

**أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع
في التشريع الأردني
ومدى موازنتها مع الاتفاقيات الدولية**

**الدكتور
أحمد النعيمات**

جامعة البلقاء التطبيقية – كلية السلط للعلوم الإنسانية
قسم القانون - السلط ١٩١١٧ – الأردن
اجري هذا البحث بدعم من جامعة البلقاء التطبيقية خلال
إجازة التفرغ العلمي الممنوحة للباحث الدكتور أحمد النعيمات
خلال العام الدراسي ٢٠١٨/٢٠١٩

Ahmed_alnuemat@yahoo.com

المخلص

أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع
في التشريع الأردني
ومدى موائمتها مع الاتفاقيات الدولية
الدكتور
أحمد النعيمات

Ahmed_alnuemat@yahoo.com

إن هذا البحث يتناول أساس مسؤولية الناقل البحري حيث تعتبر من المواضيع الرئيسية في عقود النقل البحري. حيث يعالج هذا البحث أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني و الاتفاقيات الدولية، في مبحثين يتناول المبحث الأول بيان أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريع الأردني و مدى موائمتها مع الاتفاقيات الدولية أما المبحث الثاني فيتناول دعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة حدوث نزاع ما بين الناقل و الشاحن أو المرسل إليه نتيجة حدوث ضرر للبضائع أو في حالة إخلال الناقل بأحد التزاماته من تسليم البضاعة في الميعاد المحدد و خالية من اية عيوب وفي حال الإخلال ما يترتب للشاحن من مقاضاة الناقل و رفع دعوى عليه.

Abstract

**The basis of the responsibility of the shipping carrier
for the transport of goods
In Jordanian legislation
And their compatibility with international conventions
Dr.ahmad alneymat**

Ahmed_alnuemat@yahoo.com

This article considers the basis of Maritime Carrier liability. It is one of the most significant subject in maritime transportation contract. Certainly, if a damage occurred to the shipment, a dispute arises between the carrier or the owner and the ship owner. If the carrier was not the ship owner as Respondent, the third parties are the Prosecutor by shipper or consignee, policyholder or Insurer in Lawsuit raised driven by breaching of contract under the contract of carriage evidenced by the bill of lading. In order to cover all-important aspects of the subject. This article will be divided in two parts. Part ١ will talk about the basis of maritime carveries' liability for goods according to Jordanian legislation and its alignment with international agreements, while part ٢ is about the liability of the maritime carrier in Jordanian legislation.

المقدمة:

نقل البضائع عن طريق البحر في الأردن الآن يعد ركيزة رئيسية في حركة التبادلات التجارية وشهد نشاطا نتج عن موقع الأردن الاستراتيجي بوسط مجموعة دول مضطربة.

نظم قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢^١ قواعد مسؤولية الناقل البحري وبيان التزاماته. كما كان الاهتمام أيضا المجموعة الدولية بالنقل البحري وتنظيم مسؤولية الناقل البحري بدءا باتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ ومن ثم اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨.

عادة ما يكون هناك طرفين رئيسيين للنقل البحري هما الناقل والشاحن حيث يرتبطان بعقد يكون للناقل الدور الرئيسي فيه بإيصال البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه في الميعاد المحدد وبنفس الوضعية التي سلمت له بميناء الشحن لذلك اهتم المشرع الأردني بالناقل وبيان احكام مسؤوليته.

يعد عقد النقل البحري من العقود التي تفرض التزامات على اطرافه فعلى الناقل نقل البضاعة وتسليمها سليمة خالية من العيوب الى المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه الامر الذي يتطلب من الناقل المحافظة على البضائع اثناء شحنها ورسوها ونقلها وتفريغها ثم تسليمها الى المرسل اليه او من يمثله وفي حالة الاخلال يعد مسؤولا ويوجب التعويض.^٢

إشكالية البحث:

من خلال هذا البحث سيتم الإجابة على مجموعة من التساؤلات من بينها تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني ومقارنتها مع الاتفاقيات الدولية ومدى موائمتها لهذه الاتفاقيات.

أيضا يحاول هذا البحث تناول الاستفسارات بخصوص حالة اخلال الناقل بالتزاماته من نقل البضاعة وتسلمها من المرسل اليه سليمة في الميعاد المتفق عليه. فإنه يكون مسؤولا عن الهلاك والتلف إذا لم يسلم البضاعة الى المرسل اليه في الحالة التي استلمها بها وعن التأخير إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد وحينها يصبح للمرسل الحق في مقاضاة الناقل والمطالبة بالتعويض عن الاضرار.

ومن اجل ذلك تم تقسيم البحث الى مبحثين يتناول المبحث الأول دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الأردني ومقارنتها مع الاتفاقيات الدولية بعد بيان ما هو المقصود بعقد النقل البحري، بينما يتناول المبحث الثاني رفع دعوى على الناقل البحري وفقا للقانون الأردني في حال حدوث إشكاليات في عقد النقل البحري.

^١ قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ والمنشور في الجريدة الرسمية رقم ٢٣٥٧ تاريخ ١٩٧٢/٥/٦.

^٢ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٢، ص ١٩٩.

مفهوم عقد النقل البحري

يعرف قانون التجارة البحرية الأردني في مادته (١٧٧) عقد النقل البضائع البحري بأنه " عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل الى مكان معين امتعة او بضائع على ان ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر او بعضها".^١ من نص المادة أعلاه يتضح بأن عقد النقل البحري هو تعهد من الناقل لطرف آخر وهو الشاحن وقد يمتد العقد الى شخص ثالث وهو المرسل اليه.^١ ويعتبر الناقل أحد الأطراف الرئيسية حيث يقوم معه الشاحن بأبرام عقد النقل البحري للبضائع المتفق على نقلها من مكان الى آخر والذي يحتم عليه نقل البضاعة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه او الميعاد المناسب والمعقول من ميناء الشحن الى ميناء الوصول.

اما في الاتفاقيات الدولية فالناقل حسب اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ في المادة ٢ يتحمل في عقد النقل البحري للبضائع المسؤولية عنها والعناية بها. وأكدت ذلك اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ في المادة ١/٥ " بأن الناقل يسأل عن أي خسارة ناتجة عن هلاك البضائع او تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم...".^٢ نلاحظ فيما تقدم وفيما جاء في نص الاتفاقيتين ان الناقل مسؤولا عن البضائع التي يقوم بنقلها بموجب عقد النقل الى حين تسليمها الى المرسل اليه^١ وهذا ما تطرق اليه أيضا المشرع الأردني من التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة وشحنها ورسها وتحزيمها والالتزام بالمواعيد المتفق عليها وتفريغ البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه.^٢ وهذا الالتزام من الناقل يقابله التزامات من قبل المرسل اليه من دفع الأجرة المتفق عليها وأن يستلم البضاعة.

^١ المادة ١، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا لعام ٢٠٠٩.

^٢ أحمد محمود حسني، عقود النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ١٣٣.

المبحث الأول

مسؤولية الناقل البحري

في هذا المبحث سيتم بيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنشأ من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى تجاه المتعاقد معه، مع التطرق إلى الاتفاقيات الدولية والحديث حول حالات تحقق هذه المسؤولية وحالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

المطلب الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في

القانون الأردني

المقصود بأساس المسؤولية الغاية الذي من اجله وضع القانون لمعرفة من سيتحمل عبء التعويض عن الضرر.

عقد النقل البحري هو مصدر المسؤولية العقدية للناقل اتجاه الشاحن او المرسل إليه وبوجه عام تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض ولا يطلب من الشحن أو المرسل إليه إثباته ويختلف إثبات الضرر الحاصل نتيجة الخطأ تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل بسلامة البضاعة بحيث إذا كان مضمون الالتزام هو تحقيق نتيجة فإن عدم مطابقة البضاعة عند تسليمها كما هي موصوفة بسند الشحن وهي النتيجة الذي التزم بها الناقل بتحقيقها فإنه يثبت هنا حدوث الضرر ويكون الناقل محل بالتزامه^١.

أما إذا كان مضمون التزام الناقل هو التزام ببذل عناية فعلى الشاحن أو المرسل إليه أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر بعدم بذل انقل للعناية المطلوبة كالتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة ورص البضاعة وغيرها من الالتزامات التي يلتزم بها الناقل^٢.

ان مسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني تقوم على تحقيق نتيجة و هذا ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرار لها جاء فيه "يبدو من نص المادة (١/٧٢) تجارة أردني والمادة ٢١٣ تجارة بحرية أردنية أن المشرع قد افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب، على اعتبار أنه ومن يمثله (وكيله) يصاحب البضاعة في مراحل نقلها، ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها، وأتاح له الفرصة أن يقيم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرؤه من المسؤولية

^١ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٤٥١.

^٢ مصطفى كمال طه وفهيم منير، أساسيات القانون التجاري والبحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٣٧٤.

القانونية عن التعويض، فإن أثبت ذلك تَبَرَأَ ذمته، وإلا ألزم قيمة البضاعة الناقصة فعلاً".^١

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل للبحري في اتفاقية بروكسل واتفاقية

هامبورغ

المادة ١/٣ من اتفاقية بروكسل تنص على ان الناقل ملزم ببذل العناية المعقولة قبل بدء الرحلة ام اثناءها من اجل اعداد السفينة للملاحة، ومن خلال هذه المادة يمكن تعريف الخطأ عندما لا يبذل الناقل العناية المعقولة بأنه عندما لا يبذل الناقل مثل هذه العناية.

وطبقاً لأحكام المادة ٤ أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة أي تسليم البضاعة سليمة الى الشاحن او المرسل اليه وبالتالي يكون مسؤولاً عن التعويض إذا اختلفت هذه النتيجة بسبب هلاك او تلف البضاعة أو تأخير وصولها فهو ملزم بتسليمها الى صاحب الحق المرسل اليه في الزمان والمكان المتفق عليه. وبالتالي عدم تحقيق نتيجة سواء كان صادراً من الناقل او من أحد تابعيه يرتب عليه المسؤولية بسبب عدم تنفيذ التزامه.^٢

وعلى خلافها بينت المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة.^٣ بالنسبة للأضرار نتيجة الحريق او التي تلحق بالحيوانات الحية فالمادة ٤/٥ من اتفاقية هامبورغ بتت المسؤولية على الخطأ الواجب الاثبات بحيث لا تقوم مسؤولية الناقل الا إذا ثبت المدعي ان الحريق نتج عن خطأ من جانب الناقل.^٤

ونتيجة لهذه المقارنة بين اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ بشأن الاساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع نلاحظ ان اتفاقية هامبورغ كانت أكثر رعاية وتعاوناً لمصلحة الناقلين من اتفاقية بروكسل واتفاقية بروكسل كانت أكثر رعاية للشاحنين والمرسل إليهم.

^١ قرار محكمة التمييز الأردنية، رقم ٨٢/٦٧٥.

^٢ سميير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٠، ص ٤٥٤.

^٣ محسن شفيق الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٧٠.

^٤ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر ١٩٧٨، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ١٢.

المطلب الثالث

حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

حددت المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني حالات تحقق المسؤولية للناقل البحري متمثلة بهلاك وتلف البضاعة والتأخير في تسليم البضاعة مع انه لم يرد نص صراحة بالتأخير الا ان من التزامات الناقل إيصال الشيء في الوقت المتفق عليه أو في الوقت الذي كان يجب فيه الوصول.

- هلاك البضاعة:

يقصد بالهلاك زوال مادة الشيء والهلاك اما ان يكون كلياً او جزئياً كلياً كحالة فقدان البضاعة كاملة اما جزئياً كما لو فقد جزء من البضاعة المنقولة والهالك قد ينتج عن احتراق البضاعة او تعرضها للغرق اثناء نقلها.^١

وتجدر الإشارة اليه انه جرى العرف على التسامح في النقص الذي يمكن ان يصيب البضاعة اثناء نقلها واثناء عملية الشحن والتفريغ. والنقص الذي تتعرض له البضائع يرجع لأسباب منها الأجواء التي تتخللها فترة الرحلة وظروف النقل كذلك طريقة الشحن وطريقة التفريغ.^٢

ويرجع في التسامح عن النقص الذي حدث في البضاعة الى العرف في قبوله إذا كان يسيراً. وهذا تقدر المحكمة عادة مقدار النقص المتسامح فيه والتي تأخذ بعين الاعتبار عدة عوامل كمها كتطوير صناعة النقل وسرعة السفن والتنبؤ بالطقس. ان الذي يقع عليه عبء اثبات كون النقص يقع ضمن المتسامح فيه هو الناقل ليتمكن من التحرر من المسؤولية بأثبات أن النقص الحاصل يقع ضمن ما يعتبر النقص المتسامح به.^٣

تلف البضاعة:

يقصد بالتلف ان البضاعة وصلت كاملة من حيث وزنها ومقدارها الا انها وصلت تالفة كما لو كانت أجهزة ووصلت محطمة او فاكهة تضررت او زهور فوصلت ذابلة.^٤

ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي اصابها البضاعة. الا انه لا يسأل في حال انه أورد تحفظاً" بشأن البضاعة التي أصابها التلف.^٥

^١ علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٥٣٠.

^٢ مصطفى طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٣٠٧.

^٣ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ١٩٧٠، ص ٣٦٠، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١، ص ٣٣٩.

^٤ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٧٢.

^٥ محكمة التمييز الأردنية، قرار رقم ٣٤٠ / ٨٣.

التأخير في التسليم:

يعد التأخير في التسليم للبضاعة في الوقت الذي يلي الوقت والميعاد المتفق عليه في العقد او في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في حال عدم وجود اتفاق على موعد التسليم صورة من صور الضرر.^١

فيسأل الناقل عن الاضرار التي يسببها التأخير في موعد التسليم على الرغم من أن الوقت الحاضر التي أصبحت السفن فيه تسير بسرعة أكبر وهناك خطوط الملاحة المنتظمة التي تحدد بدء الإبحار وتاريخ توقفها في كل ميناء وتاريخ الوصول الى ميناء التفريغ.^٢

اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ لم تشر إلى المسؤولية عن التأخير وهذا يعد نقصاً في إحكام هذه الاتفاقية. أما اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ فلقد اشارت صراحة الى التأخير في التسليم حيث ورد في المادة ١/٥ ان الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة وعن التأخير في تسليمها. اما القانون الأردني في المادة ٢١٣ لم يشير إلى التأخير مع انه يعد صورة من صور الضرر التي تقع مسؤوليته على الناقل.^٣

المطلب الرابع

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

في هذا المطلي سوف نتناول حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل القانون الأردني ثم حالات الإعفاء من المسؤولية في ظل اتفاقية بروكسل وهامبورغ. حدد المشرع الأردني واتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ الاتفاقيات الدولية حالات إعفاء الناقل البحري، وتشمل تلك الحالات وضعية الإعفاء القانوني. ولأطراف العقد حرية الاتفاق على نطاق إعفاء الناقل من المسؤولية وهو ما يعرف ب: الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية.^٤

أ- حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية للناقل البحري في ظل القانون الأردني.

تنص المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية وهي

١- إعفاء الناقل من المسؤولية عن جاهزية السفينة بعد بدء عملية النقل
أن من الالتزامات التي يلتزم بها الناقل لنقل البضائع المتفق على نقلها هو ان يقوم باختيار السفينة الصالحة والملائمة لنقل البضائع المراد نقلها دون ان تواجهها اية

^١ لطيف جبر كومانبي، قانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٣، ص ٩٤.

^٢ عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ١٣٠.

^٣ مروان الابراهيم، (٢٠٠٦) مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني، مائة للبحوث والدراسات، الأردن، مجلد ٢١، عدد ٢، ص ٨٢.

^٤ مرجع سابق، ص ٨٧

صعوبات او معوقات طوال مدة النقل فعلى الناقل أن يقوم باختيار السفينة الصالحة بحيث تكون السفينة المراد نقل البضائع على متنها ان تكون قادرة على مواجهة أي عارض ومواجهة الأمواج والمخاطر المحتملة لتلك الرحلة ومجهزة بعدد كافي من الملاحين أصحاب الكفاءة كذلك الربان أيضا. وان تكون السفينة أيضا صالحة للملاحة التجارية من خلال جاهزيتها بالعنابر الصالحة المجهزة بكافة المواصفات المطلوبة كالغرف المبردة لحفظ البضائع المطلوبة لمثل ذلك والمنفق على نقلها^١ وعليه حتى يعفى الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولا انه بذل العناية الكافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة وثانيا إن عدم صلاحية وجاهزية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.

٢- الأخطاء الملاحية

وبموجبها يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن خطأ في الملاحة يعزى للربان او للملاحين او السواقين أو لغيرهم.

٣- العيب الخفي في السفينة

ويقصد به العيب الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل.^٢

٤- القوة القاهرة:

وهي كل أمر يستحيل رد تنفيذه ولا يمكن توقعه وكان غير متوقع من قبل الناقل.^٣

٥- العيب الذاتي في البضاعة:

فهو وجود العيب داخل البضاعة نفسها ناجم من طبيعتها فتهلك رغم بذل الناقل العناية المطلوبة.^٤

أيضا يعفى الناقل عن الهلاك الذي يصيب البضاعة التي تقع من الشاحن كعدم تغليف البضاعة تغليفا جيدا يحافظ على سلامتها طيلة فترة عملية النقل وهذا ما أكدته محكمة التمييز الأردنية (٩٢/٢٥٤): "لا يضمن الناقل ما يلحق البضاعة من ضرر إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن سوء تغليف، وذلك باستعمال براميل من نوع معدني لحفظ البضاعة، بحيث أصبحت تشكل خطرا على السفينة وحمولتها، لا سيما وأن الكشف الذي أجري على البضاعة بمعرفة مختصين أدى إلى نتيجة أن الناقل لم يرتكب خطأ أو إهمالا أسهم بإلحاق الضرر بالبضاعة موضوع الدعوى".^٥

١ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٤، ص ٣٨.

٢ فياض القضاة، (١٩٩٩) احكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، مجلة دراسات، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن مجلد ٢٦، عدد ١، ص ٢٢٧.

٣ مروان الابراهيم، مرجع سابق، ص ٨٧.

٤ على البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ١٩٧٧، هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، السفينة ج ١، مكتبة ومطبعة الأشعاع، مصر، ١٩٩٣، ص ٢٨١.

٥ محكمة تمييز الأردنية، ٩٢/٢٥٤.

يضاف الى التزام الشاحن بضرورة وضع العلامات أو الإشارات اللازمة على غلاف البضاعة للتعرف على طبيعتها لكي يسهل التعامل معا كأن تكون قابلة للكسر.

٦- الإسعاف البحري

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار أو الهلاك الذي يصيب البضاعة إذا اثبت ان الضرر نشأ عن قيامه بأعمال إسعاف بحري كإنقاذ أرواح بشرية أو إنقاذ سفينة من الغرق مما تسبب تأخر للربان.^١

ب- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

حددت المادة ٤ من اتفاقية بروكسل حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وتمثل هذه الحالات في عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل جهد كافي، الأخطاء الملاحية أو الإدارة الملاحية والعيب الخفي في السفينة وكذلك حالة القوة القاهرة وهددت الحالات التي تعد قوة القاهرة من حالات القضاء والقدر والحروب وغيرها، أيضا العيب الخفي في البضاعة، عدم التغليف، الإضرابات عن العمل أو الإغلاق، الاضطرابات الاهلية، والاضرار الناجمة جراء قيام السفينة بمساعدة أو إسعاف بحري.^٢

اما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ فقد حددت حالات إعفاء معينة واكل من اتفاقية بروكسل حيث عدتها المادة ٥ من الاتفاقية ومنها إنقاذ الأرواح والأموال، الحريق، وكذلك نقل الحيوانات الحية، إذ لا يطلب من الناقل في هذه الحالات لدفع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع إثبات أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتجنب الحادث وتبعاته.^٣

أخيرا من الملاحظ ان اتفاقية هامبورغ حصرت حالات الإعفاء في نطاق ضيق اقل من اتفاقية بروكسل حيث تضمنت اتفاقية بروكسل بنودا للإعفاء من المسؤولية أكثر من تلك الموجودة في اتفاقية هامبورغ كما يلاحظ تأثر المشرع الأردني باتفاقية بروكسل في تعدد حالات الإعفاء من المسؤولية بالرغم ان الأردن ليست عضوا بها.

ج- الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية في ظل القانون الأردني

أن التزام النقل البحري التزام عقدي ولذلك يعد باطلا أي شرط يتفق عليه أو يوضع يعفي الناقل البحري من المسؤولية.

فقد نصت المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية الأردني على انه يعد باطلا بطلانا مطلقا أي شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة وتم تأكيد ذلك في قرار لمحكمة التمييز حين أعت: "كل شرط منصوص

^١ محمود عباينة، احكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٥، ص ١١١.

^٢ محمود ترك عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٢٤٦.

^٣ المادة ٥/٦ و المادة ٥/٥ و المادة ٤/٥، اتفاقية هامبورغ

عليه في سند الشحن يعفي الناقل البحري من الالتزامات التي يفرضها القانون في حالة تلف أو هلاك البضائع، كذلك يبطل شرط إعفاء الناقل البحري وتابعيه من المسؤولية عن الأخطاء التجارية، وأيضاً في حال تولي مستأجر السفينة إدارتها يصبح هو المسؤول عن الأخطاء التجارية للناقل البحري وتابعيه".^١

والشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأخطاء التجارية للربان والتابعين والآخرين والشرط الذي ينقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه أيضاً الشرط الذي يعطي الناقل الحق في الحصول على مبلغ التأمين الذي يستحقه الشاحن لقاء التأمين بضاعته لدى شركة التأمين وأخيراً الشرط الذي ينزع المحاكم الأردنية اختصاصها في المنازعات الناشئة في عقد النقل البحري.^١

د- الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

أبطلت اتفاقية بروكسل كافة الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية حيث نصت المادة ٨/٣ على أن " يكون لاغ وغير معمول به كل نص أو شرط أو اتفاق وارد في اتفاقية نقل يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن ضرر أو خسارة الحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن إهمال أو خطأ أو إخلال بالواجبات والالتزامات المفروضة بموجب هذه المادة، أو يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية. كل نص يقضي بالتنازل لمصلحة الناقل عن الانتفاع من الضمان أو كل نص مماثل يعتبر إعفاء لمسؤولية الناقل".

بالنسبة لاتفاقية هامبورغ استناداً لنص المادة ١/٢٣ أبطلت كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية حيث نصت على " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية يعد باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها".

^١ محكمة التمييز الأردنية، قرار رقم ٨٣/٢٥٢.

المبحث الثاني

دعوى المسؤولية في ظل القانون الأردني

في حال اخلال الناقل بالتزاماته العقدية وحدث ضرر للبضائع مما ينشأ نزاع بين الناقل كمدعي عليه والطرف الاخر كمدعي وهو الشاحن كأحد الأطراف حيث يحق له مقاضاة الناقل ومطالبته بالتعويض نتيجة الضرر الذي أصاب البضاعة. وهناك أيضا من لهم الحق في مقاضاته كالمرسل اليه او حامل السند المظهر لمصلحته فهؤلاء لهم الحق في مقاضاة الناقل في حال إذا حدث ضرر بالبضاعة اثناء فترة النقل سواء كان هذا الضرر ناتجا عن هلاك او تلف او تأخير ولهم المطالبة بالتعويض نتيجة الضرر الناتج. وهناك أيضا حق للمؤمن في مقاضاة الناقل فالبضائع المنقولة بطريق البحر اغلبها تكون مغطاة بموجب عقد تأمين وعند وقوع الضرر يقوم المؤمن بتقديم التعويض للذي أصيب بالضرر.¹ هذا المبحث سيتناول أطراف الدعوى ثم الإجراءات الواجب إتباعها لرفع الدعوى من حيث التحفظ الخطي والاختصاص القضائي ومدد التقادم.

أولاً: أطراف الدعوى

ان طرفي عقد النقل البحري الرئيسيين هما الناقل والشاحن وفي اغلب الأحيان يكون الشاحن هو المدعي الا انه من الممكن ان يكون المدعي المرسل اليه او المؤمن. فالشاحن هو أحد طرفي عقد النقل المبرم مع الناقل وهذا العقد الذي يثبته سند الشحن الذي يكون بحوزة الشاحن او من يقوم مقامه فيكون هو صاحب الحق في تسلم البضاعة هذا ومتى أخل الناقل في تنفيذ موجب التسليم بصورة صحيحة فيكون للشاحن الحق في مقاضاة الناقل ومطالبته بالتعويض عن الإضرار وذلك بالجوء إلى القضاء بتعويضه عن الأضرار الناجمة عن إخلاله بالتنفيذ فالشاحن طرف أساسي في عقد النقل البحري. يحق للمرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حال إذا كان سند الشحن اسمياً ويستمد المرسل إليه حقه في إقامة الدعوى في حالة إذا حصل ضرر بالبضاعة التي من حقه استلامها نتيجة هلاك او تلف او بسبب تأخير وصولها وذلك من انه يستمد حقه هذا من سند الشحن إذا كان قد ورد اسمه فيه او إذا كان سند الشحن مظهراً لمصلحته. المؤمن أيضا يحق له ان يقيم دعوى ضد الناقل على أساس الخطأ المرتكب من الناقل الذي بسببه أدى الى حصول الضرر وبالتالي قيام المؤمن بالقيام بتعويض المتضرر أي المؤمن له.

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٠٩.

اما بالنسبة للمعي عليه فتقام دعوى المسؤولية على الشخص الذي أخل بالالتزام والذي كان سببا من أسباب وقوع الضرر وعادة هو الناقل حيث تقام دعوى المسؤولية على الناقل باعتباره طرفاً في عقد النقل و الناقل هو الشخص سواء كان مالك السفينة او الذي يقوم بتجهيزها او يقوم باستجارها و يتعهد بنقل البضائع الى الميناء المتفق عليه بالعقد مقابل اجر متفق عليه بموجب العقد المبرم هذا و تقع على الناقل مسؤولية القاها عليه العقد بتنفيذ التزامات المترتبة عليه و أهمها تسليم البضاعة المنقولة الى صاحب الحق باستلامها بشكل صحيح.

ثانياً: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

هناك مجموعة من الإجراءات تطلبها دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مثل التحفظ الخطي والاختصاص القضائي

١- التحفظ الخطي

بعد استلام البضاعة وتحقق المستلم من وجود هلاك او ضرر بالبضاعة على المستلم ان يوجه تحفظ خطي للناقل او وكيله بهلاك او ضرر البضاعة المستلمة من ميناء التفريغ إذا كام هناك ضرر ظاهر وجلي.

استنادا لنص المادة ٢١٨ من القانون البحري الأردني وكل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ يجب ان يتم الاخطار بشكل كتابي وليس شفهي واية كانت الوسيلة بخط اليد او بواسطة الكمبيوتر او اية وسيلة كتابة حديثة^١ ويعتبر التحفظ الخطي هنا لأثبات الضرر وليس شرطا لقبول الدعوى على ان يشترط ان يكون بشكل واضح ومفصل للضرر الذي لحق بالبضاعة وبدون ان يشترط القانون محتوى محدد لهذا التحفظ الخطي.

وفي حال توجيه التحفظ فإنه يعد قرينة قانونية لصالح المدعي مفادها انه عند التسليم لم تكن مطابقة حسب المواصفات الموجودة في سند الشحن ويعتبر الناقل هنا مسؤول عن هذه الخسارة والضرر ويوجب عليه التعويض^٢.

وعن ميعاد التحفظ الخطي ميزت اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل بين حالتين الهلاك الظاهر والهلاك غير الظاهر. ففي حالة الهلاك الظاهر يكون ميعاد تقديم التحفظ الخطي وقت تسلّم البضاعة من قبل المرسل اليه وفقا لاتفاقية بروكسل والقانون الأردني.

بالنسبة لاتفاقية هامبورغ يجب توجيه التحفظ الخطي في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه.

^١ عبد الحميد عز الدين الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٦، ص ٥٠٥.

^٢ أمين خلفي (٢٠٠٩) المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتبزي وزو، ص ٧٥.

اما بالحالة الثانية الهلاك غير الظاهر فهي ثلاثة أيام في اتفاقية بروكسل والقانون الأردني خمسة عشر يوماً في اتفاقية هامبورغ تبدأ من تاريخ التسليم.^١

٢- الاختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل البحري

نصت المادة ٢١٥ من قانون البحري الأردني على ان يعتبر باطلاً " كل شرط أو اتفاق يبتزح اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن ووثائق الشحن أو النقل البحري". فاستناداً لهذا النص فبعض شراح القانون استبعد التحكيم الذي يرد في مجال النقل البحري وذلك لاعتبار باطلاً أي شرط يبتزح اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في منازعات النقل البحري.

اما اتفاقية بروكسل اغفلت موضوع تحديد الاختصاص القضائي في منازعات عقد النقل البحري للبضائع مما اضطر اللجوء الى الأعراف البحرية وادراج تحديد الاختصاص في سندات الشحن بخلاف اتفاقية هامبورغ والتي تضمنت القواعد الناظمة للاختصاص القضائي في هذا المجال سواء في تحديد المحكمة المختصة ام حالات اللجوء الى التحكيم كما هو واضح بمادتيها ٢١ و٢٢.^٢

ففي اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد بمكان عمل المدعي عليه فإن لم يكن له محل عمل فمكان اقامته واما بمكان إبرام العقد او المحكمة المختصة في ميناء الشحن او التفريغ او المكان الذي يتفق عليه في عقد النقل.^٣ يلاحظ ان اتفاقية هامبورغ عالجت النقص في عدم احاطة اتفاقية بروكسل لهذا الموضوع وتوسعت به الامر الذي يحقق مجالا أكبر من واليسر بالنسبة لأطراف عقد النقل البحري.

٣- التقادم المسقط

ان التشريعات الدولية والوطنية تهدف الى تصفية مخلفات عقد النقل البحري بأسرع وقت ممكن ولذلك فقد اخضع المشرع الأردني في المادة ٢١٩ من قانون التجارة البحري دعوى المسؤولية عن الاضرار التي لحقت بالبضاعة وكذلك جميع الدعاوي المنبثقة من عقد النقل البحري لتقادم قصير مدته سنة شأنه في ذلك شأن ما ورد باتفاقية بروكسل.

اما اتفاقية هامبورغ فقد ضاعفت مدة التقادم فجعلتها سنتين تبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة. والتسليم الذي يعتد به هو التسليم الفعلي وهو ان تكون البضاعة تحت تصرف المرسل اليه او من ينوبه وإذا كان التسليم على دفعات تبدأ من تاريخ تسليم آخر دفعة لكامل البضاعة حتى يتم فحص ومعاينة البضاعة جميعها.^٤

^١ علي جمال الدين، مرجع سابق، ص ٣٠٤.

^٢ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠١٢، ص ١٨٨.

^٣ المادة ٢٠، ٢١، اتفاقية هامبورغ.

^٤ محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص

الخاتمة

اكتسب عقد النقل البحري أهمية كبيرة في وقتنا الحالي حيث تقوم الاقتصاديات العالمية على التبادل التجاري عن طريق النقل البحري. عالج هذا البحث أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية الأردني وفي ضوء اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨.

فقد تبين ان القانون الأردني لم يكن واضحاً في بيان أساس المسؤولية للناقل البحري وذلك لتأثره باتفاقية بروكسل بالرغم من أن الأردن لم تكن منظمة لهذه الاتفاقية. بخلاف اتفاقية هامبورغ التي بينت أساس المسؤولية على أساس الخطأ المفترض وان التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية.

يضاف إلى ما سبق فقد بين البحث حالات مسؤولية الناقل البحري من هلاك وتلف للبضاعة وإخراج من مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الإضرار الناجمة عن التأخير في تسليم البضاعة. بالإضافة بيان الحالات التي يعفى بها الناقل من المسؤولية

وتطرق البحث إلى دعوى مسؤولية الناقل البحري من حيث أطراف الدعوى والتحفظ الخطي والاختصاص القضائي ومدد التقادم.

وتوصل البحث إلى التوصيات التالية:

١- هناك حالات لم تنظم في مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني مثل حالة الحريق أو نقل الحيوانات الحية ولذلك لا بد من الإشارة إلى الحالات السابقة للإحاطة بجميع حالات مسؤولية الناقل البحري.

٢- على المشرع الأردني معالجة موضوع التأخير في تسليم البضاعة بشكل صريح في القانون وتخضع نفس أحكام المسؤولية من هلاك وتلف البضاعة.

٣- نوصي بتمديد مدة التقادم إلى عامين مثلما نصت عليها اتفاقية هامبورغ حماية لمصلحة الشاحن وإعطاء فرصة كافية للرجوع على الناقل.

قائمة المراجع:

١. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٢.
٢. أحمد محمود حسني، عقود النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨.
٣. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
٤. مصطفى كمال طه وفهيم منير، أساسيات القانون التجاري والبحري، منشأة المعارف، الإسكندرية.
٥. سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٠.
٦. محسن شفيق الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة.
٧. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر ١٩٧٨، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٠.
٨. علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.
٩. مصطفى طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، ١٩٩٥.
١٠. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ١٩٧٠، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١.
١١. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، القاهرة، ٢٠٠١.
١٢. لطيف جبر كوماني، قانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٣.
١٣. عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
١٤. مروان الابراهيم، (٢٠٠٦) مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني، مودة للبحوث والدراسات، الأردن، مجلد ٢١، عدد ٢.
١٥. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٤.
١٦. فياض القضاة، (١٩٩٩) احكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، مجلة دراسات، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن مجلد ٢٦، عدد ١، ص ٢٢٧.
١٧. على البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ١٩٧٧، هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، السفينة ج ١، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، ١٩٩٣.
١٨. محمود عباينة، احكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٥.
١٩. محمود ترك عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
٢٠. عبد الحميد عز الدين الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦.
٢١. أمين خلفي (٢٠٠٩) المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتبزي وزو.
٢٢. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠١٢.
٢٣. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥.