا يتعلـق بخصـوص شـرط تحديـد المسـؤولية والمقترنـة بموافقـة الإرادة الملكيـة بموجـب الإعـلان المنشـور في العدد 313 في الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1931/7/16.

وقـد اسـتفدنا فـي كتابـة هـذا البحـث أيضـاً مـن التطبيقـات العمليـة والقضـائية لنـا فـي المحـاكم الأردنيـة والعراقية وخدمتنا الطويلة في شركة التامين الوطنية في العراق.

[1] العنوان الكامل لهذه الاتفاقية هو **الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشح والبروتوكول الموقع عليه في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924**. وقد عدلت هذه الاتفاقية في 23 شباط/فبراير 1968 يعرف دولياً باسم **بروتوكول 1968 لتعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924**. وجرت تعديلات أخرى على الاتفاقية والبروتوكول سنة 1979.

الفصل الأول

المبحث الأول: التفريغ – التسليم

1- التفريغ

عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

ان عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقترن بها.

والأصل ان الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، الا ان ذلك لا يمنع من الاتفاق على ان يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول ففي هذه الحالة لا يسال الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ وهو ما نصت عليه أحكام المادة (34) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

من المعروف ان عملية التفريغ يمهد لها عادة بتنزيل البضاعة من السفينة بفك رصها في داخل العنابر ثم أخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تتناولها رافعات الرصيف لتنزلها إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

وأوجبت المادة الثانية من نظام رقم 3 لسنة 1957 (نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع الأردني) ، انه على وكيل السفينة وقبل وصول السفينة إلى ميناء العقبة بمدة لا تقل عن 48 ساعة قبل وصول السفينة ان يقوم بتسليم المنافيست مع ملحقاته لكل من ميناء العقبة والجمارك وذلك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء، أي لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة السفينة.

أي ان ذلك يتطلب من الجهات المختصة في الميناء التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ. ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ثم القيام والتأكد من الآتي:

1- من وجود الأعداد الكافية من العمال داخل العنابر وعلى الرصيف مع توفير المعدات اللازمة للتفريغ (السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها).
2- من وجود الآليات اللازمة لضمان سير عملية التفريغ بداخل عنابر السفينة وكذلك على الرصيف.
3- مراقبة عملية تفريغ البضائع من السفينة إلى الرصيف أو إلى السيارات مباشرة.
4- توجيه السيارات إلى المستودعات في الميناء حسب تعيين السفينة بعد تزويدها بأرصدة الإرسال.
5- الإشراف على عملية تسلم البضائع رأسا من السفينة إلى أصحابها.

6- أعداد التقرير اليومي للتفريغ.
7- تقديم كشوفات بالبضائع المفرغة من السفينة في نهاية السفينة والتحميل كما حددت المادة 6 و 7 من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع المرقم 3 لسنة 1957.

بان تقوم شركة البواخر بتكليف شركة التفريغ بتفريغ السفينة من البضائع وبحضور مندوبين عن الكمارك وضمن ترتيبات وهي ان يقوم موظف الجمارك بوضع الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها في مكان أمين على ظهر الباخرة. وفي نهاية العمل اليومي ينظم محضر يذكر فيه عدد الطرود وتفاصيلها وعلاماتها التجارية وتسلم نسخة منه لكل من سلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك.

وبعد انتهاء تفريغ الباخرة كليا يقوم موظفو سلطة الميناء الذين استلموا البضائع بتقديم كشوفات بها إلى مدير المستودعات لغرض معرفة الطرود الناقصة والمعطوبة ثم بعد ذلك تعطي سلطة الميناء شهادة بالواقع إلى ربان الباخرة منظمة حسب الأصول وترسل نسخة منها إلى رئيس جمرك العقبة.

وهذا يدل على انه لا يسمح بتنزيل الحمولة من السفينة الا تحت إشراف ومراقبة الجمارك وربان السفينة أو من ينوب عنه ووكيل شركة التفريغ الا ان النظام أعلاه وقانون التجارة البحرية الأردني لم يحددا مسؤولية أي جهة عن الخسارة أو التلف الذي يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر السفينة، في حين أن القانون العراقي، كما أسلفنا في المادة (34) منه، اعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ ما لم يقم بذلك المرسل إليه أو شخص اخرر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات.

كما ان المادة 16 من نفس النظام (4) أشارت انه لا يسمح بإخراج البضاعة التي تم التخليص عليها الا تحت إشراف موظف الجمارك المختص وموظف سلطة الميناء على ان يوقع المستلم على ظهر إذن الإخراج إشعارا بالاستلام.

2- التسليم

عند وصول البضاعة يتوجب على الناقل أو من يمثله ان يسلمها إلى أصحابها وان عملية التسليم هي عملية قانونية أي انها تقوم على أساسين:

1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.
2- قبول صاحب الحق استلام البضاعة من الناقل، والأصل ان على كل من الناقل ومن قام باستلام البضائع في حالة هلاكها أو تلفها ان يوفر للأخر وسائل لغرض فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود.

حيث، كما أسلفنا، بان عملية التسليم هي عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها على موجب ما انعقد عليه الشرط بسند الشحن. ويكون هذا الشرط ملزما لإطرافه، كما يكون ملزما للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن. وإذا خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين. وفي جميع الأحوال فان التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه في حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة بتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وينتقل إلى عاتق المرسل إليه حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولا عن البضاعة التي تخرج من عهدته وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 وحددت حالة إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهدته وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للقانون أو العقد عند تسليمه إلى جهة مخولة.

ان أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 أوجبت على الناقل أو الربان تسليم البضائع للشخص المعين في وثيقة الشحن وهي التي تكون غير قابلة للتداول، أو يسلم البضاعة لحامل وثيقة الشحن المظهرة والتي هي وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها لأنها قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان يكون مؤرخا.

هذا وإذا لم يحضر أحد لتسليم البضائع وإذا رفض تسلمها من كانت مرسلة إليه فللربان ان يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجرة السفينة وهو ما نصت عليه أحكام المادة (180) من نفس القانون أعلاه.

بينما أحكام المادة (35) من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلا أو حكما واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليما حكميا وان يقوم بأخطار المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجبا في محله.

إذا فإن التسليم المرسوم قانونا بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى الجهات الأخرى أيضا. ويتضح من ذلك ان إجراءات التسلم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاثة:

أولا:- أخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

يقوم الناقل بأخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

ثانيا:- جهة التسليم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد أخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وان يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائديه البضاعة له وبعد التأكد من قبل الناقل من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب عنه قانونا.

ثالثا:- فحص البضاعة

ان المرسل إليه عليه أن يقوم بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وسنتناول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود ان نوضح في مجال التطبيق العملي في الأردن انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع من الباخرة إلى رصيف الميناء ثم نقلها إلى المستودعات والساحات المكشوفة التي تعود إلى الميناء.

أمـــا بخصـــوص البضـــائع المعطوبـــة أو المشـــتبه بالعبـــث بهـــا فإنهـــا توضـــع فـــي مكـــان أمـــين تحـــت إشـــراف معـــاين الجمـــارك ومـــأمور مســـتودع ســـلطة الميناء، وهـــذا مـــا نصـــت عليـــه المـــادة الســـابعة سالفة الذكر من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضاعة وكذلك المادة (8) من نفس النظام.

ومـــن الجـــدير يـــذكر ان شـــهادات الـــنقص والأضـــرار فـــي الأردن تصـــدر مـــن ســـلطة الميناء فـــي العقبـــة وتســـمى (محضـــر البـــاخرة) وهـــو محضـــر عـــام للبـــاخرة يـــتم تحريـــره مـــن هيئـــة مكونـــة مـــن منـــدوب الميناء والجمـــارك ووكيـــل البـــاخرة والتـــاجر ومـــدقق المحاضـــر ويصـــدق مـــن مـــدير عـــام مؤسســـة الموانئ ويتضمن هذا المحضر:

1- علامة الإرسالية
2- اسم الباخرة وتاريخ وصولها
3- اسم وكيل الباخرة في ميناء التفريغ
4- الكميات المفرغة
5- حالة البضاعة عند استلامها من حيث الوزن
6- حالة البضاعة عند استلامها من حيث عدد الطرود
7- حالـــة البضـــاعة عنـــد اســـتلامها مـــن حيـــث الطـــرود الســـليمة والمشـــبوهة والـــنقص والتمـــزق والتالف
8- تاريخ ابتداء التحميل وتاريخ الانتهاء منه

ويقصد بالطرود المشبوهة هي الطرود التي يتضح إنها متضررة.

كما يدرج في المحضر الفقرات الرئيسية للمحضر العام الأتي:

أ- الطرود المشبوهة ولكل سند الشحن
ب- تثبيـــت أرقـــام البـــوالص التـــي تحمـــل تحمـــيلاً مباشـــرا أي النفـــاض مـــن البـــاخرة إلـــى ظهـــر الشاحنة مباشرة، ويذكر طبيعة التسليم من حيث النواقص والأضرار.
ج- اللجان تدرج أرقام سندات الشحن فقط دون الإشارة إلى حجم الأضرار والنواقص.

حيـــث تفـــرغ الإرســـاليات إلـــى مخـــازن الميناء. ولابـــد مـــن الإشـــارة إلـــى أن الإرســـاليات لا تعتبـــر مســـتلمة مـــن قبـــل ســـلطات الميناء علـــى أســـاس انـــه وديـــع بـــل ان مســـؤولية الناقـــل تمتـــد لحـــين تحميلهـــا علـــى ظهـــر الشـــاحنات ومـــن لحظـــة التحميـــل يـــتم تثبيـــت الأضـــرار والنـــواقص فـــي ظهـــر المعاملـــة الكمركيـــة (بيـــان الوضـــع فـــي الاســـتهلاك) صـــورة منـــه وبحضـــور الوكيـــل البحـــري وممثـــل المســـتورد وممثل أمين المخزن في الميناء.

ثـــم يقـــوم الوكيـــل البحـــري بإعـــداد ملحـــق المحضـــر ويوقـــع عليـــه ثـــم يستحصـــل توقيـــع ممثـــل الميناء (أمـــين المخـــزن) ويســـلم إلـــى ســـلطات الميناء لإصـــداره وتوقيعـــه وتصـــديقه حســـب الأصـــول ليصـــبح بمثابـــة المحضـــر العـــام ولـــه نفـــس قوتـــه القانونيـــة. هـــذا وان ملحـــق المحضـــر يعتبـــر جـــزءا لا يتجـــزأ من المحضر العام.

د- الطرود الناقصة عن القيد، يذكر رقم سند الشحن وعدد الطرود الناقصة.
و- الطـــرود الزائـــدة عـــن القيـــد، يـــذكر أرقـــام وعـــدد الطـــرود المفرغـــة والغيـــر واردة فـــي منافيســـت الباخرة.

ثـــم يـــذكر فـــي نهايـــة المحضـــر العـــام تـــاريخ اســـتلام أخـــر طـــرد ويـــتم توقيـــع المحضـــر العـــام مـــن قبـــل وكيـــل البـــاخرة ومـــأمور الميناء ودائـــرة العمليـــات ومـــدير مؤسســـة المـــوانئ ليصـــبح بصـــفته القانونيـــة النهائية كما أسلفنا.

المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

من المقرر ان الهلاك الكلي المعفى من التحفظ لا يتحقق الا بانعدام وجود البضاعة برمتها لدى تفريغ الباخرة بميناء الوصول فيستحيل بذلك وقوع التسليم الذي ينبعث به التزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أما إذا لحق البضاعة هلاك جزئي أو تلف فان المرسل إليه لا يستطيع التحلل من التزامه بالتحفظ اعتبارا من الوقت الذي يتم فيه التسليم إليه، ولا يخليه من هذا الالتزام مجرد امتناعه عن تسليم جزء من البضاعة بحجة تلفه أو مخالفته للمواصفات بل يبقى الالتزام بالتحفظ على عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقي البضاعة إليه.

لذا أوجبت المادة 218 أ من قانون التجارة البحرية الأردني (10) على من تسلم البضاعة وكانت في حالة هلاك أو تضرر بان يخطر الناقل أو وكيله بهلاك البضاعة أو تلفها خطيا في ميناء التفريغ وإلا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن. وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر وجب تقديم الأخطار خلال ثلاثة أيام بعد التسليم يشعرهم فيه بوجود نقص أو تلف أو خسارة مع الاحتفاظ بحقه بالمطالبة بالتعويض مع إرسال نسخة من الكتاب إلى شركة التامين، فان مخالفة صاحب البضاعة لهذا الشرط وعدم قيامه بذلك يعني استلامه للبضاعة سالمة وبحالتها المذكورة بسند الشحن كما يؤدي ذلك إلى سقوط حق صاحب البضاعة بمطالبة التامين بأي تعويض ويعفيها من أي التزام استنادا لشروط وثيقة التامين، ويحق للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضاعة لدى تسليمها.

ومن المعروف والمقرر فقها وقضاء ان الناقل ضامن لأية أضرار و/أو نقص يلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية والى حين تسليمها في ميناء الوصول إلى المرسل إليه، وهو ما أشارت إليه المادة 213 من نفس القانون.

لذا فإنني أؤكد هنا انه لا حاجة بعد ذلك لتوجيه التحفظ الخطي المنصوص عليه في المادة 218 من ذات القانون طالما اقر الناقل ممثلا بوكيل السفينة في ملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص و/أو الضرر، لان التحفظ المذكور يقدم عادة عند اختلاف فريقي عقد النقل حول حصول الضرر فعلا أو زمانه ومقداره.

وقد جاءت هذه المادة مطابقة لأحكام المادة (69) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 حيث أوجبت على المرسل إليه ان يقوم بتثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده تالفا أو هالكا جزئيا وعلى ان يقوم بأشعار الناقل بذلك كتابة خلال (ثلاثين يوما) من تاريخ تسلمه الفعلي واعتبر عدم قيام المرسل إليه بهذا التحفظ خلال الفترة المذكورة قرينة على انه قد تسلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

ان الفرق بين المادتين أعلاه هو الفترة الزمنية التي يجب تقديم الأخطار (الإشعار) من المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل. وان تسليم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل ما لم يقم المرسل إليه بأخطار الناقل خلال الفترة المحددة قانونا في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة. هذا وقد أشارت المادة (68) من القانون العراقي (12) بان المرسل إليه عليه أن يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه ان يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما انه يجوز ان يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه للإرسالية على متن سند الشحن.

وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فان للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية، وعند التبليغ وعدم الحضور فان الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة وتقديم تقرير مفصل بذلك.

بينما لم نجد أي نص في قانون التجارة البحرية الأردني المرقم 21 لسنة 1972 يجيز أجراء كشف محكمة مستعجل لغرض تثبيت حالة الإرسالية ولتحديد الأضرار والنواقص قضائيا للرجوع على مسبب الضرر أو النقص لتكون رادعا لمنع الخسائر ولا ندري ما هو السبب في ذلك الا انه هناك بعض الإجراءات التي يمكن إتباعها لتثبيت حالة الإرسالية وهي:

1- الطلب من مدير جمرك العقبة لتأليف لجنة مكونة من ممثلي الجمارك والميناء والوكيل البحري والمستورد والحجر الزراعي أو الصحي بالإضافة إلى ممثل عن شركة التامين ان وجد. ان مهام هذه اللجنة الكشف على الأضرار الحاصلة في الإرساليات ولتحديد كميتها وسببها وتتألف هذه اللجنة في الغالب في الأضرار الحاصلة لإرساليات الحبوب والطين واللحوم والسكر والبيض.

2- الاستعانة بالمختبر العائد إلى الجمارك لإرسال العينات المتضررة وتحليلها كيمياويا لبيان سبب الضرر.

3- الاستعانة بأحد الفنيين العائدين إلى دائرة الميناء لتحديد الأضرار في الأجهزة الفنية، وتعتمد قرارات اللجنة وكذلك نتائج التحليل المختبري والكشف الذي يجري من قبل الفنيين وتدرج النتائج في محضر استلام الباخرة أو في ملاحق المحاضر لان في جميع العمليات المبينة أعلاه يكون الوكيل البحري متواجدا في جميع الإجراءات بالإضافة إلى الأطراف الأخرى.

4- يشترك ممثل من نادي الحماية والتعويض بالكشف على الإرساليات المتضررة لاحتساب قيمة الضرر والنقص ان أمكن ذلك وللإرساليات المتضررة ضررا جسيما لغرض تحديد الأضرار وبيان كميتها وسببها. كما يمكن اخذ نماذج من العينات المتضررة وإرسالها إلى خارج الأردن لتحليلها وغالبا ما يتم الحصول على ضمانات مالية من نادي الحماية والتعويض بعد انتهاء إجراءات الكشف.

وليس هناك أية معوقات فيما يخص الأضرار التي تحصل للبضائع المحمولة على بواخر عاملة ضمن خطوط ملاحية منتظمة ولكن بالنسبة للبواخر المستأجرة فانه من الضروري وابتداءا الحصول على ضمانات مالية من نوادي الحماية والتعويض وقبل مغادرة الباخرة ميناء التفريغ. ويكون ذلك، كما أسلفنا، باشتراك ممثل نادي الحماية والتعويض بالكشف على البضائع المتضررة و/أو الناقصة وفي داخل العنابر وتحديد قيمة الضرر ان أمكن ذلك ليتسنى بعد ذلك الحصول على سند الكفالة والذي يعتبر السند القانوني يمكن تنفيذ الحكم بموجبه ضد نادي الحماية والتعويض أو أصحاب الباخرة. أما في حالة عدم وجود سند الكفالة وامتناع أصحاب الباخرة أو نوادي الحماية والتعويض بالدفع فيبقى حجز الباخرة الأمر الوحيد لتنفيذ الحكم ان وفدت ثانية الباخرة إلى الميناء.

لذا فان الاحتجاج (التحفظ) يقدم إلى كابتن الباخرة عن طريق الوكيل البحري أو مباشرة إلى كابتن الباخرة مع أعطاء نسخة من الاحتجاج إلى وكيل الباخرة. وفي كلا الحالتين يتم اخذ نسخة موقعة ومختومة من قبل الكابتن أو الوكيل البحري اعترافا باستلام نسخة الاحتجاج.

وغالبا ما يقوم كابتن الباخرة بالرد على هذه التحفظات مبينا كونه غير مسؤول عن الأضرار أو النواقص لحدوثها أثناء تفريغ البضاعة من الباخرة إلى الأرصفة أو إلى العلة في التغليف كونه غير ملائم لطبيعة البضاعة أو عدم ذكر أي سبب كان. كما انه يلاحظ بأن بعض الوكلاء البحريين يقومون بعدم استلام الاحتجاج لكون البواخر العائدة لهم تعمل ضمن خطوط ملاحية منتظمة.

وبالرغم من كون المادة 218 فقرة (1) من قانون التجارة البحرية الأردني تشير إلى توجيه التحفظ إلى الناقل أو وكيله، الا ان العرف التجاري السائد في الأردن لا يعتبر سند الاحتجاج مستند ضروري من المستندات لمطالبة الوكيل البحري وديا عن الأضرار والنواقص الحاصلة في البضائع. وحتى في حالة الرجوع على الناقل البحري قضائيا فيكون محضر استلام الباخرة أو ملحق محضر الباخرة هو المستند الرئيسي والأول للرجوع على الناقل حيث يقر الوكيل البحري في هذا المستند بكون الأضرار والنواقص حدثت أثناء الرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ والإقرار هو سيد الأدلة .

لذا لابد من الرجوع قليلا إلى الوراء وقبل التعديل على نص المادتين 215، 218 من قانون التجارة البحرية الأردني حيث لم يكن بالإمكان تبليغ الناقل الأجنبي عن طريق وكيله البحري في الأردن باللوائح والإنذارات والإخطارات القضائية وإنما كان التبليغ يتم مباشرة وخارج المملكة الأردنية الهاشمية وفي محل أقامة الناقل البحري وبإجراءات دبلوماسية عن طريق وزارتي العدل والخارجية والسفارات لكلا البلدين. وتتبع نفس الإجراءات الطويلة في حالة الحصول على قرار حكم غيابي وكذلك في حالة تنفيذ القرار بعد اكتسابه الدرجة القطعية وفيما إذا كان يوجد اتفاق على تنفيذ الأحكام الأجنبية بين الدولتين. وعلى ضوء هذه الإجراءات المعقدة فإن شركات التأمين الأردنية لم تعتمد على أسلوب إقامة الدعاوى على الناقلين البحريين وإنما كانت تعتمد على أسلوب التسويات الودية معهم لأنه الأجدى والأنفع في ظل هذه الثغرة في القانون.

ولكن بعد التعديل الذي حصل على المادتين 215، 218 والذي تم بجهود الجمعية الأردنية لشركات التأمين وجهات معنية أخرى أصبح بالإمكان تبليغ الوكيل البحري الموجود في الأردن بالدعاوى المقامة على الناقل البحري الأجنبي حيث يتم درج اسم الوكيل البحري وأصحاب الخط الملاحي سوية في لائحة الدعوى في فقرة (المدعي عليهم) حيث ان إقامة الدعوى تكون قبل المالك للباخرة أو الناقل أو مستغل الباخرة إضافة إلى الوكيل البحري في ميناء الوصول. وندرج أدناه نص المادتين 215، 218 بعد التعديل بصيغتها الجديدة:

المادة 215

أ- يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن 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 عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون أخر يعتبر باطلا كل شرط اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري.

المادة 218

أ- إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها ان يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعد حد، وألا يفترض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن.

أمـــا إذا كـــان فـــي الأمـــر هـــلاك وضـــرر غيـــر ظـــاهرين فيكـــون أبـــلاغ هـــذه التحفظـــات قانونيـــا إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم، ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة.

ويحق دائما للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضائع لدى تسلمها .

ب- بـــالرغم ممـــا ورد فـــي أي تشـــريع أخـــر أو إدراج فـــي وثـــائق الشـــحن يجـــوز تبليـــغ الأوراق القضـــائية فـــي الـــدعاوى التـــي تقـــام علـــى الناقـــل بمقتضـــى أحكـــام هـــذا القـــانون إلـــى وكيـــل الســـفينة فـــي المملكـــة الأردنيـــة الهاشـــمية ويعتبـــر التبليـــغ الـــذي يجـــري علـــى هـــذا الوجـــه تبليغـــا للناقـــل علـــى ان لا يكـــون وكيـــل الســـفينة مســـؤولا فـــي تلـــك الـــدعاوى إلا عـــن الأخطـــاء التـــي ارتكبهـــا موظفـــوه والأشخاص العاملون لديه.

الفصل الثاني

1- المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري
2- المبحث الثاني: معاهدة بروكسل
3- المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية

المبحث الأول - مسؤولية الناقل البحري

مســـؤولية الناقـــل البحـــري وفـــق أحكـــام قـــانون التجـــارة البحريـــة الأردنـــي رقـــم 12 لســـنة 1972 وأحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكـــام الفقـــرة (ب) مـــن المـــادة 218 مـــن قـــانون التجـــارة البحريـــة الأردنـــي المـــرقم 12 لســـنة 1972 اعتبـــرت وكيـــل الســـفينة ممـــثلا للناقـــل فـــي الـــدعاوى الناشـــئة عـــن أعمـــال النقـــل البحـــري فيمـــا يخـــص التبليـــغ لـــلأوراق القضـــائية علـــى ان لا يكـــون وكيـــل الســـفينة مســـؤولا فـــي تلـــك الـــدعاوى الا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

ان غايـــة المشـــرع مـــن إيـــراد هـــذا الـــنص هـــو العمـــل علـــى تبســـيط إجـــراءات التقاضـــي والتيســـير علـــى أصـــحاب الشـــأن فـــي البضـــاعة مـــن المـــواطنين فـــي مقاضـــاة خصـــومهم مـــن النـــاقلين الأجانـــب وعـــدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم في موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

بينمـــا أحكـــام المـــادة (136) مـــن قـــانون النقـــل العراقـــي رقـــم 80 لســـنة 1983 أبقـــت الناقـــل للشـــيء مســـؤولا عـــن النقـــل بكاملـــه عنـــد إســـناد تنفيـــذ النقـــل كلـــه أو بعضـــه إلـــى ناقـــل آخـــر يقـــوم بـــه فعـــلا ســـواء كـــان ذلـــك بـــإذن منصـــوص عليـــه فـــي ســـند النقـــل أو بدونـــه. كمـــا اعتبـــرت المســـؤولية بالتضـــامن عنـــد ثبـــوت مســـؤولية الناقـــل أو الناقـــل الفعلـــي معـــا، وأعطـــت الحـــق لكـــل مـــن الناقـــل والناقـــل الفعلـــي ان يرجع على الأخر.

الا ان المـــادة (137) مـــن نفـــس القـــانون أعطـــت الحـــق للناقـــل اســـتثناء مـــن أحكـــام الفقـــرة (أولا) مـــن المـــادة (136) انـــه إذا نـــص عقـــد النقـــل البحـــري صـــراحة علـــى قيـــام شـــخص مســـمى غيـــر الناقـــل بتنفيـــذ جـــزء محـــدد مـــن النقـــل ان يشـــترط فـــي ذلـــك العقـــد عـــدم مســـؤوليته عـــن أي هـــلاك أو تلـــف أو تـــأخير فـــي التســـليم نـــاتج عـــن حـــادث وقـــع عنـــد وجـــود الشـــيء فـــي عهـــدة الناقـــل الفعلـــي أثنـــاء تنفيـــذه لـــذلك الجـــزء مـــن النقـــل واثبـــات كـــون الهـــلاك أو التلـــف أو التـــأخير يقـــع عـــبء أثباتـــه علـــى الناقـــل. الا ان هـــذا الشـــرط لا يكـــون لـــه أي اثـــر فـــي تحديـــد مســـؤولية الناقـــل أو اســـتبعادها إذا تعـــذر أقامـــة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

ان أحكـــام الفقـــرة (ب) مـــن المـــادة 218 مـــن قـــانون التجـــارة البحريـــة الأردنـــي اعتبـــرت وكيـــل البـــاخرة مســـؤولا فقـــط عـــن الأخطـــاء التـــي يرتكبهـــا موظفـــوه والأشـــخاص العـــاملون لديـــه ولا يســـأل قبـــل الشـــاحن أو المرســـل إليـــه الا فـــي الحـــالات أعـــلاه حيـــث ان وكيـــل البـــاخرة يقـــوم باســـتلام البضـــاعة وتســـليمها لأصـــحاب الشـــأن فيـــه عنـــد وصـــول البـــاخرة فـــي مينـــاء الوصـــول مـــن المقـــرر ان مالـــك الســـفينة هـــو المســـؤول عـــن الالتزامـــات العقديـــة التـــي يبرمهـــا الربـــان مـــن اجـــل الســـفينة أو الرســـالة البحريـــة ويبقـــى هـــو المســـؤول وحـــده قبـــل الغيـــر حســـن النيـــة الـــذي لا يعلـــم بتـــأخير الســـفينة أو لم يكن بمقدوره ان يعلم بذلك سواء كان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها.

هـــذا وان المـــادة (180) مـــن قـــانون التجـــارة البحريـــة الأردنـــي اعتبـــرت ان مـــؤجر الســـفينة مســـؤول عـــن كـــل مـــا يلحـــق بالبضـــائع مـــن هـــلاك ونقـــص "ان مـــؤجر الســـفينة مســـؤول عـــن كـــل مـــا يلحـــق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة."

كما أشارت المادة (177) من نفس القانون وقد عرفت عقد النقل البحري كالأتي:

"ان عقـــد النقـــل البحـــري هـــو عقـــد يتعهـــد فيـــه الناقـــل لقـــاء أجـــرة ان يوصـــل إلـــى مكـــان معـــين أمتعة أو بضائع على ان ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها".

ويقابل هذه المادة في القانون النقل العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقـــد النقـــل البحـــري هـــو اتفـــاق يلتـــزم الناقـــل بمقتضـــاه بنقـــل شخصـــي أو شـــي بســـفينة، أو مـــا شاكلها، بحرا من مكان إلى أخر لقاء اجر."

ولـــدى الرجـــوع إلـــى أحكـــام المـــادتين أعـــلاه فـــي القـــانونين نلاحـــظ هنـــاك فـــرق واحـــد فقـــط هـــو ان القـــانون التجـــاري البحـــري الأردنـــي قـــد حـــدد الشـــيء المنقـــول الا وهـــو (الأمتعـــة والبضـــائع) بينمـــا قانون النقل العراقي أضاف إلى نقل الشيء نقل الشخص بسفينة أو ما شاكلها.

ان ما استقر عليه القضاء الأردني هو إقامة الدعوى قبل كل من:

1- أصحاب السفينة ويمثلها وكيل السفينة في الأردن.
2- وكيل السفينة باعتباره ممثلا للناقل البحري.
3- و/أو الشـــاحن و/أو الناقـــل و/أو/المالـــك و/أو مجهـــز الســـفينة والـــذي يمـــثلهم وكيـــل الســـفينة فـــي الأردن.

حيـــث ان المعتبـــر فـــي البيـــوع البحريـــة والنقـــل البحـــري وأحكامهـــا بصـــفة عامـــة هـــو اســـم الســـفينة لا اســـم أصـــحابها لـــذلك فانـــه يمكـــن إقامـــة الـــدعوى علـــى الوكيـــل باعتبـــاره (وكـــيلا وممـــثلا لأصـــحاب السفينة) وكأنها رفعت ضد الأصيل.

ومـــن المعـــروف ان الناقـــل يـــرتبط بعقـــد النقـــل، يلاحـــظ نـــص المـــادة (5) مـــن قـــانون النقـــل العراقـــي فـــي تعريفـــه لعقـــد النقـــل، وقـــد يبقـــى المرســـل هـــو صـــاحب الحـــق فـــي تســـليم البضـــاعة فـــي جهـــة الوصـــول، أو يكـــون صـــاحب هـــذا الحـــق شـــخص آخـــر هـــو المرســـل إليـــه، ويحـــق آنـــذاك لكـــل مـــن المرســـل والمرســـل إليـــه الحـــق فـــي إقامـــة الـــدعوى علـــى الناقـــل والأخيـــر يتحـــدد بموجـــب صـــفته فـــي ســـند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز ان يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

وأجـــازت المـــادة (84) مـــن قـــانون النقـــل العراقـــي مقاضـــاة الأخيـــر نيابـــة عـــن الناقـــل ففـــي هـــذه الحالـــة يعتبـــر الحكـــم الصـــادر نافـــذا بحـــق الناقـــل وحـــده حيـــث ان الـــدعوى توجـــه أصـــلا ضـــد الناقـــل فـــي حـــال

معرفتــه وبعكســه تقــام الــدعوى ضــد الوكيــل فــي النقــل، هــذا وان المــادة (83) مــن نفــس القــانون قــد عرفت (الوكالة في النقل):

"الوكالــة فــي النقــل عقــد يلتــزم الوكيــل بمقتضــاه بــان يقــوم بالتصــرفات القانونيــة ومــا يتعلــق بها باسم الناقل ولحسابه."

كمــا أنهــا اعتبــرت الأعمــال والخــدمات التــي يقــوم بهــا القطــاع الحكــومي أو أيــة جهــة أخــرى فــي مجال النقل نيابة عن النقل بمثابة الوكالة في النقل.

وقــد عــرف قــانون التجــارة الأردنــي المــرقم 12 لســنة 1962 الوكيــل بالعمولــة فــي المــادة (87) الأتي:

"هــو الــذي يأخــذ علــى نفســه ان يعقــد باســمه الخــاص ولكــن لحســاب موكلــه بيعــا وشــراء وغيرها من العمليات التجارية مقابل عمولة."

كما أجازت المادة (98) من نفس القانون:

"ان مــن يلتــزم بإرســال البضــائع أو إعادتهــا لحســاب موكلــه مقابــل اجــر وباســمه الخــاص بمثابــة وكيــل بالعمولــة ولكنــه يخضــع فيمــا يخــتص بنقــل البضــاعة للنصــوص التــي يخضــع لها ملتزم النقل".

أي ان التزامــه الأساســي هــو إبــرام عقــد النقــل وإذا تــولى النقــل بوســائله الخاصــة ســرت عليــه أحكــام عقــد النقــل بمــا مفــاده ان الوكيــل بالعمولــة هــو ضــامن بحكــم القــانون تنفيــذ عقــد النقــل ومــن الملاحــظ ان أحكــام المــادة (198) مــن قــانون التجــارة البحريــة الأردنــي قــد حــددت إثبــات عقــد النقــل البحــري بالبينــة الخطيــة ويطلــق علــى هــذا المخطــوط اســم وثيقــة الشــحن تبعــا لنــوع النقــل البحــري واشــترطت المــادة (200) مــن نفــس القــانون ان تتضــمن الشــحن للبضــائع البيانــات الأساســية التاليــة وتــنظم بثلاث نسخ:

أ- اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستأجر
ب- تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها
ت- اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها
ث- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود
ج- تاريخ تسليم الوثيقة
ح- عدد النسخ التي نظمها الربان
خ- أمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق

هــذه ويجــب ان تكــون العلامــات كافيــة لتعريــف البضــائع وان توضــع بطريقــة تجعلهــا دائمــا ســهلة القراءة حتى نهاية السفرة. ونصت المادة (201) من نفس القانون على :

"ان كــل نســخة مــن نســخ وثيقــة الشــحن خلــت مــن ذكــر الأمــور الســابق بيانهــا لا يصــلح الا كمبــدأ ثبوت بالكتابة تجيز إتمام الإثبات بالشهادة."

أي لا يفقــد الوثيقــة حجيتهــا فــي الإثبــات ولا يخــل ذلــك بحقــوق حاملهــا حســن النيــة فــي تعــويض الضــرر الــذي لحــق بــه بســببه، وان وثيقــة الشــحن التــي تعطــى بالصــيغة المنصــوص عليهــا أعــلاه تثبت ما لم يقدم دليل معاكس تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينه في الوثيقة.

أي ان القانون المذكور قد حدد إثبات عقد النقل بسند الشحن. كما يتضح من ذلك أيضا ان وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسلم الشيء.

وقد أجازت أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني بأن تحرر وثيقة الشحن أما لشخص معين أو لأمر أو لحامله:

1- الوثيقة لشخص معين: تكون غير قابلة للتداول وليس للربان ان يسلم البضاعة الا للشخص المعين فيها.

2- الوثيقة لأمر: تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان يكون مؤرخا وليس للربان ان يسلم البضاعة الا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.

3- الوثيقة لحاملها: تكون قابلة للتداول بمجرد تسليمها وعلى الربان ان يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

بينما أحكام المادة (6) من قانون النقل العراقي اكتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانونا واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72) من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانونا بتسليم الشيء. وقد حددت أحكام المادة (73) من قانون النقل العراقي البيانات الأساسية التي يجب ان يتضمنها سند الشحن:

أولا: إذا حررت وثيقة النقل، فيجب ان تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.
ب- اسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل ان وجد وعناوينهم.
ت- مكان القيام ومكان الوصول.
ث- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
ج- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

ثانيا: يجوز ان تشتمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولا) من هذه المادة، وعلى وجه الخصوص:

أ- عدد النسخ الأصلية للوثيقة.
ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة
ت- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
ث- قيمة الشيء محل عقد النقل.
ج- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفا أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
ح- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
خ- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ثالثـا: عـدم ذكـر احـد البيانـات الـواردة فـي الفقـرة (أولا) مـن هـذه المـادة لا يفقـد الوثيقـة حجيتهـا فـي الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.

كمـا أجـازت المـادة (74) مـن نفـس القـانون ان تحـرر وثيقـة النقـل باسـم شـخص أو لأمـره أو للحامـل. ان أحكـام هـذه المـادة جـاءت مطابقـة لأحكـام المـادة (204) مـن قـانون التجـارة البحريـة الأردنـي، الا ان المـادة (144) مـن قـانون النقـل العراقـي رقـم 80 لسـنة 1983 أوجبـت ان يشـتمل سـند الشـحن بالإضـافة إلـى البيانـات الـواردة ذكرهـا فـي الفقـرة (أولاً) مـن المـادة (73) مـن نفـس القانون إلى البيانات التالية:

أولا: تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن.
ثانيا: عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
ثالثا: توقيع الناقل أو من ينوب عنه.
رابعا: أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.
خامسا: الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.
سادسا: التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.
سابعاً: أي اتفاق يزيد من مسؤولية الناقل.

هـذا وان وثيقـة النقـل حجـة فـي أثبـات البيانـات الـواردة فيهـا وعلـى مـن يـدعي مـن يخـالف هـذه البيانـات إثبـات ذلـك بـالطرق المقـررة قانونـاً وهـو مـا جـاءت بـه أحكـام المـادة (75) مـن القـانون العراقـي. ومـن المقـرر قانونـاً ان الناقـل ملـزم بتحقيـق غايـة مفادهـا الحفـاظ علـى البضـاعة أو (الشـيء) والعنايـة بهـا وتسـليمها لجهـة الوصـول لـذوي الشـأن علـى الحالـة التـي تسـلمها والثابتـة بسند الشحن وأشارت بذلك المادة (178) من قانون التجارة البحرية الأردني:

"علـى السـفينة ان تكـون مسـتعدة لنقـل البضـائع فـي الوقـت المعـين وفـي مكـان التحميـل المتفـق عليـه أو العـادي وعلـى الربـان ان يأخـذ البضـاعة علـى نفقـة مجهـز السـفينة مـن تحـت الروافـع وعليـه ان يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع."

لـذا فـان اخـل بهـذا الالتـزام كـان مـؤجر السـفينة مسـؤولا عـن كـل مـا يلحـق بالبضـائع مـن هـلاك وعيـب طـول مـدة بقائهـا فـي عهدتـه مـا لـم يثبـت القـوة القـاهرة وهـذا مـا جـاءت بـه أحكـام المـادة (180) مـن قـانون التجـارة البحريـة الأردنـي أنفـة الـذكر، فـي حـين قـانون النقـل العراقـي قـد جعـل التـزام الناقـل بحـرا التزامـاً ببـذل العنايـة وأعفـى الناقـل مـن المسـؤولية بموجـب المـواد (46)، (47)، (48) للإعفـاءات المنصـوص عليهـا بهـذه المـواد وقـد جـاءت أحكـام المـادة (213) مـن قـانون التجـارة البحريـة الأردنـي المـرقم 12 لسـنة 1972 لتحـدد الحـالات التـي يمكـن للناقـل ان ينفـي مسـؤوليته عـن هـلاك البضـائع وتعيبهـا وأضـرارها فـي تسـليمها إذا كانـت ناتجـة عـن احـد الأسـباب المشـار إليهـا فـي المـادة المـذكورة أعـلاه، واذكرهـا هنـا للاطـلاع عليهـا ولغـرض مقارنتهـا مـع الحـالات التـي يمكـن للناقـل ان ينفـي مسـؤوليته عـن هـلاك الشـيء أو تلفـه أو التـأخير فـي تسـليمه وفق أحكام المواد 46، 47، 48 من القانون العراقي.

وبينت المادة (213) أعلاه الحالات التي تنتفي فيها مسؤولية الناقل البحري وهي:

"يضـمن الناقـل كـل مـا يلحـق البضـاعة مـن هـلاك وتعيـب وأضـرار مـا لـم يثبـت ان هـذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي:

1- عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
2- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
3- عن الأفعال التي تشكل حادثا عرضيا أو قوة قاهرة.

4- عن الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كليا أو جزئيا أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي .. الخ.)
5- عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
6- عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث ان تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه ان يثبت ان الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة."

ويتضح من ذلك ان أحكام هذه المادة بصورة عامة جعلت التزام الناقل التزاما بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها الناقل إيصال الشيء سالماً من جميع الوجوه دون ان يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية الا في الحالات المشار إليها أعلاه.

ومن هنا يتضح لنا ماهية الالتزام على الناقل وبصرف النظر عن كونه التزاما بتحقيق الغاية أو بذل العناية فلا بد إذاً ان يكون هنالك وقت معين لبدء سريانه ووقت معين آخر لانتهائه أي بدء المسؤولية وانتهاءها.

إذ ليس من المعقول ان يبقى الناقل تحت رحمة المطالبة من جانب المستورد أو شركات التأمين دون أي يكون ضمن مدة معينة ومحددة على علم بالالتزامات المترتبة عليه خاصة إذا كانت مسؤوليته مؤمنة لدى شركات التأمين أو نوادي الحماية والتعويض. عليه فان المطالبة للناقل بقيمة الهلاك أو التلف للبضائع يجب ان تتم وفق أحكام القانون وسنأتي على ذكره في مرور الزمان (التقادم) في الفصل الثالث.

ان بدء سريان المسؤولية يكون من وقت تسليم الشيء إلى الناقل أو وكيله وينتهي بتسليمه إلى المكان المعين وفق أحكام القانون، أي ان المسؤولية عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب تكون طول مدة بقاءها في عهدة الناقل ولغاية تسليم البضائع إلى المكان المعين، أي لا تنتهي ولكن ستستمر هذه المسؤولية لحين تسليم البضائع إلى مأموري المخازن وبعد تثبيت حالتها ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري الا بعد تحميل هذه البضائع من الميناء إلى الشاحنات أي لغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها.

كما أسلفنا بان المادة 213 أوضحت مسؤولية الناقل البحري حيث اعتبرت الناقل مسؤولا مسؤولية تامة عن أية أضرار ونواقص في البضائع التي في عهدته، ولا تنتهي هذه المسؤولية بمجرد تفريغ البضاعة من الباخرة أو من المواعين (الجنائب) إلى الأرصفة أو إلى المخازن في الميناء ولكن تستمر هذه المسؤولية لحين تسليم البضائع إلى مأموري المخازن مفروزة حسب بوالص الشحن وبعد تثبيت حالتها. وفي هذه الحالة تكون البضائع تحت حوزة ومسؤولية الوديع.

ولا بد من الإشارة إلى ان مسؤولية الناقل البحري قد تمتد أحيانا إلى أسابيع وشهور عديدة وبعد تفريغ البضاعة من الباخرة إلى الأرصفة أو إلى المخازن والساحات والمسقفات خاصة في حالات تراكم البضائع داخل حدود الميناء والتأخر في شحن البضائع من الميناء وامتداد المسؤولية لهذه الفترة من الزمن تشمل بضائع معينة منها المكيسات وربطات الحديد والبضائع التي لا يمكن عدها. وتنتهي مسؤولية الناقل البحري لمثل هذه الإرساليات بعد تحميل هذه البضائع من الميناء وبإشراف لجنة مكونة من ممثل الوكيل البحري وممثل عن دائرة الميناء وعن المستورد حيث يتم تثبيت حالة البضاعة وتحديد الأضرار والنواقص عند التحميل وعلى المعاملة الكمركية الخاصة بالبضاعة. وغالبا ما تكون الأضرار والنواقص لمثل هذه البضائع

قد تفاقمت أثناء خزنها داخل حدود الميناء ولكن بالرغم من ذلك تكون هذه المسؤولية هي مسؤولية الناقل البحري، حيث ان البضائع التي تفرغ من البواخر والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعاتق مالكي الباخرة ووكلاءها ولغاية تحميل أخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار والنواقص التي تظهر بها.

كما ان المادة 215 أ من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت بطلان كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو أية وثيقة للنقل البحري يكون من شأنه إعفاء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام.

المبحث الثاني - معاهدة بروكسل

أ- معاهدة بروكسل.
ب- سريان المعاهدة.
ت- التزامات الناقل طبقا للمعاهدة.
ث- شروط انطباق المعاهدة.
ج- بيانات سند الشحن.
ح- تحفظ المرسل إليه طبقا للمعاهدة.

أ- معاهدة بروكسل

هي معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري ووقعت ببروكسل في 1924/8/25.

ولما كان لهذه المعاهدة فائدة تعود إلى من ينظم إليها، ولكونها تهدف إلى توضيح علاقة أصحاب البواخر بالمستوردين أو المصدرين وتحديد المسؤوليات التي تقع على أصحاب البواخر، وتبين الشروط التي يجب ان تحتويها بوالص الشحن وكيفية المحافظة على البضائع عند التحميل والتفريغ قررت الإشارة إليها للأسباب المذكورة.

ب- سريان المعاهدة

أنظمت المملكة الأردنية الهاشمية إلى هذه المعاهدة بالإرادة الملكية السامية بموجب الإعلان المنشور في العدد 313 في الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1931/7/16 فأصبحت بذلك قانونا من قوانين الدولة.

لذا فان أحكام المعاهدة تجري مجرى التشريعات ويلتزم القاضي بأعمال القواعد التي وردت بها على الروابط التي تقع في النطاق الذي تسري فيه دون غيرها من النصوص القانونية.

ان أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن محررا في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنظمة إليها وكان الناقل والشاحن ينتميان لإحدى تلك الدول وان يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين.

ان المادة الأولى من هذه المعاهدة تقضي بان الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل ومفاده ان الناقل البحري يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها وفقا لأحكام المعاهدة المذكورة هو الذي يرتبط مع الشاحن بعقد النقل.

ت- التزامات الناقل طبقا للمعاهدة

مـــن المقـــرر طبقـــا لأحكـــام معاهـــدة بروكســـل ان الناقـــل البحـــري يلتـــزم بتســـليم البضـــاعة المشـــحونة إلـــى المرســـل إليـــه فـــي مينـــاء الوصـــول طبقـــا للبيـــان الـــوارد فـــي ســـند الشـــحن. ويكـــون مســـؤول عمـــا يصـــيبها مـــن هـــلاك أو تلـــف يكتشـــف عنـــد الوصـــول علـــى أســـاس ان الضـــرر مفتـــرض وقوعـــه فـــي فتـــرة النقـــل البحـــري الواقعـــة بـــين شـــحن البضـــاعة وبـــين تفريغهـــا الا إذا اثبـــت الناقـــل ان الهـــلاك أو التلف قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ.

ث- شروط انطباقها

مـــن المقـــرر انـــه يفتـــرض حصـــول الضـــرر أثنـــاء الرحلـــة البحريـــة لأنهـــا المرحلـــة الرئيســـية فـــي عقـــد النقـــل فـــإذا مـــا أراد الناقـــل الاحتجـــاج بشـــروط عـــدم المســـؤولية المنصـــوص عليهـــا فـــي قـــانون التجـــارة والتـــي لـــم تأخـــذ بهـــا المعاهـــدة، فعليـــه إثبـــات ان الضـــرر وقـــع فـــي العمليـــات الســـابقة علـــى الشـــحن أو اللاحقـــة للتفريـــغ، ولا يجـــوز تحميـــل غيـــره مـــن أطـــراف العلاقـــة عـــبء إثبـــات ذلـــك لان فـــي هـــذا تخفيفـــا لمســـؤولية الناقـــل المنصـــوص عليهـــا فـــي المعاهـــدة وهـــو الأمـــر المنهـــي عنـــه صـــراحة فـــي الفقرة الثامنة من المادة (3) من المعاهدة.

ج- بيانات سند الشحن

تنص الفقرة الثالثة من المادة (3) من المعاهدة:

"علـــى الناقـــل أو الربـــان أو وكيـــل الناقـــل، بعـــد اســـتلام البضـــائع وأخـــذها فـــي عهدتـــه ان يســـلم للشـــاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن مع بياناته البيانات الآتية:

أ- العلامـــات الرئيســـية اللازمـــة للتحقـــق مـــن نـــوع البضـــاعة وذلـــك طبقـــا لمـــا يقدمـــه الشـــاحن بالكتابـــة قبـــل البـــدء فـــي شـــحن هـــذه البضـــائع علـــى ان تكـــون هـــذه العلامـــات مطبوعـــة أو موضـــوعة بأيـــة طريقـــة أخـــرى علـــى البضـــائع غيـــر المغلفـــة علـــى الصـــناديق أو الأغلفـــة المعبـــأة فيـــه البضـــائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفرة.

ب- عـــدد الطـــرود أو القطـــع أو الكميـــة أو الـــوزن، علـــى حســـب الأحـــوال، طبقـــا للبيانـــات التـــي يقـــدمها الشاحن كتابة.

ج- حالـــة البضـــائع وشـــكلها الظـــاهر، ومـــع ذلـــك فلـــيس الناقـــل أو الربـــان أو وكيـــل الناقـــل ملزمـــا بـــان يثبـــت فـــي ســـندات الشـــحن أو يـــدون فيهـــا علامـــات أو عـــددا أو كميـــة أو وزنـــا إذا تـــوفر لديـــه ســـبب جـــدي يحملـــه علـــى الشـــك فـــي عـــدم مطابقتهـــا للبضـــائع المســـلمة إليـــه فعـــلا أو عنـــدما لا يتـــوافر لديـــه الوسائل الكافية للتحقق منها.

ونصت الفقرة الرابعة من نفس المادة:

"يعتبـــر ســـند الشـــحن المحـــرر بهـــذه الكيفيـــة قرينـــة علـــى ان ناقـــل البضـــاعة تســـلمها بالكيفيـــة الموصوفة بها طبقا للفقرة (3) أ، ب، ج من هذه المادة ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك."

ح- تحفظ المرسل إليه طبقا للمعاهدة

أشـــارت الفقـــرة السادســـة مـــن المـــادة الثالثـــة انـــه إذا لـــم يحصـــل إخطـــار كتـــابي بـــالهلاك أو التلـــف وبماهيتـــه لهـــذا الهـــلاك أو التلـــف للناقـــل أو وكيلـــه فـــي مينـــاء التفريـــغ قبـــل أو فـــي وقـــت تســـليم البضـــاعة قرينـــة لصـــالح المرســـل إليـــه علـــى ان الناقـــل لـــم يســـلم البضـــاعة بالكيفيـــة الموصـــوفة بهـــا فـــي ســـند الشـــحن، وبالتـــالي فانـــه يجـــوز للمرســـل إليـــه فـــي هـــذه الحالـــة تحديـــد مقـــدار التلـــف وقيمتـــه بأيـــة وســـيلة

مـــن وســـائل الإثبـــات غيـــر ملتـــزم فـــي ذلـــك بـــدليل معـــين، ولا بتقـــديم شـــهادة بـــالنقص مـــن إدارة الجمارك.

المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية

يتناول هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية وفق:

1- أحكام معاهدة بروكسل.
2- أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
3- أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

تحديد المسؤولية وفق أحكام معاهدة بروكسل

ان الأصل القانوني عملا بأحكام معاهدة بروكسل الموقعة بتاريخ 1924/8/25 وخصوصا المادة الرابعة- البند خامسا بفقرتيه 3 + 4 انه لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ لا يزيد عن مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في مستند الشحن.

تحديد المسؤولية وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

لقد حددت المادة (214) تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع بأنه لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ونص المادة كالأتي:

"ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة.

ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه. إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت أجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة. ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي أثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم. كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغى. ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه بنظام يصدر استنادا إلى تقلبات النقد الدولية."

لذا فان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري وفقا لشروط سند الشحن غير ممكن لان سندات الشحن هي من عقود الإذعان التي يلتزم فيها عاقديها دون أرادتهم خلافا لأحكام المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على:

أ- يعتبر ملغي ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفته قواعد الاختصاص. يُعدُّ

شرط إبراء كل شرطٍ يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط أخر من النوع نفسه.

ب-بالرغم مما ورد في أي قانون أخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري."

وحيث ان المادة 214 من نفس القانون لم تحدد مسؤولية الناقل البحري وإنما ترك التحديد لنظام خاص، والذي لم يصدر بعد، لذا فان القول بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام لا يعني القبول به إذ أن أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية يعد باطلا سندا للمادة 215. كما ان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري يضر بالجهة المستوردة ولأنه لا يسمح الاشتراط في سند الشحن على تعويض اقل من قيمة البضاعة، وبما ان المادة أعلاه نصت على ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز بأي حال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون . وحيث انه لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه من قبل الناقل عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري، فان ما يحكم الشرط الوارد في وثيقة الشحن بتحديد قيمة الضمان بمبلغ لا يتجاوز (المثبت في سند الشحن) أو ما يعادل هذا المبلغ بالدينار الأردني بتاريخ وقوع الضرر الا إذا كانت القيمة قد تم التصريح بها في بوليصة الشحن (ومن المعروف ان قيمة البضاعة تذكر فقط في قائمة المجهز ونادرا ما تذكر القيمة في سند الشحن) هي القواعد المنصوص عليها في القانون المدني وان المادة 364 من القانون المدني تجيز للمتعاقدين ان يحددا قيمة البضاعة مقدما بالنص عليها في العقد وفي اتفاق لاحق لذا واستنادا إلى كل ما جاء أعلاه فلا يؤخذ بتحديد مسؤولية الناقل وفقا لشروط سند الشحن وهو ما أخذت به المحاكم الأردنية.

ومن الجدير بالذكر انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في صناديق أو غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.

وحيث لا جدل فيه ان فقد الطرد هو بمثابة هلاكه هلاكا كليا فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولا عنها باعتبار انها هلكت هلاكا كليا.

تحديد المسؤولية وفق أحكام النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ومما جاء أعلاه بالفقرتين المذكورتين فان جمهورية العراق لم تنظم إلى معاهدة بروكسل ومع ذلك فان أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 قد جاءت بالمادة (150) وحددت مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج حيث تكون مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحرا بـ (1.250) دينار لكل كيلو غرام واحد أو - / 350 دينار عراقي للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1- عند استخدام حاوية، أو ما شاكلها، يعتبر كل ما يحفظ فيها طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طردا واحدا.

2- عند تقديم الناقل حاوية، أو ما شاكلها، تكون الطرود ووحدات الشحن المحفوظة فيها وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

الا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.
ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجاز القانون الاتفاق بين الناقل والمُرسِل على تعيين حدود مسؤوليته التي يمكن ان تتجاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه. كما حددت مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل أجرة نقل الشيء المتأخر فقط، على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور نقل الأشياء المتعاقد على نقلها في ذلك العقد.

الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى

المبحث الأول - التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

من المعروف ان هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب الناقل بتعويضه عن الأضرار والنواقص خلالها، كما يحق للناقل أيضا ان يدفع بالتقادم وبسقوط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، إلا ان بدء سريان تلك المدة تختلف باختلاف صور المسؤولية. لذا فان أحكام المادة 219 حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة حيث نصت:

"يسقط بحكم مرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل الأحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة. فإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه."

كما نصت الفقرة الأخيرة من المادة 221 من نفس القانون على:

"يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنة من وصول السفينة، حق كل دعوى ناشئة عن تسليم بضائع."

يتضح ان التقادم المانع من سماع الدعوى يبدأ بعد سنة من تاريخ استلام البضاعة وإذا لم يقع فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

وبرأينا ان تاريخ وصول السفينة لا يعتد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاض، عليه فان التقادم يبدأ من تاريخ تفريغ أخر طرد، وهذه النقطة هي التي يعول عليها لان التاريخ الذي يمكن ان يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أم لا. وهذا الاتجاه مأخوذ به من جانب المحاكم الأردنية بالإضافة إلى أخذها بمبدأ (تحقق الضرر أو عدم تحققه).

أما العرف التجاري السائد في الأردن في المطالبات الودية فيكون مرور الزمن (التقادم) بعد سنة من تاريخ وصول الباخرة للميناء وليس من تاريخ استلام البضاعة أو من تاريخ استلام آخر طرد، وهذا ما جرى في المطالبات الودية بين شركات التأمين والوكلاء البحريين في الأردن حيث يعتمد الوكلاء تأريخ وصول الباخرة أساسا للتقادم.

الا ان هناك أحوال يمكن اللجوء إليها لغرض قطع التقادم للمدة المشار إليها أعلاه، وذلك عن طريق المطالبة الودية غير القضائية مع الطلب من وكيل الباخرة وقبل انتهاء فترة مرور الزمن بمدة معينة تمديد فترة التقادم لمدة يتفق عليها الطرفان على ان يكون الإيجاب والقبول خطيا كي لا يطعن بمرور الزمان من قبل وكيل الباخرة عند أقامة الدعوى في حالة عدم التوصل إلى تسوية الموضوع. أي في حالة الاستحالة للوصول إلى تسوية مع وكيل الباخرة أو نوادي الحماية والتعويض يتم اللجوء إلى أقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم.

وحسب رأي فان قبول طلب التعويض خلال المدة القانونية من قبل وكيل الباخرة واستلامه يعتبر إقرارا غير قضائي من قبل مسببي الضرر أو النقص ويتضمن اعترافا خالصا وصريحا

وإخبارا صادقا بوجود حق الا إذا رفضت المطالبة من قبل مسببي الضرر أو النقص. وفي أكثر الأحيان يقوم وكيل الباخرة بتمديد فترة التقادم لمدة لا تزيد عن ستة أشهر.

هذا ومن الجدير بالذكر ان وكلاء البواخر في الأردن يميلون إلى أجراء التسويات الودية سواء عن طريقهم مباشرة أو عن طريق نوادي الحماية والتعويض دون اللجوء إلى المحاكم وذلك لضمان الحفاظ على سمعتهم ومكانتهم في السوق التجاري البحري، هذا وان وجود ممثلي نوادي الحماية والتعويض في الأردن اكسب موضوع الرجوع وديا مرونة في ضمان حقوق المستوردين. وهذه النوادي تبدي استجابة جدية ومخلصة في حسم المطالبة وديا، ولكن من الضروري القول ان ما ورد أعلاه يتوقف على مدى مرونة الوكلاء البحريين في الأردن.

المبحث الثاني – التقادم وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكام المادة (87) قد حددت الفترة الزمنية للتقادم، وهي سنتين، من تاريخ تسلم المرسل إليه في حالتي الهلاك الجزئي للشيء أو التلف وتحفظه على حالته كتابة، ويقصد بذلك التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه:

ونص المادة هو:

"تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة."

وحددت المادة (88) من نفس القانون نفس الفترة الزمنية أعلاه إذا كان الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه ولكن من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها، كما اعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يخطر المرسل إليه بالحضور خلال (45) يوما من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هذا في حالة الرجوع (المرسل إليه على الناقل للشيء) أما في دعاوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم فتتقادم بـ (90) يوما من تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء، وهذا ما نصت عليه المادة (90) من نفس القانون (25). كما تسري المدة القانونية للتقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي.

واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت به أحكام المادة (89) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 والتي نصها:

"يسري التقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي. ويعتبر تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة."

وأجازت المادة 93 من نفس القانون الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم الا انه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة . وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية فيمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة تمديد التقادم.

نص المادة 90:

"يجوز الاتفاق كتابة على تمديد مدد التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل."

ان الفرق بين المادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والمادة 88 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 لمرور الزمن (التقادم) هو الفترة الزمنية التي تتقادم بها الدعاوى للرجوع على مسببي الضرر أو النقص:

ففي المادة 219: حددت بسنة واحدة بعد تسليم البضاعة أو سنة واحدة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

بينما في المادة 88: حددت بسنتين من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه.

ملحق:

فهرس المواد القانونية الأردنية والعراقية ومعاهدة بروكسل

1- **المـــادة: 34:** يلتـزم الناقـل بتفريـغ الشـيء عنـد وصـوله ودفـع المصـروفات المترتبـة عليـه مـا لـم يقـم بـذلك المرسـل إليـه أو شـخص آخـر بمقتضـى اتفـاق أو قـانون أو تعليمـات، وعندئـذ يكـون هـذا الأخير مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ."

2- المـــادة: 2: قبـل وصـول أيـة بـاخرة إلـى مينـاء العقبـة بمـدة لا تقـل عـن 48 سـاعة يترتـب علـى وكيلهـا ان يقـوم بتسـليم المنافيسـت مـع ملحقاتـه كاملـة لكـل مـن مينـاء العقبـة والجمـارك وذلـك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء.

3- **المـــادة: 6:** تقـوم شـركة البـواخر بتكليـف شـركة التفريـغ (التجـريم) بتفريـغ البـاخرة مـن البضائع في المواعين بحضور مندوبين عن الجمارك ضمن الترتيبات التالية:

أ- يقـوم موظـف الجمـارك بوضـع الطـرود المكسـورة أو المشـتبه بالعبـث بهـا فـي مكـان أمـين علـى ظهـر البـاخرة وعنـد انتهـاء العمـل اليـومي يـنظم محضـر يوقـع عليـه ربـان البـاخرة أو مـن ينـوب عنـه ووكيـل شـركة التفريـغ وموظـف الجمـارك المسـؤول علـى ان يـذكر فيـه عـدد الطـرود وتفاصـيلها وعلاماتهـا التجاريـة وتسـلم نسـخة عنـه لكـل مـن سـلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك.

ب- بعـد عمـل المحضـر المـذكور يقـوم موظـف الجمـارك ووكيـل البـاخرة بإحضـار الطـرود المـذكورة تحـت إشـرافهما وتسـليمها إلـى مـدير مسـتودع سـلطة الميناء ومعـاين الجمـرك المخـتص لوضـعها فـي مكـان أمـين ويقـوم مـدير مسـتودع الميناء بـالتوقيع علـى نسخ المحضر إشعارا بالاستلام.

ج- تقـوم لجنـة مؤلفـة مـن منـدوبين عـن سـلطة الميناء وإدارة الجمـارك ووكيـل البـاخرة بجـرد محتويـات الطـرود المكسـورة أو المشـتبه بالعبـث بهـا ويعمـل محضـر تفصـيلي بالمحتويات ويوقع عليه جميع الأعضاء المذكورين.

المـــادة: 7: تقـوم شـركة التفريـغ بنقـل إرسـاليات البضـائع مـن البـاخرة إلـى رصـيف الميناء والمحافظـة عليهـا وتفريغهـا علـى الرصـيف ونقلهـا إلـى أماكنهـا تحـت أشـراف المـوظفين الـذين تنتـدبهم إدارة الجمـارك لجـرد البضـائع المنقولـة بالاشـتراك مـع الكتبـة الـذين يجـب علـى وكـلاء الباخرة انتدابهم لهذا العمل.

4- المـــادة: 16: يسـمح بـإخراج البضـائع التـي تـم التخلـيص عليهـا تحـت أشـراف موظـف الجمـارك المخـتص وموظفـة سـلطة الميناء وذلـك بعـد ان تكـون قـد اسـتوفيت عنهـا رسـوم الميناء وكافـة العوائد الأخرى على ان يوقع المستلم على ظهر اذن الإخراج إشعارا بالاستلام.

5- المـــادة: 131: أولا: تبـدأ مسـؤولية الناقـل عنـد دخـول الشـيء فـي عهدتـه وتنتهـي بتسـليمه إلـى المرسـل إليـه فـي محـل الوصـول أو وضـعه تحـت تصـرفه وفقـا للعقـد أو القـانون أو عنـد تسـليمه إلى جهة مخولة.

ثانيـــا: يقصـــد بـــدخول الشـــيء عهـــدة الناقـــل لأغـــراض الفقـــرة (أولا) مـــن هـــذه المـــادة وضـــع الشـــيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته.

ثالثا: يتم إثبات التسليم وفق الفقرة (أولا) من هذه المادة بموجب محضر مشترك.

6- المـــادة: 204: تكـــون وثيقـــة الشـــحن أمـــا لشـــخص معـــين أو لأمـــر أو لحاملهـــا فالوثيقـــة لشـــخص معـــين تكـــون قابلـــة للتـــداول ولـــيس للربـــان ان يســـلم البضـــاعة الا للشـــخص المعـــين فيهـــا والوثيقـــة لأمـــر تكـــون قابلـــة للتـــداول بتظهيرهـــا الـــذي يجـــب ان يكـــون مؤرخـــا. ولـــيس للربـــان ان يســـلم البضـــاعة الا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.

والوثيقـــة لحاملهـــا تكـــون قابلـــة للتـــداول بمجـــرد تســـليمها، وعلـــى الربـــان ان يســـلم البضـــاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

7- **المـــادة: 180:** ان مـــؤجر الســـفينة مســـؤول عـــن كـــل مـــا يلحـــق بالبضـــائع مـــن هـــلاك وعيـــب طـــول مدة بقاءها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة.

8- **المـــادة: 35: أولا**: يلتـــزم الناقـــل بتســـليم الشـــيء إلـــى المرســـل إليـــه فعـــلا أو حكمـــا فـــي المحـــل المتفـــق عليـــه ويعتبـــر التســـليم إلـــى الجهـــات المختصـــة أو إلـــى الحـــارس الـــذي عينتـــه المحكمـــة تســـليما حكميا.

ثانيـــا: علـــى الناقـــل ان يخطـــر المرســـل إليـــه بوصـــول الشـــيء وبالميعـــاد الـــذي يســـتطيع خلالـــه الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم وجبا في محله.

9- **المـــادة: 8: ب:** فـــي حالـــة إصـــابة أي طـــرد بعطـــب أثنـــاء نقلـــه أو إنزالـــه علـــى الرصـــيف يقـــوم منـــدوب الجمـــارك بالاشـــتراك مـــع منـــدوب ســـلطة الميناء ومنـــدوب شـــركة التفريـــغ ببيـــان حالـــة الطـــرد وإحصـــاء محتوياتـــه وتنظـــيم محضـــر بـــذلك يوقـــع مـــن قبـــل أعضـــاء اللجنـــة ومـــن ثـــم يوضـــع فـــي مكـــان أمين تحت إشراف معاين الجمارك ومأمور مستودع سلطة الميناء.

10- المـــادة: 218أ: إذا هلكـــت البضـــائع أو تضـــررت فعلـــى مســـتلمها ان يوجـــه للناقـــل أو وكيلـــه تحفظـــات خطيـــة فـــي مرفـــأ التفريـــغ وفـــي وقـــت التســـلم علـــى ابعـــد حـــد وإلا افتـــرض انـــه تســـلم البضـــائع كمـــا هـــي مبينـــة فـــي وثيقـــة الشـــحن. أمـــا إذا كـــان فـــي الأمـــر هـــلاك وضـــرر غيـــر ظـــاهرين فيكـــون إبـــلاغ هـــذه التحفظـــات قانونيـــا إذا جـــرى بمهلـــة ثلاثـــة أيـــام بعـــد التســـليم ولا تـــدخل أيـــام التعطيـــل فـــي عداد هذه المهلة.

ويحق دائما للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضائع لدى تسلمها.

11- المـــادة: 69 أولا: علـــى المرســـل إليـــه تثبيـــت تحفظـــه علـــى حالـــة الشـــيء إذا وجـــده تالفـــا أو هالكـــا جزئيـــا وإشـــعار الناقـــل بـــذلك كتابـــة خـــلال ثلاثـــين يومـــا مـــن تـــاريخ تســـلمه الفعلـــي، ويعتبـــر عـــدم قيامـــه بذلك قرينة على انه تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل.

ثانيـــا: تنتفـــي الحاجـــة إلـــى تثبيـــت الـــتحفظ كتابـــة إذا تـــم فحـــص الشـــيء ومعاينتـــه وقـــت تســـليمه بمشاركة الطرفين.

12- المـــادة: 68: للمرســـل إليـــه طلـــب فحـــص الشـــيء قبـــل تســـلمه فـــإذا امتنـــع الناقـــل عـــن تمكينـــه مـــن ذلك جاز له رفض تسلمه.

- عدلت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني حيث شطبت كلمة (الأردن) وحلت محلها (المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها) واعتبر ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) إليها.
- عدلت المادة 218 باعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) إليها.

13: المادة 136: أولا: يبقى ناقل الشيء مسؤولا عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل أخر يقوم به فعلا سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في عقد النقل أو بدونه ويكون الناقل كذلك مسؤولا عن كل خطأ بما فيه الإهمال يقع من الناقل الفعلي وتابعيه ضمن نطاق عملهم عند قيامهم بتنفيذ النقل.

ثانيا: تسري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون على الناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي يقوم بتنفيذه وعلى تابعيه.

ثالثا: كل اتفاق يرتب على الناقل التزامات لا يفرضها هذا القانون أو يتضمن تنازلا عن الحقوق المقررة بمقتضاه لا اثر له على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه كتابة.

رابعا: عند ثبوت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي معاً تكون مسؤوليتهما بالتضامن.

خامسا: يجوز لكل من الناقل والناقل الفعلي ان يرجع على الأخر.

14- **المادة 137: أولا:** استثناء من أحكام الفقرة (أولا) من المادة 136 من هذا القانون يحق للناقل، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول في العقد المذكور كناقل فعلي، ان يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل.

ويقع على الناقل عبء أثبات كون الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن ذلك الحادث ولا يكون لهذا الشرط أي اثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

ثانيا: يخضع الناقل الفعلي المذكور في الفقرة (أولا) من هذه المادة للأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون بصدد أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث يقع أثناء وجود الشيء في عهدته.

15- المادة 5: عقد النقل اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى أخر لقاء اجر معين.

16- المادة 84: يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده.

17- المادة 198: يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم سند إيجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري الا ان المتعاقدين يعفيان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة.

18- المادة 6: أولا: يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بجميع الطرق.

ثالثا: يعتبر تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

19- المادة 72: وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول الحق بتسلم الشيء.

20- المادة 74: يجوز ان تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل وتتداول الوثيقة طبقا لقواعد حوالة الحق إذا كانت اسمية، وبالتظهير إذا كانت للأمر وبالمناولة أو التظهير إذا كانت لحاملها.

21: المادة 46: أولا: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

ثانيا: يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه.

المادة: 47: لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه إذا تم نقله بحراسة المرسل أو المرسل إليه الا إذا كان سبب الهلاك أو التلف مخاطر النقل أو غش أو خطأ الناقل أو تابعيه.

المادة: 48: لا يسأل الناقل عن النقص الذي يظهر في الشيء المنقول في حاوية، أو ما شاكلها، مجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه سالمة الختم المذكور.

22- المادة 3 الفقرة الثامنة: كل شرط وتعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال والخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه اثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

23- المادة 150: أولا: يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقا للجدول الملحق بهذا القانون.

ثانيا: لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.
ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

24- المادة 88: أولا: تتقادم بسنتين دعوى الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه من تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها.

ثانيـــا: يعتبـــر الشـــيء فـــي حكـــم الهالـــك إذا لـــم يســـلمه الناقـــل أو لـــم يخطـــر المرســـل إليـــه بالحضـــور لتســـلمه خـــلال خمســـة وأربعـــين يومـــا مـــن تـــاريخ انقضـــاء الموعـــد المـــذكور فـــي الفقـــرة (أولا) مـــن هـــذه المادة.

25- المـــادة 90: تتقـــادم دعـــوى رجـــوع نـــاقلي الشـــيء المتعـــاقبين علـــى بعضـــهم وفقـــا لأحكـــام هـــذا القانون بتسعين يوما من تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء به.

المصادر

1. قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
2. قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1962.
3. قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983.
4. مجموعة قوانين وأنظمة مؤسسة الموانئ الأردنية.
5. نظام رقم 3 لسنة 1975 (نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع).
6. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري الموقعة في بروكسل في 1924/8/25.
7. التطبيقات العملية والقضائية لنا في العراق والأردن.

في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الكويتي ومعاهدة بروكسل

نشرت هذه الدراسة في ***القضاء***، مجلة حقوقية فصلية تصدرها نقابة المحامين في الجمهورية العراقية، العددان الثالث والرابع /1988، السنة الثالثة والأربعون.

المقدمة

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها والتي رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة ورغم المحاولات في توحيد الإجراءات أو الأحكام على المستوى الدولي وذلك عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول إلا إنه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل وأخر.

للقطر العراقي مصالح مشتركة ومتشابكة مع القطر الكويتي ولذلك وجدنا من المناسب أن نقدم دراسة مبسطة عن مسؤولية الناقل البحري مقارنة مع أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وأحكام قانون التجارة البحري الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 والتقادم المانع من سماع الدعوى في ظل أحكامها النافذة المفعول، إضافة إلى ما جاء بمعاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن والموقعة بتاريخ 1924/8/25، وما يتعلق بخصوص شرط تحديد المسؤولية التي انضمت إليها دولة الكويت بالقانون المرقم 21 لسنة 1969، ولم تنظم إليها الجمهورية العراقية، هذا وما لمسناه من خلال التطبيقات العملية والقضائية في المحاكم الكويتية أثناء عملنا كمسؤول لمكتب مراقبة وكشف البضائع في الكويت للفترة من عام 1981 لغاية نهاية 1983.

الفصل الأول

المبحث الأول: التفريغ والتسليم

التفريغ

عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

إن عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقترن بها. والأصل إن الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، ولذلك يسال الناقل أو من يمثله عن التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء عملية التفريغ، إلا إن ذلك لا يمنع من الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول ففي هذه الحالة لا يسال الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ، وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (34) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983[1].

من المعروف إن عملية التفريغ يمهد لها عادة بتنزيل البضاعة من السفينة بفك رصها في داخل العنابر ثم إخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تناولها رافعات الرصيف لتنزلها إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

وأوجبت المادة 47[2] من قانون الموانئ العام الكويتي وكذلك المادة 48[3] منه، إنه على مستأجر الباخرة أو الوكيل إشعار مدير الميناء خطيا بموعد وصول الباخرة بمدة (24) ساعة على الأقل قبل وصول الباخرة لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة الباخرة.

هذا ويتولى ملاحظ المرسى التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ثم القيام والتأكد من الأتي:

---

[1] م34: يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصول ودفع المصروفات المترتبة عليه ما لم يقم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ.

[2] م47: "على مستأجر الباخرة أو الوكيل إشعار مدير الميناء خطيا بموعد وصول الباخرة قبل وصولها بمدة 24 ساعة على الأقل".

[3] م48: "إذا لم تكن مدة الإشعار بموعد الباخرة كافية فإن الميناء لن يجري ترتيب تفريغ حمولتها قبل انقضاء 24 ساعة على استلام الإشعار بغض النظر عن الوقت الذي وصلت فيه الباخرة".

1. مـــن وجـــود الأعـــداد الكافيـــة مـــن العمـــال داخـــل العنـــابر وعلـــى الرصـــيف مـــع تـــوفير المعـــدات اللازمة للتفريغ [السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها].

2. مـــن وجـــود الآليـــات اللازمـــة لضـــمان ســـير عمليـــة التفريـــغ بـــداخل عنـــابر الســـفينة (رافعـــة شوكية) وعلى الرصيف (رافعات كهربائية – سيارات – رافعات شوكية .. الخ).

3. مراقبة عملية تفريغ البضائع من الباخرة إلى السيارات.

4. توجيـــه الســـيارات إلـــى المســـتودعات والأقســـام الخارجيـــة حســـب تعيـــين البـــاخرة بعـــد تزويـــدها بأرصدة الإرسال.

2. الإشراف على عملية تسليم البضائع رأسا من الباخرة إلى أصحابها.

3. إعداد التقرير اليومي للتفريغ.

4. تزويد مراقبة المرفأ بورقة انتهاء الباخرة من التفريغ والتحميل.

هـذا وإن المـادة 56[1] مـن نفـس قـانون المـوانئ العـام الكـويتي المشـار إليـه أشـارت إلـى عـدم تنزيـل الحمولـة مـن البـاخرة إلا تحـت إشـراف ومراقبـة ربانهـا واعتبـرت الربـان أو المالـك مسـؤولا عـن كـل خسـارة أو تلـف يحـدث نتيجـة لتفريـغ البضـائع مـن فـوق ظهـر البـاخرة بصـورة غيـر مناسـبة أو إهمـال، هـذا وإن نظـام العمـل بميناء الشـويخ يسـتند علـى احتكـار المقـاول الواحـد لتنفيـذ كافـة أعمـال المناولة.

التسليم

عنـد وصـول البضـاعة يتوجـب علـى الناقـل أو مـن يمثلـه أن يسـلمها إلـى أصـحابها، وإن عمليـة التسليم هي عملية قانونية أي إنها تقوم على أساسين:

1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.

2- قبـول صـاحب الحـق مـن اسـتلام البضـاعة مـن الناقـل. والأصـل إن علـى كـل مـن الناقـل ومـن قـام باسـتلام البضـائع فـي حالـة هلاكهـا أو تلفهـا أن يـوفر للآخـر وسـائل لغـرض فحـص البضـائع والتحقـق مـن عـدد الطـرود وهـذا مـا جـاءت بـه أحكـام المـادة 194 مـن قـانون التجـارة البحريـة الكويتي[2].

ويتضـح مـن المـادة المـذكورة بـأن القـانون لا يقـيم تلازمـا فـي عقـد النقـل بـين عمليتـي التسـليم والتفريـغ لمـا بينهـا مـن اخـتلاف فـي المقومـات والآثـار المترتبـة عليهمـا حيـث كمـا أسـلفنا بـان عمليـة التسـليم هـي عمليـة قانونيـة يتحـدد زمانهـا ومكانهـا علـى موجـب مـا انعقـد عليـه الشـرط بسـند الشـحن

[1] م56: "لا يجوز تنزيل الحمولة من الباخرة إلا تحت إشراف ومراقبة ربانها أو ضابط مسؤول عن كل خسارة أو تلف يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر الباخرة بصورة غير مناسبة أو إهمال."

[2] م194: "على كل من الناقل ومن تسلم البضائع في حالة إهلاكها أو تلفها أن ييسر للأخر وسائل فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود."

ويكون هذا الشرط ملزما لأطرافه، كما يكون ملزما للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن. وإذا ما خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين. وفي جميع الأحوال فإن التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه في حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة وبتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وينتقل إلى عاتق المرسل إليه حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولا عن البضاعة التي تخرج من عهدته وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131)[1] من قانون النقل المرقم 80 لسنة 1983 العراقي وحددت إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهدته وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للقانون أو العقد أو عند تسليمه على جهة مخولة.

ثانيا: يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لأغراض الفقرة (أولا) من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة أو رقابته.

ثالثا: يتم إثبات التسليم وفق الفقرة أولا من هذه المادة بموجب محضر مشترك".

وان أحكام المادة (185)[2] من قانون التجارة البحرية رقم 28 لسنة 1980 الكويتي أوجبت على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو إذن التسليم وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو رفضها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية الإذن له بإيداعها عند أمين يعينه القاضي.

بينما أحكام المادة (35)[3] من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلا أو حكما واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليما حكميا، وأن يقوم بإخطار المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجبا في محله.

إذن إن التسليم المرسوم قانونا بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى جهات أخرى أيضا، ويتضح من ذلك إن إجراءات التسلم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاثة:

أولا: أخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

---

[1] م131: "أولا: تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهدته وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو عند تسليمه على جهة مخولة."

[2] م185: "1- على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو إذن التسليم.
2- وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو رفض تسلمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية الإذن لهى بإيداعها عند أمين يعينه القاضي."

[3] م35 : "أولا: يلتزم الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلا أو حكما في المحل المتفق عليه. ويعتبر التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس الذي عينته المحكمة تسليما حكميا.
ثانيا: على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي تستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجبا في محله."

يقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

ثانيا: جهة التسليم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد إخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وان يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائدية البضاعة له وبعد التأكد من قبل الناقل من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب قانونا.

ثالثا: فحص البضاعة

إن للمرسل إليه الحق بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وسنتناول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود أن نوضح في مجال التطبيق العملي في الكويت انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع إلى المخازن التي تعود إلى الميناء ومسلمة إلى وكلاء البواخر لحفظ وخزن البضائع الواردة على البواخر الداخلة تحت وكالتها، وهنالك في المخازن أقسام خاصة بخزن البضائع المتضررة وغير مستلمة من قبل أصحابها.

ومن الجدير بذكر بأن شهادات النقص والأضرار في الكويت تصدر من الجهات الآتية:

1 المؤسسة العامة للموانئ
2 وكيل الباخرة أو أصحابها

أولا - إن سلطات الميناء تقوم بإصدار شهادة نقص أيضا، وهذه الشهادة تتضمن:

1- علامة الإرسالية
2- العدد الناقص
3- تفاصيل البضاعة
4- نوع التغليف
5- رقم المستودع
6- اسم المستورد
7- اسم الباخرة
8- رقم منافيست الباخرة وتاريخه
9- كمية البضاعة
10- رقم البيان الكمركي وتاريخه
11- تفاصيل البضاعة الناقصة
12- سبب النقص

وهذه الشهادة رسمية معتمدة لدى المحاكم الكويتية وشركات التأمين للرجوع بموجبها على وكيل الباخرة لاستحصال قيمة البضاعة الناقصة.

ثانيا - بالنسبة للبضائع السالمة يتم إخراجها رأسا من أرصفة الميناء ويتم تنظيم كشف بالطرود المسلمة ويتضمن هذا الكشف الأتي:

1- رقم السيارة الناقلة
2- اسم السائق والشركة الناقلة

3- مجموع الطرود والأعداد والأرقام
4- نوع الطرود
5- علامة الإرسالية
6- اسم المستورد

ويتم توقيع الكشف المذكور من قبل كاتب الميناء وكاتب أمين السفينة.

ثالثـــا - أمـــا البضـــائع المختلـــة (المتضـــررة) فانـــه يـــتم إيـــداعها فـــي الجـــزء المخصـــص مـــن مخـــزن وكيـــل البـــاخرة للبضـــائع المتضـــررة لحـــين إصـــدار شـــهادة برصـــيد تســـليم البضـــائع المختلـــة، علمـــا بان لكل وكيل باخرة مخزن خاص له في الميناء.

إن هذه الشهادة تتضمن الأتي:

2- اسم الباخرة
3- رقم السفن
4- عدد الطرود
5- رقم المنافيست للباخرة وتاريخه
6- الأرقام والطرود
7- اسم الجهة المستوردة

وتوقـــع هـــذه الشـــهادة مـــن قبـــل كاتـــب وكيـــل البـــاخرة (كاتـــب أمـــين الســـفينة) وجهـــة اســـتلام البضـــاعة، وفـــي بعـــض الأحيـــان يقـــوم وكيـــل البـــاخرة بـــإعلام أمـــين المســـتودع فـــي الميناء بأنـــه قـــد قـــام بتســـليم البضـــاعة إلـــى صـــاحب البضـــاعة أو مـــن يمثلـــه مـــع ذكـــر كافـــة التفاصـــيل فـــي الشـــهادة الصـــادرة منـــه وتتضمن المعلومات التالية:

1- رقم المستودع ورقم المنطقة
2- اسم المستورد
3- اسم الباخرة ورقم الرحلة
4- رقم المنافيست للباخرة
5- تاريخ وصول الباخرة
6- رقم البيان الكمركي وتاريخه
7- ميناء الشحن
8- رقم مستند الشحن
9- كمية البضاعة
10- عدد الطرود المسلمة
11- نوع الطرود
12- تفاصيل البضاعة
13- علامة الإرسالية
14- شرح للبضاعة المسلمة إن كانت متضررة

رابعـــا – يقـــوم وكيـــل البـــاخرة بإصـــدار كشـــف بالبضـــائع المختلـــة ســـواء كانـــت ناقصـــة أو متضـــررة، أو إصـــدار كتـــاب موجـــه إلـــى (مـــن يهمـــه الأمـــر) يتضـــمن وجـــود نقـــص أو ضـــرر للبضـــاعة ويعتبـــر هذا الكتاب إقراراً من وكيل الباخرة بمسؤوليته عن النقص والضرر الحاصل للبضاعة.

إن هـــذه الشـــهادات تعتبـــر إقـــرار ومعتمـــدة لـــدى المحـــاكم الكويتيـــة وشـــركات التـــامين، ومـــع ذلـــك وعنـــد حصـــول منازعـــة بـــين كـــل مـــن المســـتورد أو مـــن يمثلـــه وأمـــين الســـفينة وعـــدم قناعـــة المســـتورد بتثبيـــت

واقـع حـال البضـائع بموجـب رصـيد تسـليم البضـائع المختلـة فانـه باسـتطاعته اللجـوء إلـى القضـاء،[1] هذا ما سنتكلم عنه في المبحث الثاني في تحفظ المرسل إليه للبضاعة.

المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

مـن المقـرر إن الهـلاك الكلـي المعفـى مـن الـتحفظ لا يتحقـق إلا بانعـدام وجـود البضـاعة المشـحونة برمتهـا لـدى تفريـغ البـاخرة بميناء الوصـول فيسـتحيل بـذلك وقـوع التسـليم الـذي ينبعـث بـه التـزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أمـا إذا لحـق البضـاعة هـلاك جزئـي أو تلـف فـإن المرسـل إليـه لا يسـتطيع التحلـل مـن التزامـه بـالتحفظ اعتبـارا مـن الوقـت الـذي يـتم فيـه التسـليم إليـه، ولا يخليـه مـن هـذا الالتـزام مجـرد امتناعـه عـن تسـليم جـزء مـن البضـاعة بحجـة تلفـه أو مخالفتـه للمواصـفات بـل يبقـى الالتـزام بـالتحفظ علـى عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقي البضاعة إليه.

إن أحكـام المـادة (198)[2] مـن قـانون التجـارة البحريـة الكـويتي أوجبـت علـى مـن تسـلم البضـاعة وكانـت فـي حالـة هـلاك أو تلـف بـأن يخطـر الناقـل أو مـن ينـوب عنـه فـي ميناء التفريـغ قبـل التسـلم أو خلالـه بهـلاك البضـائع أو تلفهـا وإلا افتـرض إنهـا سـلمت إليـه بحالتهـا المـذكورة فـي سـند الشـحن حتـى يقـدم الـدليل علـى العكـس. وإذا كـان الهـلاك أو التلـف غيـر ظـاهر وجـب تقـديم الأخطـار خـلال ثلاثـة أيـام مـن تـاريخ التسـليم الفعلـي للبضـائع، إلا انـه لا يلـزم بتقـديم الأخطـار إذا أجريـت معاينة البضائع وقت التسليم بحضور الناقل أو من يمثله ومن تسلم البضائع.

وجـاءت هـذه المـادة مطابقـة لأحكـام المـادة (69)[3] مـن قـانون النقـل رقـم 80 لسـنة 1983 العراقـي حيـث أوجبـت علـى المرسـل إليـه أن يقـوم بتثبيـت تحفظـه علـى حالـة الشـيء إذا وجـده هالكـا أو تالفـا جزئيـا علـى أن يقـوم بإشـعار الناقـل بـذلك كتابـة خـلال (ثلاثـين يومـا) مـن تـاريخ تسـلمه الفعلـي واعتبـر عـدم قيـام المرسـل إليـه بهـذا الـتحفظ خـلال الفتـرة المـذكورة قرينـة علـى أنـه قـد تسـلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

إن الفـرق بـين المـادتين أعـلاه هـو الفتـرة الزمنيـة التـي يجـب تقـديم الأخطـار (الأشـعار) مـن المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل.

وإن تسـليم الشـيء دون تحفـظ يسـقط الحـق فـي الرجـوع علـى الناقـل مـا لـم يقـم المرسـل إليـه بإخطـار الناقل خلال الفترة المحددة قانونا في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة.

---

[1] قرار المحكمة الكلية الكويتية للدعوى 82/56 تجاري كلي/2 الصادر بتأريخ 1983/3/19

[2] م198: 1- في حالة هلاك البضائع أو تلفها يجب على من تسلمها أن يخطر كتابة الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ لتسلم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها على العكس. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الأخطار المذكور خلال وإلا افترض إنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقوم الدليل ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع.

[3] م 69: أولا: على المرسل تثبيت تحفظه على حاله الشيء إذا وجده تالفا أو هالكا جزئيا وإشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوما من تأريخ تسلمه الفعلي، ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينه على انه قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل.

ثانيا: تنتفي الحاجة إلى تثبيت التحفظ كتابة إذا تم فحص الشيء ومعاينته وقت تسليمه بمشاركة الطرفين".

وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فإن للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية وعند التبليغ وعدم الحضور فان الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة. ونادرا ما يلجأ المستورد إلى الكشف القضائي لأن إجراءات الكشف هذه طويلة وتستغرق وقتا طويلا إضافة إلى ذلك ومما يؤسف له إن سلطات الموانئ الكويتية تحث ممثلي المستوردين العراقيين على إخراج البضائع العراقية بسرعة مما يعيق في بعض الأحيان التنفيذ المبكر لإجراء الكشف المستعجل.

لذا فان ممثلي المستوردين هناك يفضلون اللجوء لتثبيت حالة البضاعة إلى كاشفين لهيئة لويدز وباتفاق بين وكيل السفينة والمستورد أو من يمثله وان التقارير التي تقدم من قبل هذه الهيئات الدولية تكون معتمدة لدى المحاكم الكويتية وشركات التامين لكونها جهات محايدة.[1]

وإن ما استقر عليه القضاء الكويتي ينصرف إلى ضرورة تقديم الاحتجاج إلى وكيل السفينة حال استلام البضاعة وإشعاره بوجود الأضرار والنواقص فيها. وبغية إثبات تقديم الاحتجاج يجب أن يتم الاحتجاج بكيفية يمكن بواسطتها إثبات ذلك كإرسال الاحتجاج بالبريد المسجل المضمون ببطاقة علم وخبر بالوصول أو بواسطة تلكس أو برقية أو عن طريق كاتب العدل. وبخلافه فإن الدعوى التي سترفع على وكيل السفينة سيكون مصيرها الرد.

وقد أشارت المادة (68)[2] من قانون النقل العراقي بأن للمرسل إليه الحق بأن يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه أن يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما إنه يجوز أن يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه للإرسالية على متن سند الشحن.

---

[1] قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية 84/830 الدائرة التجارية الثالثة الصادر في 1984/6/2 للدعوى المرقمة 82/3959 تجاري كلي 9/7.

[2] م68: "للمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلمه".

الفصل الثاني

المبحث الأول – مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المبحث مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 و قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي

إن أحكام المادة 138 من قانون التجارة البحرية الكويتي اعتبرت وكيل السفينة ممثلا للناقل البحري وتنص:

"يعتبر وكيل السفينة ممثلا للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع بها مقر الوكيل."

وإن غاية المشرع من إيراد هذا النص هو العمل على تبسيط إجراءات التقاضي والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم في موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

بينما أحكام المادة 136 من قانون النقل العراقي لسنة (1983)[1] أبقت الناقل للشئ مسؤولا عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل أخر يقوم به فعلا سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في سند النقل أو بدونه، كما اعتبرت المسؤولية بالتضامن عند ثبوت مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي معا. وأعطت الحق لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الآخر.

إلا إن المادة (137) من نفس القانون أعطت الحق للناقل استثناء من أحكام الفقرة (أولا) من المادة (136) انه إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل أن يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشئ في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل، واثبات كون الهلاك أو التلف التأخير يقع عبء إثباته على الناقل إلا إن هذا الشرط لا يكون له أي اثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

---

[1] م136: أولا: يبقى ناقل الشيء مسؤولا عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل أخر يقوم به فعلا سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في عقد النقل أو بدونه ويكون الناقل كذلك مسؤولا عن كل خطأ بما فيه الإهمال الذي يقع من الناقل الفعلي وتابعيه ضمن نطاق عملهم عند قيامهم بتنفيذ النقل.

ثانيا: تسري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون على الناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي يقوم بتنفيذه وعلى تابعيه.

ثالثا: كل اتفاق يرتب على الناقل التزامات لا يفرضها هذا القانون أو يتضمن تنازلا عن الحقوق المقررة بمقتضاه لا اثر له على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه كتابة.

رابعا: عند ثبوت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي معا تكون مسؤوليتها بالتضامن

خامسا: يجوز لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الأخر.

ان أحكام المادة (137) من القانون الكويتي اعتبرت "وكيل السفينة مسؤولا أمام المجهز مسؤولية الوكيل بأجر ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه إلا في حالة خطئه الشخصي" ويقوم وكيل السفينة باستلام البضاعة قبل بدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة.

من المقرر أن مالك السفينة هو المسؤول عن الالتزامات العقدية التي يبرمها الربان من اجل السفينة أو الرسالة البحرية ويبقى هو المسؤول وحده قبل الغير حسن النية الذي لا يعلم بتأجير السفينة أو لم يكن بمقدوره أن يعلم بذلك سواء أكان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها. هذا وأشارت المادة (175) من قانون التجارة البحرية الكويتي بأنها عرفت عقد النقل البحري كالأتي:

"عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر."

ويقابل هذه المادة في القانون العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري بأنه:

"اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شئ بسفينة، أو ما شاكلها."

"اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شئ بسفينة، أو ما شاكلها، بحرا من مكان إلى أخر لقاء أجر."

ولدى الرجوع إلى أحكام المادتين أعلاه في القانونين نلاحظ هناك بعض الفروق وهي:

أولا: قانون التجارة البحرية الكويتي اعتبر الناقل [مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها].

في حين أشار القانون العراقي المرقم 80 لسنة 1983 إلى الناقل دون أن يحدد الصفة له كما هو الحال في القانون الكويتي.

ثانيا: حدد القانون الكويتي الشيء المنقول ألا وهو البضائع بينما القانون العراقي أضاف إلى نقل الشيء نقل الشخص بسفينة أو ما شاكلها.

إن ما استقر عليه القضاء الكويتي هو إقامة الدعوى على وكيل السفينة باعتباره ممثلا للناقل البحري وهذا ما قررته أحكام المادة (138) من القانون الكويتي، حيث أن المعتبر في البيوع البحرية والنقل البحري وأحكامها بصفة عامة هو اسم السفينة لا اسم أصحابها لذلك فانه يمكن إقامة الدعوى على الوكيل باعتباره (وكيلا وممثلا لأصحاب السفينة) وكأنها رفعت ضد الأصيل.

ومن المعروف ان الناقل يرتبط بعقد الناقل (يلاحظ نص المادة (5)[1] من قانون النقل العراقي في تعريفه لعقد النقل)، وقد يبقى المرسل هو صاحب الحق في تسليم البضاعة في جهة الوصول، أو يكون صاحب هذا الحق شخص آخر هو المرسل إليه، ويحق آنذاك لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى على الناقل، والأخير يتحدد بموجب صفته في سند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز أن يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

---

1 (15) م5: "عقد النقل يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخصي أو شئ من مكان إلى أخر لقاء اجر معين."

وأجازت المادة (84)[1] من قانون النقل العراقي مقاضاة الأخير نيابة عن الناقل ففي هذه الحالة يكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده حيث ان الدعوى توجه أصلا ضد الناقل في حالة معرفته وبعكسه تقام الدعوى ضد الوكيل في النقل هذا وان المادة (83)[2] من نفس القانون قد عرفت "الوكالة في النقل" وإنها اعتبرت الأعمال والخدمات التي يقوم بها القطاع الاشتراكي أو أية جهة أخرى في مجال النقل نيابة عن الناقل بمثابة الوكالة في النقل.

ومن الملاحظ إن أحكام المادة (176) من قانون التجارة البحرية الكويتي حددت إثبات عقد النقل وذلك بسند الشحن كالآتي:

1- يثبت عقد النقل البحري بسند الشحن.

2- ويكتب سند الشحن باللغة العربية بصورة واضحة ويجوز أن تضاف إليها اللغات الدولية في التعامل.

3- ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا من الناقل أو من ينوب عنه، ويذكر في السند اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع أو حجمها أو كميتها على حسب الأحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء القيام والوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيتها ومقدار أجرة النقل وكيفية حسابها إذا كانت مستحقة في ميناء الوصول، ومكان إصدار السند وتاريخه وعدد الصور التي حررت منه.

4- ويجب أن تكون العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع كافية لتعيينها وان توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

بينما أحكام المادة (6)[3] من قانون النقل العراقي اكتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانونا واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72)[4] من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانونا بتسلم الشيء.

وقد جاءت أحكام المادة (73) من قانون النقل العراقي وحددت البيانات الأساسية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن.

أولا: إذا حررت وثيقة النقل، فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.

---

[1] م84: "يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده."

[2] م 82 أولا: الوكالة في النقل عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بان يقوم بالتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحسابه."

[3] م 6 أولا: يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بجميع الطرق
ثالثا: يعتبر تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل."

[4] م 72: وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينه على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسلم الشيء.

ب- اسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد عناوينهم.
ج- مكان القيام ومكان الوصول.
د- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
هـ- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

ثانيا: يجوز أن تشمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولا) من هذه المادة، وعلى وجه الخصوص:

أ- عدد النسخ الأصلية للوثيقة.
ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة.
ج- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
د- قيمة الشيء محل عقد النقل.
هـ- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفا أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
و- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
ز- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ثالثا: عدم ذكر احد البيانات الواردة في الفقرة (أولا) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.

كما أجازت المادة (74)[1] من نفس القانون أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص أو لأمره أو للحامل.

وان أحكام هاتين المادتين جاءت مطابقة لأحكام المواد (176)، (177)، (178) من القانون البحري الكويتي.

إلا إن المادة (144) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 أوجبت أن يشتمل سند الشحن بالإضافة إلى البيانات الواردة ذكرها في الفقرة (أولا) من المادة (73) من نفس القانون إلى البيانات التالية:

أولا: تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن.

ثانيا: عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.

ثالثا: توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

رابعا: أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.

خامسا: الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.

سادسا: التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.

---

[1] م 74: يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل وتتداول الوثيقة طبقا لقواعد حوالة الحق إذا كانت اسميه، وبالتظهير إذا كانت للأمر، وبالمناولة أو التظهير إذا كانت لحاملها."

سابعا: أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل.

هذا وان وثيقة النقل حجة في إثبات البيانات الواردة فيها وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانونا وهو ما جاءت به أحكام المادتين (75) من القانون العراقي و (183) من القانون الكويتي.

ومن المقرر قانونا إن الناقل ملزم بتحقيق غاية مفادها الحفاظ على البضاعة أو (الشيء) والعناية بها وتسليمها لجهة الوصول لذوي الشأن على الحالة التي تسلمها والثابتة بسند الشحن وإشارات بذلك م (186) من القانون الكويتي والتي تنص:

"على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتجميعها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة."

لذا فان اخل بهذا الالتزام كان مسؤولا عن هلاك البضاعة هلاكا كليا أو جزئيا.

في حين أن قانون النقل العراقي قد جعل التزام الناقل بحرا التزاما ببذل العناية واعفي الناقل من المسؤولية إضافة إلى الإعفاء المنصوص عليه في المادة (46).[1] وقد جاءت أحكام المادة (192) من القانون البحري الكويتي لتحدد الحالات التي يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وإذا كان ناشئا عن احد الأسباب المشار إليها في المادة المذكورة، واذكرها هنا للاطلاع عليها ولغرض مقارنتها مع الحالات التي يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه وفق أحكام قانون النقل العراقي.

م 192: "لا يسال الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئا من احد الأسباب الآتية:

1- الفعل أو الخطأ أو الإهمال الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشد أو احد تابعي الناقل.
2- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطته.
3- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.
4- القضاء والقدر.
5- أعمال الأعداء العامين
7- كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شغب أو حجر قضائي.
8- قيود الحجر الصحي
9- كل فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله.
10- كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو إغلاق أو عائق عارض إذا كان من شان هذه الأفعال منع استمرار العمل كليا أو جزئيا.
11- الفتن أو الاضطرابات الأهلية.
12- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر
13- أي انحراف في البحر لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول.

---

[1] م 46: أولا: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطا المرسل أو المرسل إليه.
ثانيا: يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعية.

14- العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عيب خفي في البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها.
15- عدم كتابة التغليف.
16- عدم كفاءة أو عدم إتقان العلامات.
17- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
18- أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعية أو أخطائهم، وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات انه لا شان لفعل هؤلاء الأشخاص أو أخطائهم في أحداث الهلاك أو التلف."

واعتبرت المادة (195) من نفس القانون بطلان كل شرط في سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة يكون من شانه إعفاء الناقل من المسؤولية من هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها الناشئ عن الخطأ أو الإهمال أو التقصير في التزامات المنصوص عليها في عقد نقل البضائع أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية.

واعتبرت كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التامين على البضائع وكل شرط آخر يماثله في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثاني – معاهدة بروكسل

معاهدة بروكسل

هي معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري ووقعت ببروكسل في 1924/8/25.

ولما كان لهذه المعاهدة فائدة تعود إلى من ينظم إليها ولكونها تهدف إلى توضيح علاقة أصحاب البواخر بالمستوردين أو المصدرين وتحديد المسؤوليات التي تقع على أصحاب البواخر وتبين الشروط التي يجب أن تحتويها بوالص الشحن وكيفية المحافظة على البضائع عند التحميل والتفريغ قررت الإشارة إليها للأسباب المذكورة:

أ- سريان المعاهدة

انضمت دولة الكويت إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم 21 لسنة 1969 فأصبحت بذلك قانونا من قوانين الدولة. لذا فان أحكام المعاهدة تجري مجرى التشريعات ويلتزم القاضي بأعمال القواعد التي وردت بها على الروابط التي تقع في النطاق الذي تسري فيه دون غيرها من النصوص القانونية.

إن أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن ينتميان لأحدى تلك الدول وان يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين.

إن المادة الأولى من هذه المعاهدة تقضي بان الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل ومفاده إن الناقل الذي يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها وفقا لأحكام المعاهدة المذكورة هو الذي يرتبط مع الشاحن بعقد نقل.

ب- **التزامات الناقل طبقا للمعاهدة**

من المقرر طبقا لأحكام معاهدة بروكسل إن الناقل البحري يلتزم بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول طبقا للبيان الوارد في سند الشحن ويكون مسؤول عما يصيبها من هلاك أو تلف يكتشف عند الوصول على أساس إن الضرر مفترض وقوعه في فترة النقل البحري الواقعة بين شحن البضاعة وبين تفريغها إلا إذا اثبت الناقل إن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ.

ج- **شروط انطباقها**

من المقرر انه يفترض حصول الضرر أثناء الرحلة البحرية لأنها المرحلة الرئيسية في عقد النقل فإذا ما أراد الناقل الاحتجاج بشروط عدم المسؤولية المنصوص عليها في قانون التجارة والتي لم تأخذ بها المعاهدة، فعلية إثبات إن الضرر وقع في العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، ولا يجوز تحميل غيره من أطراف العلاقة عبء إثبات ذلك لان في هذا تخفيفا لمسؤولية الناقل المنصوص عليها في المعاهدة وهو الأمر المنهي عنه صراحة في الفقرة الثامنة من المادة (3) من المعاهدة.[1]

د- **بيانات سند الشحن**

تنص الفقرة الثالثة من المادة (3) من هذه المعاهدة.

"على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته أن يسلم للشاحن بناء على طلبه، سند شحن يتضمن مع بياناته البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على ان تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى على البضائع غير المغلفة على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفرة.
ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.
جـ- حالة البضائع وشكلها الظاهر."

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزما بان يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا يتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

ونصت الفقرة الرابعة من نفس المادة:

" يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على ان ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة (3) أ، ب،جـ من هذه المادة ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك" .

---

[1] م 3/ الفقرة الثامنة: كل شرط وتعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال والخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه اثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل من الحقوق الناشئة عن التامين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

هـ- تحفظ المرسل إليه طبقا للمعاهدة

أشارت الفقرة السادسة من المادة الثالثة انه إذا لم يحصل أخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة قرينه لصالح المرسل إليه على ان الناقل لم يسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن، وبالتالي فانه يجوز للمرسل إليه في هذه الحالة تحديد مقدار التلف وقيمته بأية وسيلة من وسائل الإثبات، غير ملتزم في ذلك بدليل معين، ولا بتقديم شهادة بالنقض من إدارة الكمارك.

المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية

نتناول في هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية بموجب:

1- أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980
2- أحكام قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي.
3- أحكام معاهدة بروكسل.

ان الأصل القانوني عملا بأحكام معاهدة بروكسل الموقعة بتاريخ 1924/8/25 وخصوصا المادة الرابعة – البند خامسا بفقرته 3+4 انه لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ لا يزيد عن مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في مستند الشحن.

وقد رأى المشرع الكويتي عدم ملائمة التعويض المشار إليه أعلاه فقد ابدي تحفظه عليه في قانون الانضمام المرقم 21 لسنة 1969 وحيث استقر القضاء على انه في مجال تطبيق النص أعلاه وأعمالا للتحفظ الذي أبدته الكويت عند انضمامها لهذه المعاهدة برفع الحد الأقصى للتعويض المبين فيه إلى -/250 دينار كويتي وانه يمتنع ان يجري الاتفاق على تقدير التعويض بمبلغ يقل عن ذلك، فإذا تم الاتفاق بسند الشحن أو أية وثيقة أخرى من وثائق النقل على تقدير التعويض بمبلغ اقل من -/250 دينار كويتي تعين زيادته إلى ذلك القدر، وبما ان هذا التحفظ يتفق مع قواعد القانون الدولي العام التي تجيز للدول التي تشترك في إبرام المعاهدات الدولية الجماعية ان تبدي عدم ارتباطها ببعض أحكامها بطريق التحفظ عليها، ومن ثم فأن التعديل بالزيادة الثابت بالوثيقة تعتبر تشريعا ساريا على العلاقات ومرتبطا بما اتخذته الدول التابعة لها من مواقف بشان التحفظ المذكور بقبوله أو الاعتراض عليه واستنادا إلى ذلك فقد نص قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 بمادته (193) على تحيد مسؤولية الناقل عن قيمة كل طرد مفقود أو متضرر بـ 250/0 دينار كويتي أو على 750/- دينار (سبعمائة وخمسون فلسا) عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع أي التحديدين اكبر. كما أجازت بفقرتها الرابعة من نفس المادة ان يكون هناك اتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة بشرط ان لا يقل عنه.

كما انها اعتبرت إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في صناديق أو غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها

طـردا أو وحـدة مسـتقلة فيمـا يتعلـق بتعيـين الحـد الأعلـى للمسـؤولية وفـي غيـر هـذه الحالـة تعتبـر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.

ومـن خـلال هـذه النصـوص والتطبيقـات القضـائية فـإن الأصـل عنـد حسـاب التعـويض الواجـب اسـتيفاؤه هـو التعـويض بمبلـغ -/250 دينـار كـويتي عـن كـل طـرد أو سـبعمائة وخمسـون فلسـا لكـل كيلـو غـرام مـن الـوزن الإجمـالي الا إذا كـان الشـاحن قـد اثبـت فـي بيانـه قيمـة البضـاعة ونوعيتهـا قبـل الشـحن واثبـت الناقـل هـذه البيانـات فـي سـند الشـحن فعنـد ذلـك ترفـع قيمـة الطـرد أو الوحـدة كاملـة كمـا هـو مثبـت فـي سـند الشـحن [ومـن المعـروف ان قيمـة البضـاعة تـذكر فقـط فـي قائمـة المجهز ونادرا ما تذكر القيمة في سند الشحن].

وحيـث لا جـدل فيـه ان فقـد الطـرد هـو بمثابـة هلاكـه هلاكـا كليـا فـإذا لـم يسـلم الناقـل البضـاعة التـي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولا عنها باعتبار أنها هلكت هلاكا كليا.

وبمـا ان القضـاء الكـويتي اسـتقر علـى ان أحكـام معاهـدة بروكسـل جـرت مجـرى التشـريعات الداخليـة فيمـا عـدا الحكـم المقـرر فـي المـادة 5/4 بتحديـد حـد أقصـى للتعـويض والـذي اسـتثناه قـانون الانضـمام المـرقم 21 لسـنة 1969 بـالتحفظ الـذي أورده بشـأنه، فـإن صـفة القـانون تنحسـر عنـه ولا تشـمله، وبالتـالي لا يصـح الالتـزام بالقـدر المحـدد فيـه أو النـزول علـى مقتضـاه أي بـ -/100 جنيـه إسـترليني وإنمـا الأخـذ بـ -/250 دينـار كـويتي ومـا نصـت بـه أحكـام المـادة 193 مـن قـانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 النافذ المفعول.

وممـا جـاء أعـلاه فـإن الجمهوريـة العراقيـة لـم تـنظم إلـى معاهـدة بروكسـل هـذه ومـع ذلـك فـان أحكـام قـانون النقـل المـرقم 80 لسـنة 1983 العراقـي قـد جـاءت بالمـادة (150)[1] وحـددت مسـؤولية الناقـل عـن هـلاك الشـيء أو تلفـه أو التـأخير فـي تسـليمه فـي النقـل بـين العـراق والخـارج حيـث تكـون مسـؤولية الناقـل عـن نقـل الشـيء بحـرا بـ 1/250 دينـار لكـل كيلـو غـرام واحـد أو بـ -/350 دينـار عراقي للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1 عنـد اسـتخدام حاويـة، أو مـا شـاكلها، يعتبـر كـل مـا يحفـظ فيـه طـردا أو وحـدة شـحن مسـتقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طردا واحد.
2 عنـد تقـديم الناقـل حاويـة، أو مـا شـاكلها، تكـون الطـرود ووحـدات الشـحن المحفوظـة فيهـا وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

الا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

1- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.
2- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجـاز القـانون الاتفـاق بـين الناقـل والمرسـل علـى تعيـين حـدود مسـؤوليته يمكـن ان تتجـاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه.

---

[1] م150: أولا: يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقا للجدول الملحق بهذا القانون.

ثانيا: لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الثمن.

ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو تابعيه.

الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى

المبحث الأول – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون الكويتي

نتناول في هذا المبحث التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980

من المعروف ان هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب بتعويضه عن الأضرار والنواقص خلالها للناقل، كما يحق للناقل أيضا بعده ان يرفع بالتقادم وبسقوط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، الا ان بدء سريان تلك المدة تختلف باختلاف صور المسؤولية.

ففي قانون التجارة البحرية الكويتي النافذ المفعول حددت المادة (201)[1] الفترة الزمنية للتقادم وهي سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم الا انه هناك أحوال يمكن اللجوء إليها لغرض قطع التقادم للمدة المشار إليها أعلاه، وذلك عن طريق المطالبة الودية غير القضائية. وينقطع سريان التقادم بها بواسطة كتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو أية مفاوضات تجري بين الطرفين أو عن طريق ندب خبير لتقدير الأضرار عندئذ تبدأ مدة جديدة بقدر المدة السابقة (وهي سنة واحدة) اعتبارا من تاريخ استلام كتاب المطالبة من قبل الناقل أو من يمثله حيث يلجأ المرسل إليه إلى أجراء مطالبة ودية بموجب كتاب موجه إلى مسببي الضرر أو النقص. ويكون ذلك بعد المراجعة الشخصية لمقر وكيل الباخرة وقيامه بتسليمه كتاب المطالبة واخذ توقيع الموظف المسؤول لديه بقبول المطالبة، وينقطع التقادم بتلك المطالبة الودية. وإضافة إلى ذلك يقوم المرسل إليه أو من يمثله بإرسال كتاب المطالبة لوكيل السفينة بواسطة البريد بموجب كتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول لغرض تطبيق بنود القانون وتثبيته.

ان قبول طلب التعويض من قبل وكيل الباخرة وتثبيت توقيع وختم المستلم على الطالب يعتبر إقرار غير قضائي من قبل مسببي الضرر أو النقص، ويتضمن اعترافا خالصا وصريحا وأخبارا صادقا بموجود حق، فهو بهذا يقطع التقادم في تلك الحقوق كما يقطع تقادم الدعوى التي تحميها عملا بنص المادة 1/371 من قانون التجارة القديم الكويتي والتي يقابلها المادة 1/449 من القانون المدني الكويتي الجديد المرقم 67 لسنة 1980.

وإذا انقطعت المدة المقررة لعدم سماع الدعوى بدأت مدة جديدة من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع. وتكون المدة الجديدة التي تحل محل التقادم المنقطع بالإقرار خمس عشرة سنة، من انه إذا كان الدين مما يتقادم لسنة واحدة وانقطع تقادمه بإقرار المدين كانت مدة التقادم الجديد خمس عشرة عملا بنص م 3/372 من قانون التجارة الكويتي القديم ويقابلها

---

[1] م 201: 1- تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم.
2- وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد.
3- وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانونا.

نـص المـادة 2/450 مـن القـانون المـدني الجديـد المشـار إليـه. هـذا وانـه فـي أكثـر الأحيـان يقـوم وكيـل البـاخرة بتمديـد فتـرة التقـادم لمـدة تزيـد عـن سـتة أشـهر، وان انتهـت هـذه المـدة فـيمكن الاتفـاق على ذلك. وفي كلا الحالتين يجب ان تكون الموافقة كتابية.

وفـي حالـة الاسـتحالة للوصـول إلـى تسـوية بـين المرسـل إليـه مـع وكيـل البـاخرة أو نـادي الحمايـة اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم الذي انقطع بالمطالبة الودية.

هـذا ومـن الجـدير بالـذكر ان وكـلاء البـواخر فـي الكويـت يميلـون إلـى إجـراء التسـويات الوديـة سـواء عـن طـريقهم مباشـرة أو عـن طريـق نـوادي الحمايـة والتعـويض دون اللجـوء إلـى المحـاكم وذلـك لضـمان الحفـاظ علـى سـمعتهم ومكـانتهم فـي السـوق التجـاري البحـري، هـذا وان وجـود ممثلـي الحمايـة والتعـويض فـي دولـة الكويـت اكسـب موضـوع الرجـوع وديـا مرونـة فـي ضـمان حقـوق المسـتوردين العـراقيين والكـويتيين. وهـذه النـوادي تبـدي اسـتجابة جديـة ومخلصـة فـي حسـم المطالبـة وديـا، ولكـن مـن الضـروري القـول ان مـا ورد أعـلاه يتوقـف علـى مـدى مرونـة الوكلاء البحريين في الكويت.

المبحث الثاني – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون العراقي

نتناول في هذا المبحث التقادم وفق أحكام قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي

إن أحكام م (87)[1] قد حددت الفترة الزمنية للتقادم، وهي سنتين، من تاريخ تسلم المرسل إليه في حالتي الهلاك الجزئي للشيء أو التلف ،وتحفظه على حالته كتابة، ويقصد بذلك التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه.

وحددت المادة (88)[2] من نفس القانون نفس الفترة الزمنية أعلاه إذا كان الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه ولكن من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها، كما اعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور خلال (45) يوما من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هذا في حالة الرجوع (المرسل إليه على الناقل للشيء) أما في دعاوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم فتتقادم بـ (90) يوما من تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء م (90)[3] في قانون النقل العراقي.

كما تسري المدة القانونية للتقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت به أحكام المادة (89) من نفس القانون.

وأجازت المادة (93) الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم الا انه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة[4] وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية فيمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة تمديد التقادم.

المصادر

1- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.

2- قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي.

3- قانون الموانئ العام الكويتي.

---

[1] م87: تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة.

[2] م 88: أولا: تتقادم بسنتين دعوى الهلاك الكلي للشيئ أو التأخير في تسليمه من تاريخ انتقاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه ممن تاريخ انقضاء الموعد الذي يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها.

ثانيا: يعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال (45) يوما من تاريخ انقضاء الموعد المذكور في الفقرة أولا من هذه المادة.

[3] م90: تتقادم دعوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم البعض وفقا لأحكام هذا القانون بتسعين يوما في تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء به.

[4] م 93: يجوز الاتفاق كتابة على تحديد مدة التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل.

4- قانون رقم 21 لسنة 1969 بشأن الانضمام إلى معاهدة بروكسل.

5- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري الموقعة في بروكسل في 1924/8/25.

6- قرارات المحاكم الكويتية.

7- التطبيقات العملية لنا في الكويت للفترة من عام 1981 لغاية نهاية عام 1983.

في التأمين البحري ومسؤولية الناقل:
دراسة مقارنة مبسطة بين القانون العراقي والأردني واليمني وقواعد هامبورغ 1978

نشرت هذه الدراسة في مجلة ***التحكيم*** اليمنية، العددان 42 و 43، 2003.

مقدمة

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها والتي رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة. ورغم المحاولات في توحيد الإجراءات أو الأحكام على المستوى الدولي، وذلك عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول، الا انه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل أو بآخر.

ولا يخفى على احد أهمية النقل البحري حيث أصبح ذا أهمية اقتصادية وتجارية هامة وانه يربط الدول بعضها ببعض ويقرب المسافات الشاسعة. وبالنظر لما لقطاع النقل من دور فعال في عملية التنمية، ولا سيما للقطر العراقي مصالح مشتركة مع جميع الدول، ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها، وجدنا من المناسب ان نقدم دارسة مبسطة عن مسؤولية الناقل البحري مقارنة مع أحكام قانون النقل العراقي المرقم (80 لسنة 1983) وقانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12 لسنة 1972) مع تعديلاته بالقانونين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 وقانون رقم 35 لسنة 1983) وأحكام القانون رقم (5 لسنة 1994) والتقادم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول، إضافة إلى ما جاء باتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا (لسنة 1978) وما يتعلق بشرط تحديد المسؤولية، وما لمسناه من خلال التطبيقات العملية والقضائية لنا في المحاكم الأردنية والعراقية وخدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية العراقية داخل وخارج العراق والشركات الأردنية والكويتية وأخيرا في اليمن السعيد.

الفصل الأول

المبحث الأول – التفريغ والتسليم

أولا: التفريغ

التفريغ عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

ان عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها. وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقترن بها.

والأصل ان الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، ولذلك يسأل الناقل أو من يمثله عن التلف والهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء عملية التفريغ، الا ان ذلك لا يمنع من الاتفاق على ان يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول. ، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ، وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (34) من قانون النقل العراقي.

من المعروف ان عملية التفريغ يمهد لها عادة تنزيل البضاعة من السفينة بفك رصها في داخل العنابر ثم إخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تتناولها رافعات الرصيف لتنزلها إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

وأوجبت المادة الثانية من نظام رقم (3 لسنة 1957) انه على وكيل السفينة وقبل وصول السفينة إلى ميناء العقبة بمدة لا تقل عن (48) ساعة قبل وصول السفينة أن يقوم بتسليم المنافيست مع ملحقاته لكل من ميناء العقبة والجمارك وذلك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء، أي لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة السفينة.

أي ان ذلك يتطلب من الجهات المختصة في الميناء التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ، ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ومن ثم القيام والتأكد من الآتي:

1. وجود الأعداد الكافية من العمال داخل العنابر وعلى الرصيف ومع توفير المعدات اللازمة للتفريغ (السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها).
2. وجود الآليات اللازمة لضمان سير عملية التفريغ بداخل عنابر السفينة وكذلك على الرصيف.
3. مراقبة عملية تفريغ البضائع في السفينة إلى الرصيف أو إلى السيارات مباشرة.
4. توجيه السيارات إلى المستودعات في الميناء حسب تعيين السفينة بعد تأويدها بأرصدة الإرسال.

5. الإشراف على عملية تسلم البضائع رأسا من السفينة إلى أصحابها.
6. إعداد التقرير اليومي للتفريغ.
7. تقديم كشوفات بالبضائع المفرغة من السفينة في نهاية تفريغ السفينة والتحميل.

كما حددت المادتان (6، 7) من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع الأردني المرقم 3 لسنة 1957، أن تقوم شركة البواخر بتكليف شركة التفريغ بتفريغ السفينة من البضائع وبحضور مندوبين عن الجمارك وضمن ترتيبات، وهي أن يقوم موظف الجمارك بوضع الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها في مكان أمين على ظهر الباخرة. وفي نهاية العمل اليومي ينظم محضر يذكر فيه عدد الطود وتفاصيلها وعلاماتها التجارية وتسلم نسخة عنه لكل من سلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك، وبعد انتهاء تفريغ الباخرة كليا يقوم موظفو سلطة الميناء الذين استلموا البضائع بتقديم كشوفات بها إلى مدير المستودعات لغرض معرفة الطرود الناقصة والمعطوبة ثم بعد ذلك تعطي سلطة الميناء شهادة بالواقع إلى ربان الباخرة منظمة حسب الأصول وترسل نسخة منها إلى رئيس جمرك العقبة.

وهذا يدل على انه لا يسمح بتنزيل الحمولة من السفينة إلا تحت إشراف ومراقبة الجمارك وربان السفينة أو من ينوب عنه ووكيل شركة التفريغ. إلا أن النظام أعلاه وقانون التجارة البحرية الأردني لم يحددا مسؤولية أي جهة عن الخسارة أو التلف الذي يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر السفينة، في حين القانون العراقي كما أسلفنا في المادة (34) منه اعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ ما لم يقم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، كما أن المادة (16) من نفس النظام أشارت انه لا يسمح بإخراج البضاعة التي تم التخليص عليها إلا تحت إشراف موظف الجمارك المختص وموظف سلطة الميناء على أن يوقع المستلم على ظهر إذن الإخراج إشعارا بالاستلام.

إن القانون اليمني رقم (15 لسنة 1994) أجاز أن تعهد إلى المقاول البحري عمليات الشحن للبضاعة على السفينة تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه مستعينا بذلك بعمال متخصصين هم عمال الموانئ، وبأدوات وآلات خاصة كالروافع وأنابيب الضخ والسحب تبعا لطبيعة البضاعة واستخدامه مركبات خاصة كالمواعين والصنادل والبراطيم وغيرها.

كما أجاز أن يعهد إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ كتسلم البضاعة والمحافظة عليها حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه وبشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة الذي ينوب عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند الوصول، وان المقاول البحري يسأل عن الأعمال التي يتولاها طبقا لأحكام المادة (173) من القانون عن خطئه وخطأ تابعيه، كما انه تسري عليه أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (249)، وهذا ما نصت عليه أحكام المواد (173، 174، 175، 176) من القانون البحري اليمني.

ثانيا: التسليم

عند وصول البضاعة يتوجب على الناقل أو من يمثله أن يسلمها إلى أصحابها، وان عملية التسليم هي عملية قانونية أي أنها تقوم على أساسين:

1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.

2- قبول صاحب الحق استلام البضاعة من الناقل، والأصل أن على كل من الناقل ومن قام باستلام البضائع في حالة هلاكها أو تلفها أن يوفر للآخر وسائل لغرض فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود.

وكما أسلفنا فإن عملية التسليم هي عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها على موجب ما انعقد عليه الشرط بسند الشحن ويكون هذا الشرط ملزما لأطرافه، كما يكون ملزما للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن، وإذا ما خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين.

وفي جميع الأحوال فان التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه من حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة. وبتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وتنتقل إلى عاتق المرسل إليه، حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولا عن البضاعة التي تخرج من عهدته وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131) من قانون النقل العراقي، وحددت حالة إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك. وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهدته وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للقانون أو العقد أو عند تسليمه إلى جهة مخولة. وأوجبت أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني على الناقل أو الربان تسليم البضائع للشخص المعين فقط في وثيقة الشحن وهي التي تكون غير قابلة للتداول، أو يسلم البضاعة لحامل وثيقة الشحن المظهرة والتي هي وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها لأنها قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخا.

هذا وإذا لم يحضر احد لتسلم البضائع، وإذا رفض تسلمها من كانت مرسلة إليه فللربان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجرة السفينة، وهو ما نصت عليه أحكام المادة (180) من نفس القانون أعلاه، بينما أحكام المادة (35) من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل أن يقوم بتسليم الشيء المرسل إليه فعلا أو حكما واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليما حكميا وان يقوم بإخطار المرسل إليه بوصول الشيء والميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجبا في محله.

إذا إن التسليم المرسوم قانونا بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى الجهات الأخرى أيضا. ويتضح من ذلك ان إجراءات التسلم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاث:

أولا: إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

يقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

ثانيا: جهة التسلم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد إخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وان يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائدية البضاعة له وبعد التأكد، من قبل الناقل، من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب عنه قانونا.

ثالثا: فحص البضاعة

إن للمرسل إليه الحق بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وسنتناول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود أن نوضح في مجال التطبيق العملي في الأردن انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع من الباخرة إلى رصيف الميناء ثم نقلها إلى المستودعات والساحات المكشوفة التي تعود إلى الميناء.

أما بخصوص البضائع المعطوبة أو المشتبه بالعبث بها فإنها توضع في مكان أمين تحت إشراف معاين الجمارك ومأمور مستودع سلطة الميناء، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة سالفة الذكر من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضاعة وكذلك المادة (8) من نفس النظام.

والجدير بالذكر أن شهادات النقص والأضرار في الأردن تصدر من سلطة الميناء في العقبة وتسمى (محضر الباخرة) وهو محضر عام للباخرة يتم تحريره من هيئة مكونة من مندوب الميناء والجمارك ووكيل الباخرة والتاجر ومدقق المحاضر ويصدق من مدير عام مؤسسة الموانئ. ويتضمن هذا المحضر:

1. علامة الإرسالية.
2. اسم الباخرة وتاريخ وصولها.
3. اسم وكيل الباخرة في ميناء التفريغ.
4. الكميات المفرغة.
5. حالة البضاعة عند استلامها من حيث الوزن.
6. حالة البضاعة عند استلامها من حيث عدد الطرود.
7. حالة البضاعة عند استلامها من حيث الطرود السليمة والمشبوهة والنقص والتمزق والتالف.
8. تاريخ ابتداء التحميل وتاريخ الانتهاء منه.

ويقصد بالطرود المشبوهة الطرود التي يتضح انها متضررة.

كما يدرج في المحضر الفقرات الرئيسية للمحضر العام الأتي:

أ- الطرود المشبوهة ولكل سند شحن.
ب- تثبيت أرقام البوالص التي تحمل تحميلا مباشرا/أي الناقص من الباخرة إلى ظهر الشاحنة مباشرة، ويذكر طبيعة التسليم من حيث النواقص والأضرار.
جـ - اللجان/ تدرج أرقام سندات الشحن فقط دون الإشارة إلى حجم الأضرار والنواقص.
حيث تفرغ الإرساليات إلى مخازن وساحات الميناء. ولابد من الإشارة إلى أن الإرساليات لا تعتبر مستلمة من قبل سلطات الميناء على أساس أنها وديعة بل ان مسؤولية الناقل تمتد لحين تحميلها على ظهر الشاحنات ومن لحظة التحميل يتم تثبيت الأضرار والنواقص في ظهر المعاملة الجمركية (بيان الوضع في الاستهلاك) وبحضور الوكيل البحري وممثل المستورد وممثل أمين المخزن في الميناء ثم يقوم الوكيل البحري بإعداد ملحق المحضر ويوقع عليه ثم يستحصل توقيع ممثل الميناء (أمين المخزن) ويسلم إلى سلطات الميناء لإصداره وتوقيعه وتصديقه حسب الأصول ليصبح بمثابة المحضر العام وله نفس قوته القانونية، هذا وان ملحق المحضر يعتبر جزءا لا يتجزأ من المحضر العام.
د- استلام الحاويات/ تدرج أرقام مستندات الشحن وأرقام الحاويات وحالتها الراهنة.
هـ- الطرود الناقصة عن القيد/ يذكر رقم سند الشحن وعدد الطرود الناقصة.
و- الطرود الزائدة عن القيد/ يذكر أرقام وعدد الطرود المفرغة وغير الواردة في منافيست الباخرة.

ثم يذكر في نهاية المحضر العام تاريخ استلام أخر طرد. ويتم توقيع المحضر العام من قبل وكيل الباخرة ومأمور الجمارك ومأمور الميناء ودائرة العمليات ومدير عام مؤسسة الموانئ ليصبح بصفته القانونية النهائية كما أسلفنا.

أما بالنسبة للقانون البحري اليمني فقد أشار إلى أن على الربان أن يقوم بتسليم البضائع عند وصولها للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها لتكون تحت تصرف صاحب الحق في استلامها. كما يحق لكل من له حق في استلام البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل أذنا باستلام كميات معينة منها بشرط أن يتم النص على ذلك في سند الشحن وتصدر آنذاك اذونات التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويجب أن تكون موقعة من الناقل وطالب الإذن. هذا ما نصت عليه أحكام المادتين (231، 232) من القانون البحري اليمني. وإذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو امتنع عن أداء أجرة الناقل فقد أجازت أحكام المادة (233) من نفس القانون للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة ويكون له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

وعلى الناقل أن يلتزم بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها والمحافظة عليها، وهذا ما نصت عليه المادة (246) من نفس القانون.

المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

من المقرر ان الهلاك الكلي المعفي من التحفظ لا يتحقق إلا بانعدام وجود البضاعة المشحونة برمتها لدى تفريغ السفينة بميناء الوصول فيستحيل بذلك وقوع التسليم الذي ينبعث به التزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أما إذا لحق البضاعة هلاك جزئي أو تلف فان المرسل إليه لا يستطيع التحلل من التزامه بالتحفظ اعتبارا من الوقت الذي يتم فيه التسليم إليه، ولا يخليه من هذا الالتزام مجرد امتناعه عن تسلم جزء من البضاعة بحجة تلفه أو مخالفته للمواصفات بل يبقى الالتزام على عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقي البضاعة إليه. لذا أوجبت المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني على من تسلم البضاعة وكانت في حالة هلاك أو تضرر أن يخطر الناقل أو وكيله بهلاك البضاعة أو تلفها خطيا في ميناء التفريغ وإلا افترض انها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر وجب تقديم الإخطار خلال ثلاثة أيام بعد التسليم يشعرهم فيه بوجود نقص أو تلف أو خسارة مع الاحتفاظ بحقه بالمطالبة بالتعويض وإرسال نسخة من الكتاب إلى شركة التأمين، إذ أن مخالفة صاحب البضاعة لهذا الشرط وعدم قيامه بذلك يعني استلامه البضاعة سالمة وبحالتها المذكورة بسند الشحن. كما يؤدي ذلك إلى سقوط حق صاحب البضاعة بمطالبة شركة التأمين بأي تعويض ويعفيها من أي التزام استنادا لشروط وثيقة التأمين.

ويحق للناقل أن يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضاعة لدى تسلمها. ومن المعروف والمقرر فقها وقضاء أن الناقل ضامن لأية أضرار و/أو نقص يلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية والى حين تسليمها في ميناء الوصول إلى المرسل إليه، وهو ما أشارت إليه المادة (213) من نفس القانون.

لـذا فـأنني أؤكـد هنـا انـه لا حاجـة بعـد ذلـك لتوجيـه الـتحفظ الخطـي المنصـوص عليـه فـي المـادة (218) مـن ذات القـانون، طالمـا اقـر الناقـل ممـثلا بوكيـل السـفينة فـي ملحـق محضـر تسـليم البضـاعة بـالنقص و/أو الضـرر، لان الـتحفظ المـذكور يقـوم عـادة عنـد اخـتلاف فريقـي عقـد النقـل حول حصول الضرر فعلا أو زمانه ومقداره.

وقـد جـاءت هـذه المـادة مطابقـة لأحكـام المـادة (69) مـن قـانون النقـل العراقـي، حيـث أوجبـت علـى المرسـل إليـه أن يقـوم بتثبيـت تحفظـه علـى حالـة الشـيء إذا وجـده تالفـا أو هالكـا جزئيـا، وعلـى أن يقـوم بإشـعار الناقـل بـذلك خـلال (ثلاثـين يومـا) مـن تـاريخ تسـلمه الفعلـي، واعتبـر عـدم قيـام المرسـل إليـه بهـذا الـتحفظ خـلال الفتـرة المـذكورة قرينـة علـى انـه قـد تسـلم البضـاعة بحالـة جيـدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

أوجبـت المـادة (255) مـن القـانون البحـري اليمنـي، انـه فـي حالـة هـلاك البضـاعة أو تلفهـا أن يقـوم المرسـل إليـه أو مسـتلم البضـاعة بإخطـار الناقـل كتابـة بـالهلاك أو التلـف فـي ميعـاد لا يتجـاوز يـومي العمـل التـاليين ليـوم تسـليم البضـاعة وإلا افتـرض أنهـا سـلمت بحالتهـا المبينـة فـي سـند الشحن.

أمـا إذا كـان الهـلاك أو التلـف غيـر ظـاهر جـاز تقـديم الإخطـار خـلال (15 يومـا) التاليـة لتسـليم البضاعة.

وأشـارت الفقـرة (2) مـن المـادة أعـلاه انـه يلـزم تقـديم الإخطـار إذا أجريـت معاينـة للبضـاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه أو من تسلم البضاعة.

وهـذا مـا نؤكـد انـه لا حاجـة لتوجيـه تحفـظ خطـي طالمـا اقـر الناقـل ممـثلا بوكيـل السـفينة فـي محضر التسليم أو أي مستند آخر بالنقص و/أو الضرر.

أمـا اتفاقيـة هـامبورج فقـد أشـارت بالمـادة (1/19) منهـا انـه إذا لـم يقـم المرسـل إليـه بتوجيـه إخطـار كتـابي عـن الهـلاك أو التلـف وبماهيتـه إلـى الناقـل فـي تـاريخ لا يتجـاوز يـوم العمـل الـذي يلـي مباشـرة تسـليم البضـائع إلـى المرسـل إليـه اعتبـر هـذا التسـليم قرينـة كافيـة علـى أن الناقـل سـلم السـلع بالكيفيـة الموصـوفة بهـا فـي وثيقـة الشـحن وإذا لـم تكـن هـذه الوثيقـة قـد صـدرت اعتبـرت أنهـا سـلمت بحالة سليمة.

أمـا إذا كـان الهـلاك أو التلـف غيـر ظـاهر تسـري بالقـدر نفسـه أحكـام الفقـرة (1) مـن المـادة المـذكورة إذا لـم يوجـه الإخطـار الكتـابي خـلال (15 يومـا) متصـلة تلـي مباشـرة يـوم تسـليم البضـائع إلـى المرسـل إليـه. كمـا لا يلـزم الإخطـار فـي حالـة إجـراء معاينـة مشـتركة وهـو مـا نصـت عليـه أحكام الفقرة (3) من المادة المذكورة أعلاه:

"إذا كانـت قـد أجريـت بصـورة مشـتركة مـن الطـرفين عمليـة معاينـة أو فحـص لحالـة البضـائع وقـت تسـليمها إلـى المرسـل إليـه انتفـت الحاجـة إلـى توجيـه الإخطـار الكتـابي عمـا يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف."

ويلاحـظ أن الفـرق بـين المـواد الأربـع أعـلاه هـو الفتـرة الزمنيـة التـي يجـب تقـديم الإخطـار مـن المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل كما هو موضح أدناه:

- المادة (69) من القانون العراقي: خلال (30 يوماً) من تاريخ تسلمه الفعلي.
- المادة (218) من القانون الأردني: خلال (3 أيام) بعد التسليم.
- المادة (255) من القانون اليمني: لا يتجاوز (يومين) من العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة.

- المادة (19) من اتفاقية هامبورج: لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه.

حيث أن تسليم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل خلال الفترة المحددة قانونا في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة.

هذا وقد أشارت المادة (68) من القانون العراقي بان للمرسل إليه الحق بان يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه أن يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما انه يجوز أن يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه الإرسالية على متن سند الشحن. وكذلك في القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994، أشار انه يعتبر من قبيل الاحتجاج حصول المرسل إليه من الربان أو وكيل السفينة على إقرار بالعجز أو الضرر وهو احتجاج يعتبر صادرا منذ استلام البضاعة فلا حاجة للمرسل إليه حينئذ إلى إرسال احتجاج، عليه فان أوامر التسليم التي توضح الضرر أو العجز هي بمثابة الاحتجاج أو التحفظ الذي نصت عليه أحكام المادة (250) من نفس القانون.

ومن الملاحظ وواجب التنبيه أيضا أن جميع أحكام المواد أعلاه جعلت الإخطار مرتبطا بالتسليم إلا أن حكمها لا يعمل في حالة الخسارة الكلية للبضائع إذ لا يكون هناك أي تسليم ومن ثم لا حاجة لتوجيه الإخطار في هذه الحالة ولا يكون أمام المرسل إليه إلا رفع دعوى المسؤولية على الناقل ولا تسقط دعواه إلا بالتقادم المنصوص عليه في القوانين المحددة لذلك.

هذا وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فان للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية، وعند التبليغ وعدم الحضور فان الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة وتقديم تقرير مفصل بذلك.

بينما لم نجد أي نص في قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 يجيز إجراء كشف محكمة مستعجل لغرض تثبيت حالة الإرسالية ولتحديد الأضرار والنواقص قضائيا للرجوع على مسببي الضرر أو النقص لتكون رادعا لمنع وتقليل الخسائر. ولا ندري ما السبب في ذلك.

إلا أن هناك بعض الإجراءات التي يمكن إتباعها لتثبيت حالة الإرسالية في الأردن وهي:

1. الطلب من مدير جمرك العقبة تأليف لجنة مكونة من ممثلي الجمارك والميناء والوكيل البحري والمستورد والحجر الزراعي أو الصحي، بالإضافة إلى ممثل عن شركة التأمين أن وجد، وان مهام هذه اللجنة الكشف على الأضرار الحاصلة لإرساليات الحبوب والطحين واللحوم والسكر والبيض.
2. الاستعانة بالمختبر العائد إلى الجمارك لإرسال العينات المتضررة وتحليلها كيماويا لبيان سبب الضرر.
3. الاستعانة بأحد الفنيين العائدين إلى دائرة الميناء لتحديد الأضرار في الأجهزة الفنية، وتعتمد قرارات اللجنة وكذلك نتائج التحليل ألمختبري والكشف الذي يجري من قبل الفنيين، وتدرج النتائج في محضر استلام الباخرة أو في ملاحق المحاضر لأنه في جميع العمليات المبينة أعلاه يكون الوكيل البحري متواجدا في جميع الإجراءات بالإضافة إلى الأطراف الأخرى.

4. يشترك ممثل من نادي الحماية والتعويض بالكشف على الإرساليات المتضررة لاحتساب قيمة الضرر والنقص إن أمكن ذلك، وللإرساليات المتضررة ضررا جسيما لغرض تحديد الأضرار وبيان كميتها وسببها.

كما يمكن اخذ نماذج من العينات المتضررة وإرسالها إلى خارج الأردن لتحليلها. وغالبا ما يتم الحصول على ضمانات مالية من نادي الحماية والتعويض بعد انتهاء إجراءات الكشف.

وليس هناك أية معوقات في ما يخص الأضرار التي تحصل للبضائع المحمولة على سفن عاملة ضمن خطوط ملاحية منتظمة ولكن بالنسبة للسفن المستأجرة فانه من الضروري وابتداء الحصول على ضمانات مالية من نوادي الحماية والتعويض وقبل مغادرة السفينة ميناء التفريغ. ويكون ذلك، كما أسلفنا، بإشراك ممثل نادي الحماية والتعويض بالكشف على البضائع المتضررة و/أو الناقصة وفي داخل العنابر وتحديد قيمة الضرر إن أمكن ذلك ليتسنى بعد ذلك الحصول على سند الكفالة الذي يعتبر السند القانوني الذي يمكن تنفيذ الحكم بموجبه ضد نادي الحماية والتعويض أو أصحاب السفينة. أما في حالة عدم وجود سند الكفالة وامتناع أصحاب السفينة أو نوادي الحماية والتعويض عن الدفع فيبقى حجز السفينة الأمر الوحيد لتنفيذ الحكم إن وفدت السفينة مرة ثانية إلى الميناء.

لذا يمكن تقديم الاحتجاج (التحفظ) إلى كابتن السفينة عن طريق الوكيل البحري أو مباشرة إلى كابتن السفينة مع إعطاء نسخة من الاحتجاج إلى الوكيل البحري. وفي كلا الحالتين اخذ نسخة موقعة ومختومة من قبل الكابتن أو الوكيل البحري اعترافا باستلام نسخة الاحتجاج. وغالبا ما يقوم كاتب السفينة بالرد على هذه التحفظات مبينا كونه غير مسؤول عن الأضرار أو النواقص لحدوثها أثناء تفريغ البضاعة من السفينة إلى الأرصفة أو إلى العلة في التغليف كونه غير ملائم لطبيعة البضاعة أو عدم ذكر أي سبب كان، كما انه يلاحظ أن بعض الوكلاء البحريين يقومون بعدم استلام الاحتجاج لكون السفن العائدة لهم تعمل ضمن خطوط ملاحية منتظمة.

وبالرغم من كون المادة (218) فقرة (أ) من قانون التجارة البحرية الأردني تشير إلى توجيه التحفظ إلى الناقل أو وكيله، إلا أن العرف التجاري السائد في الأردن لا يعتبر سند الاحتجاج مستندا ضروريا من المستندات لمطالبة الوكيل البحري وديا عن الأضرار والنواقص الحاصلة في البضائع. وحتى في حالة الرجوع على الناقل البحري قضائيا يكون محضر استلام السفينة أو ملحق السفينة هو المستند الرئيسي والأول للرجوع على الناقل حيث يقر الوكيل البحري في هذا المستند بكون الأضرار والنواقص حدثت أثناء الرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، والإقرار هو سيد الأدلة.

لذا لا بد من الرجوع قليلا إلى الوراء وقبل التعديل على نص المادتين (215/ 218) حيث لم يكن بالإمكان تبليغ الناقل الأجنبي عن طريق وكيله البحري في الأردن، باللوائح والإنذارات والإخطارات القضائية، وإنما كان التبليغ يتم مباشرة وخارج المملكة الأردنية الهاشمية وفي محل إقامة الناقل البحري وبإجراءات دبلوماسية عن طريق وزارتي العدل والخارجية والسفارات لكلا البلدين. وتتبع نفس الإجراءات الطويلة في حالة الحصول على قرار حكم غيابي وكذلك في حالة تنفيذ القرار بعد اكتسابه الدرجة القطعية وفيما إذا كان يوجد اتفاق على تنفيذ الأحكام الأجنبية بين الدولتين. وفي ضوء هذه الإجراءات المعقدة فان شركات التأمين الأردنية لم تعتمد على أسلوب إقامة الدعاوى على الناقلين البحريين وإنما كانت تعتمد على أسلوب التسويات الودية معهم لأنه الأجدى والأنفع في ظل هذه الثغرة في القانون. ولكن بعد التعديل الذي حصل على المادتين أعلاه، والذي تم بجهود الجمعية الأردنية لشركات التأمين وجهات معنية أخرى، أصبح بالإمكان تبليغ

الوكيل البحري الموجود في الأردن بالدعاوى المقامة على الناقل البحري الأجنبي حيث يتم درج اسم الوكيل البحري وأصحاب الخط الملاحي معا في لائحة الدعوى في فقرة (المدعى عليهم) حيث أن إقامة الدعوى تكون من قبل المالك للسفينة أو الناقل أو مستغل السفينة إضافة إلى الوكيل البحري في ميناء الوصول.

وندرج أدناه نص المادتين (215-218) بعد التعديل بصيغتهما الجديدة:

المادة (215):

أ- يعتبر ملغيا ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن 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 الثبات عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص، يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التامين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري.

المادة (218):

أ- إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعد حد وإلا فيفترض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن، أما إذا كان الأمر هلاكا وضررا غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونيا إذا جرى بمهلة (ثلاثة أيام) بعد التسلم، ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة. ويحق دائما للناقل أن يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضائع لدى تسلمها.

ب- بالرغم مما ورد في أي تشريع آخر أو أدرج في وثائق الشحن يجوز تبليغ الأوراق القضائية في الدعاوى التي تقام على الناقل بمقتضى أحكام هذا القانون إلى وكيل السفينة في المملكة الأردنية الهاشمية ويعتبر التبليغ الذي يجري على هذا الوجه تبليغا للناقل على ألا يكون وكيل السفينة مسؤولا في تلك الدعوى إلا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

هكذا عدلت المادة (215) حيث شطبت كلمة (الأردن) وحلت محلها (المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها) واعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) أعلاه إليها.

وهكذا عدلت المادة (218) باعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) أعلاه إليها.

الفصل الثاني

المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري
المبحث الثاني: اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978.
المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية.

المبحث الأول – مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المبحث مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام:

- قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972.
- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.
- القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994.
- اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978.

إن أحكام الفقرة (ب) من المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 اعتبرت وكيل السفينة ممثلا للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري في ما يخص التبليغ للأوراق القضائية على إلا يكون وكيل السفينة مسؤولا في تلك الدعاوى إلا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

إن غاية المشرع من إيراد هذا النص هو العمل على تبسيط إجراءات التقاضي والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة من المواطنين في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم من موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

هذا وقد اعتبرت المادتان (168، 169) من القانون البحري اليمني وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام عليه أو منه في الجمهورية اليمنية، كما يعد موطن وكيل السفينة في اليمن موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية، وعلى ألا يكون وكيل السفينة مسؤولا في تلك الدعاوى إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها.

ويلاحظ تطابق القانون الأردني والقانون اليمني في هذه الحالة.

بينما أحكام المادة (136) من قانون النقل العراقي أبقت الناقل للشيء مسؤولا عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلا سواء كان ذلك بإذن منصوص في سند النقل أو بدونه. كما اعتبرت المسؤولية بالتضامن عند ثبوت مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي معا، وأعطت الحق لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الآخر، إلا أن المادة (137) من نفس القانون أعطت الحق استثناء من أحكام الفقرة (أولا) من المادة (136) انه إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل أن يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه ذلك الجزء من النقل واثبات كون الهلاك أو التلف أو التأخير يقع عبء إثباته على الناقل. إلا أن هذا الشرط لا

يكون له أي اثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

هذا وان ظروف الملاحة البحرية في الوقت الحاضر استعدت الإعداد مقدما للعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل كتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو لتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز التي تنص عليها المادتان (165، 166) حتى لا تطول فترة بقاء السفينة في الميناء فيتعطل استغلالها وتتضاعف رسوم الموانئ، فظهرت الحاجة إلى وجود وكيل بحري للمجهز الذي ترسو عليه السفينة للقيام باستلام البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها إلى أصحابها بالإضافة إلى تحصيل الأجور.

هذا وقد نصت المادة (170) من القانون البحري اليمني انه من يلتزم باستلام البضاعة نيابة عن أصحاب الشأن عند الوصول ودفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها يعتبر وكيلا للشحنة وتسري عليه أحكام المادة (168) من القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994 انفة الذكر.

إن أحكام الفقرة (ب) في المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت وكيل السفينة مسؤولا فقط عن الأخطاء التي يرتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه إلا في الحالات أعلاه، حيث إن وكيل السفينة يقوم باستلام البضاعة وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول الباخرة في ميناء الوصول.

من المقرر أن مالك السفينة هو المسؤول عن الالتزامات العقدية التي يبرمها الربان من اجل السفينة أو الرسالة البحرية ويبقى هو المسؤول وحده قبل الغير- حسن النية- الذي لا يعلم بتأخير السفينة أو لم يكن بمقدوره أن يعلم بذلك سواء أكان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها.

هذا وان المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت أن مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك ونقص:

"إن مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق البضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة."

كما أشارت المادة (177) من نفس القانون حيث عرفت عقد النقل البحري كالآتي:

"إن عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة ان يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها."

ويقابل هذه المادة في قانون النقل العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة، أو ما شاكلها بحرا من مكان إلى آخر لقاء اجر."

ويقابل هذه المادة في القانون البحري اليمني المادة (214) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص في البحر مقابل أجرة معينة."

ولـدى الرجـوع إلـى أحكـام المـواد الـثلاث أعـلاه، فـي القـوانين الثلاثـة، نلاحـظ تطـابق القـانونين العراقـي واليمنـي اللـذين حـددا الشـيء المنقـول (البضـائع والأشـخاص) بينمـا أحكـام القـانون الأردنـي حـددت الشـيء المنقـول فقـط (الأمتعـة أو البضـائع) بخـلاف اتفاقيـة هـامبورج الفقـرة (6) من المادة (1) التي عرفت النقل البحري:

"عقد يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة."

أي حـددت الشـيء المنقـول (البضـائع) فقـط. وقـد شـمل مصـطلح البضـائع الحيوانـات الحيـة فـي هـذه الاتفاقيـة. ومـن المعـروف أن البضـائع تشـمل الأمـوال والأشـياء والبضـائع والمـواد مـن أي نوع كانت والحيوانات الحية.

وان ما استقر عليه القضاء الأردني هو إقامة الدعوى قبل كل من:

1- أصحاب السفينة ويمثلها وكيل السفينة في الأردن.
2- وكيل السفينة باعتباره ممثلا عن الناقل البحري.
3- و/أو الشـاحن و/أو الناقـل و/أو المالـك و/أو مجهـز السـفينة والـذين يمـثلهم وكيـل السـفينة فـي الأردن.

كمـا أن القضـاء اليمنـي اسـتقر علـى إقامـة الـدعوى قبـل كـل مـن مالـك ومسـتأجر السـفينة ممـثلا بالوكيـل البحـري حيـث أن المعتبـر فـي البيـوع البحريـة والنقـل البحـري وأحكامهـا بصـفة عامـة هـو اسـم السـفينة لا اسـم أصـحابها لـذلك فانـه يمكـن إقامـة الـدعوى علـى الوكيـل باعتبـاره "وكـيلا وممثلا لأصحاب السفينة" وكأنها رفعت ضد الأصيل.

ومـن المعـروف أن الناقـل يـرتبط بعقـد النقـل. ويلاحـظ فـي نـص المـادة (5) مـن قـانون النقـل العراقـي فـي تعريفـه لعقـد النقـل، ان المرسـل قـد يبقـى هـو صـاحب الحـق فـي تسـليم البضـاعة فـي جهـة الوصـول، أو يكـون صـاحب هـذا الحـق شخصـا آخـر هـو المرسـل إليـه، ويكـون آنـذاك لكـل مـن المرسـل والمرسـل إليـه الحـق فـي إقامـة الـدعوى علـى الناقـل، والأخيـر يتحـدد بموجـب صـفته فـي سند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز أن يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

وأجـازت المـادة (84) مـن نفـس القـانون، مقاضـاة الأخيـر نيابـة عـن الناقـل ففـي هـذه الحالـة يكـون الحكـم الصـادر نافـذا بحـق الناقـل وحـده حيـث أن الـدعوى توجـه أصـلا ضـد الناقـل فـي حالـة معرفتـه وبعكسه، فتقام الدعوى ضد الوكيل في النقل.

هذا وان المادة (83) من نفس القانون عرفت (الوكالة في النقل):

"الوكالـة فـي النقـل عقـد يلتـزم الوكيـل بمقتضـاه بـان يقـوم بالتصـرفات القانونيـة ومـا يتعلـق بها باسم الناقل ولحسابه."

كمـا اعتبـرت الأعمـال والخـدمات التـي يقـوم بهـا القطـاع الحكـومي أو أيـة جهـة أخـرى فـي مجـال النقل نيابة عن الناقل بمثابة الوكالة في النقل.

وقـد اسـتقر الفقـه والقضـاء علـى أن وكيـل السـفينة هـو ووكيـل للمجهـز حيـث يـرتبط مـع مجهـز السـفينة (أي مالكهـا أو مسـتأجرها) بعقـد وكالـة بـاجر وكالـة عاديـة (تجاريـة) لان الوكيـل البحـري يتعامـل باسـم المجهـز ولحسـابه ولـيس باسـمه الشخصـي كمـا هـو الحـال فـي الوكالـة بالعمولـة وهـو ما اخذ به القانون البحري، حيث نصت أحكام المادة (168):

"يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر."

كما عرف القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991 والقانون المعدل رقم (6) لسنة 1998 بمادته المرقمة (190) الوكالة بالعمولة بالنقل:

"الوكالة بالعمولة للنقل عقد يلتزم بموجبه الوكيل بان يتعاقد باسمه أو باسم موكله مع ناقل على نقل شخص أو بضاعة إلى جهة معينة وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الوكيل. وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة سرت عليه أحكام عقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك."

وقد عرف قانون التجارة الأردني المرقم (12) لسنة 1962 الوكيل العمولة في المادة (87) الآتي:

"هو الذي يأخذ على نفسه أن يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله بيعا وشراء وغيرهما من العمليات التجارية مقابل عمولة."

كما أجازت المادة (98) من نفس القانون:

"ان من يلزم بإرسال البضائع أو إعادتها لحساب موكله مقابل اجر وباسمه الخاص يعد بمثابة وكيل بالعمولة ولكنه يخضع في ما يختص بنقل البضاعة للنصوص التي يخضع لها ملتزم النقل."

أي أن التزامه الأساسي هو إبرام عقد النقل وإذا تولى النقل بوسائله الخاصة سرت عليه أحكام عقد النقل مما مفاده أن الوكيل بالعمولة هو ضامن بحكم القانون تنفيذ عقد النقل.

ومن الملاحظ أن أحكام المادة (198) من قانون التجارة البحرية الأردني قد حددت إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري. واشترطت المادة (200) من نفس القانون أن تتضمن وثيقة الشحن للبضائع البيانات الأساسية التالية وتنظم بثلاث نسخ:

أ- اسم المتعاقدين- مجهز السفينة - المستأجر.
ب- تحديد البضائع المسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.
ج- اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها.
د- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود.
هـ- تاريخ تسليم الوثيقة.
و- عدد النسخ التي نظمها الربان.
ز- إمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق.

هذا ويجب أن تكون العلامات كافية لتعريف البضائع وان توضع بطريقة تجعلها دائما سهلة القراءة حتى نهاية السفرة.

ونصت المادة (201) من نفس القانون أعلاه على:

"إن كل نسخة من نسخ وثيقة الشحن خلت من ذكر الأمور السابق بيانها لا تصلح إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة تجيز إتمام الإثبات بالشهادة."

أي لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه وان وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقدم دليل معاكس تسلم الناقل للبضائع كما هو مبين في الوثيقة.

أي إن القانون المذكور قد حدد إثبات عقد النقل بسند الشحن، كما يتضح من ذلك أيضا إن وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسليم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسليم الشيء.

وقد أجازت أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني أن تحرر وثيقة الشحن إما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها:

1- الوثيقة لشخص معين: تكون غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها.
2- الوثيقة لأمر: تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخا وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.
3- الوثيقة لحاملها: تكون قابلة للتداول بمجرد تسليمها وعلى الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

بينما أحكام المادة (6) من قانون النقل العراقي، اكتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانونا واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72) من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانونا بتسليم الشيء.

وقد جاءت أحكام المادة (73) من نفس القانون حيث حددت البيانات الأساسية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن:

أولا: إذا حررت وثيقة النقل، فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.
ب- اسم الناقل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد وعناوينهم.
ج- مكان القيام ومكان الوصول.
د- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
هـ- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

ثانيا: يجوز أن تشمل وثيقة النقل أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولا) من هذه المادة وعلى وجه الخصوص:

أ- عدد النسخ الأصلية.
ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة.
ج- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
د- قيمة الشيء محل عقد النقل.
هـ- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفا أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
و- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
ز- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ثالثا: عدم ذكر احد البيانات الواردة في الفقرة (أولا) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.

كما أجازت المادة (74) من قانون النقل العراقي أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص أو لأمره أو للحامل. وان أحكام هذه المادة جاءت مطابقة لأحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني.

هذا وان أحكام المادة (14) من اتفاقية هامبورج، اعتبرت سند الشحن هو أداة لإثبات عقد النقل البحري ثم ممثلا للبضائع ويقوم مقامها. كما نصت المادة (15) من نفس الاتفاقية على البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن وسيتم بيان ذلك في البند الرابع من المبحث الثاني/الفصل الثاني (اتفاقية هامبورج).

أحكام المادة (215) من القانون البحري اليمني حددت إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية إلا وهو سند الشحن. واشترطت المادة (218) من نفس القانون، أن يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.
ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.
ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.
د- اسم الربان.
هـ- ميناء الشحن وميناء التفريغ.
و- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.
ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.
ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

هذا وأوجبت المادة (219) من نفس القانون السابق، أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كاف تعيينها وان توضع في مكان بارز بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

وأجازت المادة (222) من نفس القانون أيضا، أن يتم تحرير سند الشحن باسم شخص أو لأمره أو لحامله، ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتداول بالتظهير وبمجرد توقيع حامله على ظهر السند اعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية ويتم إحالة سند الشحن المحرر لحامله أو تداوله.

كما أجازت المادة نفسها بالفقرة (4) النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله.

وأشارت المادة (223) من نفس القانون، والتي تنص:

"انه يكون حاملا شرعيا لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسميا وحامله إن كان السند لحامله أو مظهره على بياض والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه."

كما أن أحكام المادة (229) اعتبرت سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك في ما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير، واعتبر سند الشحن دليلا على تسليم المرسل إليه للبضاعة بالحالة المبينة فيه. ولما كان الثابت عند وصول البضاعة متضررة، فان مؤدى ذلك حتما ان الضرر حدث في المدة بين تسلم المرسل للبضاعة في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في ميناء التفريغ أو إيداعها طبقا لأحكام المادة (233) من نفس القانون وبالتالي يكونون ضامنين للضرر ومسؤولين عن تعويض المتضرر طبقا

لأحكام المادة (1/243) من نفس القانون السابق أيضا، حيث أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ بالحالة التي استلمها بها في ميناء الشحن.

وأعفت المادتان (245، 247) من قانون النقل البحري اليمني الناقل من مسؤوليته إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه عن الهلاك أو تلف البضائع التي تذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا اثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

وأوجبت المادة (144) من قانون النقل العراقي، أن يشتمل سند الشحن بالإضافة إلى البيانات الوارد ذكرها في الفقرة (أولا) من المادة (73) من نفس القانون على البيانات التالية:

أولا: تاريخ دخول الشيء في عدة الناقل في ميناء الشحن.
ثانيا: عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
ثالثا: توقيع الناقل أو من ينوب عنه.
رابعا: أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.
خامسا: الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.
سادسا: التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.
سابعا: أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل.

هذا وان "وثيقة النقل حجة في إثبات البيانات الواردة فيها وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانونا" وهو ما جاءت به أحكام المادة (75) من القانون العراقي.

ومن المقرر قانونا إن الناقل ملزم بتحقيق غاية مفادها الحفاظ على البضاعة أو (الشيء) والعناية بها وتسليمها بجهة الوصول لذوي الشأن على الحالة التي تسلمها والثابتة بسند الشحن.

وأشارت لذلك المادة (178) من قانون التجارة البحرية الأردني:

> "على السفينة أن تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الربان أن يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة من تحت الروافع وعليه أن يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع."

لذا فان اخل بهذا الالتزام كان مؤجر السفينة مسؤولا عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة، وهذا ما جاءت به أحكام المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني آنفة الذكر. في حين أن قانون النقل العراقي جعل التزام الناقل بحرا التزاما ببذل العناية وأعفى الناقل من المسؤولية إلى الإعفاء المنصوص عليه في المواد (46، 47، 48).

وقد جاءت أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 لتحدد الحالات التي يمكن الناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك البضائع وتعيبها وإضرارها في تسليمها إذا كانت ناتجة عن احد الأسباب المشار إليها في المادة المذكورة أعلاه، ولغرض مقارنتها مع الحالات التي يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه وفق أحكام المواد (46، 47، 48) في القانون العراقي، ووفق أحكام المادة (245) من القانون البحري اليمني.

بينت المادة (213) أعلاه من القانون البحري الأردني الحالات التي تنتفي فيها مسؤولية الناقل البحري وهي:

"يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي:

1- عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو الملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
2- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
3- عن الأفعال التي تشكل حادثا عرضيا أو قوة قاهرة.
4- عن الأضرار أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كليا أو جزئيا أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو حجز صحي .. الخ.)
5- عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
6- عن القيام بمساعدة وإسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل."

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه أن يثبت أن الخسائر أو الاضطرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة.

ويتضح من ذلك أن أحكام هذه المادة بصورة عامة جعلت التزام الناقل التزاما بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها على الناقل إيصال الشيء سالما من جميع الوجوه دون إن يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية إلا في الحالات المشار إليها أعلاه. ومن هنا يتضح أيضا لنا ماهية الالتزام على الناقل وبصرف النظر عن كونه التزاما بتحقيق الغاية أو بذل العناية، فلا بد إذا أن يكون هنالك وقت معين لبدء المسؤولية وانتهائها، إذ ليس من المعقول أن يبقى الناقل تحت رحمة المطالبة من جانب المستورد أو شركات التأمين دون أن يكون ضمن مدة معينة ومحدودة على علم بالالتزامات المترتبة عليه خاصة إذا كانت مسؤوليته مؤمنة لدى شركات التأمين أو نوادي الحماية والتعويض. وعليه فان المطالبة للناقل بقيمة الهلاك أو التلف للبضائع يجب أن تتم وفق أحكام القانون وسيأتي ذكره في مرور الزمان (التقادم) في الفصل الثالث.

إن بدء سريان المسؤولية يكون من وقت تسليم الشيء إلى الناقل أو وكيله وينتهي بتسليمه إلى المكان المعين وفق أحكام القانون، أي أن المسؤولية عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب تكون طول مدة بقائها في عهدة الناقل ولغاية تسليم البضائع إلى مأموري المخازن وبعد تثبيت حالتها ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بعد تحميل هذه البضائع من الميناء إلى الشاحنات أي لغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها.

كما أسلفنا فان المادة (213) أوضحت مسؤولية الناقل البحري حيث اعتبرت الناقل مسؤولا مسؤولية تامة عن أية أضرار أو نواقص في البضائع التي في عهدته ولا تنتهي هذه المسؤولية بمجرد تفريغ البضاعة من السفينة أو من المواعين (الجنائب) إلى الأرصفة أو إلى المخازن في الميناء ولكن هذه المسؤولية تستمر لحين تسليم البضائع إلى مأموري المخازن مفروزة حسب بوالص الشحن وبعد تثبيت حالتها، وفي هذه الحالة تكون البضائع تحت حوزة ومسؤولية الوديع. ولا بد من الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل البحري قد تمتد أحيانا إلى أسابيع وشهور عديدة وبعد تفريغ البضاعة من السفينة إلى الأرصفة أو إلى المخازن أو الشاحنات أو المسقفات، خاصة في حالات تراكم البضائع داخل حدود الميناء والتأخر في شحن البضائع. وامتداد المسؤولية لهذه الفترة من الزمن يشمل بضائع معينة منها المكيسات وربطات الحديد والبضائع التي لا يمكن عدها وتنتهي مسؤولية الناقل البحري لمثل هذه الإرساليات بعد تحميل هذه البضائع من الميناء وبإشراف لجنة مكونة من ممثل الوكيل البحري وممثل عن دائرة

الميناء وعن المستورد حيث يتم تثبيت حالة البضاعة وتحديد الأضرار والنواقص عند التحميل وعلى المعاملة الجمركية الخاصة بالبضاعة. وغالبا ما تكون الأضرار والنواقص قد تفاقمت أثناء خزنها داخل حدود الميناء. ولكن بالرغم من ذلك تكون هذه المسؤولية هي مسؤولية الناقل البحري، حيث أن البضائع التي تفرغ من السفن والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعاتق مالكي السفن ووكلائها ولغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار أو النواقص التي تظهر بها.

وهذا ما أكدته مؤسسة الموانئ في العقبة بكتابها 235/10/2 في 1989/1/10 ونصه:

"السادة/..... المحترم/المحترمين

الموضوع/ البضائع المخزنة تحت بند اللجان

إشارة لكتابكم رقم 812/م بتاريخ 1988/12/28م، يرجى العلم بان البضائع التي تفرغ من البواخر والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعاتق مالكي الباخرة ووكلائها ولغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها، ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار والنواقص التي تظهر بها".

كما أن المادة (215/ أ) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت بطلان كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو أية وثيقة للنقل البحري يكون من شأنه إعفاء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام.

أما نص المواد (2/45، 46، 47، 48) من القانون العراقي فهو كالأتي:

"المادة (2/45):
لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه إذا كان قد نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في حزمه ويبطل كل اتفاق على خلاف ذلك.

المادة (46):
أولا: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

ثانيا: يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه.

المادة (47):
لا يسأل الناقل عن النقص الذي يظهر في الشيء المنقول في حاوية، أو ما شاكلها مجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه سالمة الختم المذكور."

أما نص المادة (245) من القانون البحري اليمني رقم (15 لسنة 1994) فهو:

"يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (243) من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه."

أما مسؤولية الناقل وفق أحكام اتفاقية هامبورج فقد جاءت بها المواد المرقمة (4، 5، 10):

أولا: من حيث مدة المسؤولية:

أشارت الفقرة (1) من المادة (4) بان مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب اتفاقية هامبورج تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

كما أشارت الفقرة (2) من نفس المادة لأغراض الفقرة (1) أعلاه حيث اعتبرت البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

1- الشاحن أو شخص ينوب عنه.
2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1- بتسليمها إلى المرسل إليه.
2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل.
3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

وعليه وفي ظل اتفاقية هامبورج فانه بمجرد أن يأخذ الناقل البضائع في عهدته فانه يصبح مسؤولا عن عمليات الشحن أو التفريغ بالصنادل.

ثانيا: أساس المسؤولية للناقل:

حددت الفقرة (1) من المادة (5) من الاتفاقية أساس المسؤولية:

> "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته."

الخلاصة

إن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورج مؤسسة على مبدأ الخطأ أو الإهمال وقد ظهر هذا واضحا من الملحق الثاني للاتفاقية وهو الفهم المشترك الذي اعتمده وتبناه المؤتمر والذي جاء به "من المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك، كقاعدة، ان يقع عبء الإثبات على الناقل إلا ان أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة في ما يتعلق ببعض الحالات."

ثالثا: مسؤولية الناقل والناقل الفعلي:

ان المـــادة (1/10) مـــن اتفاقيـــة هـــامبورج، أشـــارت ان الناقـــل يظـــل مســـؤولا عـــن النقـــل بكاملـــه ويكـــون مســـؤولا فـــي مـــا يتعلـــق بالنقـــل الـــذي يقـــوم بتنفيـــذه الناقـــل الفعلـــي عمـــا يأتيـــه الناقـــل الفعلـــي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.

وعنـــد وقـــوع مســـؤولية علـــى الناقـــل والناقـــل الفعلـــي معـــا وفـــي حـــدودها تكـــون مســـؤوليتهما بالتكافـــل والتضـــامن، حيـــث ســـيكون الناقـــل هـــو الشـــخص الوحيـــد المســـؤول عـــن كـــل عمليـــة النقـــل حتـــى ولـــو كـــان هنـــاك شـــرط فـــي ســـند الشـــحن يعطيـــه ترخيصـــا بـــان يعهـــد بتنفيـــذ النقـــل كلـــه أو بعضـــه إلـــى ناقـــل فعلـــي. أي ان لصـــاحب الحـــق فـــي البضـــائع ان يرجـــع علـــى الناقـــل بـــالتعويض عمـــا يصـــيب البضـــائع مـــن هـــلاك أو تلـــف أو ضـــرر نـــاتج عـــن التـــأخير، إلا ان الجـــزء الأخيـــر مـــن نـــص الفقـــرة (1) مـــن المـــادة (10) عـــاد وقيـــد مســـؤولية الناقـــل فـــي مـــا يتعلـــق بالنقـــل الـــذي يقـــوم بـــه الناقـــل الفعلـــي فاشـــترط لمســـؤوليته عـــن هـــذا النقـــل ان يكـــون الضـــرر قـــد نشـــأ عـــن فعـــل أو تقصـــير مـــن الناقـــل الفعلـــي ومســـتخدميه ووكلائـــه وقـــع مـــنهم فـــي نطـــاق وظـــائفهم، أي إذا كـــان مـــا وقـــع مـــن الناقـــل الفعلـــي وتابعيـــه يخـــرج عـــن نطـــاق وظـــائفهم فـــان مســـؤولية الناقـــل تنتفـــي عـــن الجـــزء مـــن النقـــل الـــذي عهـــد بـــه إلـــى الناقـــل الفعلـــي ولا يبقـــى لصـــاحب الشـــحنة إلا الرجـــوع علـــى الناقـــل الفعلـــي، وان عـــبء الإثبـــات فـــي هـــذه الحالـــة يقـــع علـــى الناقـــل وعليـــه، لكـــي ينفـــي مســـؤوليته، ان يقـــيم الـــدليل علـــى ان الفعـــل أو التقصـــير الـــذي وقـــع مـــن الناقـــل الفعلـــي وتابعيـــه كـــان خـــارج نطـــاق وظـــائفهم. وهـــذا العـــبء لـــيس سهلا في كل الأحوال.

وتســـري أحكـــام هـــذه الاتفاقيـــة وتنطبـــق علـــى الناقـــل الفعلـــي الـــذي يقـــوم هـــو بتنفيـــذه الفقـــرة (2) مـــن المادة (10).

المبحث الثاني – أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

نتنـــاول فـــي هـــذا المبحـــث التعريـــف باتفاقيـــة هـــامبورج الخاصـــة بنقـــل البضـــائع بحـــرا لســـنة 1978 وسريانها، وبيانات سند الشحن، و تحفظ المرسل إليه طبقا للاتفاقية.

1- اتفاقية هامبورج

هـــي معاهـــدة دوليـــة تقـــوم علـــى تحديـــد بعـــض القواعـــد المتعلقـــة بالنقـــل البحـــري للبضـــائع، وان المفهـــوم عمومـــا ان مســـؤولية الناقـــل بموجـــب هـــذه الاتفاقيـــة تقـــوم علـــى مبـــدأ الخطـــأ أو الإهمـــال المفتـــرض، ومـــؤدى ذلـــك كقاعـــدة ان يقـــع عـــبء الإثبـــات علـــى الناقـــل إلا ان أحكـــام الاتفاقيـــة تحـــدد هـــذه القاعـــدة في ما يتعلق ببعض الحالات.

وقـــد دخلـــت الاتفاقيـــة حيـــز النفـــاذ الـــدولي اعتبـــارا مـــن 1992/11/1، وذلـــك بعـــد تصـــديق زامبيـــا وهـــي الدولـــة العشـــرون عليهـــا فـــي 1992/10/7، وذلـــك اســـتنادا إلـــى أحكـــام المـــادة (30) مـــن هـــذه الاتفاقية.

ان هـــذه الاتفاقيـــة قـــد حلـــت محـــل الأحكـــام التـــي وردت بالاتفاقيـــة الدوليـــة الخاصـــة بتوحيـــد بعـــض قواعـــد ســـندات الشـــحن والمســـماة (اتفاقيـــة بروكســـل لعـــام 1924) التـــي وقعـــت فـــي بروكســـل فـــي 1924 (والبروتوكـــول المعـــدل) لهـــا والـــذي وقـــع فـــي بروكســـل فـــي 1968/2/23 وذلـــك للأســـباب التالية:

1- بســـبب التطـــور التكنولـــوجي للنقـــل البحـــري وكـــان لـــه الأثـــر البـــالغ فـــي صـــياغة بعـــض أحكـــام اتفاقيـــة الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978.

2- بسبب الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 ومن هذه الانتقادات الشروط التي كانت ترد في سند الشحن بصدد مسؤولية الناقل.

2- بيانات سند الشحن

تنص أحكام المادتين (14، 15) من الاتفاقية انه متى انتقلت السلع إلى عهدة الناقل أو الناقل الفعلي، يقوم الناقل بناء على طلب الشاحن بإصدار سند الشحن إلى الشاحن وعلى ان يتضمن البيانات الآتية:

أ- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع السلع كعدد الطرود أو القطع، ووزن السلع أو كميتها.
ب- الحالة الظاهرة للسلع.
ج- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
د- اسم الشاحن.
هـ- اسم المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له.
و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي انتقلت فيه السلع إلى حيازة الناقل في ميناء الشحن.
ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.
ح- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
ط- مكان إصدار سند الشحن.
ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص أخر يتصرف باسمه.
ك- أجرة النقل بالقدر المستحق دفعه المرسل إليه، أو إشارة أخرى تدل على ان أجرة النقل مستحقة الدفع منه.
ل- البيان المشار إليه في الفقرة (3) من المادة (23):
"متى صدر سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري تعين تضمينه بيانا يذكر فيه ان النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط ينتقص منها بما يضر بمصلحة الشاحن أو المرسل."
م- بيان ان السلع ستشحن أو يجوز شحنها على سطح السفينة إذا كان الحال كذلك.
ن- تاريخ أو فترة تسليم السلع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على ذلك صراحة بين أطراف العقد.
س- أي زيادة من حدود المسؤولية اتفق عليها بمقتضى الفقرة (4) من المادة (6):
"يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (1)."

3- تحفظ المرسل إليه طبقا للاتفاقية

أشارت أحكام المادة (19) الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير انه إذا لم يقم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه اعتبر ان هذا التسليم قرينة كافية على ان الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد صدرت، اعتبرت انها سلمت بحالة سليمة.

وانه في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري أحكام الفقرة (1) من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي في مدة (15 يوما) متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

وإذا جرت معاينة السلع وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو تفتيشها بصورة مشتركة من جانب الطرفين، انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو التفتيش المذكورين من هلاك أو تلف.

الخلاصة

ان عدم توجيه الإخطار لا ينشىء دفعا بعدم قبول المسؤولية وإنما يقيم مجرد قرينة ظاهرة بسيطة في صالح الناقل أو الناقل الفعلي مع بقاء الدعوى إذ هي لا تسقط إلا بالتقادم المنصوص عليه في المادة (20) من الاتفاقية التي نشير لها في موضوع التقادم وقد فرقت بين حالتين:

1- حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أي يمكن تبينه دون حاجة إلى فحص البضاعة من المرسل إليه.
2- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر جاز تقديم الإخطار خلال (15 يوما) متصلة ليوم تسليم البضائع.

المبحث الثالث – شروط تحديد المسؤولية

نتناول في هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية وفق أحكام:

1- اتفاقية هامبورج لسنة 1978.
2- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
3- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
4- القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994.
5- اتفاقية هامبورج لسنة 1978.

ان الأصل القانوني عملا بأحكام اتفاقية هامبورج حيث أشارت المادة (1/6) انه يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير اللاحق بالبضائع بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو أية وحدة أخرى من وحدات الشحن أو لـ 2.5 وحدة حسابية عن كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أعلى.

وعلى أي حال فان مجموع التعويضات التي يتحملها الناقل لا يجوز ان تتجاوز الحد الأعلى للتعويض.

ان هذه الاتفاقية تناولت تحديد هذا التعويض على أساس من معايير موضوعية حسابية تحكمية وميزت في شأن هذا التحديد التحكمي بين حالة التعويض المترتب على ما يلحق البضائع من هلاك أو تلف وبين حالة التعويض عن التأخير في التسليم، وان تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم جاء في الفقرة الأولى/ ب انه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع التي تعرضت للتأخير على ألا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع بالبحر.

هذا وإذا ما اجتمع أكثر من تعويض مستحق على الناقل، كما أسلفنا، تبعا لاجتماع ضرر عن هلاك أو تلف البضائع مع ضرر نشأ عن التأخير في التسليم فقد قضت الفقرة (ج) من نفس المادة، بان مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار يجب ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض بغرض هلاك البضاعة محل النقل هلاكا كليا.

كما ان الفقرة (2) من نفس المادة، قد أشارت إلى حساب الحد الأقصى للتعويض كالأتي:

1. عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فان كل طرد أو وحدة منها يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا كان عددها مذكورا في سند الشحن وإلا فتعتبر الحاوية وما تشمله وحدة شحن واحدة.
2. أما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

ان أحكام الفقرة (2/6-أ) يسود عليها طابع الغموض إذ يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل.

هذا وان المادة (4/26) من هذه الاتفاقية عالجت كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية في الدول المتعاقدة حيث قضت ان يتم التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في التاريخ الذي يتفق عليه أصحاب الشأن، وفي غيبة هذا التاريخ تكون العبرة بتاريخ صدور الحكم بالتعويض.

ان أحكام المادة (8) من نفس الاتفاقية، لم تعط الحق للناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6) إذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو وتقصير ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتاره وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويعني هذا إلقاء عبء الإثبات على المدعي الذي يريد حرمان الناقل من التمسك بتحديد التعويض. هذا وان الفقرة (2) من المادة الثامنة شملت تابعي الناقل ووكلاءه.

3- وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972

لقد حددت المادة (214)، تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع بأنه لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن. وتنص هذه المادة:

"ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة، ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه، إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وثيقة الشحن في وقت إجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي إثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم، كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغيا، ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه، بنظام يصدر استنادا إلى تقلبات النقد الدولية."

هذا وان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري وفقا لشروط سند الشحن غير ممكن لأن سندات الشحن هي من عقود الإذعان التي يلتزم فيها عاقدوها دون إرادتهم خلافا لأحكام المادة (215) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على:

"أ- يعتبر ملغيا ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهامشية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عمن تعنيه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري."

حيث ان المادة (214) من نفس القانون لم تحدد مسؤولية الناقل البحري وإنما تركت التحديد لنظام خاص. لذا فان القول بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام، لا يعني القبول به إذ ان أي شرط أو اتفاق بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام، لا يعني القبول به إذ ان أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية يعد باطلا سندا للمادة (215). كما ان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري يضر بالجهة المستوردة ولأنه لا يسمح الاشتراط في سند الشحن على تعويض اقل من قيمة البضاعة. وبما ان المادة أعلاه نصت على ان تبعة الناقل من جراء الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز بأي حال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون، وحيث انه لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه من قبل الناقل عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري، فان ما يحكم الشرط الوارد في وثيقة الشحن بتحديد قيمة الضمان بمبلغ لا يتجاوز (المثبت في سند الشحن) أو ما يعادل هذا المبلغ بالدينار الأردني بتاريخ وقوع الضرر إلا إذا كانت القيمة قد تم التصريح بها في سند الشحن (ومن المعروف ان قيمة البضاعة تذكر في قائمة المجهز ونادرا ما تذكر في سند الشحن) هي القواعد المنصوص عليها في القانون المدني وان المادة (364) من القانون المدني تجيز للمتعاقدين ان يحددا قيمة البضاعة مقدما بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق. لذلك، واستنادا إلى كل ما جاء أعلاه، لا يؤخذ بتحديد مسؤولية الناقل وفقا لشروط سند الشحن، وهو ما أخذت به المحاكم الأردنية.

ومن الجدير بالذكر انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة في ما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية. وفي غير هذا الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.

ومما لا جدل فيه ان فقد الطرد هو بمثابة هلاكه هلاكا كليا، فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولا عنها باعتبار أنها هلكت هلاكا كليا.

3- وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكام المادة (150) حددت مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق وخارجه حيث تكون مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحرا بـ (25.1 دينار) لكل كيلو جرام واحد وبـ (350 دينارا) عراقيا للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1- عند استخدام حاوية، أو ما شاكلها، يعتبر كل ما يحفظ فيها طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طردا واحدا.
2- عند تقديم الناقل حاوية، وما شاكلها تكون الطرود ووحدات الشحن المحفوظة فيها وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

إلا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.
- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجاز القانون الاتفاق بين الناقل والمرسل على تعيين حدود مسؤوليته التي يمكن ان تتجاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه.

كما حددت مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل أجرة نقل الشيء المتأخر فقط، على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور نقل الأشياء المتعاقد على نقلها في ذلك العقد.

4- وفق أحكام القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994

لقد حددت المادة (249) تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن هلاك البضائع أو تلفها بأنه لا يجوز بأي حال من الأحوال ان يتعدى عن كل طرد أو وحدة شحن مبلغا وقدره (30.000 ريال) أو بما لا يتجاوز (100 ريال) عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى.

وبموجب أحكام الفقرة (2) من المادة أعلاه، انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة في ما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة، وحيث ان فقد الطرد هو بمثابة هلاك كلي فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي استلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولا عنها باعتبار أنها هلكت هلاكا كليا.

ان أحكام المادة (1/257) أشارت انه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت ان الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من احد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك ان ضررا يمكن ان يحدث.

وأشارت أحكام المادة (250) من نفس القانون، انه لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى ان يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها.

اعتبرت المادة (252) من نفس القانون، انه يقع باطلا كل اتفاق قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه احد الأمور التالية:

أ- يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
ب- يعدل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
ج- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (1) من المادة (249) من القانون البحري.
د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.

الفصل الثالث

التقادم المانع من سماع الدعوى

1- المبحث الأول: وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972.
2- المبحث الثاني: وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
3- المبحث الثالث: وفق أحكام القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994.
4- المبحث الرابع: وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978.
5- المبحث الخامس: خلاصة القوانين.

المبحث الأول

التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

ان التقادم قد شرع لحماية الناقل فلا يطالب بالضرر اللاحق بالبضاعة في وقت متأخر قد يتعذر عليه إثبات قيامة بتنفيذ التزاماته، لذا فهناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب الناقل عن الأضرار والنواقص خلالها. كما يحق للناقل أيضا بعده ان يدفع بالتقادم وبسقوط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، إلا ان سريان تلك المدة يختلف باختلاف صور المسؤولية.

لذا فان أحكام المادة (219) حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة حيث نصت:

> "يسقط بمرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل أحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، إذا لم يقع التسليم فبغد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه"

كما نصت الفقرة الأخيرة من المادة (221) من نفس القانون على:

> "يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنة من وصول السفينة حق كل دعوى ناشئة عن تسليم بضائع."

يتضمن ان التقادم المانع من سماع الدعوى يبدأ بعد سنة من تاريخ استلام البضاعة وإذا لم يقع فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيها.

وبرأينا ان تاريخ وصول السفينة لا يتعد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاض . وعليه فان التقادم يبدأ من تاريخ تفريغ آخر طرد وهذه هي النقطة التي يعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن ان يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أم لا. وهذا الاتجاه مأخوذ به من جانب المحاكم الأردنية بالإضافة إلى أخذها بمبدأ تحقق الضرر أو عدم تحققه.

أمـا العـرف التجـاري السـائد فـي الأردن فـي المطالبـات الوديـة فيكـون مـرور الـزمن (التقـادم) بعـد سـنة مـن تـاريخ وصـول السـفينة للميناء ولـيس مـن تـاريخ اسـتلام البضـاعة أو مـن تـاريخ اسـتلام آخـر طـرد. وهـذا مـا يجـرى فـي المطالبـات الوديـة بـين شـركات التـامين والـوكلاء البحـريين فـي الأردن حيث يعتمد الوكلاء تاريخ وصول السفينة أساسا للتقادم.

إلا إن هنـاك أحـوالا يمكـن اللجـوء إليهـا لغـرض قطـع التقـادم للمـدة المشـار إليهـا أعـلاه وذلـك عـن طريـق المطالبـة الوديـة غيـر القضـائية مـع الطلـب مـن وكيـل السـفينة وقبـل انتهـاء فتـرة مـرور الـزمن بمـدة معينـة تمديـد فتـرة التقـادم لمـدة يتفـق عليهـا الطرفـان علـى أن يكـون الإيجـاب والقبـول خطيـا، كـي لا يطعـن بمـرور الزمـان مـن قبـل وكيـل السـفينة عنـد إقامـة الـدعوى فـي حالـة عـدم التوصـل إلـى تسـوية، أي فـي حالـة الاسـتحالة للوصـول إلـى تسـوية مـع وكيـل السـفينة أو نـوادي الحماية والتعويض يتم اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم.

وحسـب رأينـا إن قبـول طلـب التعـويض خـلال المـدة القانونيـة مـن قبـل وكيـل السـفينة واسـتلامه يعتبـر إقـرارا غيـر قضـائي مـن قبـل مسـببي الضـرر أو الـنقص ويتضـمن اعترافـا خالصـا وصـريحا وإخبـارا صـادقا بوجـود حـق، إلا إذا رفضـت المطالبـة مـن قبـل مسـببي الضـرر، وانـه فـي أكثـر الأحيـان يقـوم وكيـل السـفينة بتمديـد فتـرة التقـادم لمـدة لا تزيـد عـن سـتة أشـهر بعـد تقـديم طلـب مـن صاحب البضاعة أو من يمثله.

هـذا ومـن الجـدير بالـذكر إن وكـلاء السـفينة فـي الأردن يميلـون إلـى إجـراء التسـويات الوديـة سـواء عـن طـريقهم مباشـرة أو عـن طريـق نـوادي الحمايـة والتعـويض دون اللجـوء إلـى المحـاكم وذلـك لضـمان الحفـاظ علـى سـمعتهم ومكـانتهم فـي السـوق التجـاري البحـري هـذا وان وجـود ممثلـي نـوادي الحمايـة والتعـويض فـي الأردن اكسـب موضـوع الرجـوع وديـا مرونـة فـي ضـمان حقـوق المسـتوردين. وهـذه النـوادي تبـدي اسـتجابة جديـة ومخلصـة فـي حسـم المطابقـة وديـا، ولكـن مـن الضروري القول بان ما ورد أعلاه يتوقف على مدى مرونة الوكلاء البحريين في الأردن.

المبحث الثاني

التقـادم المـانع لسـماع الـدعوى وفـق أحكـام قـانون النقـل العراقـي رقـم 80 لسـنة 1983

إن أحكـام المـادة (87) قـد حـددت الفتـرة الزمنيـة للتقـادم، وهـي سـنتان، مـن تـاريخ تسـلم المرسـل إليـه فـي حـالتي الهـلاك الجزئـي للشـيء أو التلـف وتحفظـه علـى حالتـه كتابـة، ويقصـد بـذلك التسـليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه. ونص المادة 5 بهذا الشأن هو:

"تتقـادم الـدعوى فـي حـالتي التلـف أو الهـلاك الجزئـي للشـيء بسـنتين مـن تـاريخ تسـليم المرسل إليه وتحفظه على حالته كتابة."

وحـددت المـادة (88) مـن نفـس القـانون الفتـرة غـي حالـة الهـلاك الكلـي للشـيء أو التـأخير فـي تسـلمه ولكـن مـن تـاريخ انقضـاء الموعـد المعـين للتسـليم وعنـد عـدم تعيينـه فمـن تـاريخ انقضـاء الموعـد الـذي يمكـن وصـول الشـيء فيـه مـن قبـل ناقـل معتـاد لـو وجـد فـي الظـروف ذاتهـا، كمـا اعتبـر الشـيء فـي حكـم الهالـك إذا لـم يسـلمه الناقـل أو لـم يخطـر المرسـل إليـه بالحضـور خـلال (45 يوما) من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هـذا فـي حالـة رجـوع المرسـل إليـه علـى الناقـل للشـيء أمـا فـي دعـاوى رجـوع نـاقلي الشـيء المتعـاقبين علـى بعضـهم فتتقـادم بـ (90 يـوم) مـن تـاريخ المطالبـة بـالتعويض رسـميا أو مـن تـاريخ الوفـاء، هـذا مـا نصـت عليـه المـادة (90) مـن نفـس القـانون السـابق. كمـا تسـري المـدة القانونيـة

للتقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الحكومية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (89) من نفس القانون.

"يسري التقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي ويعتبر تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذ سلم إلى السلطات الجمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة."

وأجازت المادة (93) من نفس القانون الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم إلا انه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة. وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية يمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة تمديد التقادم، وقد نصت المادة (93) على ذلك: "يجوز الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل."

المبحث الثالث

التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994

إن أحكام الفقرة الثانية من المادة (260)، حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر أو نقص في البضاعة بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

وبرأينا إن تاريخ تسليم البضائع لا يعتد به لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات النفاض والتسليم، وعليه فان التقادم يبدأ في تاريخ تفريغ آخر طرد وهذه النقطة هي المعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن أن يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أو نقص أم لا.

كما أجازت الفقرة (2) من نفس المادة قطع سريان المدة بإحدى الطرق التالية:

1- بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول.
2- بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.
3- بندب خبير لتقدير الأضرار.
4- بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

ويفهم مما جاء في الفقرات (1، 2، 3) إن قطع التقادم (سريان المدة) يكون لسنة أخرى. إلا ان القضاء اليمني استقر على أن إقرار النائب القانوني للناقل البحري بالضرر وتدوين ملاحظاته خلف أمر التسليم الصادر عنه يقطع التقادم إلى تقادم خمسي بالاستناد إلى أحكام الفقرة السادسة من المادة (453) من القانون المدني اليمني وبالمديونية التي عليه. وهذا ما جاء بقرار المحكمة العليا / الدائرة التجارية في القضية التجارية رقم 52 لسنة 1420 هـ، والقرارات الأخرى الصادرة عنها، أي بمعنى إن إثبات الضرر من الوكيل الملاحي خلف أمر التسليم يعتبر إقرارا منه بالضرر ويحق للدائن إقرارا صريحا، حيث اعتبرت المحكمة ان إقرار النائب القانوني للناقل البحري بالضرر وبالمديونية المتمثلة بالعجز والضرر الذي يلحق بالشحنة التي للمرسل إليه والمثبت على ظهر أمر التسليم إقرارا ولكون هذا الإقرار يقطع التقادم وبالتالي يجعل الحق المقر به ثابتا في ذمته. ولا يسقط هذا الحق بالتقادم السنوي وإنما بالتقادم الخمسي وذلك لأن هذا الاعتراف قد نقل الحق هنا من كونه حقا محتملا ينطبق عليه

الشروط المتعلقة بعقد النقل البحري إلى حق معترف به وثابت بالذمة ينطبق عليه قانون الإثبات الذي جعل الحقوق التجارية تسقط بمضي خمس سنوات. وحيث ان ذلك يعد إقرارا منه بالأضرار والعجز فانه بلا شك يقطع التقادم لكونه قد ورد بصك مكتوب ومختوم عندئذ يستحق صاحب البضاعة بما لحق بالشحنة من أضرار.

ان الدائرة التجارية بالمحكمة العليا وبقرارها هذا قد سدت الباب أمام إي تأويلات أو تفسيرات خاطئة لنص الفقرة الثانية من المادة (260) من نفس القانون، التي تضمنت الأسباب المقررة في القانون المدني حيث نصت الفقرة السادسة من المادة (453) من القانون المدني على انه:

" ينقطع سريان المدة التي يترتب عليها عدم سماع الدعوى بإقرار المدين بحق الدائن إقرارا صريحا."

وحسب رأينا ان قبول طلب التعويض خلال المدة القانونية من قبل وكيل السفينة واستلامه يعتبر إقرار غير قضائي من قبل مسببي الضرر أو النقص ويتضمن اعترافا خالصا وصريحا وإخبارا صادقا بوجود حق.

هذا وقد أعطت الفقرة (3) من المادة (260) من القانون البحري الحق لمن وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي (90 يوما) من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة.

الخلاصة

انه بحصول اعتراف الربان أو الوكيل الملاحي الصريح والقاطع تنقطع مدة التقادم بموجب الفقرة (6) من المادة (453) من القانون المدني، وتحسب مدة التقادم ابتداء من حصول الاعتراف باعتبار صدوره قد انشأ التزاما جديدا على عاتق الناقل سيما والاعتراف احد الأسباب المقررة في القانون المدني بقطع التقادم بموجب أحكام الفقرة (3) من المادة (453) مدني رقم 19 لسنة 1992 القديم، والمادة (446) مدني جديد رقم 14 لسنة 2002.

المبحث الرابع

التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبوج لسنة 1978

حددت المادة (20) من هذه الأتفاقية المدة القانونية للتقادم كالأتي:

1- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي ان يسلمها فيه.
3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم ان يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.
5- الشخص الذي يحمل مسؤولية له ان يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على انه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن (90 يوما) تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي ابلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المبحث الخامس

خلاصة القوانين

الخلاصة ان الفرق بين المادة (219) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والمادة (88) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 والمادة (260) من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 والمادة (20) من قواعد هامبورج لسنة 1978 هو الفترة الزمنية التي تتقادم بها الدعاوى للرجوع على مسببي الضرر أو النقص كما هو موضح أدناه:

المادة (219) من القانون الأردني:
حددت سنة واحدة بعد تسليم البضاعة أو سنة واحدة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

المادة (260) من القانون اليمني البحري:
حددت بمضي سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم.

المادة (88) من القانون العراقي:
حددت بسنتين من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه.

المادة (20) من اتفاقية هامبورج لسنة 1978:
حددت سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم السلع أو جزء منها أو في حالات عدم تسليم السلع من آخر يوم كان ينبغي ان تسلم فيه السلع. أي اتفقت المادة (88) من القانون العراقي والمادة (20) من اتفاقية هامبورج لسنة 1978 على ان مدة التقادم سنتان. بينما تطابقت المادة (260) من القانون البحري اليمني والمادة (219) من القانون الأردني بان مدة التقادم سنة واحدة.