

جامعة النجاح الوطنية

كلية الدراسات العليا

الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل الدولي للبضائع

(دراسة مقارنة)

إعداد

أحمد محمد وجيه الفاعور

إشراف

د. غسان خالد

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص،
بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين.

2020

الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل الدولي للبضائع
(دراسة مقارنة)

إعداد

أحمد محمد وجيه الفاعور

نُوقِشت هذه الأطروحة بتاريخ 2020/11/18م، وأُجيزت.

التوقيع

.....

.....

.....

أعضاء لجنة المناقشة

1. د. غسان خالد/ مشرفاً ورئيساً

2. د. بشار دراغمة/ ممتحناً خارجياً

3. د. أشرف ملحم/ ممتحناً داخلياً

الإهداء

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا النهار إلى بطاعتك.. ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك.. ولا
تطيب الآخرة إلا بعفوك.. الله جل جلاله.

إلى معلم البشرية ومنبع العلم نبينا محمد (صلى الله عليه وسلم)
إلى من كلله الله بالهيبة والوقار.. إلى من علمني العطاء بدون انتظار.. إلى من أحمل اسمه بكل
افتخار.. والدي العزيز

إلى بسمه الحياة وسر الوجود.. إلى من كان دعائها سر نجاحي.. وبلسم وجودي.. إلى أعلى
الحبائب والذاتي الحنونة.

إلى من هم أقرب إليّ من روحياي من شاركني حزن الأم وبهم استمد عزتي وإصراري.. إخوتي
واخواتي

للذين كانوا عوناً لي في بحثي هذا ونوراً يضيء الظلمة التي كانت تقف أحياناً في طريقي..
مشرفي الدكتور غسان خالد

إلى من زرعوا التفاؤل في دربنا وقدموا لنا المساعدات والتسهيلات والأفكار والمعلومات، ربما
دون شعورهم بدورهم بذلك فلهم منا كل الشكر.. أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الدراسات العليا في
قسم القانون.. جامعة النجاح الوطنية.

الشكر والتقدير

قال تعالى:

شَهِدَ اللَّهُ أَنَّهُ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ وَالْمَلَائِكَةُ وَأُولُو الْعِلْمِ قَائِمًا بِالْقِسْطِ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ الْعَزِيزُ الْحَكِيمُ

(آل عمران: 18)

اللهم لك الحمد حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه، ملء السموات وملء الأرض، وملء ما شئت من شيء بعد، أهل الثناء والمجد، أحق ما قال العبد، وكلنا لك عبد، أشكرك ربي على نعمك التي لا تعد، وآلائك التي لا تحد، أحمده ربي وأشكرك على أن يسرت لي إتمام الرسالة على الوجه الذي أرجو أن ترضى به عني.

بأصدق المشاعر وبأشدّ الكلمات الطيبة النابعة من قلب وفيّ، أقدم شكري وامتناني لمن كانوا سبب في استمرار واستكمال مسيرة حياتي، من وقفوا معي بأشدّ الظروف ومن حفزوني على المثابرة والاستمرار وعدم اليأس، أقدم لكم أجمل عبارات الشكر والامتنان من قلب فاض بالاحترام والتقدير لكم..عائلتي.

للسجاح أناس يقدّرون معناه، وللإبداع أناس يحصدونه، لذا نقدّر جهودكم المضنية، فأنتم أهل للشكر والتقدير.. فوجب علينا تقديركم.. فلکم منا كلّ الثناء والتقدير... مشرفي الدكتور غسان خالد وجميع أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الدراسات العليا..قسم القانون.

وكل الشكر والتقدير لأعضاء لجنة المناقشة على جهودكم المباركة ووقتكم الثمين.

الإقرار

أنا الموقع أدناه، مقدمة الرسالة التي تحمل العنوان:

الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل الدولي للبضائع (دراسة مقارنة)

أقر بأن ما اشتملت عليه هذه الرسالة إنما هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه حيث أن هذه الرسالة كاملة، أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل أي درجة أو لقب علمي أو بحث لدى أي مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

Declaration

The work provided in this thesis, unless otherwise referenced, is the researcher's own work, and has not been submitted elsewhere for any other degree or qualification.

Student's Name:

اسم الطالب:

Signature:

التوقيع:

Date:

التاريخ:

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
ج	الإهداء
د	الشكر والتقدير
هـ	الإقرار
و	الفهرس
ح	الملخص
1	المقدمة
4	أهمية الدراسة
4	أهداف الدراسة
5	مشكلة الدراسة
5	اسئلة الدراسة
5	منهج الدراسة
6	نطاق الدراسة
7	الدراسات السابقة
7	خطة البحث
8	الفصل الأول: عقد النقل البري
8	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البري الدولي وبيان طبيعته القانونية
8	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البري الدولي للبضائع
10	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري الدولي
15	المطلب الثالث: الآثار المترتبة على عقد النقل البري الدولي
21	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري في عقد النقل الدولي
21	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري الدولي
24	المطلب الثاني: حالات انتفاء مسؤولية الناقل في عقد النقل البري الدولي
28	المطلب الثالث: التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري
34	الفصل الثاني: عقد النقل البحري للبضائع
34	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
34	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري الدولي للبضائع
36	المطلب الثاني: صور عقد النقل البحري للبضائع وأنواعه

41	المطلب الثالث: الآثار المترتبة على عقد النقل البحري الدولي
53	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري
53	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري
62	المطلب الثاني: حالات اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري
68	المطلب الثالث: التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل أو الاعفاء منها
78	الخاتمة
78	أولاً: النتائج
79	ثانياً: التوصيات
81	قائمة المصادر والمراجع
b	Abstract

الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل الدولي

"دراسة مقارنة"

إعداد

احمد محمد الفاعور

اشراف

د. غسان خالد

الملخص

تناولت في هذه الدراسة موضوع الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل الدولي للبضائع وذلك في نطاق المنهج المقارن للدراسات، فقامت باجراء المقارنة بين الأحكام والمبادئ التي ترسيها القوانين المحلية مع الأحكام والمبادئ التي نادت الاتفاقيات الدولية التي نظمت الموضوع بتطبيقها وقد قمت بتقسيم الدراسة إلى فصلين.

تناولت في الفصل الأول الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل البري الدولي، وقد بينت من خلاله طبيعة مسئولية الناقل في عقود النقل، وحالات قيام وانتفاء هذه المسئولية، ونطاق تطبيق أحكامها، وبينت الأحكام المتعلقة بإمكانية تحديد حدود لهذه المسئولية بموجب نصوص القوانين و بموجب اتفاق الاطراف ، ذلك مع الأخذ بعين الاعتبار حالة الاتفاق على الاعفاء من المسئولية.

حيث أن مصلحة الناقل البري تتطلب الحصول على أكبر قدر من الاعفاء فيما يخص مسئوليته وبما يحقق مصالحه ويعفيه من أي تعويض في حالة وقوع الضرر، ذلك على العكس من الشاحن الذي يحاول تقييد الناقل وترتيب التزامات في ذمته بما يهدف إلى حفاظه على سلامة بضائعه خلال عملية النقل، وإلى حين استلام البضائع سليمة في مكان الوصول المنفق عليه، وعليه فقد بينت في الفصل الأول المتطلبات التي تفرضها القوانين محل المقارنة على كل من أطراف العقد لغايات تحقيق التوازن العقدي وتفاذي تعبير أي طرف عقدي بالآخر عند تنفيذ العقد.

وعلى الرغم من عدم وجود اتفاقيات دولية موقعة تعالج موضوع مسئولية الناقل في عقد النقل الدولي، حيث أنه أغلب هذه الاتفاقيات وأن وجدت فتكون موقعة بين دولتين في إقليم واحد متجاورتين ومتلاصقتين في الحدود، إلا ان التشريعات محل المقارنة قد أصدرت بعض القوانين التي

تنظم موضوع النقل البري الدولي بما يميزه عن النقل البري الذي يتم محلياً، ويضاف إلى ذلك تخصيص الدول بعض التشريعات التي تعالج مسألة النقل الدولي للبضائع بشكل مستقل عن النقل المحلي للبضائع.

أما فيما يتعلق بالفصل الثاني فقد تناولت فيه موضوع الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري في عقد النقل الدولي، وقد بينت في هذا الفصل طبيعة مسؤولية الناقل عن البضائع التي يتعهد بنقلها من خلال البحر، بالإضافة إلى موقف القوانين الوطنية محل المقارنة والاتفاقيات الدولية التي نظمت الموضوع من ذلك.

وعليه ولتمتع عقد النقل البحري بالطابع الدولي بشكل أكبر من عقد النقل البري، ولاعتماد الاقتصاد الدولي والكثير من الدول على العائدات التي يتم الحصول عليها من النقل البحري، فقد قامت الاتفاقيات الدولية بمعالجة أحكامه بشكل يحقق التوازن العقدي بين أطرافه، وعليه فقد صدر قانون هارتر الأمريكي في عام 1893، والذي كان يهدف إلى ابطال وتضييق نطاق شروط الاعفاء من المسؤولية، وقد انحصر نطاق تطبيقه في الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد ظهر بعده اتفاقية بروكسل التي صدرت عام 1924 والتي كانت تهدف إلى تحديد الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل، وابطال شروط الاعفاء من المسؤولية التي يجوز للناقل التمسك بها، واجازتها في حالات معينة بينتها في المادة (4) منها، وظهر بعدها بروتوكول لاهاي لغايات التعديل على بعض أحكام اتفاقية بروكسل، وقد استدعت كثرة المنازعات وتطور النقل البحري الى ظهور اتفاقية دولية جديدة وهي اتفاقية هامبورغ والتي تم توقيعها عام 1978 والتي جاءت بنصوص أكثر وضوحاً من اتفاقية بروكسل وتعديلاتها، وقد جاءت نصوصها مواكبة للتطور فيما يتعلق بالنقل البحري.

المقدمة

يعد النقل من الأمور غير الجديدة بالنسبة للبشرية بشكل عام، حيث أن النقل مر بسلسلة تطورات تاريخية إلى وقتنا الحاضر فقد بدأت بالمشي، ووصلت إلى المركبة الفضائية، والنقل يعتبر من أكثر الأمور أهمية لدى الانسان، وازدادت أهميته في وقتنا الحاضر لما يوفره من راحة للأفراد، ولما يحققه من إنجاز لهم، حيث أنه يلبي حاجات الأفراد والشركات في المجتمع، وعقد النقل في وقتنا الحاضر هو الذي ينظم الأمور التي تتعلق في النقل من حيث التزامات أطرافه وحقوقهم.

يستحوذ النقل في الوقت الحاضر مكانة هامة ويرجع السبب في ذلك إلى ما يقدمه إلى الاقتصاد المحلي والدولي، حيث أن النقل يعد أهم دعامة تقوم عليها التجارة المحلية والدولية، فهو لا يعمل على خلق سلع جديدة، إنما على تحريك السلعة من المكان الذي تكثر فيه هذه السلعة الى المكان الذي يحتاجها، مما يؤدي إلى رفع قيمتها، وحصول الأفراد عليها مما يعود بالنفع على المنتج والمستهلك.

ويبرم عقد النقل إذا كان عقد نقل أشخاص بين طرفين الناقل والراكب، ويتمثل محل العقد في هذه الحالة نقل اشخاص من مكان إلى آخر، أما إذا كنا بصدد عقد نقل بضائع، فهو يختلف عن عقد نقل الأشخاص كون عقد نقل البضائع ينشأ بين الناقل، المرسل، ويكون محله نقل البضائع من وجهة إلى وجهة أخرى يحددها المرسل.

تتعدد أشكال عقد النقل فقد يكون النقل بشكل بري أو بحري أو جوي، وقد يكون محل عقد النقل نقل أشخاص، أو نقل بضائع، لذلك كان لا بد من تحديد مسؤولية الأطراف وحدودها في عقد النقل، على اعتبار أنه أصبح من أكثر العقود استخداماً في الوقت الحاضر مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصيته، حيث أن النقل يعد من الأمور الخطرة سواء على حياة الانسان، أو على الأموال فقد كان من اللازم تنظيمه في قوانين وتشريعات يحدد من خلالها مسؤولية الناقل في عقود النقل، ويلاحظ هنا أن مسؤولية الناقل تختلف بحسب طبيعة العقد أو نوعه، وقد نظمت العديد من الاتفاقيات الدولية والتشريعات عقد النقل، وقد هدفت غالبية هذه الاتفاقيات والتشريعات إلى تحقيق التوازن بين أطراف عقد النقل، وأيضاً تسهيل إبرام هذا العقد حيث اعتبرته أغلب التشريعات من

العقود الرضائية التي يكفي لإنعقادها تلاقي قبول وأيجاب الأطراف دون الحاجة لشكلية معينة، وذلك لكثرة ابرام هذا العقد وللتسهيل على طرفيه.

ويلزم لقيام مسئولية الناقل بشكل عام أن تتوافر أركان هذه المسئولية وهي الخطأ- الضرر- العلاقة السببية، وفي حال توافرت أركان هذه المسئولية تقوم مسئولية الناقل بحيث يلزم توافر هذه الأركان مجتمعة حسبما سيتم بيانه.

ولما أسلف يلزم لقيام مسئولية الناقل العقدية (مصدرها العقد) بحسب ما سيتم بيانه في هذه الدراسة أن يتوافر فيها ركن الخطأ، ويجب أن يصدر الخطأ عن الناقل ذاته أو عن الأشخاص الذين يكون الناقل مسئولاً عنهم حتى يعتبر هذا الخطأ موجباً لمسئوليته، وحيث أن الأصل أن يقع عبء اثبات الخطأ على الشخص الذي يدعي وقوع الضرر عليه، وحتى ينفي الناقل مسئوليته عن هذا الخطأ فإنه يجب عليه اثبات عكس ذلك¹.

وقد يكون الخطأ الصادر من الشخص عمداً، أي أنه يقصد من إحداثه الحاق الضرر بالغير أو غير عمدي، وهو عندما تتجه إرادة الشخص بسبب أهماله أو تقصيره إلى الإخلال بواجب قانوني دون قصد الحاق الضرر بالغير، ويؤثر تحديد نوع الخطأ المرتكب فيما يتعلق بالمسئولية حيث أنه في حالة الخطأ غير العمد يتم التخفيف من المسئولية على اعتبار أن ارادة الشخص لم تتجه إلى إحداث الضرر، أما في حالة الخطأ العمد فإنه لا يفترض ذلك².

يلاحظ هنا أن الخطأ وحده الذي يصدر من الناقل لا يكفي لإقامة مسئوليته بل يجب أن يؤدي هذا الخطأ إلى ضرر حتى تقوم مسئولية الناقل، أي أن خطأ الناقل قد أدى إلى ضرر يلزم تعويضه، أما في حالة أن الضرر قد أصاب المرسل او المرسل اليه لسبب آخر غير خطأ الناقل، أو أن الناقل قد ارتكب خطأ إلا أنه لم يؤدي إلى إصابة المرسل او المرسل اليه بضرر فلا تقوم مسئولية الناقل، وذلك على اعتبار أن الضرر هو الأساس الذي تنطلق منه المسئولية، بحيث يحدد من

¹ سلطان، انور: مصادر الالتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي. الطبعة التاسعة . عمان . دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2016. ص 233-236 .

² انور سلطان. المرجع السابق. ص 232.

خلاله مقدار ونطاق التعويض الذي يستحقه المضرور، لذلك في حالة انتفاء الضرر تنتفي المسؤولية المدنية بغض النظر عن نوع الخطأ³.

فإذا كان الخطأ الذي ارتكبه الناقل لم يسبب ضرراً لشخص بعينه فلا تقوم المسؤولية المدنية إلا أنه قد تقوم مسؤولية الشخص الجزائئية مثل حالة اشهار السلاح، حيث أن مثل هذا الفعل لا يقيم المسؤولية المدنية لأنه لم يحقق ضرر لشخص بعينه، إلا أنه يقيم المسؤولية الجنائية لأنه حقق ضرر للمجتمع، لذلك وفيما يتعلق بالمسؤولية المدنية فإن الضرر يعتبر بمثابة شرط المصلحة الذي لا تقبل دعوى المضرور إلا بآثباته⁴.

يشترط في الضرر حتى يعتبر منشأً للمسؤولية أن يكون محقق الوقوع، أي أن يكون وقع فعلاً لا ينتظر وقوعه، أو أن يكون سيقع في المستقبل إلا أنه محقق الوقوع، أما بالنسبة للضرر الاحتمالي الذي لا يعرف إذا كان سيقع أم لا، ولا يمكن التحقق من وقوعه فلا يعتبر مقيماً للمسؤولية أو موجباً للتعويض إلا حين وقوعه.

أما الركن الثالث من أركان المسؤولية فهو العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، حيث يشترط أن تقوم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وأن تتوافر قناعة للقاضي بذلك حتى تقوم المسؤولية المدنية للناقل، فيجب أن يكون الضرر الحاصل للمرسل أو المرسل إليه بسبب خطأ الناقل، والا انتفت مسؤولية الناقل عن الضرر، ويلاحظ هنا أنه إذا قامت علاقة السببية بين خطأ الناقل، والضرر فإنه يمكن للناقل نفي علاقة السببية بين خطأه والضرر من خلال اثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو السبب الأجنبي، وهو ما سيأتي بيانه في هذه الدراسة⁵.

فعلى سبيل المثال إذا تأخر الناقل في إيصال البضاعة إلى المرسل إليه بسبب خطأه مما أدى إلى انقضاء موسم بيع هذه البضاعة وبقائها في المخازن، ففي هذه الحالة خطأ الناقل بتأخيره إيصال

³ طلبه، انور :المسؤولية المدنية الجزء الاول المسؤولية العقدية . الطبعة الاولى . الاسكندرية . المكتب الجامعي الحديث. 2005. ص 289-290.

⁴ انور طلبه . المرجع السابق. ص 289-290-291 .

⁵ انور سلطان. مرجع سابق. ص 246-247

البضاعة أدى إلى إصابة المرسل إليه بالضرر، وبهذا تقوم العلاقة السببية بين خطأ الناقل، والضرر الذي أصاب المرسل إليه، أما إذا أصاب المرسل إليه ضرر لكنه ليس بخطأ الناقل فتنتفي مسؤولية الناقل لا لإنتفاء السببية بل لإنتفاء الخطأ.

لذلك وحتى يتفادى الناقل قيام مسؤوليته فإنه يجب أن يؤدي التزامه على أكمل وجه، وكما يقتضيه القانون والعقد المبرم معه، وذلك لأن التزام الناقل في عقد النقل هو التزام منظم ودقيق حيث أنه لا يقتصر فقط على حصوله على الأجرة مقابل ما يقوم به، بل أن ما يقوم به الناقل يحقق مصالح تجارية ضخمة تتمثل في تحريك عجلة الاقتصاد من خلال إيصال البضائع أو الأفراد حسب ما تم الاتفاق عليه.

أهمية الدراسة

تبرز أهمية موضوع هذه الدراسة في كونه من المواضيع المعاصرة والتي يكثر التساؤل عنها، وحيث أنه غالباً ما يجهل المرسل أو المرسل إليه لقلته خبرته ربما بالحقوق والحماية التي وفرها له القانون بهدف حمايته من تعسف الناقل، ويعتبر هذا الموضوع أيضاً من المواضيع الهامة بالنسبة للعاملين في مجالات التجارة الدولية والمحلية، على اعتبار أن النقل يعد الأساس الذي تقوم عليه التجارة، ولما يشكله أيضاً هذا الموضوع من جزء كبير من تعاملات الناس مما يحتاج إلى تنظيم العلاقة بين شركات النقل التي تعد الجانب الأقوى، والأفراد الجانب الأضعف في هذه العلاقة مما يتطلب بيان حقوق كل طرف، ومعرفة كل طرف بحقوقه بشكل يمنع استغلال هذه الشركات للأطراف بحكم اختلاف المراكز القانونية وتفاوتها.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى بيان وتحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل الدولي البري والبحري، وذلك على اعتبار أن الناقل هو أحد اطراف عقد النقل، ويترتب على عاتقه العديد من الالتزامات التي تقيم مسؤوليته في حالة الإخلال فيها، وأن الناقل يعتبر المسئول عن الركاب والبضائع التي تكون بحوزته في عملية النقل، ويهدف أيضاً إلى بيان الحلول التي يتم اللجوء إليها في حالة هلاك، أو

تلف، أو تأخر البضائع أثناء عملية النقل، وبيان الحد الذي تبدأ عنده مسؤولية الناقل والحد الذي تنتهي عنده، ويهدف أخيراً إلى بيان موقف الاتفاقيات الدولية، والقوانين الوطنية المنظمة لعقد النقل وتحديدًا فيما يتعلق بطبيعة مسؤولية الناقل، وبيان مدى التوافق بينها في تحديد طبيعة هذه المسؤولية.

مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة هذه الدراسة في وجود نقص في التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل في عقود النقل بأنواعها، حيث أن القوانين والاتفاقيات الدولية المنظمة للموضوع لم تعالج جميع ما يتعلق بهذه المسؤولية من حيث طبيعة هذه المسؤولية أو قيامها أو تحديدها، ولم تبين أيضاً الالتزامات و/أو الآثار المترتبة على التعاقد بين الأطراف، لذلك ستهدف هذه الدراسة إلى معالجة هذه الإشكاليات حتى تكون العلاقات منظمة وواضحة بين أطراف عقد النقل بما يبين حقوق والتزامات الأطراف المتبادلة في العقد في إطار القوانين والاتفاقيات محل المقارنة.

اسئلة الدراسة

سيجيب الباحث في هذه الدراسة عن الآتي:

- 1- ما هو المقصود بعقد النقل الدولي؟
- 2- كيف عالجت الاتفاقيات الدولية والقوانين عقد النقل الدولي؟
- 3- ما هي طبيعة مسؤولية الناقل في عقد النقل الدولي؟
- 4- هل يمكن الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل أو الاعفاء منها في عقد النقل الدولي؟
- 5- ما هي حالات امتناع مسائلة الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة أثناء النقل أو بعده؟

منهج الدراسة

سيعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي المقارن، وذلك من خلال بيان المقصود بعقد النقل الدولي، وبيان الأحكام العامة له، وبيان الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل،

وذلك من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية المنظمة للموضوع المتمثلة في اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل، وبيان موقف كل من القانونين الأردني والمصري من ذلك، والمقارنة بين هذه النصوص للوقوف على نقاط الاتفاق والأختلاف بينهم فيما يتعلق بطبيعة مسؤولية الناقل والمواضيع التابعة لها.

نطاق الدراسة

سيتطرق الباحث في هذه الدراسة الى مسؤولية الناقل في عقد النقل الدولي من خلال معالجة احكامه وفقاً للتشريعات محل المقارنة (القانون المصري - القانون الاردني) المنظمة لهذا الموضوع ذلك لقلة الاتفاقيات الدولية المنظمة للموضوع ولكونها اتفاقيات اقليمية في اغلب الاحيان يتم توقيعها بين دولتين في اقليم واحد، مع الاخذ بعين الاعتبار اتسام هذه التشريعات بالطبيعة الدولية من حيث تحديد نطاق تطبيقها، وسيعالج الباحث الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري ذلك في نطاق الاتفاقيات الدولية، والتشريعات محل المقارنة المنظمة للموضوع، وسيبين الباحث مسؤولية الناقل في هذه العقود فيما يتعلق بنقل البضائع فقط ومسئولية الناقل عنها، وسيستبعد الباحث من هذه الدراسة ما يتعلق بالمسئولية بنقل الاشخاص والأموال المتعلقة بها، وسيستبعد الباحث أيضاً من نطاق البحث عقد النقل الجوي، وذلك لقلة استخدامه في نقل البضائع مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، ولعدم تطبيقه أو التطرق له في فلسطين.

الدراسات السابقة

وجد الباحث بعض الدراسات السابقة ومنها، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع للباحثة مروة عوض الطراونة، وأيضاً النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني للباحث حسن عبدالله العنسي، وقد قامت هذه الدراسات بمعالجة موضوع مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري الا انها لم تتطرق الى الطبيعة الدولية لهذه المسؤولية او الية تنظيمها واحكامها وفقاً للاتفاقيات الدولية ، وأيضاً عقد النقل البري للأشخاص للباحثين زهير قزاز وعمر علالي، إلا أنه وحسب ما هو واضح من عناوين هذه الرسائل لم تعالج أي منهم مسؤولية الناقل في عقد النقل الدولي للبضائع، ولم تبين مسؤولية الناقل في عقد النقل البري والبحري للبضائع ضمن الاتفاقيات الدولية، إنما اکتفوا بمعالجة التنظيم القانوني لهذه المواضيع ضمن القوانين المحلية.

خطة البحث

قام الباحث بتقسيم هذه الرسالة إلى مقدمة وفصلين رئيسيين وخاتمة، وعالج الباحث في الفصل الأول ماهية عقد النقل البري للبضائع، حيث بين المقصود بعقد النقل البري وطبيعته القانونية في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فقد بين فيه الباحث الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل في عقد النقل البري، أما الفصل الثاني فقد عالج فيه الباحث عقد النقل البحري للبضائع وذلك من خلال مبحثين، فقد بين الباحث ماهية عقد النقل البحري للبضائع في المبحث الأول، وعالج الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري في المبحث الثاني.

الفصل الاول

عقد النقل البري الدولي

تمهيد وتقسيم : عقد النقل البري أحد أنواع عقود النقل المستخدمة في حياتنا اليومية بشكل واسع، وليبيان عقد النقل البري، والتعرف عليه، وبيان احكامه عندما يتسم بالطابع الدولي، فسيقوم الباحث من خلال هذا الفصل بتعريف عقد النقل البري، وبيان طبيعته القانونية، وكيفية نشأته، وكيفية قيام مسئولية الناقل في هذا العقد، وذلك من خلال النصوص القانونية المنظمة للموضوع بشكل يساعد على استخلاص أحكامه، وبيان مدى ملائمتها مع النصوص المنظمة له.

سيعالج الباحث في هذا المبحث عقد النقل البري من حيث تعريفه، وأنواعه، وتكوين عقد النقل واثباته.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البري الدولي وبيان طبيعته القانونية

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البري الدولي للبضائع

يمكن تعريف عقد النقل بشكل عام، على أنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بنقل أشخاص، أو أشياء بواسطة أداة نقل من مكان إلى آخر بمقابل، ويكون عقد النقل بين المرسل والمرسل إليه والناقل في حالة نقل البضائع، أما في حالة نقل الأشخاص فإن عقد النقل يتم بين الناقل والراكب⁶.

وبالرجوع إلى المادة (208) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999، نجد أنها عرفت عقد النقل البري بأنه "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره"⁷.

⁶ يونس، علي حسين: **عقد النقل**. القاهرة. دار الفكر العربي للنشر والتوزيع. بدون سنة نشر. ص3.

⁷ قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999، المنشور في الجريدة الرسمية العدد رقم 19، في تاريخ: 1999/5/17.

بينما عرف قانون التجارة الأردني عقد النقل في المادة (68) بأنه "العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر"⁸.

وقد عرف الفقهاء الاسلامي عقد النقل بأنه اتفاق بين شخصين على أن يقوم أحدهم (الناقل) بنقل بضاعة أو أشخاص بمقابل، واشترط الفقه في تعريف عقد النقل أنه "لا يكون إلا بعوض"⁹.

يلاحظ الباحث ومن خلال مقارنة التعاريف السابقة أن القانون الأردني لم يشترط وجود الأجرة في عقد النقل حتى يعتبر صحيحاً بعكس القانون المصري والفقه الإسلامي، ويلاحظ أيضاً أن جميع هذه التعاريف متفقة تقريباً فيما بينها من حيث تحديد العناصر الأساسية لعقد النقل، إلا أنه لم يتم أي من هذه التعريفات بتعريف عقد النقل الدولي أو التطرق له حيث قد اکتفوا بالتعريف بعقد النقل بشكل عام، لذلك سيقوم الباحث بتعريف عقد النقل البري الدولي وفقاً للقوانين المنظمة له.

أما وفيما يتعلق بعقد النقل البري الدولي للبضائع فقد عرفته المادة (2) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني بقولها "اتفاق يبرم بين الشاحن والناقل أو من ينوب عن أي منهما يلتزم الناقل بموجبه بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر"¹⁰.

أما بالنسبة للنقل الدولي للبضائع فقد عرفته المادة (2) اعلاه أيضاً حيث اعتبرت النقل الدولي للبضائع بأنه "نقل البضائع على الطرق من داخل المملكة الى خارجها او بالعكس دون اعتبار للوضع الجمركي للبضاعة"¹¹.

⁸ قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966، المنشور في الجريدة الرسمية الأردنية، العدد (1910)، بتاريخ 1966/3/30.

⁹ حمد، عمر؛ وخالد، مصطفى: **عقد النقل في الفقه الاسلامي دراسة مقارنة**. الطبعة الأولى. عمان. دار النفائس للنشر والتوزيع. 2010. ص34

النقل بالمجان يقصد به: النقل الذي يتم دون مقابل على سبيل المجاملة، حيث أن هنالك بعض أنواع النقل التي تتم بدون مقابل نقدي مثل سفر الصغير من نوبه دون دفع أجرة، أو نقل العمال من نقطة التجمع إلى نقطة العمل.

¹⁰ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 المنشور في الجريدة الرسمية عدد (4751) بتاريخ 2006/3/16

¹¹ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني.

يلاحظ الباحث من التعريفات السابقة تطلب وجود شرط الإقليمية في عقد النقل البري حتى يعتبر عقد نقل دولي وذلك عندما اشترطت المواد السابق بيانها ذلك من خلال قولها "من داخل المملكة إلى خارجها أو بالعكس"، أو "من الدولة إلى دولة أخرى أو بالعكس" مما يتطلب ان يتم نقل البضائع محل عقد النقل من دولة الى اخرى ليتسم العقد بالطابع الدولي .

أخيراً يجب ملاحظة أن عقد النقل البري للبضائع يكثر استخدامه في النقل الدولي للبضائع، ويرجع ذلك إلى توفيره الكثير من المال مقارنة بعقود النقل الأخرى، وقد يتم عقد النقل البري الدولي للبضائع من خلال وسائل النقل البري المتمثلة في الترام، أو السكك الحديدية، أو السيارات (الشاحنات)¹².

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري الدولي

أ. رضائية عقد النقل: حيث يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد تلاقي القبول والايجاب من الأطراف بغض النظر عن إصدار الإيجاب، فقد يصدر الإيجاب من الناقل على شكل عرض مقدم للجمهور، وقد يصدر الإيجاب من الراكب، ويلاحظ هنا أن عقد النقل لا يتطلب لانعقاده شكلية معينة، أي أن القانون لم يشترط وجود شكلية معينة حتى يعتبر عقد النقل صحيحاً¹³.

نصت على ذلك المادة (77) من قانون التجارة الأردني حينما نصت على "أن التعاقد على نقل الأشخاص كالتعاقد على نقل الأشياء يتم بمجرد حصول الرضى"¹⁴. ويقابل هذا النص في قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999 في المادة (210) منه والتي نصت "يتم عقد النقل وعقد

¹² حسين، محمد عبد الحميد: دور النقل الدولي للبضائع في تنمية الصادرات. مجلة مصر المعاصرة. بحث محكم. 2003. ص308. وقد عرف القانون رقم 73 لسنة (2019) بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي في مصر النقل البري الدولي في المادة (1) منه على انه " خدمة النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة من جمهورية مصر العربية الى دولة اخرى او بالعكس".

¹³ عباينة، محمود محمد: أحكام عقد النقل البري، النقل الجوي. الطبعة الأولى. عمان. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2015. ص230.

¹⁴ قانون التجارة الأردني.

الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق"¹⁵، وتؤكد هذه النصوص على رضائية عقد النقل، وأنه ينعقد بمجرد الرضى دون الحاجة لشكلية معينة.

يود الباحث التنويه هنا إلى أن اشتراط الكتابة في عقد النقل هو شرط اثبات لعقد النقل وليس شرط لانعقاده حسبما هو واضح من النصوص السابقة، وسيقوم الباحث بمعالجة مسألة الإثبات في هذا المطلب.

ب. عقد النقل من عقود المعاوضة الملزمة لجانبين: يعتبر عقد النقل من عقود المعاوضة لأن كل طرف فيه يعطي مقابل لما يأخذ، ويعتبر من العقود الملزمة لجانبين، لأن كل طرف فيه يكون ملزم بأداء التزامه تجاه الطرف الآخر، فالناقل يكون ملزم بنقل الأشخاص أو البضاعة المتفق عليها، فيما يكون الراكب أو المرسل ملزماً بأداء الأجرة للناقل، ويترتب على ذلك امكانية فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض في حالة اخلال أي من الطرفين بالتزاماته، وسيقوم الباحث بمعالجة ذلك في المبحث القادم¹⁶.

وهذا ما أكدته قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999 في تعريفه لعقد النقل في المادة (208) السابق ذكرها أن عقد النقل يكون بعوض حيث نصت على ذلك بشكل صريح بقولها "مقابل أجرة"¹⁷، أما بالنسبة للقانون الأردني فقد نصت المادة (69) من قانون التجارة الأردني على أن عقد النقل "وله بحكم الضرورة صفة العقود بعوض"¹⁸.

ج. عقد النقل عقد اذعان: يعتبر عقد النقل من عقود الإذعان، ويرجع السبب في ذلك إلى اختلاف المراكز القانونية للأطراف في العقد، حيث أن الناقل (شركة الشحن) عادة ما يقوم باعداد نماذج من أجل اتمام النقل من خلالها، ويكون المرسل في هذه الحالة ملزم بالتوقيع على هذا النموذج لإبرام عقد النقل، ويشترط الناقل عادة أن يتم التوقيع حسب الشروط الثابتة

¹⁵ قانون التجارة المصري .

¹⁶ خالد، عدلي أمير: عقد النقل البري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا. بدون رقم طبعة. الاسكندرية. دار الجامعة الجديدة. 2006. ص12.

¹⁷ قانون التجارة المصري .

¹⁸ قانون التجارة الأردني .

في العقد، والتي لا يقبل تغييرها أي دون امكانية تفاوض بين المرسل مع الناقل عليها، وذلك بحكم أن الناقل في المركز القوي، وأن المرسل في المركز الضعيف¹⁹.

وحيث أن المرسل لا يستطيع مناقشة الشروط التي يضعها الناقل في العقد، ويرجع السبب في ذلك لوجود احتكار من قبل الناقل، أو حاجة المرسل الماسة لاتمام عملية النقل مما يجعله يقبل بالشروط التي يفرضها الناقل عليه دون امكانية مناقشتها²⁰.

ولا يتوجه الباحث في هذا الصدد الى اعتبار عقد النقل من عقود الاذعان، حيث وإن أمكن افتراض ذلك في السابق على اعتبار قلة وسائل وشركات النقل التي توفر هذه الخدمة للمرسلين، إلا أنه وفي الوقت الحالي توجد العديد من شركات النقل التي يمكن للمرسل التعاقد معها مع وجود خيارات وشروط عقدية يمكن التفاوض فيها، ويضاف إلى تعددية شركات النقل التي يمكن التعاقد معها، الحماية التي وفرها المشرع بموجب نصوص القانون، والتي تحدد مسؤولية الناقل بحد أدنى لا يجوز الاتفاق على خلافه، ذلك خوفاً من تعسف الناقل في مواجهة المرسل أو المرسل إليه.

د. تجارية عقد النقل: يعتبر عقد النقل من العقود التجارية البحتة فيما يتعلق بالناقل، وذلك بغض النظر عن كون الناقل فرداً، أو شركة، أو أحد أشخاص القانون العام أو الخاص، فيعتبر عقد النقل من العقود التجارية بالنسبة للناقل، أما بالنسبة لمرسل البضاعة فيختلف الحال بالنسبة له حسب الغاية المرجوة من النقل، فإذا كان المرسل تاجراً يقوم بشحن بضاعته من أجل أمور تجارية، ففي هذه الحالة يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له، أما إذا كان المرسل من غير طائفة التجار، كأن يقوم بشحن أثاث منزله، أو مستلزماته من مكان إلى آخر ففي هذه الحالة يعتبر العقد مدنياً بالنسبة للمرسل ويبقى تجارياً بالنسبة للناقل²¹.

¹⁹ اسماعيل، محمد حسين. القانون التجاري الأردني الأعمال التجارية-التاجر-المحل التجاري-العقود التجارية. الطبعة الأولى. عمان. دار عمار للنشر والتوزيع 1985. ص290-291.

²⁰ التكروري، عثمان، السويطي أحمد طالب: مصادر الالتزام مصادر الحق الشخصي في ضوء أحكام مجلة الأحكام العدلية وقانون المخالفات الفلسطينية بالمقارنة مع مشروع القانون المدني الفلسطيني والقانون المدني المصري والقانون المدني الأردني. الطبعة الأولى. الخليل. المكتبة الأكاديمية. 2019، ص35.

²¹ علي حسين يونس، مرجع سابق، ص6-7.

ويؤكد على ما سبق نص المادة (6) من قانون التجارة الأردني حيث نصت على أنه "تعد الأعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية أعمالاً تجارية برية: ز - النقل براً أو جواً أو على سطح الماء" ²²، أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد نصت في المادة (5) منه على أنه "تعتبر الأعمال التالية تجارية إذا تم مزاولتها على وجه الاحتراف: ... ج- النقل البري والنقل في المياه الداخلية" ²³. أما بالنسبة لاثبات عقد النقل فقد بين الباحث سابقاً أن عقد النقل يعتبر من العقود الرضائية التي لا تتطلب شكلية معينة لانعقادها، ولم تشترط أي من القوانين محل الدراسة شكلية معينة لانعقاد عقد النقل. لذلك فإن الأصل العام أنه يمكن اثبات عقد النقل بكافة وسائل الإثبات في مواجهة الناقل وذلك على اعتبار أن عقد النقل هو من العقود التجارية التي يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات ²⁴، أما بالنسبة لاثبات العقد في مواجهة المرسل فإن ذلك يعتمد على طبيعة العقد بالنسبة له، فإذا كان العقد مدنياً بالنسبة له فيجب في هذه الحالة اتباع القواعد العامة للإثبات المعمول بها في المعاملات المدنية، والتي تتطلب الإثبات بالكتابة، أما إذا كان العقد تجارياً بالنسبة للمرسل فيكون الإثبات بكافة طرق الإثبات في مواجهته ²⁵.

أما بالنسبة للقوانين محل الدراسة فلم يشترط قانون التجارة الأردني كتابة العقد لإثباته، إلا أن قانون نقل البضائع على الطرق الأردنية رقم (21) لسنة 2006، أوجب وجود وثيقة النقل لإثبات عقد النقل، وعرفها في المادة (2) منه على أنها "مستند يثبت عقد النقل ويعتبر هذا المستند قرينة على تسلم الناقل للبضائع موضوع النقل بالحالة المبينة فيها، ويكون لحاملها المخول قانوناً بالحق في تسلم تلك البضائع" ²⁶، أما بالنسبة للقانون المصري فقد أتى بنص مقابل للنص الأردني حيث

²² قانون التجارة الأردني .

²³ قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

²⁴ تراجع المادة (51) من قانون التجارة الأردنية رقم (12) لسنة 1966

²⁵ اسماعيل، محمد حسين. مرجع سابق، ص 294-295.

تراجع المادة (28) من قانون البينات الاردني رقم (30) لسنة 1952 المنشور في الجريدة الرسمية في العدد (1108) بتاريخ 1952/5/17 .

تراجع المادة (68) من قانون البينات الفلسطيني رقم (4) لسنة 2000 المنشور في جريدة الوقائع افي العدد (38) بتاريخ 2001/5/12 .

²⁶ قانون نقل البضائع على الطرق الاردني .

اشترط أيضاً وجود وثيقة نقل لاثبات كمية البضائع وحالتها حيث نصت المادة (218) منه على أنه "إذا حررت وثيقة نقل وجب أن تشتمل بشكل خاص على البيانات الآتية:

أ. مكان وتاريخ الوثيقة.

ب. أسماء المرسل إليه ووكيل العمولة بالنقل إن وجد وعناوينهم.

ج. مكان القيام ومكان الوصول.

د. البيانات الخاصة بتعيين الشيء محل النقل كوزنه، وحجمه، وكيفية حزمه، وعدد الطرود، وكل بيان آخر يكون لازماً لتعيين ذاتية الشيء وتقدير قيمته.

هـ. الميعاد المعين لمباشرة النقل.

و. أجرة النقل وغيرها من المصاريف مع بيان ما إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه.

ز. الشروط الخاصة بالشحن أو التفريغ، ونوع العربات التي تستخدم بالنقل، والطريق الذي يجب

اتباعه، وتحديد المسؤولية، وغير ذلك من الشروط الخاصة التي قد يتضمنها اتفاق النقل.

ح. وللمرسل إليه أن يطلب تسليمه نسخة من وثيقة النقل موقعة منه²⁷.

وقد جاءت المادة (7) من قانون نقل البضائع الأردني بنص مقابل لهذا النص، ويلاحظ الباحث هنا أن قانون التجارة المصري لم يوجب وجود وثيقة شحن عند إبرام عقد النقل حيث جاء نص المادة اختياري بالنسبة لإبرام وثيقة شحن، وأجاز استبدالها بإيصال في المادة (219) منه مما يستفاد منه أن هذه الوثيقة الغاية منها هي الإثبات فقط، وكما هو الحال أيضاً بالنسبة لقانون نقل البضائع الأردني حيث يستفاد من النصوص السابقة أن هذه الوثيقة تعتبر لازمة للإثبات فقط، ويستفاد من ذلك أنه يمكن إبرام عقد النقل دون الحاجة لوثيقة الشحن حيث لم تنص أي من القوانين محل الدراسة على الزامية تحرير الوثيقة، أو بطلان عقد النقل دون الوثيقة، وفي حالة عدم وجود وثيقة الشحن يتم الإثبات وفق قواعد الإثبات المبينة سابقاً، ويلاحظ أن في الواقع العملي دائماً ما يحرر الناقل وثيقة شحن يثبت بها بضائع الناقل، وحالتها في ميناء الشحن.

²⁷ قانون التجارة المصري .

ومما يؤكد على ذلك ما ورد في حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2019/1383 حيث قررت محكمة التمييز اعتبار المراسلات المتبادلة بين طرفي الدعوى (المرسل - الناقل) بمثابة عقد النقل، ذلك استناداً إلى أنه قد تم بيان جميع الأحكام التي تتعلق في عقد النقل في هذه المراسلات، حيث تم الاتفاق من خلالها على أجور النقل، وتكاليفه، والبضائع المراد نقلها، مما يجعل هذه المراسلات تمثل عقد النقل بين الأطراف وهو ما يعتبر مطابقاً لما ورد في نص القانون أعلاه²⁸.

المطلب الثالث: الآثار المترتبة على عقد النقل البري الدولي:

ذكر الباحث في المطلب السابق أن عقد النقل يعتبر من العقود الملزمة لجانبين لذلك فهو يرتب التزامات متبادلة على أطرافه، سيتناولها الباحث في هذا المطلب من الدراسة.

الفرع الأول: التزامات المرسل

يلاحظ بداية ان عقد النقل كما اسلف من العقود الرضائية لذا لا يشترط لانعقاده تسليم البضائع محل النقل من المرسل الى الناقل²⁹ انما يعد ذلك من ضمن التزامات المرسل وعليه فإن أول التزام يمليه عقد النقل على المرسل هو :

أولاً اعداد البضائع وتجهيزها وتسليمها للناقل: يلتزم المرسل بتجهيز البضائع وتسليمها للناقل وذلك حتى يتمكن الناقل من أداء التزاماته التي يفرضها عليه عقد النقل، ولا يتصور امكانية الاستمرار في تنفيذ عقد النقل دون قيام المرسل بذلك، حيث أن عقد النقل يبدأ عند تسليم المرسل البضائع للناقل، ويجب أيضاً أن يقوم بتسليمه المستندات والوثائق التي تتعلق بالبضائع عند تسليمه البضائع، ويراعى أيضاً وجوب قيام المرسل باشعار الناقل في حال كانت البضائع لها قيمة خاصة،

²⁸ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2019/1383 الصادر بتاريخ 2019/10/16.

²⁹ تراجع المادة 70 من قانون التجارة الاردني والتي نصت على انه "يتم عقد النقل حينما يتفق الفريقان على عناصره وشروطه حتى قبل تسليم الشيء الى الناقل من قبل المرسل ، الا اذا اتفق الفريقين صراحة او ضمناً على تاخير ابرام العقد الى ما بعد التسليم " .

أو أنها تتطلب قدر معين من العناية اللازمة، ذلك مع الاخذ بعين الاعتبار احقية الناقل بالتأكد من عدد البضائع وطبيعتها وعددها ومواصفاتها لغايات تدوينها في سند الشحن³⁰.

ونصت على ذلك المادة (9) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 بقولها " أ- يقوم الشاحن باعداد البضائع للنقل بتغليفها، أو تعبئتها، أو حزمها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك أو التلف، وبما يضمن حماية الأشخاص، والمعدات، وسيارة الشحن، والبضائع الأخرى التي تنقل معها من أي ضرر قد يلحق بأي منها تحت طائلة المسؤولية.... ب- وإذا تطلب النقل اتخاذ ترتيبات خاصة فعلى الشاحن اشعار الناقل خطياً بذلك قبل تسليم البضائع إليه بوقت كاف، وضمن الشروط المتفق عليها... " ³¹.

أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد نصت المادة (323) منه على أنه "على المرسل أن يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق، أو عدم مطابقتها للحقيقة، وإذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً وجب على المرسل اخطاره بذلك قبل تسليم الشيء إليه بوقت كاف" ³².

ثانياً دفع الأجرة : يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل للناقل وقد تكون الأجرة محددة سلفاً، وقد يتم تحديدها وقت الشحن، أو الارسال، أو عند مكان الوصول، وقد يتفق الناقل والمرسل أحياناً على أن يقوم المرسل إليه بدفع الأجرة ³³.

وقد تقدم أن عقد النقل من الاعمال التجارية بحكم ماهيتها بالنسبة للناقل، ولذا فهو لا يقع بدون اجر، وفي حال عدم تحديد الأجر في اتفاق النقل بين الاطراف فأن الناقل يستحق الاجر المعروف في مثل هذه الحالة من النقل (اجر المثل) ³⁴.

³⁰ عدلي امير، مرجع سابق، ص48-49، تراجع المادة 71 من قانون التجارة الاردني .

³¹ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني.

³² قانون التجارة المصري .

³³ محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص241-242.

³⁴ تراجع المواد (55 ، 69) من قانون التجارة الاردني

ومن ثم يلاحظ انه وفي حالة اخل المرسل بالتزامه نحو الناقل بدفع الاجرة وفقاً للمتنفق عليه جاز للناقل ان يمتنع هو بدوره عن تنفيذ التزامه بالنقل اعمالاً لاحكام القواعد العامة في العقود الملزمة لجانبين³⁵، وفي حال كان قد تم الاتفاق بين اطراف عقد النقل على ان اجرة النقل سيدفعها المرسل اليه الا انه امتنع عن ذلك دون وجود سبب مشروع لذلك جاز للناقل ان يمتنع ايضاً عن تنفيذ التزامه استناداً الى نفس حكم القاعدة العامة المبين اعلاه ويحق للناقل في هذه الحالة الرجوع على المرسل والمرسل اليه بصفته متضامنين امام النقل في سداد دين الاجرة المستحق³⁶.

وقد نص قانون نقل البضائع الأردني على وجوب دفع الأجرة في المادة (2) منه، أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد نص عليها في المادة (208)، وقد سبق بيان هذه المواد في المطلب الأول من هذا المبحث.

ويجب التنويه هنا إلى عدم ارتباط دفع الأجرة بوصول البضاعة سليمة دائماً فقد يحدث أن تصل البضاعة تالفة، أو غير صالحة أو معيبة، وبالرغم من ذلك يستحق الناقل الأجرة كاملة وهو ما نصت عليه المادة (30) من قانون نقل البضائع الأردني حيث نصت على أنه "ب- يستحق الناقل أجرة النقل كاملة في حالتين 1- حالة الهلاك الجزئي للبضائع بسبب القوة القاهرة 2- حالة الهلاك الجزئي أو الكلي بسبب عيب ذاتي في البضائع، أو بسبب يعود إلى المرسل إليه ج- إذا حالت القوة القاهرة دون اتمام النقل فيستحق الناقل أجرة ما تم من النقل...."³⁷.

أما بالنسبة للقانون المصري فقد نصت المادة (236) منه على أنه "لا يستحق الناقل أجرة نقل ما يهلك بقوة القاهرة من الأشياء التي يقوم بنقلها"، وقد نصت المادة (237) على أنه "1- إذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل، فلا يستحق الناقل أية أجرة 2- إذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل فلا يستحق الناقل إلا أجرة ما تم من النقل..."³⁸.

³⁵ تراجع المادة (202) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، وتعديلاته والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2645 بتاريخ 1976/8/1 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 4106 بتاريخ 1996/3/16.

³⁶ تراجع المادة (53) من قانون التجارة الاردني .

³⁷ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني .

³⁸ قانون التجارة المصري .

يرى الباحث هنا أن في الحالات المبينة في النصوص السابقة يستحق الناقل أجره النقل كاملة بغض النظر عن حالة البضائع عند الوصول، باستثناء حالة عدم وصول البضائع بسبب القوة القاهرة فيستحق الناقل في هذه الحالة أجره ما تم من النقل فقط، ويلاحظ هنا أن النص السابق يعتبر بمثابة حماية وفرها المشرع للناقل في حالة القوة القاهرة.

يلاحظ الباحث هنا أن المشرع الأردني لم يعم بمعالجة امكانية مطالبة الناقل بالأجره في حالة الهلاك الكلي للبضائع بسبب القوة القاهرة في قانون التجارة الأردني، أو قانون نقل البضائع على الطرق، بعكس المشرع المصري الذي نص صراحة على عدم استحقاق الناقل للأجره في هذه الحالة، إلا أنه وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني الأردني نجد أنه قد نص في المادة (247) منه على أنه "في العقود الملزمة لجانبين إذا طرأت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا انقضى معه الالتزام المقابل له، وانفسخ العقد من تلقاء نفسه"³⁹.

يرى الباحث هنا أن التزام الناقل هنا هو إيصال البضائع إلى المكان المتفق عليه يقابله التزام المرسل بدفع الأجره، ففي حالة استحالة قيام الناقل بتنفيذ التزامه ينقضي التزام المرسل بدفع الأجره وينفسخ العقد بقوة القانون، ويترتب على ذلك عدم استحقاق الناقل لأجره النقل في حالة الهلاك الكلي للبضائع بفعل القوة القاهرة.

التزامات الناقل:

أولاً استلام البضائع من المرسل: يلتزم الناقل بأستلام البضائع من المرسل ويعتبر هذا الالتزام نتيجة لالتزام المرسل بأعداد البضائع، وتسليمها للناقل على النحو المبين سابقاً، فيكون الناقل هنا ملزم بأستلام البضائع، و شحنها، و رصها بهدف نقلها إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل، ولا يستطيع الناقل الامتناع عن استلام البضائع، وإلا كان مسؤولاً عما قد يصيب المرسل من ضرر جراء ذلك الامتناع، إلا أنه يلاحظ هنا امكانية الناقل رفض استلام البضائع أو شحنها، وذلك

³⁹ القانون المدني الأردني .

لاختلاف أوصاف البضائع عن البضائع التي اتفق معه المرسل على ارسالها، ولا يترتب على امتناع الناقل عن تنفيذ التزامه في هذه الحالة أية مسؤولية⁴⁰.

ثانياً نقل البضائع وضمان سلامتها : أما بالنسبة للالتزام الآخر الذي يقع على عاتق الناقل فهو نقل البضائع مع ضمان سلامتها، حيث يلتزم الناقل بنقل البضائع من مكان تسلمها إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل، ويلتزم الناقل خلال نقل البضائع بضمان سلامة البضائع، وذلك من خلال اتخاذ جميع الاجراءات اللازمة للمحافظة على هذه البضائع من التلف، كأن يقوم الناقل بتغطية البضائع في حالة المطر إذا كانت هذه البضائع مكشوفة، وتتلف بالأمطار⁴¹.

نصت على ذلك المادة (11) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 بقولها "هـ- على الناقل إذا اقتضت الضرورة المحافظة على البضائع أثناء النقل القيام باعادة الحزم، أو اصلاح الأغلفة، أو زيادتها، أو تخفيضها، أو غير ذلك من التدابير الضرورية التي يقتضي القيام بها وأداء ما تستلزمه من نفقات، وله حق الرجوع على الشاحن أو المرسل إليه بأي نفقات إضافية تحملها نتيجة ذلك حسب مقتضى الحال"⁴².

جاءت المادة (229) من القانون المدني المصري بنص مشابه للنص السابق إلا أنها قد أضافت عليه أنه "لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة كرش النبات بالماء، أو اطعام الحيوان، أو سقيه، أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك"⁴³.

يرى الباحث هنا أن الأمثلة التي ذكرها المشرع المصري في نص المادة (229) تعتبر من التدابير الاعتيادية التي يجب على الناقل اتخاذها كنتيجة طبيعية انتقال البضائع إلى حيازته، حيث أنه من المتصور أن تحتاج النباتات أو المواشي إلى المياه أثناء نقلها، وإلا سيؤدي ذلك إلى هلاكها، أما

⁴⁰ علي حسين يونس، مرجع سابق، ص15-16.

يقصد بالشحن: وضع البضائع المراد نقلها في أداة النقل المنفق عليها، أما الرص فيقصد به: ترتيب البضاعة في الأماكن الخاصة بها داخل أداة النقل.

⁴¹ اسماعيل، محمد حسين. مرجع سابق، ص300-301.

⁴² قانون نقل البضائع على الطرق الأردني .

⁴³ قانون التجارة المصري .

التدابير غير الاعتيادية فهي التي يتم اتخاذها عند نقل مواد مجهل الناقل طبيعتها، أو كيفية التعامل معها، كأن يقوم بنقل مواد كيميائية تحتاج أن تبقى في درجة حرارة معينة، أو أنها تتلف، أو تتفاعل عن اهتزازها، أو ارتجاجها.

ثالثاً تسليم البضائع : أما بالنسبة للالتزام الأخير للناقل فهو الزامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه عند ابرام عقد النقل، فقد يتم الاتفاق بين المرسل والناقل على أن يتم تسليم البضائع في محطة الوصول، أو أن يتم تسليمها لمخازن المرسل إليه، ويلاحظ هنا أنه يجب على الناقل أن يقوم باخطار المرسل إليه بموعد وصول البضائع حتى يقوم المرسل إليه باستلامها⁴⁴.

يجوز للمرسل إليه عند تسلمه للبضائع أن يقوم بفحصها، والتأكد من سلامتها ومطابقتها للأوصاف المتفق عليها في وثيقة الشحن، فإذا لم يسمح له الناقل بذلك جاز له أن يمتنع عن استلامها، وإذا كان ظاهر البضاعة يدعو إلى الشبهة جاز للمرسل إليه ابداء تحفظاته، وإلا اعتبر أنه قد تسلم البضاعة في حالة سليمة⁴⁵.

نصت على ذلك المادة (15) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 بقولها "أ- يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه، وتعتبر البضائع أنها سلمت إلى المرسل إليه إذا سلمت إلى السلطات الجمركية المختصة، أو الحارس القضائي الذي عينته المحكمة ب- إذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل اشعار المرسل إليه أو من يقوم مقامه في وثيقة النقل خطأً بوصول البضائع، وتحديد موعد تسليمها، فإذا تخلف المرسل إليه عن تسلمها في الموعد المحدد التزم بمصاريف التخزين، أو أية مصاريف اضافية يتحملها الناقل ج- يحق للمرسل إليه طلب فحص البضائع قبل تسلمها فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلمها"⁴⁶.

⁴⁴ علي حسين يونس، مرجع سابق، ص 21-22.

⁴⁵ محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص 247.

⁴⁶ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني .

أما بالنسبة للقانون المصري فقد نصت المادة (231) من قانون التجارة المصري على أنه "1- إذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه، 2- على المرسل إليه تسلم الشيء في الميعاد الذي عينه الناقل والالتزام بمصاريف التخزين، وللناقل بعد هذا الميعاد أن ينقل الشيء إلى محل المرسل إليه مقابل أجره اضافية، 3- وللمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشيء"⁴⁷.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البري في عقد النقل الدولي

تختلف الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل باختلاف نوع عقد النقل، لذلك فقد تم تنظيم مسئولية الناقل بشكل مختلف في كل عقد من عقود النقل الدولية سواءً عقد النقل البري، أو البحري، أو الجوي، وتقوم المسئولية بشكل عام على ثلاثة أركان أساسية متمثلة بالخطأ، والضرر، والعلاقة السببية بينهم، وقد قام الباحث بمعالجة هذه العناصر في المقدمة لذلك يوعز الباحث هنا القارئ بالرجوع إلى المقدمة للتعرف بهذه العناصر التي تعتبر أساس المسئولية لعدم التكرار.

سيقوم الباحث في هذا المبحث ببيان الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البري، وحالات قيام هذه المسئولية وحالات انتفائها، وامكانية اتفاق الأطراف على الاعفاء منها.

المطلب الأول: قيام مسئولية الناقل في عقد النقل البري الدولي

إن قيام الناقل بإبرام عقد نقل للبضائع يلقي على عاتقه التزام أساسي متمثل في نقل البضائع من مكان الشحن إلى المكان المتفق عليه مع ضمان سلامة هذه البضائع إلى حين الوصول، وأن مصدر هذا الالتزام هو عقد النقل الذي أبرمه الناقل مع المرسل، ويترتب على ذلك اعتبار مسئولية الناقل في عقد النقل البري هي مسئولية عقدية، يكون التزام الناقل فيها هو التزام بتحقيق نتيجة، وهي إيصال البضائع إلى المكان المتفق عليه مع ضمان سلامتها، وأن ذلك يؤدي إلى قيام مسئولية الناقل بمجرد عدم وفائه بالتزامه، أي بمجرد عدم تحقق النتيجة المرجوة دون حاجة لإثبات

⁴⁷ قانون التجارة المصري .

خطأ الناقل، ويكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً ولا يمكنه دفع هذه المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات وجود سبب أجنبي، أو قوة قاهرة حالت دون تنفيذ الناقل لالتزامه⁴⁸.

وباعتبار مسؤولية الناقل في عقد النقل البري مسؤولية عقدية يترتب على ذلك أن "تبدأ هذه المسؤولية من لحظة إبرام عقد النقل حتى ولو لم يكن الناقل قد تسلم البضائع المراد نقلها" ويبرر ذلك بأن استلام الناقل للبضائع هو التزام تابع لعقد النقل، أو بمعنى آخر أن هذا الالتزام ينشأ بعد إبرام عقد النقل فلا يمكن أن تبدأ المسؤولية من بداية هذا الالتزام، وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليم الناقل البضائع للمرسل إليه سليمة وفي الميعاد المتفق عليه⁴⁹.

لذلك تقوم مسؤولية الناقل من لحظة تسلمه البضائع في مكان الشحن إلى لحظة وصولها إلى المرسل إليه، ويكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً، أو تأخر البضائع بالوصول.

فبالنسبة لهلاك البضائع فقد تصاب البضائع المراد نقلها بهلاك كلي أو جزئي يقيم مسؤولية الناقل عنها، ويقصد بالهلاك الكلي للبضائع انعدام القيمة المالية لهذه البضائع بحيث تصبح غير صالحة للقيام بالغاية التي أعدت من أجلها، مثل سقوط الأمطار على مواد غذائية يؤدي إلى تلفها، وعدم صلاحيتها للاستخدام، ويأخذ أيضاً حكم الهلاك الكلي للبضائع ضياعها أو سرقتها من الناقل⁵⁰.

أما بالنسبة للهلاك الجزئي للبضائع فإنه يكون في حالة تضرر جزء من البضاعة مع بقاء الجزء الباقي سليماً، وتتعدد الصور التي يتصور فيها الهلاك الجزئي للبضائع مثل أن تصل البضائع ناقصة في الوزن المتفق عليه في وثيقة الشحن، أو أن تكون البضائع أجهزة كهربائية ويتلف جزءاً منها بسبب سقوط شيء عليه مع بقاء الجزء الآخر سليماً⁵¹.

نصت المادة (72) من قانون التجارة الأردني على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها أو نقصانها فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة، أو عيب قديم في المنقول، أو

⁴⁸ انور طلبية . مرجع سابق. ص499.

⁴⁹ عدلي، مرجع سابق، ص76.

⁵⁰ محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص250.

⁵¹ المرجع السابق. ص250.

عن خطأ المرسل⁵²، ويرى الباحث هنا أن تلف البضائع أو تعييبها يأخذ حكم الهلاك الجزئي للبضائع حيث أن جميع هذه الحالات تمثل تدني في سعر البضائع، أو أداؤها مع بقائها صالحة للاستعمال.

ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته في هذه الأحوال سواء عن هلاك البضاعة، أو تعييبها، أو نقصانها، إلا بوجود حالة من الحالات المنصوص عليها في المادة (72) من قانون التجارة الأردني، وسيقوم الباحث ببيان وشرح هذه الحالات في المطلب القادم.

أما بالنسبة للقانون المصري فقد اتجه نفس اتجاه القانون الأردني فيما يتعلق بنقل الأشياء، وقد نصت المادة (240) من قانون التجارة المصري على أنه "يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً، وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه".⁵³

وهنا قد اتفق المشرع المصري والأردني واتجهوا نفس الاتجاه فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها في عقد النقل البري للبضائع، حيث يعتبر الناقل مسؤولاً عن البضائع مع افتراض خطأ الناقل الذي لا يحتاج إلى إثبات في حالة هلاك البضائع الكلي أو الجزئي، ويلاحظ هنا أيضاً أن وثيقة الشحن التي يتم تحريرها عند إبرام عقد النقل هي التي تثبت الضرر الذي أصاب البضائع، وذلك من خلال المقارنة ما بين حالة البضائع في وثيقة الشحن عند الشحن وحالتها عند وصولها إلى المرسل إليه.

أما بالنسبة لحالة تأخر وصول البضائع في الميعاد المتفق عليه، فقد بين الباحث سابقاً أن الناقل يكون ملزماً بإيصال البضائع إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، ولذلك يعتبر الناقل مقصراً في تنفيذ التزامه في حالة عدم تسليم المرسل إليه البضائع في الميعاد المتفق عليه.

لذلك يسأل الناقل عن تأخر وصول البضاعة إذا اثبت المرسل إليه ما قد أصابه من ضرر من جراء تأخر الناقل، كأن يكون المرسل إليه قد تعاقد مع تاجر آخر على تسليمه البضائع في موعد

⁵² المرجع السابق. ص 251.

⁵³ قانون التجارة المصري .

معين ولم يقوم بتسليمها له بسبب تأخر الناقل في تسليمه البضائع، وأدى ذلك إلى انقضاء موسم بيع هذه البضائع⁵⁴.

نص على ذلك قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 في المادة (25) بقولها "إذا ثبتت مسؤولية الناقل عن تلف البضائع، أو تأخر وصولها، وأصبحت غير صالحة للغرض المرجو منها فإن لطالب التعويض التخلي للناقل عن تلك البضائع مقابل تعويض يقدر على أساس هلاك البضائع بصورة كلية"⁵⁵.

أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد نصت المادة (240) منه على أنه "يكون الشيء محل النقل في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه خلال ثلاثين يوم من انقضاء الميعاد المعين للتسليم، أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد التسليم"⁵⁶.

ويلاحظ على النصوص السابقة أنه يعاب على نص قانون التجارة المصري أنه لم يشترط أن تصبح البضائع غير صالحة للغرض المعدة له، حيث قد اشترط قانون نقل البضائع ذلك، فمن الأفضل أن يجيز المشرع المصري استلام هذه البضائع ما دام أنها ما زالت صالحة للإستعمال، مع المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي قد يصيب المرسل إليه بسبب هذا التأخير دون ادخالها في حكم البضائع التالفة مع بقاء صلاحيتها سارية تجارياً.

المطلب الثاني: حالات انتفاء مسؤولية الناقل في عقد النقل البري الدولي

نصت التشريعات محل المقارنة على بعض الحالات التي لا يكون الناقل فيها مسؤولاً عن عدم تنفيذ التزامه بإيصال البضائع في الوقت المتفق عليه، أو هلاك البضائع كلياً أو جزئياً، وسيقوم الباحث ببيان هذه الحالات من خلال هذا المطلب.

⁵⁴ محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص 251.

⁵⁵ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني .

⁵⁶ قانون التجارة المصري .

أولاً القوة القاهرة : تنتفي مسؤولية الناقل في عقد النقل البري في حالة القوة القاهرة، والتي تعرف أنها "الحادث الذي لا يستطاع اطلاقاً دفعه، ولم يمكن توقعه كالعاصفة، والزلازل، والصاعقة" وتعتبر القوة القاهرة بمثابة السبب الأجنبي الذي يقطع علاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر الذي أصاب المرسل إليه، فإذا أثبت المرسل إليه أن الضرر الذي أصابه يرجع لعدم تحقق النتيجة المتفق عليها، ففي هذه الحالة لا يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية عن نفسه إلا باثبات وجود قوة القاهرة حالت بينه وبين تنفيذه للالتزام⁵⁷.

وعليه فقد قررت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 2017/4256 أن وقوع حادث سير أثناء نقل البضائع من مكان تسلمها إلى المكان المراد إيصالها إليه لا يعتبر بمثابة قوة القاهرة تنتفي مسؤولية الناقل عن البضائع، وحيث أن مسألة تحديد وجود القوة القاهرة هي مسألة موضوعية تقررها محاكم الموضوع، وأن الناقل مسؤول عن هلاك، أو تلف، أو تأخير وصول البضائع، وأن وقوع حادث سير أثناء عملية النقل هو أمر متوقع حدوثه أثناء النقل، وليس أمر فجائي وعليه فقد قررت المحكمة عدم توفر شروط القوة القاهرة التي يتمسك المدعى عليه فيها بمواجهة المدعي، وقضت محكمة التمييز بنقض القرار المميز وإعادة الأوراق لإجراء المقتضى القانوني وفقاً لذلك⁵⁸.

وقد قررت محكمة التمييز أيضاً في حكمها رقم 2004/1747 أن انقلاب البضائع المحملة على مركبة النقل وسقوطها على الأرض، وتلفها بسبب وجود ميلان في الشارع لا يدخل ضمن نطاق القوة القاهرة، على اعتبار أن المركبة الناقلة لم تتقلب، وكان يتوجب على الناقل أن يقوم بتربيط البضائع المحملة على الشاحنة بشكل أفضل وأسلم، وبما يضمن عدم ميلانها أو وقوعها عند مواجهة ظروف الطريق⁵⁹.

⁵⁷ عامر، حسين، وعامر، عبد الرحيم: المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية. الطبعة الثانية. القاهرة: دار المعارف. 1979. ص 398-390.

يرى البعض من الفقه عدم وجود فائدة من التمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لاعتبارهم مترادفين من حيث المعنى وكلاهما يعتبر سبباً من أسباب انتفاء المسؤولية.

⁵⁸ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2017/4256 الصادر بتاريخ 2017/12/12.

⁵⁹ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2004/1747.

يلتزم الناقل في حالة وقوع القوة القاهرة ولدفع المسؤولية عن نفسه أن يقوم بإخطار المرسل إليه بعدم قدرته على تنفيذ التزامه، وذلك حتى يتمكن المرسل إليه من اتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك، ويلتزم أيضاً بالعناية بهذه البضائع بالحد الذي يمنع وقوع ضرر أكبر للبضائع إذا كانت هذه البضائع قد تضررت جزئياً، أو بمعنى آخر محاولة الناقل تخفيف الضرر بالقدر الذي يستطيع القيام به، ولا يطلب من الناقل في هذه الحالة اتخاذ اجراءات استثنائية، فواجب العناية الذي يكلف به الناقل يقاس بعناية الرجل المعتاد⁶⁰.

ثانياً خطأ المرسل : وقد يكون أيضاً سبب هلاك البضائع، أو تلفها، أو تأخرها يرجع إلى خطأ يكون المرسل قد ارتكبه، ففي هذه الحالة تنتفي مسؤولية الناقل أيضاً بانقطاع علاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر الذي قد أصاب المرسل إليه، ومن الأمثلة على ذلك كأن يقوم المرسل بشحن البضائع بطريقة خاطئة أدت إلى تعفنها في حال كانت البضائع مواد غذائية تحتاج إلى الهواء، أو كأن يتم تأخير البضائع بسبب تفتيشها تفتيش غير اعتيادي بسبب أن صاحب البضائع كان من أصحاب السوابق بتهريب المخدرات والممنوعات، ففي جميع هذه الأحوال لا مجال لرجوع المرسل أو المرسل إليه على الناقل فيما قد أصابهم من ضرر بسبب هلاك البضائع، أو تلفها، أو تعييبها لوجود سبب من أسباب انتفاء المسؤولية⁶¹.

ثالثاً وجود عيب ذاتي في البضائع : وأخيراً لا يسأل الناقل أيضاً عما قد يصيب البضائع من ضرر إذا كان هذا الضرر يرجع إلى عيب ذاتي في البضائع لا يد للناقل فيه، أي أن يكون سبب هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى طبيعة البضائع، ومن الأمثلة على ذلك كأن يكون محل عقد النقل نقل حيوانات وكانت هذه الحيوانات مريضة، وتوفيت هذه الحيوانات أثناء شحنها بسبب المرض الذي كانت مصابة فيه قبل شحنها⁶²، ويمكن تعريف العيب الذاتي بأنه "عطب ذاتي يلحق بالبضاعة، وينتج عنه تلف بهذه البضاعة بدون مساعدة أي عامل خارجي وبفعله الطبيعي" ولا

⁶⁰ حسين عامر، عبد الرحيم عامر، مرجع سابق، ص 396-397.

⁶¹ علي حسين يونس، مرجع سابق، ص 46.

⁶² اسماعيل، محمد حسين. مرجع سابق، ص 307.

محل للقول بمسؤولية الناقل في هذه الحالة، وذلك لانتفاء علاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصاب المرسل إليه.⁶³

وعليه ولدفع الناقل المسؤولية عن نفسه فيما يتعلق بهلاك البضائع، أو تلفها، أو تأخرها، فلا يعد كافياً اثباته بأنه لم يرتكب أي خطأ، وأنه وقد بذل من العناية ما يكفي لايصال البضائع سليمة إلى مكان الوصول المتفق عليه، بل يجب عليه أيضاً اثبات وجود حالة من حالات الإعفاء المقررة في القانون لغايات دفع هذه المسؤولية عن نفسه.⁶⁴

تؤكد على ذلك أيضاً التشريعات محل الدراسة حيث نصت المادة (22)ب من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 أنه "لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو عيب فيها، أو ضياعها، أو التأخير في تسليمها إلا بإثبات القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في البضائع، أو خطأ الشاحن، أو المرسل إليه أو أي من تابعينهم"، وقد نص قانون التجارة الأردني على ذلك أيضاً في المادة (72) منه.⁶⁵

وهو ما قرره أيضاً محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 1998/2069 بقولها "حيث أجاز مسائلة الناقل عن هلاك أو تلف أو تعيب البضائع أثناء عملية النقل، دون اجازة مساعلته في حالة الهلاك، أو التلف، أو التعيب الناتجين بفعل القوة القاهرة، أو العيب القديم في البضائع، أو خطأ الشاحن".⁶⁶

⁶³ محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص 255.

⁶⁴ حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2003/233

اعتبرت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 2016/86 أن الجهة المميزة قد أخلت باتفاقها تجاه المرسل والمرسل إليه لعدم تسليم المرسل إليه البضائع حسب ما تم الاتفاق عليه في سند الشحن، دون اثبات وجود أي سبب من أسباب الاعفاء من المسؤولية المقررة في القانون لمصلحة الناقل (القوة القاهرة أو العيب القديم أو خطأ المرسل)، وعليه تكون الجهة المميزة قد قصرت في تنفيذ التوامها وعليها تكون ملزمة بالتعويض.

⁶⁵ قانون نقل البضائع على الطرق الأردني .

⁶⁶ حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 1998/2069.

أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد جاءت المادة (244) منه بنص مقابل للنص الأردني إلا أنها أضافت أنه "2- إذا اثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نقض هذا الاثبات باقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه"⁶⁷، ويرى الباحث هنا أنه لا يوجد ما يدعو للإضافة التي جاء بها القانون المصري لأن اقامة الدليل على عكس ما يدعيه الناقل يعتبر من القواعد العامة التي لا داعي للنص عليها.

المطلب الثالث: التحديد الاتفاقي لمسئولية الناقل في عقد النقل البري

بين الباحث في المطلب السابق حالات اعفاء الناقل من مسئوليته عن البضائع بموجب نص القانون، وسيبين الباحث في هذا المطلب امكانية تعديل أحكام المسؤولية سواء بتشديدها، أو اعفاء الناقل منها وذلك بموجب الاتفاق المبرم بين الناقل والمرسل.

لذلك قد يتفق الأطراف في عقد النقل على تشديد المسؤولية، أو على تخفيفها، أو على الاعفاء منها، وذلك على اعتبار أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية يمكن للأطراف الاتفاق على تعديل أحكامها، بعكس المسؤولية التقصيرية التي لا يجوز للأطراف فيها ذلك، ويعود السبب في ذلك إلى أن المسؤول والمضرور يعرف كل منهم الآخر بموجب العقد المبرم بينهم في المسؤولية العقدية ويتوقع كل منهم وقوع الضرر، أما في المسؤولية التقصيرية فلا يعرف أي من الطرفين الآخر إلا بعد وقوع الضرر⁶⁸.

يضاف إلى ذلك أيضاً أن المسؤولية التقصيرية تتعلق بمخالفة واجب فرضه القانون، وأن أحكامها تعتبر من النظام العام، لذلك لا يجوز الاتفاق على خلافها بعكس المسؤولية العقدية التي يتم صياغة أحكامها وفقاً لإرادة الطرفين في العقد⁶⁹.

⁶⁷ قانون التجارة المصري رقم .

⁶⁸ السنهوري، عبد الرزاق أحمد: الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام المجلد الثاني العمل الضار والاثراء بلا سبب والقانون. الطبعة الثالثة. القاهرة: دار النهضة العربية. 1981 ص1370-1371.

⁶⁹ المرجع السابق، ص1371-1372.

الفرع الاول: التحديد الاتفاقي للمسئولية .

يقصد هنا بالتحديد الاتفاقي للمسئولية بأنه اتفاق الناقل مع الراكب أو المرسل على ادراج شروط محددة لمسئوليته عن الأضرار التي قد تصيب الراكب، أو الأشياء المراد نقلها أثناء عملية النقل بحيث لا يلتزم المضرور في مواجهة الناقل بأكثر مما تم الاتفاق عليه، بحيث يتم تعيين حد أقصى لمسئولية الناقل لا يلتزم الناقل بقيمة أو مبلغ أعلى منه في حال تجاوز الضرر الحد الأعلى للتعويض المتفق عليه، أما إذا كانت قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى المتفق عليه فيتم تعويض الضرر بقيمته⁷⁰.

وحيث أن الأصل أن يكون التعويض الذي يقوم به الناقل مساوياً للضرر الذي حدث، إلا أنه هنالك بعض الحالات التي يصعب فيها تقدير قيمة الضرر في عقود النقل مثلاً حالة الهلاك الجزئي للبضاعة، لذلك لا يوجد ما يمنع اتفاق أطراف عقد النقل على تحديد مبلغ التعويض ويعتبر اتفاقهم في هذه الحالة صحيح⁷¹.

نص قانون التجارة المصري على جواز الاتفاق ما بين الأطراف على تحديد المسؤولية بنص صريح في المادة (246) بقوله "يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه"⁷².

يلاحظ الباحث هنا أن القانون المصري قد أجاز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في نقل البضاعة، إلا أنه قد قيد ارادة الأطراف في تحديد قيمة التعويض حيث أنه قد اشترط ألا تقل قيمة التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة، ويهدف المشرع المصري من وضع حد أدنى لقيمة التعويض في هذه الحالة إلى منع استغلال الناقل للمرسل بحكم قوة المركز القانوني للناقل، وحاجة

⁷⁰ العياشي، شتواح. عقد النقل البري للبضائع. رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري. قسنطينة.

الجزائر. 2005، ص90.

⁷¹ عدلي، أمير خالد. مرجع سابق، ص102.

⁷² قانون التجارة المصري رقم .

المرسل لاتمام عقد النقل. أما فيما يتعلق بالقانون الأردني فقد نصت المادة (31) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006، أنه "إذا وقع هلاك في البضاعة وهي تحت يد الناقل، أو لحقها تلف جزئي أو كلي، أو جرى تأخر في إيصالها، في هذه الحالات تتحدد مسؤولية الناقل بحد أعلى للتعويض عن كل يوم كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة المتضررة، أو عن كل يوم في حال تأخر إيصالها، ويتم تحديد الحد الأعلى للمسئولية بموجب نظام يصدر لهذه الغاية"⁷³.

نصت المادة (3) من النظام الصادر بموجب المادة رقم (31) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006، على أنه "أ- إذا وقع الهلاك في البضاعة وهي تحت يد الناقل، أو لحقها تلف جزئي أو كلي، وكانت قيمة البضاعة غير مبيّنة في وثيقة النقل يتم تقدير التعويض على أساس قيمة البضاعة الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، أما إذا كانت البضاعة غير مبيّنة في مستند الشحن فإن قيمة التعويض لا تتجاوز عن هلاك البضاعة، أو تلفها جزئياً أو كلياً مبلغ يعادل (دينار واحد عن كل كيلوغرام) من اجمالي وزن البضاعة الهالك أو التالفة. ب- إذا لحق الشاحن ضرر بسبب تأخر الناقل في إيصال البضاعة فتحدد مسؤوليته بحد أعلى للتعويض بمبلغ (25) خمسة وعشرين فلساً عن كل كيلوجرام من اجمالي وزن البضاعة التي تأخر الناقل في إيصالها على ألا يزيد مبلغ التعويض عن مثلي أجور النقل المحددة في وثيقة النقل. ج- يجوز الاتفاق بين الشاحن والناقل على تجاوز الحد الأعلى للتعويض المنصوص عليه في الفقرتين (أ) و (ب) من هذه المادة كلما اقتضت الضرورة ذلك"⁷⁴.

وعليه فقد أجاز المشرع الأردني التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل بشكل غير مباشر في عقد النقل البري، إلا أنه قيدها بموجب النظام المشار إليه أعلاه بحد أدنى لا يجوز للأطراف الاتفاق على خلافه مع السماح للناقل والشاحن الاتفاق على تعديل أحكام المسؤولية المنصوص عليها في النظام بحد أعلى مما هو وارد فيه لما فيه مصلحة للشاحن.

⁷³ قانون نقل البضائع على الطرق الاردني .

⁷⁴ النظام رقم (9) لسنة 2014 الصادر بموجب المادة (31) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني.

إلا أنه وعند تطبيق النصوص الواردة في القوانين محل المقارنة المبينة أعلاه، يجب مراعاة أنه يسقط شرط التعويض الاتفاقي إذا ما تبين أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع إلى غش الناقل أو خطأه الجسيم، وأنه يجوز بناءً على طلب أحد الأطراف أن تعدل المحكمة في هذا الاتفاق بما تجعله مساوٍ للضرر⁷⁵.

الفرع الثاني: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية .

أما بالنسبة لشرط الإعفاء من المسؤولية فيمكن تعريف هذا الشرط على أنه "بند يرد في عقد أو باتفاق منفصل، يعفي بموجبه الدائن مدينة مسبقاً من المسؤولية التي قد تترتب في ذمة الأخير إعفاءً تاماً جازاً عدم تنفيذه لالتزامه، فلا تتحقق المسؤولية بالاتفاق، رغم تحقق هذه المسؤولية بموجب القواعد العامة"⁷⁶.

يقصد من شروط الإعفاء من المسؤولية تنظيم آثار المسؤولية بشكل مختلف عما نظمه القانون لهذه المسؤولية بتراضي الأطراف، وأن مثل هذه الشروط تعتبر جائزة إلا أنه يجب أن تكون هذه الشروط متوافقة مع ما يتطلبه القانون⁷⁷.

إلا أنه قد ثار خلاف فقهي بشأن جواز الاتفاق على مثل هذه الشروط، حيث اعتبر جانب من الفقه أن شروط الإعفاء من المسؤولية التي ترد في العقد تقع باطلة، وذلك لمخالفتها للنظام العام، وأن مثل هذه الشروط تشجع الناقل على ارتكاب الأخطاء والاهمال، أما بالنسبة إلى الاتجاه الآخر فقد اتجه لجواز الاتفاق على شروط الإعفاء من المسؤولية، إلا أنه يترتب عليه نقل عبء الإثبات من الناقل إلى المرسل، حيث أن الأصل مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر إلا إذا كان الضرر راجعاً

⁷⁵ اسماعيل، محمد حسين. مرجع سابق، ص208.

⁷⁶ نصره، أحمد سليم. الشروط المعدلة للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري. رسالة ماجستير. كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية. نابلس. فلسطين. 2006.

⁷⁷ عدلي أمير خالد. مرجع سابق، ص108.

إلى سبب أجنبي، أما إذا ورد شرط الإعفاء من المسؤولية فلا يكون الناقل مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر بل أن مسؤوليته تتحقق في حالة أثبت المرسل خطأ الناقل والضرر وعلاقة السببية بينهم⁷⁸.

أخذ كلاً من المشرع المصري والأردني بالرأي الأول وهو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل حيث نصت المادة (245) من قانون التجارة المصري على "أنه يقع باطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً، أو جزئياً، أو تلفه"⁷⁹، لذلك فإن شروط الإعفاء من المسؤولية في قانون التجارة المصري تقع باطلة.

لكن يلاحظ على المادة (246) من قانون التجارة المصري أنها أجازت أن يشترط الناقل "اعفائه كلياً أو جزئياً عن التأخير"⁸⁰ لذلك يجوز للناقل أن يشترط اعفائه عن التأخير في تسليم البضاعة، ولكن لا يجوز له أن يشترط اعفائه عن هلاك البضاعة أو تلفها.

لذلك فإن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في القانون المصري يعتبر باطلاً باستثناء حالة التأخير في التسليم، أما الاتفاق على تحديد المسؤولية فيعتبر جائزاً بشرط ألا تقل قيمة التعويض عن ثلث ثمن البضاعة حسبما بينا سابقاً.

أما بالنسبة للقانون الأردني فقد نصت المادة (22) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006 على أنه "أ- مع مراعاة أحكام المادة (21) من هذا القانون، يضمن الناقل سلامة البضائع أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع بسببه، أو نتيجة لاهماله، أو تقصيره، أو أي من تابعيه، ويعتبر باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل أو أي من تابعيه عن الأضرار التي قد تصيب البضائع، ب- لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو عيب فيها، أو ضياعها، أو التأخير في تسليمها إلا

⁷⁸ علي حسن يونس. مرجع سابق، ص 77-78.

⁷⁹ قانون التجارة المصري .

⁸⁰ قانون التجارة المصري .

بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع، أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه، وأي من تابعيهم⁸¹.

وعليه لم يجرز المشرع الأردني الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البري، ويقع باطلاً أي شرط يرد في عقد النقل يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته، وعلى عكس المشرع المصري لم يجرز المشرع الأردني الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع، مما يجعل الناقل مسؤولاً عن البضائع في حالة هلاكها، أو تلفها أو التأخير في تسليمها بغض النظر عن أي شرط قد يرد في العقد يعفي فيه الناقل نفسه من المسؤولية.

وفي جميع الأحوال فلا يستطيع الناقل في حالة الاتفاق على إعفائه من مسؤوليته، أو التخفيف منها أن يتمسك بهذا الشرط وذلك في حالتي الغش، أو الخطأ الجسيم الذي قد يكون صدر منه، ويؤكد على ذلك قانون التجارة المصري في المادة (346) منه حيث نصت على أنه "3- ولا يجوز أن يتمسك الناقل بشرط الأعفاء من المسؤولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه"⁸² وقد نصت المادة (358)/2 من القانون المدني الأردني على ذلك أيضاً بشكل غير مباشر بقولها "وفي كل حال يبقى المدين مسؤولاً عما يأتيه من غش أو خطأ جسيم"⁸³.

⁸¹ قانون نقل البضائع على الطرق الاردني .

⁸² قانون التجارة المصري

⁸³ القانون المدني الأردني .

الفصل الثاني

عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم : يعتبر عقد النقل البحري للبضائع أنه أحد العقود المتفرعة من عقد النقل بشكل عام، إلا أنه يتميز بالأهمية الكبيرة التي يتمتع معها، وذلك لما يحققه من منفعة وفائدة اقتصادية وتجارية كبيرة للدول، ويمكن استنتاج ذلك من حجم الواردات والصادرات المنقولة بحراً مقارنة مع ما يتم نقله من خلال وسائل النقل الأخرى، وجميع هذه العوامل بالإضافة لتزايد رغبة الأفراد أو الدول على استخدام النقل البحري قد أدت إلى انشاء ما يسمى بعقد النقل البحري الذي يهدف بشكل أساسي إلى تنظيم العلاقات بين أطرافه في اطار القوانين، والاتفاقيات الدولية المنظمة لذلك.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري الدولي للبضائع

قام العديد من فقهاء القانون بتعريف عقد النقل البحري، واختلفت وتباينت هذه التعريفات فيما بينها، وسيقوم الباحث باستعراض هذه التعاريف وبين نقاط الاتفاق والاختلاف بينها.

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً عقد النقل البحري في المادة (1) بأنه "عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على وسائل نقل أخرى بالإضافة إلى النقل البحري" ⁸⁴.

عرفت اتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري في المادة (1) منها على أنه "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لاغراض هذه الاتفاقية لا

⁸⁴ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة في 11 ديسمبر 2008.

يعتبر العقد الذي يشمل النقل بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر " 85 .

ويلاحظ الباحث هنا اشتراط اتفاقية هامبورغ لغايات تطبيق أحكامها على عملية النقل البحري عدم اتصاله بأي نوع من أنواع النقل الأخرى، وفي حالة وجود اشتراك بين أكثر من وسيلة نقل يتم تطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الذي تم بحراً فقط بغض النظر عما قد يتصل بهذا النقل من أنواع أخرى للنقل، ومن الأمثلة على هذه الحالة أن يقوم الناقل بنقل البضائع براً لايصالها إلى الميناء لغايات نقلها إلى ميناء آخر، ففي هذه الحالة لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عملية النقل البري التي سبقت النقل البحري للبضائع.

وذلك بعكس ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولية للبضائع، حيث أجازت أن يتم النقل باستعمال وسائل أخرى إلى جانب النقل البحري، مع تطبيق أحكام الاتفاقية عليها شريطة أن يتم النص على ذلك بشكل واضح.

عرف قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، عقد النقل البحري في المادة (177) منه على أنه "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعة، أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها" 86 .

وبالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 فقد عرف في المادة (177) منه عقد النقل على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص في البحر مقابل أجره" 87 .

ومن ناحية فقهية فيعرف عقد النقل البحري أنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق البحر بواسطة السفينة، وبغض النظر عن كونه مالكاً للسفينة أو مستاجراً لها مقابل أجر متفق عليه 88 . يود الباحث هنا التتويه إلى على انطباق

⁸⁵ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) الموقعة عام 1978.

⁸⁶ قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972. المنشور في الجريدة الرسمية عدد 2357 بتاريخ 1983/5/6

⁸⁷ قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990. المنشور في الجريدة الرسمية عدد 18 بتاريخ 1990/5/3

⁸⁸ خالد، المرجع السابق، ص46.

الخصائص القانونية لعقد النقل البري الدولي للبضائع التي تم بيانها في الفصل الاول على عقد النقل البحري الدولي للبضائع، إذ أن هذه الخصائص تنطبق على عقود النقل الدولية بشكل عام، ولا داعي لاعادة ذكرها في هذا الفصل.

المطلب الثاني: صور عقد النقل البحري للبضائع وأنواعه

إن عملية النقل البحري للبضائع من ميناء إلى آخر تتمن خلال صورتين فقد تتم بواسطة النقل بالمشاركات، وذلك من خلال قيام المرسل باستئجار سفينة لغايات اتمام عملية نقل البضائع من مكان إلى آخر، وقد يتم النقل البحري بموجب سندات شحن، وهي الصورة الثانية للنقل البحري وذلك بأن يقوم المرسل بشحن بضاعته على متن السفينة وذلك من خلال تكديسها ووضعها في صناديق، أو حاويات مثلها مثل غيرها من بضائع المرسلين الآخرين، ويقوم الناقل بتحرير سند شحن للمرسل، ففي هذه الحالة يكون النقل قد تم بواسطة سندات الشحن⁸⁹.

الاختلاف بين صور النقل البحري يرجع في جوهره إلى طبيعة البضائع المراد شحنها على السفينة، فإذا كانت طبيعة هذه البضائع حبوب، أو قمح، أو فحم، أو ما شابه ذلك، فقد يلجأ الشاحن أو المرسل إلى استئجار سفينة كاملة لشحنها، على اعتبار استغراق هذه البضائع لمساحة السفينة⁹⁰.

يلاحظ في هذا الصدد استبعاد اتفاقية هامبورغ للنقل بالمشاركة من نطاق تطبيقها، وهو ما نصت عليه في المادة (2) منها " ... 3- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشاركات الايجار على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة ايجار تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور ..."⁹¹، ويفهم من النص السابق استبعاد اتفاقية هامبورغ للنقل بواسطة سندات الايجار

⁸⁹ عباينه، مرجع سابق، ص56.

⁹⁰ المرجع السابق. ذات الصفحة.

لا بد من التنويه هنا إلى أن النقل بالمشاركة أو الايجار له صورتين، فقد ينصب الايجار على السفينة وطاقتها بحيث يكون للمستاجر ادارتها واشرافها مثل تحديد خط الرحلة والاشراف على مسارها ... الخ، أما الصورة الثانية وفيها يقتصر دور المستاجر على تسليم البضائع للناقل الذي يقوم بدوره بنقلها إلى الميناء الآخر دون أي تدخل من الشاحن في مسار الرحلة، أو رقابة ادارية أو فنية.

⁹¹ اتفاقية هامبورغ 1978، مرجع سابق.

من نطاق تطبيقها، وشمولية النقل البحري بواسطة سندات الشحن لأحكام الاتفاقية، وقد استنتجت الاتفاقية من ذلك إذا كان سند الشحن قد صدر استناداً إلى سندات ايجار سفينة، كأن يكون مستأجر السفينة هو من أصدر سند الشحن للمرسل وهو الناقل في مواجهة المرسل والمرسل إليه.

وقد استنتجت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً مشارطات ايجار من نطاق تطبيقها في المادة (6) منها حيث نصت على أنه "لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحي المنتظم: أ- مشارطات ايجار"⁹².

أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل فقد أشارت بشكل غير مباشر على استبعاد تطبيق أحكامها فيما يتعلق بالنقل بالمشاركة حيث نصت المادة (5) من الملحق المعدل منها على أنه "تطبق أحكام هذه الاتفاقية على كل بوليصة شحن عائدة لنقل بضاعة بين مرافئ دولتين مختلفتين في الحالات التالية: أ- عندما يكون منشأ بوليصة الشحن دولة متعاقدة ب- عندما يكون مصدر الشحن دولة متعاقدة عندما تنص البوليصة على أن أحكام هذه الاتفاقية أو أي جهة قضائية تطبقها أو تعطيها فعالية هي التي ترضى الاتفاق"⁹³.

وحيث أن الاتفاقيات الدولية قد استبعدت النقل بالمشاركة من نطاق تطبيقها، فقد كانت تهدف إلى التركيز على عقد النقل البحري باعتباره هو العقد الذي ينظم العلاقة بين أطرافه، وأن الغاية من ابرام هذا العقد هي إيصال البضائع للمكان المتفق عليه في الميعاد المتفق عليه، أما في حالة النقل بالمشاركة، فإن العقد الذي يبرمه مالك السفينة مع مستأجرها أقرب إلى عقد ايجار الذي يكون فيه المستأجر مسؤولاً عن السفينة، وطاقمها، ومسارها، والرقابة الفنية والادارية، وذلك بغضالنظر عن كون النقل يتم من خلال البحر، ويضاف إلى ذلك أيضاً اختلاف الشروط التي يحرر بها عقد

⁹² اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة في 11 ديسمبر 2008.

⁹³ المعاهدة دولية بشأن تعديل بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والبوليتوكول المعدل (اتفاقية بروكسل)، 1924.

مشاركة السفينة عن الشروط التي يحرر بها عقد النقل البحري، واختلاف حالات قيام مسؤولية الناقل في كل من العقدين⁹⁴.

أما بالنسبة للمشرع الأردني فقد استبعد سندات الايجار من نطاق تطبيقه في المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث نصت على أنه "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة، أما إذا استؤجرت السفينة بسند ايجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن، ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على ظهر السفينة بموجب عقد النقل، ولا على البهائم الحية"⁹⁵، ويستفاد من هذا النص استبعاد المشرع الأردني للنقل بواسطة سندات الايجار من نطاق تطبيق أحكام المسؤولية بالإضافة لاستبعاد الفترة الزمنية السابقة لشحن البضاعة في ميناء الشحن واللاحقة لتفريغ البضاعة في ميناء الوصول، واستبعاد النقل على سطح السفينة، ونقل الحيوانات الحية.

أما فيما يتعلق بالنقل بواسطة سندات الشحن فقد عرفت المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 سند الشحن على أنه "سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الريان وهي تنظم على نسخ ثلاث نسخة للواسق، وثانية للمرسل إليه، وثالثة للريان"⁹⁶، أما بالنسبة للقانون البحري المصري فلم يبين تعريف سند الشحن، وإنما اكتفى بذكر البيانات التي يجب أن يشتمل عليها سند الشحن.

أما فقهيًا فقد تم تعريف سند الشحن على أنه "سند يثبت بموجبه قيام المرسل بتسليم البضائع للناقل، وقيام الناقل بشحن هذه البضائع على السفينة، مع تعهده بتسليمها إلى المرسل إليه في الميناء المتفق عليه، مقابل استرداد الوثيقة من المرسل إليه أو الحامل الشرعي والتي تقضي بتسليم

⁹⁴ عوض، علي جمال الدين: القانون البحري دراسة في القانون المصري وقوانين البلاد العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والانجليزي. بدون طبعة. دار النهضة العربية. القاهرة. 1969. ص 210-213.

⁹⁵ قانون التجارة الأردني .

⁹⁶ قانون التجارة البحرية الأردني، مرجع سابق.

البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب الإذن، أو لحاملها، وتصدر من مالك السفينة، أو ممثله بمجرد شحن البضاعة على السفينة"⁹⁷.

أما بالنسبة للبيانات الواجب ذكرها في سند الشحن فقد ورد ذكرها في المادة (200) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث نصت على أنه "إن سند الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الريان، وهي تنظم على نسخ ثلاث: نسخة الواسق، وثانية للمرسل إليه، وثالثة للريان ويشترط أن يذكر فيها ما يأتي:

- أ. اسم المتعاقدين مجهز السفينة والمستأجر.
- ب. تحديد البضائع الموسوقة بنوعها، ووزنها، وحجمها، وعلامتها، وعدد طرودها.
- ج. اسم السفينة، وجنسياتها، وحمولتها.
- د. شروط النقل من أجرة السفينة، ومحل السفر، والمكان المقصود.
- هـ. تاريخ تسليم الوثيقة.
- و. عدد النسخ التي نظمها الريان.
- ز. امضاء الريان، أو مالك السفينة، أو وكيله الواسق"⁹⁸.

أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 فقد جاء في المادة (200) منه بنص مماثل للنص الوارد في القانون البحري الأردني، ويود الباحث أن يشير هنا إلى الزامية ورود هذه البيانات في سند الشحن حيث أن المشرع قد أوجب واشترط ذلك في مطلع المادة (200) في القوانين محل المقارنة، مما يستفاد منه ضرورة ذكر هذه البيانات في سند الشحن.

⁹⁷ العني، حسن عبد الله محمد. (2006). النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية. رسالة دكتوراة، كلية الدراسات العليا، جامعة النيلين، السودان، ص71.

يكون لسندات الشحن ثلاث صور: فقد تصدر لحاملها أي أن الناقل يسلم البضائع لمن يسلمه سند الشحن، وقد يكون لأمر وهو السند الذي يصدر لأمر الشاحن أو المرسل إليه، وقد يكون سند الشحن اسماً أي أنه يصدر باسم شخص معين (المرسل إليه، البنك فاتح الاعتماد).

⁹⁸ القانون البحري الأردني .

أما في حالة عدم ذكر أي من هذه البيانات في سند الشحن، فإن سند الشحن يبقى صحيحاً، ولا تزول عنه الصفة القانونية، وهو ما يستفاد من نص المادة (15) من اتفاقية هامبورغ حيث نصت على أنه " 3- لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن"⁹⁹.

ويدور السؤال هنا على مدى امكانية اعتبار سند الشحن بمثابة عقد النقل البحري، حيث يرى البعض أن سند الشحن يمثل إيصال وظيفته اثبات ملكية المرسل للبضائع، بالإضافة إلى تسلم الناقل للبضائع فقط، بينما عقد النقل البحري يفترض أن يتم تحريره بين الأطراف قبل تحرير سند الشحن للمرسل¹⁰⁰.

ويرى البعض الآخر أن سند الشحن يمثل عقد النقل البحري، وذلك على اعتبار أنه دليل كتابي على واقعة الشحن التي تمت، كما انه يعتبر اثبات لعقد النقل البحري ذاته، وذلك دون وجود أي مانع من اعتباره إيصال باستلام البضائع¹⁰¹، واستند هذا الرأي إلى المادة (199) من القانون البحري المصري التي نصت على أنه "1- يصدر الناقل بناءً على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن، 2- يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها 3- ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناءً على طلب الشاحن بعد وضع البضائع على السفينة"¹⁰².

ويميل الباحث هنا مع الرأي الثاني، بحيث أن سند الشحن يمثل عقد النقل البحري، وذلك استناداً إلى ما ورد ذكره في المادة 3/199 السابق ذكرها، حيث أجازت للشاحن استبدال الإيصال الذي يعطى له لاثبات ملكيته للبضاعة، واثبات واقعة تسليمها للناقل قبل الشحن بسند الشحن بعد أن يتم شحن البضائع على ظهر السفينة، ويضاف إلى ذلك أيضاً ما ورد في المادة (200) من قانون

⁹⁹ اتفاقية هامبورغ. 1978.

¹⁰⁰ العطير، عبد القادر حسين: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999. ص 277.

يقصد بالواسق: الشاحن أو المرسل وهو ما يكون عادة مالك البضائع، ويرغب في إرسالها من ميناء لآخر عن طريق الناقل.

¹⁰¹ عدلي، أمير خالد، مرجع سابق، ص 49.

¹⁰² قانون التجارة البحرية المصري .

التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث اعتبرت سند الشحن بمثابة وثيقة تبين البضائع الموسوقة، وهو ما اتجهت اليه محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم 2001/3148 حيث اعتبرت أن سند الشحن يجسد عقد النقل البحري بحيث يبين سند الشحن التزامات طرفي العقد بالإضافة إلى أنه يرد فيه كافة البيانات التي تتعلق بعملية النقل البحري المراد اتمامها¹⁰³.

مما يؤكد ذلك أيضاً المادة (1) من اتفاقية هامبورغ حيث عرفت سند الشحن على أنه "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة"¹⁰⁴، ومن تعريف اتفاقية هامبورغ لسند الشحن يظهر لنا اعتبار سند الشحن بمثابة عقد النقل البحري، حيث أن السند يعتبر الوثيقة التي تحدد التزامات الأطراف، وحقوقهم، وبيانات النقل البحري المراد اتمامه، وهي المرجع في حال نشوب نزاع بينهم.

المطلب الثالث: الآثار المترتبة على عقد النقل البحري الدولي

إن عقد النقل البحري مثله مثل غيره من العقود، يرتب التزامات على عاتق أطرافه عند انعقاده، وقد بين الباحث في المطالب السابقة تعريف هذا العقد، وخصائصه، وما يميزه عن غيره من العقود وكيفية انعقاده، وسيبين الباحث في هذا المطلب التزامات أطراف عقد النقل البحري.

¹⁰³ حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2001/3148

على الرغم من عدم وجود نص واضح وصريح ينص على اعتبار سند الشحن بمثابة عقد نقل بحري إلا أن الاجتهاد الفقهي قد استقر على اعتبار سند الشحن بمثابة عقد النقل البحري، بحيث أن التزامات أطراف عقد النقل ومواعيد الاستلام والتسليم ومواصفات البضائع، وأية شروط خاصة قد ترد في عقد النقل يتفق عليها الأطراف، وفي حالة وجود نزاع بين الأطراف فإن البيانات الواردة في سند الشحن تكون الفيصل في تحديد صحة ادعاءات الناقل، أو المرسل، أو المرسل إليه، مما يجعل بوليصة الشحن تمثل عقد النقل البحري وتحل محله. راجع حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2014/836 الصادر بتاريخ 2016/2/24.

¹⁰⁴ اتفاقية هامبورغ 1978.

التزامات الناقل:

نصت المادة (212) من قانون التجارة الأردني على أن "الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر : 1- بأن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة 2- أن يجهزها، ويزودها بالمهمات، والرجال، والمؤن الموافقة 3- أن ينظف ويحسن حالة الانبار (العنابر) والغرف الباردة والمبردة، وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع"¹⁰⁵، وهو ما جاء أيضاً في نص المادة (214) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.

كما نصت اتفاقية بروكسل في المادة (3) منها الفقرة الأولى على أنه "على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطاً كافياً: أ- لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة ب- لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها ج- لجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة، ومؤهلة لاستيعاب هذه البضائع، ونقلها، وحفظها 2- مع مراعاة أحكام المادة الرابعة، على الناقل أن ينجز بدقة وفقاً للأصول تحميل البضاعة المنقولة، وعتالتها، وتنسيقها، ونقلها، وحراستها، والاعتناء بها 3- على الناقل أو عميله أو ناقل السفينة بعد استلام البضاعة واخذها على عاتقه أن يسلم الشاحن بناء على طلبه بوليصة شحن تتضمن:...."¹⁰⁶.

أولاً تجهيز سفينة صالحة للنقل : لذلك يلتزم الناقل باعداد سفينة مجهزة وصالحة للملاحة البحرية، ومهيئة لنقل البضائع إلى الميناء المراد ايصالها إليه، بغض النظر عن مدة الرحلة أو مسافتها، بحيث يكون الناقل ملزماً بتجهيز السفينة لمواجهة جميع الصعاب التي قد تواجهه أثناء الرحلة من طاقم، وتموين، وصيانة وغير ذلك من الأمور، ولا ينفي التزام الناقل بذلك إلا باثبات أن الضرر الذي وقع لا يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة¹⁰⁷.

ولا بد التنويه هنا إلى أن نصوص المواد سابقة الذكر قد قيدوا الناقل بهذا الالتزام قبل السفر أو عند بدأه، لذلك يكون الناقل ملزماً بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية عند بدء السفر، أما إذا فقدت

¹⁰⁵ القانون البحري الأردني .

¹⁰⁶ اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن والبروتوكول الملحق والموقعة في مدينة بروكسل عام 1924.

¹⁰⁷ النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني، مرجع سابق. ص 130-131.

السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية أثناء الرحلة فلا يسأل الناقل عن الضرر إلا إذا كان هذا السبب يرجع إلى اخلال الناقل بالتزام آخر أدى لذلك.

ثانياً : رص البضائع : يلتزم الناقل أيضاً برص البضائع على ظهر السفينة، ويقصد برص البضائع ترتيبها وتعبئتها داخل غرف، وعنابر السفينة بشكل يحافظ على صلاحيتها وسلامتها، مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة اعطاء البضائع خصوصية خلال عملية الرص حسب طبيعة هذه البضائع وقابليتها للتلف، ويفترض أن رص البضائع يتم داخل عنابر السفينة وغرفها، ولا يجوز أن يتم رص البضائع على ظهر السفينة¹⁰⁸.

ثالثاً اتمام عملية النقل : يقع على عاتق الناقل أيضاً التزامه بتنفيذ عملية النقل، الذي يتمثل في تنفيذ نقل البضائع من ميناء الشحن إلى الميناء المتفق عليه، وهو ما يمثل جوهر عقد النقل، ويلتزم الناقل أثناء تنفيذ النقل أن يسلك الطريق المتفق عليه، ولا يجوز له تغيير هذه الطريق على اعتبارها الطريق المتعارف عليها والمتفق عليها، ويلتزم الناقل باتمام عملية النقل من خلال السفينة المتفق عليها، والتي تم شحن البضائع عليها، ويجب أن يوصل الناقل البضائع في الموعد المتفق عليه، أو خلال مدة معقولة إذا لم يوجد اتفاق على مدة¹⁰⁹.

ولكن قد يتضرر الناقل أحياناً إلى نقل البضائع من سفينة إلى أخرى وذلك لغايات اتمام عملية النقل، بحيث قد تكون السفينة المحملة للبضائفة أصابها عطل طارئ، أو أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية، ففي هذه الحالة يقوم الناقل بنقل البضائع من سفينة إلى أخرى لغايات اتمام عملية النقل، وتفريغ البضائع في الميناء المتفق عليه¹¹⁰.

¹⁰⁸ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 63-64.

¹⁰⁹ محمود عبابنة، مرجع سابق، ص 89.

¹¹⁰ المرجع السابق. ذات الصفحة.

ويجب على الناقل أيضاً الالتزام بالطريق المتفق عليها، أو المتعارف عليها خلال تنفيذه لنقل البضائع، ولا يجوز له الرسو على أي ميناء إلا إذا تم الاتفاق على ذلك في عقد النقل، أو حدوث ظرف طارئ أدى إلى وجوب تغيير مساره، مثل انقاز أرواح، أو اصلاح السفينة، أو غيره¹¹¹.

رابعاً تفريغ البضائع : يلتزم الناقل أيضاً بتفريغ البضاعة لغايات اتمام عملية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، ويقصد بتفريغ البضائع انزال البضائع التي تم نقلها من على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول لغايات تجهيزها ليتم تسليمها للمرسل إليه¹¹².

وفي هذا الصدد كانت قد قررت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 1985/205 بقبول التمييز، وإعادة الأوراق إلى محكمة الاستئناف للسير فيها، وحيث أن مجريات الواقعة كانت تتلخص في مطالبة الجهة المميزة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتها والمتمثلة بمصاريف أرضيات، وتأخير، وغرامات ناتجة عن قيام الجهة المميز ضدها (المدعى عليها) بتفريغ البضائع في ميناء العقبة خلافاً للشرط المتفق عليه، والمدرج في وثيقة الشحن والذي يقضي بايصالها إلى المنطقة الحرة¹¹³.

وحيث أن الأصل مسؤولية الناقل عن القيام بعملية تفريغ البضائع استناداً إلى مضمون نص المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك، وعليه فقد لجأت الجهة المميزة في الحكم المبين أعلاه إلى مخاصمة الوكيل البحري وليس الناقل على اعتبار وجود اتفاق على اتمام الوكيل البحري لعمليتي التفريغ والتسليم بدلاً من الناقل، وعليه يتم مساءلة الوكيل البحري ولا وجه لمساءلة الناقل عن التفريغ والتسليم في حالة وجود شرط يقتضي بذلك.

¹¹¹ علي حسين يونس، مرجع سابق. ص 77-78.

يقصد بالطريق المتعارف عليه أثناء النقل البحري، أقصر الطرق وأكثرها أمناً وهي التي يسلكها الربان عادة في الأحوال الاعتيادية خلال النقل.

¹¹² حمدي، محمد كمال: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990. بدون طبعة.

منشأة المعرفة للنشر. الاسكندرية. 1995. ص 50-51.

¹¹³ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1985/205 الصادر بتاريخ 1985/5/13.

والأصل أن تكون عملية التفريغ سابقة لعملية التسليم حيث يقوم الناقل بتفريغ البضائع من خلال معداته وموظفيه، ويستثنى من ذلك حالة اتفاق الأطراف على أن يتم تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء الوصول ففي هذه الحالة يكون المرسل إليه هو الملتزم والمسؤول عن القيام بعملية تفريغ البضائع من على ظهر السفينة إلى ميناء الوصول¹¹⁴.

خامساً تسليم البضائع : يقع على عاتق الناقل أخيراً تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول وباتمام تسليم البضائع إلى المرسل لإليه ينقضي عقد النقل البحري، وتثبت عملية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بموجب إيصال استلام للبضاعة، أو أن يتم التأشير على سند الشحن، وبيان واقعة التسليم ومن ثم تسليمه للريان، ولا ينقضي التزام تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إلا بعد أن يتم تسليم البضاعة للحامل الشرعي لسند الشحن (الشخص المخول باستلام البضاعة قانوناً) فلا ينقضي التزام الناقل بمجرد وضع البضاعة على ميناء الوصول أو تسليمها لأي شخص يدعي ملكيته للبضاعة المنقول¹¹⁵.

قررت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 1992/98 أن مجرد قيام الناقل بتسليم البضائع إلى سلطة الجمارك المسؤولية في ميناء الوصول لا يعتبر تسليم فعلي للبضائع، وتبقى مسؤولية الناقل قائمة إلى حين استلام المرسل إليه للبضائع، بحيث يكون المقصود بالالتزام التسليم الذي يقع على عاتق الناقل هو التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه وينقضي بانتهاء هذا الالتزام عقد النقل البحري¹¹⁶.

يلاحظ هنا وجوب تأكد الریان أو الناقل من صاحب الحق الشرعي في استلام البضائع، وهو حامل سند الشحن، فإذا كان سند الشحن اسماً وجب أن يتم تسليم البضاعة للشخص المذكور اسمه في سند الشحن، أو للشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بموجب حوالة الحق، وإذا كان السند

¹¹⁴ حمدي. مرجع سابق. ص 50-51.

¹¹⁵ الفقي، محمد السيد: القانون البحري السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة - النقل البحري. بدون طبعة. الازاريطة، دار الجامعة الجديدة.. 2007. ص338.

¹¹⁶ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1992/98 الصادر بتاريخ 1992/6/17.

لأذن أو لأمر وجب أن يتم تسليم البضائع للمظهر الأخير على السند بموجب ما هو مدون عليه، وإذا كان سند الشحن للحامل وجب أن يتم تسليم البضاعة في هذه الحالة إلى أي شخص يتقدم للريان حاملاً سند الشحن¹¹⁷.

وفي حال تأكد الريان من الحامل الشرعي لسند الشحن لغايات اتمام تسليم البضاعة له، فإنه يحق للمرسل إليه (الحامل الشرعي لسند الشحن) التأكد من البضائع المرسلة قبل استلامها من خلال فحصها، والتأكد من مطابقتها للوصف المذكور في سند الشحن، والتأكد من كميتها، وعدم تلفها، ويحق للمرسل إليه في هذه الحالة عدم تسلّم البضائع إذا كانت غير مطابقة لما هو وارد في سند الشحن، وبصاف أيضاً عدم قدوم المرسل إليه إلى ميناء الوصول لغايات استلام البضائع المرسلة له، ففي كلتا الحالتين السابقتين ولغايات تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل حيث أن الناقل حسبما بينا سابقاً يبقى مسؤولاً عن البضائع إلى حين تسليمها للمرسل إليه، فإنه يتوجب عليه الحصول على قرار من قاضي الأمور المستعجلة، وذلك لغايات ايداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، وذلك بعد تثبيت حالتها قبل الايداع لغايات دفع الناقل أي مسؤولية قد يتحملها بسبب ما قد يطرأ على البضائع من ضرر أو تلف قد تصاب به البضائع بسبب امتناع المرسل إليه من استلامها¹¹⁸.

وعليه فقد قررت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 2018/3836 أنه "لايمك الناقل البحري السلطة لاجبار المرسل إليه بتسليم البضاعة ما دام قد رفض أو امتنع عن استلامها، وفي الوقت ذاته لا يعقل أن يبقى الناقل على الرصيف ينتظر موافقة المرسل إليه على استلام البضاعة، ومن ثم فإن قيام الناقل بتسليم الحاوية إلى شركة ميناء الحاويات / في العقبة يعني أنه وضع هذه الحاوية تحت تصرف المرسل إليه أي أن ذلك ينطبق عليه وصف التسليم الحكمي وهو ما يتفق مع

¹¹⁷ الشراوي، محمود سمير: القانون البحري. بدون طبعة. القاهرة: دار النهضة العربية. 1978. ص 261-262.

¹¹⁸ حمدي. مرجع سابق. ص 57-58.

ما نصت عليه المادة (2/ب/4) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978 وبذلك يكون الناقل في حل من المسؤولية¹¹⁹.

ويفترض القرار الصادر من محكمة التمييز الاردنية والمبين اعلاه حالة امتناع المرسل اليه من استلام البضائع من الناقل عمداً ، دون وجود ما يببر ذلك فيما يخص مواصفات البضائع الواردة في سند الشحن ، بحيث تكون البضائع مطابقة لما هو وارد في سند الشحن ، وعليه لا يعتد بامتناع المرسل اليه في هذه الحالة ولغايات احلال الناقل نفسه من المسؤولية فيتوجب عليه ايداع البضائع عند يد امينة يعينها قاضي الامور المستعجلة ، او تسليمها الى وكيل الشحن ان وجد مع اعتبار ذلك بمثابة تسليم حكمي للمرسل اليه.

وقد نصت المادة (226) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.

على ذلك بقولها "1- إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلّم البضائع، أو حضر، وامتنع عن تسلّمها أو أداء أجره النقل، أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة...."¹²⁰، وهو ما جاءت به أيضاً المادة (182) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث نصت على أنه "إذا لم يحضر أحد لتسلّم البضائع، وإذا رفض تسلّمها من كانت مرسلة إليه فللربان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجره السفينة، وتقرير ايداع البضاعة غير المباعة، وإذا كان محصول البيع كاف لايفاء مبلغ الأجرة فيبقى للربان حق الادعاء على الواسقين بالفرق"¹²¹.

قضت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 2015/3495 أن قيام المرسل إليه باستلام البضائع في ميناء التفريغ بعد فحصها وعدم قيامه بإبداء أية تحفظات أو ملاحظات تتعلق بالبضائع التي قام باستلامها يعتبر بمثابة قرينة على أن البضائع سليمة، وحيث أن هذه القرينة تنفي الخطأ

¹¹⁹ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2018/3836 الصادر بتاريخ 2018/10/7.

¹²⁰ قانون التجارة البحرية المصري .

¹²¹ قانون التجارة الأردني .

المفترض للناقل بالنسبة للمسؤولية عن البضائع في حال كانت البضائع غير سليمة أو أن فيها عيب غير ظاهر، إلا أنها قرينة قابلة لاثبات العكس في حال تبين وجود هلاك أو تلف في البضائع بعد استلامها من الناقل ويقع عبء اثبات الضرر على المرسل إليه الذي بدوره يجب عليه أيضاً اثبات خطأ الناقل، حيث لا يمكن بقاء خطأ الناقل مفترضاً في هذه الحالة بل يجب على المرسل إليه اثبات خطأ الناقل¹²².

يرى الباحث هنا أنه يؤخذ على موقف كل من المشرع المصري والأردني تقريرهم بيع البضائع بعد ايداعها دون التمييز بين حالتها عند تسلم المرسل إليه للبضائع في حالة عدم دفعه الأجرة حيث أن سبب عدم تسليم البضائع هنا يرجع إلى الناقل الذي امتنع عن اتمام التسليم إلى حين دفع مبلغ الأجرة المستحقة حيث أجاز له القانون حجز البضاعة، وحالة امتناع المرسل إليه عن استلام البضائع لعدم مطابقتها لما هو وارد في سند الشحن أو لكونها تالفة أو ناقصة أو غيره.... ، حيث أن الأجر كان تخويل الريان ببيع البضاعة بعد ايداعها لاستيفاء باقي مبلغ الأجرة المستحق له في حالة عدم دفع الأجرة، أما في حالة امتناع المرسل إليه من استلام البضاعة فكان يجب تخصيص اجراء يحمي حقوق المرسل إليه بشكل أفضل من أن يتم بيعها، كأن يتم خصم النقص أو التلف الحاصل في البضائع من الأجرة أن أمكن تجزئ الضرر على البضاعة كأن تكون بعض البضاعة التالفة يمكن فصلها عن باقي البضائع أو أن يقوم الناقل بتعويض المرسل إليه عن البضائع التالفة أو الناقصة بقيمتها وقت الشحن، بحيث تتوفر حماية للمرسل إليه في مواجهة الناقل في حالة إهماله أو تعسفه.

التزامات المرسل (الشاحن):

أولاً تسليم البضائع : يلتزم المرسل بتسليم البضائع للناقل لغايات اتمام عملية النقل، فهو يقوم بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليه، وغالباً ما يكون تحت راويع السفينة طبقاً لنص المادة (178) من قانون التجارة الأردني، ويقوم الناقل بدوره بتحرير سند شحن للمرسل يذكر فيه البضائع المراد نقلها، والتي استلمها من المرسل، ويستدعي هذا الالتزام أن يقوم الشاحن باعطاء

¹²² حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2015/3495 الصادر بتاريخ 2016/3/8.

بيانات صحيحة ودقيقة عن البضائع المراد شحنها في السفينة، حتى يتخذ الناقل جميع الاجراءات الاحترازية اللازمة لضمان وصول البضائع سليمة¹²³.

يلاحظ هنا أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن البضائع وسلامتها في حال قام المرسل باعطاءه بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة عنها، حيث يجب على المرسل بيان طبيعة هذه البضائع بشكل واضح حتى يتسنى للناقل اتخاذ جميع الاجراءات الاحترازية لضمان سلامتها وسلامة البضائع المرصوفة بجانبها، وقد لا يكون الناقل على علم بطبيعة هذه البضائع وخطورتها وعند علمه بتفاصيلها قد يرفض نقلها، لذلك ومن باب أولى يقع على عاتق الشاحن إعطاء تفاصيل كاملة وواضحة عن طبيعة البضائع لتفادي أي ضرر قد يقع مستقبلاً¹²⁴.

مما يؤكد على ذلك نص المادة (217) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث نص على أنه "إذا شحنت في السفينة بضائع من الأنواع الملتهبة، أو المتفجرة، أو الخطرة التي لم يكن للناقل أو وكيله ليرضيا بشحنها فيما لو كانا على بينة من نوعها، فللناقل في كل وقت ومكان وبعد تنظيم محضر معمل أن ينزلها من السفينة، أو أن يتلفها، أو يزيل أذاها بدون أن يفسح عمله مجالاً لتعويض وفيما عدا ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف التي قد تنتج عن تحميل هذه البضائع"¹²⁵ وهو ما جاء به أيضاً نص المادة (209) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.

وهو ما جاء في حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1983/610 حيث قررت المحكمة في هذا الصدد بأنه يقع على عاتق الشاحن الالتزام بتقديم بيانات صحيحة للناقل عن البضائع المراد شحنها خصوصاً في حالة كون هذه البضائع ذات طبيعة خطيرة تحتاج إلى قدر معين من العناية وعليه

¹²³ العطير . مرجع سابق . ص 319-320.

¹²⁴ الفقي . مرجع سابق ، ص 325-326.

¹²⁵ قانون التجارة البحرية الأردني .

وفي حال قيام الشاحن بتقديم بيانات مغلوبة عن البضائع المراد شحنها لغايات التهرب من زيادة أجرة النقل مثلاً، فإن ذلك يؤدي إلى اعفاء الناقل من مسؤوليته عن هذه البضائع¹²⁶.

وللناقل أيضاً أن يتأكد بنفسه من إفادات الشاحن بالنسبة للبضاعة ومدى صحة هذه الإفادات، وفي حال وجود أية أسباب تدعو للشك في ذلك، فإنه يحق للناقل أن يمتنع من وضع إفادات الشاحن في سند الشحن مع إبداء أسباب امتناعه، مما يقلب عبء الإثبات في هذه الحالة على الشاحن، وهو ما أكدت عليه المادة (202) من قانون التجارة الأردني حيث نصت على أنه ".... للناقل أن يرفض تدوين إفادات الشاحن في وثيقة الشحن إذا كانت لديه أسباب وجيهة للشك في صحتها، أو إذا لم تتوفر الوسائل العادية لمراقبتها في هذه الحالة وفي هذه الحالة عليه أن يذكر الأسباب، وعندئذ يلقى اثبات النقص على عاتق المرسل أو المستلم"¹²⁷، وهو ما جاءت به أيضاً المادة (205) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.

أجازت اتفاقية بروكسل للناقل وضع تحفظاته في سند الشحن حيث نصت في المادة (5/3) منها على أنه "يعتبر الشاحن أنه ضامن للناقل، عند التحميل، صحة الماركات، والعدد، والكمية، والوزن، كما هي مسلمة منه، وعليه أن يعرض الناقل كافة الخسائر، والأضرار، والنفقات المسببة، أو الناتجة عن عدم صحة هذه المعلومات"¹²⁸، وهو ما نصت عليه أيضاً المادة 17 من اتفاقية هامبورغ، إلا أنها أضافت أيضاً "ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن" ومما يميز هذا النص عما ورد في اتفاقية بروكسل هو الحماية التي وفرها المشرع للناقل بمنحه الحق في ملاحقة الشاحن الذي تم تحرير سند الشحن لمصلحته في حال قام بتحويل سند الشحن للغير بغرض التخلص من مسؤوليته عن البضائع¹²⁹.

¹²⁶ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1983/610

¹²⁷ قانون التجارة البحرية الأردني .

¹²⁸ اتفاقية بروكسل لعام (1924).

¹²⁹ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

ثانياً دفع الأجرة : يلتزم الشاحن أيضاً بدفع الأجرة المقررة في عقد النقل، حيث أنه عادةً ما يتم ذكر الأجرة التي سيلتزم الشاحن بدفعها في عقد النقل، إلا أنه وقد يصادف عدم ذكر الأجرة في عقد النقل ففي هذه الحالة يتم احتساب أجرة العادة، أو يتم تحديد الأجرة بموجب العرف في هذه الحالة، وعادة ما يتم دفع الأجرة مقدماً إلا أنه لا يوجد ما يمنع من اتفاق الأطراف على دفع جزء من الأجرة مقدماً في ميناء الشحن وباقي الأجرة يتم دفعها في ميناء الوصول¹³⁰.

إلا أن المادة (17) من اتفاقية هامبورغ نصت على أنه "سند الشحن الذي يخلو من أجرة النقل وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15 أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على ألا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن لطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان"¹³¹.

اتجه أيضاً المشرع المصري إلى الأخذ بهذا الرأي في المادة (2/219) منه حيث نصت على أنه "وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولا يجوز اثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه"¹³².

أما بالنسبة للمشرع الأردني فلم يعالج مسألة خلو سند الشحن من الأجرة، ويفترض في هذه الحالة وفي حال ثبوت عدم تسلم الأجرة أن يتم احتساب أجر المثل للناقل وفقاً للعرف الساري دون أن يتم افتراض قيام الناقل باستلام الأجرة في حالة خلو سند الشحن من الأجرة.

¹³⁰ الفقي، مرجع سابق، ص 327-328.

¹³¹ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹³² قانون التجارة البحرية المصري .

يتفق الباحث مع هذا الرأي حيث أن الأطراف قد تسهوا عن ذكر الأجرة في سند الشحن لأي سبب مما يجعل الناقل لا يستطيع المطالبة بقيمة الأجرة على اعتبار أن القانون (المصري - هامبورغ) افترض أنه قبضها، ويضاف إلى ذلك أيضاً حالة إذا انتقل سند الشحن إلى طرف آخر بأن يكون سند الشحن قابلاً للتداول، فلم يجر القانون للناقل في هذه الحالة المطالبة بالأجرة أو اثبات أنه لم يقبضها، وهو ما فيه انحياز إلى الشاحن، واهمال للعرف الذي يتم اللجوء إليه عادة في حال خلو نصوص القانون من نص ينظم هذه المسألة، فكان من الأفضل والأجدر التوجه للعرف في حالة ثبوت استحقاق الأجرة وعدم كتابتها أو ذكرها في سند الشحن.

يلاحظ هنا أن أجرة النقل لا تكون مرتبطة بإيصال البضاعة دائماً حيث نصت المادة (184) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، على أن "الأجرة تكون مستحقة حتى ولو لم تصل البضاعة في الحالات التالية:

- 1- إذا كان سبب عدم الوصول بسبب خطأ الشاحن أو ممثله.
- 2- إذا جاءت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضاعة بسبب تعييبها أياً كان سبب التعيب.
- 3- إذا عد هلاك البضاعة من الخسائر البحرية المشتركة.
- 4- إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاص بها.¹³³

وهو ما جاءت به أيضاً المادة (3/219) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، حيث نصت على أنه "ولا يبرأ الشاحن أو من له حق تسليم البضائع من دفع الأجرة، ولو تلفت البضائع، أو نقصت قيمتها، أو كميتها أثناء السفر"¹³⁴.

لذلك وطبقاً للحالات المذكورة أعلاه يكون الشاحن ملزماً بدفع أجرة النقل بغض النظر عن وصول البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وفيما عدا ذلك من حالات يستطيع الشاحن الامتناع عن دفع الأجرة، والتمسك بعدم تنفيذ الناقل لالتزامه بموجب عقد النقل المتمثل بتسليم البضاعة في

¹³³ قانون التجارة الأردني .

¹³⁴ قانون التجارة البحرية المصري .

ميناء الوصول، ويؤخذ على اتجاه المشرع المصري هنا أنه لم يبين السبب الذي يرجع إليه التلف أو النقص الذي أصاب البضائع بعكس المشرع الأردني الذي بين ذلك بسبب عيب ذاتي في البضائع.

وأخيراً وحيث أن الأجرة هي الالتزام الرئيسي للشاحن الذي يقابل التزام الناقل بنقل البضائع فقد أعطى القانون للناقل حق امتياز على البضاعة على سائر الديون في حالة طلب بيعها في حالة التأخير في التفريغ أو الاستلام¹³⁵ حيث نصت المادة (196) على أنه "المؤجر السفينة على البضائع التي تؤلف السوق امتياز يضمن له دفع أجرة سفينته ولو ابحقها لمدة خمسة عشر يوماً بعد تسليم البضائع إذا لم تكن قد انتقلت إلى يد شخص ثالث"¹³⁶، ونصت على ذلك أيضاً المادة (2/226) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.

كما أعطى القانون للناقل الحق في حبس البضائع لحين دفع الأجرة بغض النظر عن كون الأجرة مستحقة على الشاحن أو المرسل إليه، ويجوز للناقل في هذه الحالة احتجاز البضائع إلى حين دفع الأجرة أو أن يقوم ببيعها لغايات استيفاء أجرته من ثمن البضائع¹³⁷.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري

نظمت القواعد العامة في القانون المدني المصري والأردني أحكام قيام المسؤولية بشكل عام، وبين الباحث في المقدمة هذه العناصر وكيفية قيام هذه المسؤولية، إلا أنه ولأهمية عقد النقل البحري، ولتمتعته بالطابع الدولي فقد تم صياغة أحكام خاصة تتعلق بمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري في القوانين والاتفاقيات محل المقارنة، وسيقوم الباحث في هذا المبحث ببيان هذه الأحكام بشكل مفصل وواضح.

¹³⁵ العطير . مرجع سابق . ص 328.

¹³⁶ قانون التجارة البحرية الأردني .

¹³⁷ الفقي . مرجع سابق . ص 330.

في البداية بين الباحث في المطلب الثاني من المبحث الأول من هذا الفصل حدود ونطاق هذه المسؤولية، وما هي العقود التي تطبق عليها هذه الأحكام، وما هي العقود المستثناة من تطبيق أحكام هذه المسؤولية، حيث استبعدت أغلب التشريعات، والاتفاقيات النقل بواسطة سندات الايجار من نطاق تطبيقها بالإضافة إلى النقل على سطح السفينة، ونقل الحيوانات الحية ما لم يكن قد ارتبط هذا النقل بسند شحن، وبينت هذه التشريعات أن تطبيق أحكام هذه الاتفاقية يكون فقط على عقود الشحن المبرمة، ومن وقت شحن البضاعة على سطح السفينة إلى حين اتمام عملية التفريغ.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري فهي تقوم في حالة عدم قيامه بتنفيذ أي من التزاماته المترتبة بموجب عقد النقل البحري، حيث أن التزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضائع إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المتفق عليه، أو خلال ميعاد معقول في حالة لم يتم الاتفاق على ميعاد معين ففي حال امتناع الناقل عن تنفيذ التزامه بنقل البضاعة محل عقد النقل، أو تضرر البضاعة التي قام بنقلها، أو وصولها ناقصة فتقوم المسؤولية العقدية للناقل على اعتبار اخلاله وتقصيره في أداء الالتزامات التي يفرضها عليه عقد النقل، وعلى الناقل لدفع هذه المسؤولية عن نفسه أن يثبت أن عدم تنفيذ التزامه بإيصال البضائع سليمة في الميعاد المتفق عليه يرجع لوجود سبب أجنبي حال بينه وبين تنفيذه لالتزامه¹³⁸.

وعليه فقد نصت المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك، وتعييب، وأضرار ما لم يثبت الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي:

- 1- عن خطأ في الملاحة يعزى للريان أو للملاحيين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
- 2- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
- 3- عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.

¹³⁸ الشرقاوي، مرجع سابق، ص 270-271.

4- عن الإضراب أو ما يقابل به من ايجاد أبواب العمل، أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً، أو أي سبب كان من وقف، أو عائق (قوة قاهرة - فعل عدو - حجز قضائي - حجز حكومي أو صحي الخ...).

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 اسعاف بحري أو بمحاولة ترمي لذلك أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة"¹³⁹.

وهو ما يؤكد عليه حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1991/1369 حيث قررت المحكمة قبول تمييز الجهة المميزة، وإعادة الأوراق لمحكمة الاستئناف للسير فيها على ضوء القرار الصادر عن محكمة التمييز، حيث كانت محكمة البداية قد قررت رد دعوى تعويض الجهة المميزة التي كان موضوعها المطالبة بمبلغ 6148.32 دولار أمريكي، وأيدت محكمة الاستئناف قرار محكمة البداية، واستندت محكمة التمييز في حكمها إلى المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، التي تنص على ضمان الناقل للبضائع من الهلاك، والتلف، والأضرار خلال الرحلة البحرية، وإلى حين إيصال البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول حسبما تم الاتفاق عليه، وحيث أنه من الثابت في محضر تسليم البضاعة وجود نقص في وزن البضائع (الشوالات) وعددها وعليه فإنه لا داعي للجوء إلى أحكام المادة (218) من قانون التجارة البحرية، والتي تتعلق بوجود توجيه الناقل ووكيله تحفظات خطية في حالة وجود هلاك أو ضرر في البضائع على اعتبار أن الناقل قد أقر بموجب محضر تسليم البضائع بالنقص والضرر"¹⁴⁰.

¹³⁹ قانون التجارة البحرية الأردني .

¹⁴⁰ حكم محكمة التمييز الاردني رقم 1991/1369 الصادر بتاريخ 1992/4/27.

ونصت اتفاقية هامبورغ في المادة (1/5) منها على أنه "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، كذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك، أو التلف، أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"¹⁴¹.

يضاف إلى ما سبق أيضاً ما ورد في الملحق الثاني من اتفاقية هامبورغ حيث نص على أنه "من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ومؤدى ذلك كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات"¹⁴²، ويقصد هنا بالحالات ما ورد في المادة (5) السابق بيانها.

وبالنسبة للمشرع المصري فقد نصت المادة (227) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، على الآتي "يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو ايداعها طبقاً للمادة السابقة"¹⁴³.

استناداً إلى ما سبق يتبين أن مسؤولية الناقل البحري في عقود النقل البحري تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، واستناداً لذلك تقوم قرينة على أن الناقل قد أدى خطأه أو إهماله لوقوع الضرر، ولا يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية عن نفسه إلا بنفي علاقة السببية، أي باثبات قيامه هو وتابعيه باتخاذ كافة الخطوات والاجراءات الواجب اتخاذا لتجنب وقوع الحادث الذي أدى إلى الضرر، وأن الضرر وقع لوجود سبب أجنبي حال بينه وبين تحقق النتيجة، بحيث ينقلب عبء

¹⁴¹ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁴² الملحق الثاني لاتفاقية هامبورغ لعام (1978).

¹⁴³ قانون التجارة البحرية المصري .

الاثبات في هذه الحالة على الناقل حتى يستطيع نفي مسؤوليته خلافاً للأصل العام حيث يتوجب على المضرور أن يثبت الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهم.¹⁴⁴

إلا أن اتفاقية هامبورغ قد أوردت على ما سبق بيانه أعلاه استثناء في المادة (4/5) منها حيث نصت على أنه "أ- يسأل الناقل:

- 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق إذا أثبت المطالب أن الحريق نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه.
- 2- عن الهلاك، أو التلف، أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لآخاماد الحريق، وتجنب تبعاته، أو التخفيف منه¹⁴⁵.

وعليه وفي حال وقوع الضرر المتمثل في تلف البضائع، أو التأخير في تسليمها أو هلاكها بسبب حريق على ظهر السفينة، فلا يفترض خطأ الناقل أو إهماله في هذه الحالة؛ بل يجب على الشاحن اثبات خطأ الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه في إحداث الحريق الذي أدى إلى هلاك البضائع، أو عدم اتخاذ التدابير الاحترازية التي تساعد على إخماده حتى تقوم مسؤوليته حسبما وضحت المادة أعلاه¹⁴⁶.

يرى الباحث في هذا الصدد وفيما يتعلق بالاستثناء الوارد بالنسبة لاثبات الخطأ في حالة الحريق عدم وجود أي مبرر لوضع أو تشريع مثل هذا الاستثناء، وذلك استناداً إلى عدم وجود أية اعتبارات تسدعي ذلك، بالإضافة إلى تحميل الشاحن عبء الإثبات في هذه الحالة يعتبر بمثابة إجراء تعجيزي، حيث يصعب وربما يستحيل على الشاحن اثبات أن الحريق قد وقع بسبب خطأ الناقل أو معاونيه، أو اثبات أن الناقل ومعاونيه لم يبذلوا الإجراءات الاحترازية الكافية لمنع وقوع الحريق، أو إخماده، حيث أن الشاحن لم يكن على متن السفينة الناقلة أصلاً وانتهى دوره باتمام عملية

¹⁴⁴ عدلي أمير خالد، مرجع سابق. ص 75-76.

¹⁴⁵ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁴⁶ العطير. مرجع سابق. 386-387.

الشحن، وقد اكتفت المادة سالفه الذكر في الفقرة (ب) منها بالسماح للشاحن بطلب اجراء تحقيق للوقوف على ملابسات الحادث وأسبابه، ولا يتوقع أن يكون هذا التحقيق منتجاً لنفس العلة السابقة، وهي عدم وجود أي طرف غير الناقل على متن السفينة وقتها مما يؤدي لوجود عبء ثقل على الشاحن من ناحية امكانية اثبات خطأ الناقل.

أما فيما يتعلق باتفاقية بروكسل في هذا الصدد فقد نصت المادة (2/4) منها على أنه "لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسئولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج : أ- عن فعل القبطان، أو البحار، أو الريان ب- عن الحريق إلا إذا تسبب بفعل الناقل أو نتيجة خطأ ارتكبه ج- عن المخاطر أو الأخطار أو الحوادث التي تحصل في البحر أو في أية مياه أخرى صالحة للملاحة د- عن فعل القوة الإلهية ه- عن فعل الحروب - عن فعل العدو ف- عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعل الناقل أو بخطأ عنه، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، بل يقع موجب الاثبات على الشخص الذي يطالب بالاستفادة من هذا الاستثناء وعلى هذا الأخير أن يثبت أن لا علاقة للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لخطأ أو فعل الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله بالخسارة أو الضرر" ¹⁴⁷.

وعليه فقد أخذ كل من القانون الأردني واتفاقية بروكسل بفكرة الخطأ المفترض للناقل، وعلى الناقل لينفي مسئوليته عن نفسه اثبات وجود سبب أجنبي حال بينه وبين تنفيذه لالتزامه بموجب عقد النقل، حيث أن نصوص المواد الواردة أعلاه قد أوردت الحالات التي يمكن اعتبارها بمثابة السبب الأجنبي حتى ينفي الناقل المسئولية عن نفسه، لذلك لا يتوجب على الناقل لنفي المسئولية عن نفسه نفي العلاقة السببية بين الخطأ والضرر فقط؛ بل عليه أيضاً اثبات أن الضرر قد وقع لسبب أجنبي لا يد له فيه ¹⁴⁸.

¹⁴⁷ اتفاقية بروكسل لعام 1924.

¹⁴⁸ علي حسين يونس. مرجع سابق. ص 302-303.

يستخلص من النصوص السابقة أن جميع الاتفاقيات والقوانين قد أخذت بفكرة الخطأ المفترض مع وجود بعض التحفظات بالنسبة للقانون الأردني واتفاقية بروكسل فيما يتعلق بذلك، بالإضافة إلى استثناء اتفاقية هامبورغ فيما يتعلق بالحريق حسب ما تم بيانه أعلاه.

أما بالنسبة لحالات قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري فهي تقوم بموجب ثلاث حالات وهي (الهلاك-التلف-التأخير) وسيقوم الباحث ببيان وتفصيل كل حالة منهم على حدة:

أ- الهلاك:

حيث أن الأصل أن يقوم الناقل بإيصال البضائع إلى المكان المتفق عليه سليمة وكاملة، حسب ما تم الاتفاق عليه في سند الشحن، وبالمواصفات الواردة في سند الشحن، وهو يعد من أهم التزامات الناقل حسبما تم بيانه سابقاً، ويكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك الذي يصيب البضاعة وقد تصاب البضاعة بهلاك كلي يتمثل في أنها تصبح غير صالحة للاستعمال بالنسبة للغرض الذي أعدت من أجله مثل احتراقها، أو سرقتها، أو انتهاء صلاحية استعمالها، أما الهلاك الجزئي فيقصد فيه نقصان البضاعة من حيث الوزن أو الكمية أي هلاك جزء محدود من البضائع مع بقاء باقي البضائع صالحة للاستعمال، وفي كلتا الحالتين تقوم مسؤولية الناقل العقدية عن ذلك ما لم يحم الناقل باثبات قيامه بالتزامه، وأن سبب هلاك البضاعة يرجع لوجود سبب أجنبي أدى إلى ذلك¹⁴⁹.

ويلاحظ هنا أن مسؤولية الناقل في حالة الهلاك الجزئي للبضاعة أو نقصانها تقوم فقط في حال أن هذا الهلاك أو النقص قد وقع أثناء عملية النقل البحري وليس قبلها، وهو ما جاء به حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1992/1317 حيث قد بين الآتي "بما أنه من المتفق عليه فقهاً وقضاً وبدلالة المادة (211) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل تنحصر في تنفيذ عقد النقل بضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية، وبما أنه من الثابت في أوراق الدعوى ومن كتاب مدير جمارك العقبة أن النقص الحاصل هو نقص منشأ كون رصاص الحاويات سليم وقطع المعاينة كما أكدت ذلك البيئة الشخصية، وأن التأخير في استلام البضائع لا يعود إلى

¹⁴⁹ العطير . مرجع سابق . ص 388-389.

الناقل مما يؤكد عدم وجود نقص أو حدوثه أثناء الرحلة البحرية فإن مسؤولية الناقل لا تقوم عن هذا النقص»¹⁵⁰.

يؤخذ بعين الاعتبار في هذا الصدد النقص الذي قد يصيب البضائع والذي يرجع الى آلية أو طبيعة هذه البضائع مثل تبخر نسبة ضئيلة من السوائل بسبب الطبيعة المناخية للرحلة البحرية، أو نقصان بسيط في كمية الحبوب المنقولة الخ وعليه لا يمكن مساءلة الناقل عن النقص الضئيل الذي جرى العرف على التسامح به لعدم وجود أي خطأ من قبل الناقل أدى إلى وقوعه¹⁵¹.

ب-التلف:

يقصد بتلف البضاعة في هذا الصدد أن تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، وتكون البضاعة تالفة أي أنها بحالة سيئة، وليست بنفس الحالة المدونة في سند الشحن، ومن الأمثلة التي قد ترد على ذلك تجمد شحنة من السكر، أو ذبلان زهور بمعنى أن البضاعة تبقى صالحة للاستعمال إلا أنها بحالة أسوأ مما هو وارد في سند الشحن، وحال التلف الذي يصيب البضاعة قد يكون كلياً بحيث تكون جميع البضاعة تالفة، وقد يكون جزئياً كأن يصيب التلف جزء من البضاعة دون الجزء الأخر، وفي الحالتين يكون الناقل مسؤولاً عما قد يصيب البضاعة من تلف¹⁵².

أما بالنسبة للقوانين والاتفاقيات محل المقارنة، فقد اعتبرت جميعها الهلاك والتلف من الأسباب الموجبة لمسؤولية الناقل، حيث بينت المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 ذلك، أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ فقد تناولت مسألتي الهلاك والتلف في المادة (5) منها، وتناولت اتفاقية بروكسل ذلك في المادة (2/4) منها، وفيما يتعلق بقانون التجارة البحرية

¹⁵⁰ حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2008/197

تقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية النقل أو بسببها (سوء تفريغ أو رص أو تحميل أو غيره..). وعليه لا يكون الناقل مسؤولاً عن أية أضرار قد أصابت البضائع قبل انتقالها إلى عهده، كأن تكون البضائع مخزنة بشكل سيء أدى إلى إصابتها بضرر قبل أن تتم عملية شحنها ولم يظهر هذا الضرر إلا أثناء شحنها، فلا يكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً عن البضائع، راجع حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2010/558 الصادر بتاريخ 2010/8/17.

¹⁵¹ الفقي. مرجع سابق. ص346.

¹⁵² حمدي. مرجع سابق. ص72.

المصري رقم (8) لسنة 1990، فقد عالج مسألتي الهلاك والتلف في المادة (227)، وجميع هذه التشريعات اعتبرت الهلاك والتلف سواءً أكان جزئياً أم كلياً من الأسباب الموجبة لمسؤولية الناقل، ويود الباحث التتويه إلى أنه تم بيان هذه المواد وتفصيلها أعلاه منعاً للتكرار.

ت- التأخير:

يعتبر التأخير في إيصال البضاعة من الأسباب المقيمة للمسؤولية في جميع التشريعات والاتفاقيات محل المقارنة إلا أن موقف بعض التشريعات جاء مختلفاً عن الباقي، وقد عرفت المادة (2/5) من قواعد هامبورغ التأخير على أنه "يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة"¹⁵³، لذلك واستناداً إلى التعريف السابق يستنتج أن التأخير في إيصال البضائع يقوم على حالتين الأولى: عدم تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في سند الشحن، أو ألا يتم تسليم البضاعة وفقاً للموعد الاعتيادي لتسليمها في حالة عدم ذكر تاريخ التسليم في سند الشحن.

فبالنسبة لاتفاقية هامبورغ فقد نصت المادة (3/5) من اتفاقية هامبورغ على أن "للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (4) في خلال ستين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (2) من هذه المادة"¹⁵⁴.

أكدت محكمة التمييز الأردنية على ذلك في حكمها رقم 2019/2042 حيث قررت اعتبار البضائع بمثابة التالفة مع حق المدعي بالمطالبة بالتعويض بالإضافة إلى مصاريف الشحن التي

¹⁵³ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁵⁴ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

تكبدها، وذلك لتأخر البضائع المشحونة من ميناء دمياط إلى ميناء العقبة لما يزيد عن 60 يوماً عن موعد التسليم المحدد والمتفق عليه في سند الشحن¹⁵⁵.

بينما أعتبر قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 التأخير من الأسباب الموجبة لمسؤولية الناقل في المادة (240) منه حيث نصت على أنه "1- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا اثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، 2- ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق 3- 4- ولا تستحق أية تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم"¹⁵⁶.

أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، فلم يرد فيه نص مباشر يفيد بوجود قيام مسؤولية الناقل عن التأخير أو عن الوضع القانوني للبضاعة في حال تأخرها كما هو الحال في قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 واتفاقية هامبورغ، إلا أن الباحث يرى هنا أن المشرع توجه إلى اعتبارها من ضمن الأضرار التي تصيب الشاحن وفقاً لنص المادة (213) منه، ويعاب على هذا النص عدم وضوحه، وتفصيله فيما يتعلق بمسألة التأخير، حيث أن اتفاقية هامبورغ اعتبرت التأخير الذي يزيد عن ستين يوماً يؤدي إلى اعتبار البضاعة هالكة كلياً، وفيما يتعلق بقانون التجارة المصري فقد اشترط قيام المرسل إليه (طالب التعويض) بإخطار الناقل بتأخر البضائع خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم حتى تقوم مسؤولية الناقل.

المطلب الثاني: حالات ائفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري

أما وفيما يتعلق بالإئفاء من المسؤولية، فقد اتخذت التشريعات والاتفاقيات محل المقارنة مواقف مختلفة بالنسبة لأسباب الإئفاء من المسؤولية، فبالنسبة لاتفاقية هامبورغ فقد أعطت للناقل ثلاثة حالات يعفي الناقل فيها نفسه من المسؤولية من الهالك، أو التلف، أو التأخير في إيصال

¹⁵⁵ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2019/2042 الصادر بتاريخ 2019/4/30.

¹⁵⁶ قانون التجارة البحرية المصري .

البضاعة، فقد نصت بشكل مباشر على حالتى انقاذ الأرواح والأموال فى البحر، ونقل الحيوانات الحية، وقد أعتت الناقل من المسؤولية بشكل ضمنى فى حالة نشوب الحريق¹⁵⁷.

وعليه فقد وضعت المادة (5) من اتفاقية هامبورغ حالات الإعفاء من المسؤولية، حيث نصت على أنه " 5- فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك، أو التلف، أو التأخير فى التسليم الناتج عن أى مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات، وأن الهلاك، أو التلف، أو التأخير فى التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير فى التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه.6- فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لانقاذ الأرواح، أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات فى البحر"¹⁵⁸، أما فيما يتعلق بالإعفاء من المسؤولية فى حالة الحريق فقد بينت اتفاقية هامبورغ أحكام ذلك فى المادة (4/5) منها والتي سبق بيانها وشرحها فى المطلب السابق.

لذلك لا تقوم فكرة الخطأ المفترض للناقل حسبما تم بيانه فى المطلب السابق بالنسبة لحالات الإعفاء من المسؤولية الواردة أعلاه، ولا يكون الناقل ملزماً بإثبات قيامه باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، وإثبات أن السبب الأجنبي هو الذى أدى لوقوع الضرر، إلا أنه يقع على الناقل إثبات وجود سبب من أسباب الإعفاء حتى يستطيع دفع المسؤولية عن نفسه من خلال هذا السبب¹⁵⁹.

وعليه يتوجب على الناقل فى حالة نقل الحيوانات الحية أن يثبت أنه قام باتباع التعليمات التي أصدرها له الناقل بالنسبة لهذه الحيوانات، بالإضافة إلى أن يكون الضرر راجعاً إلى المخاطر التي

¹⁵⁷ قاير، محمد بهجت عبد الله: مسؤولية الناقل الحري للبضائع وفقاً لاتفاقية هامبورغ (دراسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 8 لسنة 1990. بدون طبعة. القاهرة: دار النهضة العربية. 1992. ص 79-80.

¹⁵⁸ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁵⁹ حمدي، كمال: القانون البحري السفينة-أشخاص الملاحة البحري-استغلال السفينة (إيجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص-القطر-الارشاد). بدون طبعة. منشأة المعارف. الاسكندرية. 1997. ص 741.

تلازم نقل هذا النوع من الحيوانات، حتى يعفي الناقل نفسه من المسؤولية عن الهلاك، أو التلف، أو التأخير في التسليم، أما بالنسبة لانقاذ الأرواح والأموال فيعفي الناقل نفسه من المسؤولية عن هلاك، أو تلف، أو تأخير البضاعة باثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرجع إلى قيام الناقل باتخاذ تدابير لغايات انقاذ الأرواح، والأموال على السفينة¹⁶⁰.

أما فيما يتعلق بحالة الحريق الذي يصيب السفينة كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية فقد ورد هذا الإعفاء في اتفاقية هامبورغ بشكل ضمني، وليس بشكل مباشر، كإعفاء في حالة نقل الحيوانات الحية، أو انقاذ الأرواح، والأموال في البحر، وعليه ينقلب عبء الإثبات في هذه الحالة على الشاحن الذي يتوجب عليه أن يثبت أن الحريق الذي أدى إلى ضرر البضاعة ناتج عن خطأ الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه، أو أن يثبت أنهم لم يتخذوا التدابير اللازمة لاختام الحريق، وقد تم بيان هذه الحالة وتبعاتها بشكل مفصل في المطلب السابق.

أما فيما يتعلق بقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، فقد انتهج نفس النهج بالنسبة لحالات الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية هامبورغ، حيث أنه ذكر في المادة (242) منه حالة انقاذ الأرواح كسبب معفي من مسؤولية الهلاك، أو التلف، أو التأخير، وأضاف في المادة (232) منه حالة الإعفاء فيما يتعلق بنقل الحيوانات الحية، إلا أنه أقام حالة الإعفاء بالنسبة للهلاك أو الضرر، وأضاف المشرع المصري في المادة (231) سبباً آخر لإعفاء الناقل من مسؤوليته حيث نصت على أنه "لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل"¹⁶¹.

ويلاحظ على حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في التشريع المصري في المواد سالفة الذكر أنها لم تطرق إلى حالة الحريق كسبب معفي من المسؤولية، أو يؤدي إلى انتفاء الخطأ المفترض للناقل، أما بالنسبة لاعتبار نقل الحيوانات الحية كسبب معفي من المسؤولية في قانون التجارة

¹⁶⁰ المرجع السابق، ص 741-744.

¹⁶¹ قانون التجارة البحرية المصري .

البحرية المصيري رقم (8) لسنة 1990، فيعاب على نص المادة (232) منه أنها اعتبرت نقل الحيوانات الحية سبباً معفي للمسئولية عن الهلاك والتلف وفق الشروط الواردة في معاهدة هامبورغ، إلا أنها لم تورد، أو تذكر التأخير في إيصال الحيوانات كسبب من الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية، دون وجود أي مبرر لاستثناء مثل هذه الحالة وفقاً لوجهة نظر الباحث.

أما بالنسبة فيما يتعلق باتفاقية بروكسل فقد أوردت أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته في المادة (2/4) منها فقد أوردت سبعة عشر سبباً لإعفاء الناقل من مسؤوليته في حالة تحقق أي سبب منها، ومن ضمن الأسباب المعفية للمسئولية هي الحرائق، وانقاذ الأرواح، والأموال.

وفي هذا الصدد يتفق الباحث مع رأي الدكتور محمد بهجت فيما يتعلق بالتوسع في حالات الإعفاء بالنسبة لمسئولية الناقل في اتفاقية بروكسل، بعكس اتفاقية هامبورغ التي جاءت الإعفاءات الواردة فيها بشكل أضيق وأدق مما هو وارد في اتفاقية بروكسل، ويذهب هذا الرأي إلى أن التوسع في الإعفاءات يرجع إلى قلة التطور والامكانيات الموجودة في السفن بشكل خاص، والنقل البحري بشكل عام، وقت صياغة اتفاقية بروكسل، وحيث أن المخاطر التي كانت تواجه النقل البحري وقتها قد قلت مقارنة في الوقت الحالي بسبب تطور صناعة السفن، ووسائل الاتصال مع الموانئ والسفن الأخرى، مما يجعل عملية النقل أسهل بكثير من عملية النقل التي كانت تتم وقت اعداد اتفاقية بروكسل¹⁶².

أما فيما يتعلق بحالات الإعفاء الواردة في قانون التجارة الأردني فقد عالج مسألة إعفاء الناقل من المسؤولية وفقاً لاتفاقية بروكسل حيث اكتفى بأخذ بعض الحالات الواردة في اتفاقية بروكسل، واعتبرها كأسباب معفية من المسؤولية، ونظم المشرع الأردني أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في كل من المواد (213) (217) والتي سبق بيانها في المطلب السابق، وكذلك في المادة (216) والتي نصت على أنه "إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة، وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأي مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة"¹⁶³،

¹⁶² قاير. مرجع سابق. ص 81.

¹⁶³ قانون التجارة البحرية الأردني.

وعليه سيقوم الباحث ببيان وتوضيح الحالات الأساسية الواردة في كل من اتفاقية بروكسل والقانون الأردني.

أ. الأخطاء الملاحية التي تعزى للريان أو الملاحين أو الواسقين أو العمال:

يقصد به "الخطأ في أخذ الاحتياطات اللازمة لارتفاع أمواج البحر وتجاوزها حاجز السفينة أو تعطل محرك السفينة بسبب سوء الاستخدام، وجنوح السفينة، أو مغادرة الميناء، وعدم مراعاة الظروف الجوية العاصفة، ودخول مياه الأمطار إلى السفينة "واستناداً لهذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية على اعتبار أن الخطأ الذي أدى إلى الضرر يرجع إلى خطأ ملاح قام به الریان أو أحد الملاحيين، ويستند أصحاب هذا الرأي إلى أن الناقل يكون بعيداً عن الاشراف والرقابة المباشرة على الملاحيين وتصرفاتهم، مما قد يبرر عدم مسؤوليته عن الأضرار الناتجة عن أخطائهم¹⁶⁴.

يرى الدكتور محمد عباينة أنه يمكن الرد على حجة أنصار هذا الرأي بأن هذا الفرض يمكن حدوثه قبل عشرات السنين، أما في الوقت الحالي فلا مجال لذلك مع تطور نظم السفن، ووسائل الاتصال، ويضاف إلى ذلك أن الناقل هو من يقوم بتعيين الریان، ويذهب الباحث مع هذا الاتجاه على اعتبار أن كل من اتفاقية بروكسل، وقانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 تم صياغتهم من فترة بعيدة، وما أصاب عملية النقل البحري من تطور يؤدي إلى القول بعدم امكانية اعتبار أخطاء الملاحيين كسبب معفي للناقل من مسؤوليته¹⁶⁵.

ب. القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ:

القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه عند حدوثه، لذلك يجب أن يتصف الحادث بعدم امكانية توقعه، أو توقع وقت حدوثه، واستحالة دفعه وقت حدوثه، وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر الشرطين معاً لاعتبار ذلك سبباً معفي للناقل

¹⁶⁴ محمود محمد عباينة. مرجع سابق. ص106.

¹⁶⁵ المرجع السابق. ص106.

من مسؤوليته في مواجهة الشاحن، وكذلك وجوب اثبات الناقل أن القوة القاهرة قد حالت بينه وبين تنفيذ التزامه بإيصال البضائع سليمة إلى ميناء الوصول، وأنه قد بذل العناية اللازمة لتفادي الضرر، ومن الأمثلة على ذلك ارتفاع الأمواج بشكل مفاجئ وغير متوقع في المحيط مما قد أدى إلى غرق بعض العنابر المحملة بالبضائع¹⁶⁶.

ج. العيب الذاتي للبضاعة:

يقصد به ما يتولد من خلال البضاعة ذاتها من عيوب تؤدي إلى تلف البضاعة جميعها أو بعضها، مثل أن تكون هناك جرثومة في بعض قطع اللحم المنقولة، وتنتقل إلى جميع قطع اللحم، أو أن يؤدي وجود حيوان يحمل مرض معين إلى انتشار عدوى هذا المرض بين جميع الحيوانات، وعليه لا يمكن مساءلة الناقل عن هلاك البضائع في هذه الحالة طالما أن سبب الهلاك يرجع لوجود عيب ذاتي في البضائع، ويتوجب على الناقل إثبات ذلك لدفع المسؤولية عن نفسه في هذه الحالة¹⁶⁷.

د. خطأ الشاحن:

تتنفي مسؤولية الناقل البحري في حالة قيام الشاحن بخطأ أدى لوقوع الضرر الذي أصاب البضائع، ولا يوجد أي وجه لمساءلة الناقل في هذه الحالة على اعتبار أن خطأ الشاحن كان السبب في وقوع الضرر، ومن الأمثلة التي قد ترد على ذلك قيام الشاحن بعدم تغليف البضاعة بشكل صحيح، أو أن يقوم بشحن بضائع قابلة للتلف في حال واجهت أي ظروف ملاحية، أو أن يكون الشاحن هو المسؤول عن اتمام عملية شحن البضائع، وأن يقوم بشحنها بشكل غير منظم مما يؤدي إلى تكسيورها في حال واجهت أي ظروف ملاحية طبيعية أثناء عملية النقل، وعليه لا يمكن مساءلة

¹⁶⁶ حمدي. مرجع سابق. ص 97-99.

¹⁶⁷ العطير. مرجع سابق. ص 414-415.

الناقل في هذه الحالة على اعتبار وجود سبب من الأسباب التي تعفيه من المسؤولية، إلا أنه يتعين على الناقل ولغاية الاستفادة من هذا الاعفاء اثبات خطأ الشاحن¹⁶⁸.

المطلب الثالث: التحديد الاتفاقي لمسئولية الناقل أو الاعفاء منها

تناولت التشريعات والاتفاقيات محل المقارنة مسألة تحديد مسؤولية الناقل أو الاتفاق على الإعفاء منها بصور وحالات واستثناءات مختلفة، وسيقوم الباحث ببيانها وتوضيحها من خلال هذا المطلب، ويود الباحث هنا التنويه أن حالات الاعفاء الواردة في المطلب السابق كان مصدرها القانون، أما الإعفاء من المسؤولية الذي سيتم معالجته في هذا المطلب فمصدره اتفاق أطراف عقد النقل.

وفيما يتعلق بالتحديد الاتفاقي لمسئولية الناقل فقد عالج التشريع الأردني هذه الحالة في المادة (214) منه حيث نصت على أن "تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها بالسفينة، ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت اجراءه فله أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معلة، ومن شأن هذه التحفظات أن تلقي اثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم، وأن كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغي، ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه بنظام يصدر استناداً إلى تقلبات النقد الدولية"¹⁶⁹.

عليه يمكن القول أن قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 قد أجاز التحديد الاتفاقي لمسئولية الناقل في عقد النقل البحري، وقيد المشرع الأردني القيمة النقدية للتعويض ألا تتجاوز ما هو وارد ومحدد بوجب النظام الذي سيتم اصداره، وبناءً على ذلك يستطيع الناقل التمسك بالتحديد الاتفاقي للمسئولية المنفق عليه في حالة وقوع الضرر وحتى لو كان الضرر يرجع لوجود خطأ

¹⁶⁸ عوض. مرجع سابق. ص 703-704.

¹⁶⁹ قانون التجارة البحرية الأردني .

صادر من قبل الناقل، إلا أنه يؤخذ بعين الاعتبار بطلان شرط تحديد مسؤولية الناقل في حالة ثبوت ارتكاب الناقل لغش أدى لوقوع الضرر استناداً للقواعد العامة في القانون¹⁷⁰.

يستثنى مما يتعلق بالتحديد الاتفاقي للمسئولية إذا صرح الشاحن عن القيمة الحقيقية للبضاعة وتم تدوين ذلك في سند الشحن، ففي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بتعويض الشاحن عن الضرر الذي أصاب البضاعة دون إمكانية التمسك بالتحديد الاتفاقي للمسئولية، ويحق للناقل أن يورد أية تحفظات في سند الشحن تتعلق بقيمة البضاعة في حال وجود أي شكوك لديه في صحة هذه القيمة، وينقلب عبء الإثبات في هذه الحالة على الشاحن، حيث يتوجب عليه أن يثبت القيمة الحقيقية للبضاعة لغايات إقامة مسؤولية الناقل عن قيمتها الحقيقية¹⁷¹.

أما إذا اتفق أطراف عقد النقل على تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل بقيمة أعلى من القيمة التي وردت في القانون، فلا يوجد ما يمنع ذلك، ويفهم جواز ذلك من نص المادة (214) من قانون التجارة البحرية الاردني بمفهوم المخالفة، حيث اعتبرت القيمة النقدية الواردة في النظام بمثابة الحد الأدنى للتعويض الذي لا يجوز الاتفاق على ما يقل عنه، ولايجوز أن يتفق الأطراف على قيمة أقل من القيمة الواردة في المادة (214) وذلك بصريح نص الفقرة الثالثة سابقة البيان¹⁷².

يرى الباحث هنا وفيما يتعلق بنص المادة (214) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 ضرورة تدارك النقص المتمثل في أن النظام الذي يحدد الحد الأدنى للقيمة النقدية للتعويض لم يصدر حتى الآن مما يؤدي لوجود فجوة كبيرة تقودنا لتحديد التعويض وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني الأردني.

أما فيما يتعلق بشرط الإعفاء من المسؤولية الذي قد يرد في عقد النقل، والذي يعفي الناقل فيه نفسه من المسؤولية عن هلاك البضائع، فقد نصت المادة (215) من قانون التجارة البحرية

¹⁷⁰ العطير. مرجع سابق. ص 429-431.

راجع المادة (364) من القانون المدني الأردني.

¹⁷¹ عبيانة. مرجع سابق. ص 120.

¹⁷² المرجع السابق. ص 121.

الأردني رقم (12) لسنة 1972 على أنه "يعتبر ملغي ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن أو أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام، أو هذا القانون أو تحويل عبء الاثبات عن تعينه القوانين المرعية الاجراء، أو هذا القانون، أو مخالفة قواعد الاختصاص¹⁷³.

وعليه وحيث أنه لا يجوز الاتفاق على أن تقل قيمة التعويض الاتفاقي عما سيرد في النظام الذي يحدد القيمة النقدية للتعويض، فمن باب أولى أنه لا يجوز الاتفاق على اعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضاعة، وبين نص المادة (215) ذلك بشكل صريح مما لا يدع مجالاً للشك.

وهو ما قرره محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم 2002/2275 بحيث يقع باطلاً أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو أية وثيقة تتعلق به تكون الغاية منه ابراء الناقل من المسؤولية التي تقع عليه بموجب أحكام القانون أو ازالة عبء اثبات هلاك البضائع أو تلفها أو نقصانها عن عاتقه¹⁷⁴.

أما بالنسبة للتشريع المصري فقد عالج مسألة التحديد الاتفاقي للمسؤولية حيث نصت المادة (233) منقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 على أنه "1- تحدد المسؤولية اياً كان نوعها عن هلاك البضائع، أو تلفها بما لا يتجاوز ألفي جنيه عن كل طرد، أو وحدة، أو شحن، أو بما لا يتجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوجرام من الوزن الاجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى، 2- وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتحديد الحد الأعلى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة"¹⁷⁵.

¹⁷³ قانون التجارة البحرية الأردني.

¹⁷⁴ حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2002/2275.

¹⁷⁵ قانون التجارة البحرية المصري.

نصت المادة (234) أيضاً على أنه "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقسمتها 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 أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها"¹⁷⁶.

وعليه ووفقاً للنصوص الواردة أعلاه، فقد اجاز المشرع المصري للناقل التمسك في الحد الأعلى من المسؤولية المحدد في القانون ألفي جنيه للطرد، أو الوحدة، أو الشحن وبما لا يتجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوجرام من وزن البضاعة أي الحدين أعلى، وتعتبر هذه الأحكام من النظام العام، ويقع باطلاً أي اتفاق يقضي بقيمة أقل من القيمة الموضحة أعلاه على اعتبار أن هذه القيم محددة بموجب قواعد أمر¹⁷⁷، أما فيما يتعلق بزيادة مبلغ التعويض الذي يتعين على الناقل دفعه فيمكن للأطراف الاتفاق على ذلك وفقاً لنص المادة (237) من قانون التجارة البحرية حيث نصت على أن "لناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق أو الاعفاءات المقررة له كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن"¹⁷⁸.

ولا بد هنا من التنويه أن الناقل لا يستطيع التمسك بحالات تحديد المسؤولية المبينة في القانون في حالة افصاح الشاحن عن طبيعة البضائع الخاصة بقيمتها، وأن يتم ذكر ذلك في سند الشحن، ويعتبر ذلك قرينة على صحة قيمة البضاعة ما لم يقم الناقل باثبات عكس ذلك في مواجهة الشاحن، أو الغير ممن له مصلحة، كأن يبرز التحفظات التي دونها في سند الشحن وقت شحن البضاعة على السفينة¹⁷⁹.

¹⁷⁶ قانون التجارة البحرية المصري .

¹⁷⁷ الشواربي، عبد الحميد: قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع. بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعارف. ص189.

¹⁷⁸ قانون التجارة البحرية المصري .

¹⁷⁹ حسني، أحمد محمود: عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم (8) لسنة 1990. بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعارف. ص212.

ولا يستطيع الناقل أيضاً التمسك بحالات تحديد المسؤولية المقدره في القانون في حالتي الخطأ العمد والغش حيث نصت المادة (241) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 على أنه "لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل، أو امتناع صدر منه، أو من نائبه، أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو عدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث"¹⁸⁰، وعليه يجوز للناقل التمسك في التحديد الاتفاقي للمسؤولية وفقاً للقانون المصري، باستثناء حالتي الغش والخطأ العمد، ففي هذه الحالات لا يستطيع التمسك في التحديد الاتفاقي للمسؤولية ويكون ملزماً بأثناء التعويض الذي يعادل قيمة البضائع، ويؤخذ بعين الاعتبار أن عبء اثبات الغش أو الخطأ المتعمد يقع على عاتق الشاحن¹⁸¹.

أما فيما يتعلق بأحكام الإعفاء من المسؤولية في القانون المصري فقد أوردت المادة (236) نصاً يفيد بأنه "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية: أ- إعفاء الناقل عن المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل ج- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في (الفقرة 2) من المادة 232 من هذا القانون د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل"¹⁸².

وعليه يقع باطلاً وفقاً لأحكام القانون المصري أي شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب البضائع، أو أن ينقلب عبء الإثبات المقرر على الناقل ليصبح على الشاحن، أو تحديد مسؤولية الناقل بقيمة أقل من القيمة التي تم بيانها أعلاه¹⁸³، ويلاحظ هنا أن المشرع المصري والأردني قد اتبعا نهجاً متقارباً بالنسبة للتحديد الاتفاقي للمسؤولية والإعفاء منها.

¹⁸⁰ قانون التجارة البحرية المصري .

¹⁸¹ حسني، مرجع سابق. ص 200.

¹⁸² قانون التجارة البحرية المصري .

¹⁸³ حسني، مرجع سابق. ص 216.

أما فيما يتعلق باتفاقية هامبورغ فقد حددت في المادة (6) منها مسؤولية الناقل حيث نصت على أنه "1- (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (5) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل (835) وحدة حسابية عن كل طرد، أو وحدة شحن أخرى، أو (2.5) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر. (ب) تتحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (5) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع. (ج) لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بموجب الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه. 2- لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة (أ) من هذه المادة تسري القواعد التالية: (أ) في حال استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة (ب) في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة 3- يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة (26) 4- يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود لمسئولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1¹⁸⁴.

وبمقارنة نص اتفاقية هامبورغ بالنسبة لتحديد المسؤولية مع باقي نصوص التشريعات والاتفاقيات محل المقارنة يتضح جلياً أن نصوص اتفاقية هامبورغ كانت الأكثر تفصيلاً ووضوحاً حيث أنها ميزت فيما يتعلق بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية بين هلاك البضائع أو تلفها حيث أنه في حالة الهلاك أو التلف يلتزم الناقل بدفع مبلغ 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة أو 2.5 وحدة

¹⁸⁴ اتفاقية هامبورغ لعام (1978).

حسابية عن كل كيلوجرام من وزن البضائع أيهما أعلى، وتأخير البضائع وذلك على اعتبار أن التأخير في تسليم البضائع يعتبر بمثابة ضرر يختلف في طبيعته عن هلاك البضائع أو تلفها¹⁸⁵.

بحيث يلتزم الناقل بدفع الحد الأقصى للتعويض في حالة تأخر وصول البضائع بمبلغ مثلي ونصف أجره النقل المستحقة، ذلك شريطة ألا تزيد عن قيمة عن أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري¹⁸⁶.

أما فيما يتعلق بالنقل بالحاويات فقد عالجت اتفاقية هامبورغ ذلك، حيث بينت أن كل طرد، أو وحدة موجودة بداخل حاوية، أو وعاء شحن يعتبر بمثابة طرد مستقل، أو وحدة مستقلة عند احتساب التعويض، وذلك شريطة أن يتم ذكر الطرد أو الوحدة الموجود في الحاوية في سند الشحن، أما في حالة عدم ذكر الطرود أو الوحدات الموجودة في الحاوية في سند الشحن فتعامل جميع الطرود أو الوحدات على أنها طرد واحد، ويحسب التعويض على هذا الأساس¹⁸⁷.

يسقط حق الناقل بالتمسك بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية الموضح أعلاه وفقاً لاتفاقية هامبورغ حسبما نصت عليه المادة (1/8) من اتفاقية هامبورغ حيث نصت على أنه "لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة (6) إذا ثبت أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل، أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك، أو التلف، أو

¹⁸⁵ قايد. مرجع سابق. ص 106.

¹⁸⁶ المرجع السابق. ص 106.

¹⁸⁷ العطير. مرجع سابق. ص 427.

الوحدة الحسابية أو وحدة السحب: هي عبارة عن وحدة مفترضة أوجدتها صندوق النقد الدولي، وهي ليست عملة ولا يمكن تداولها كالعملات، إنما يتم احتساب التعويض على أساسها، وهي مرتبطة بمجموعة من العملات يبلغ عددها 16 عملة، تساوي الوحدة الواحدة قيمة معينة من عملة كل دولة يقدر على أساسها التعويض، وقد بينت المادة (26) من اتفاقية هامبورغ أن المقصود بالوحدة الحسابية هو حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وعليه ولتحديد الحد الأقصى للتعويض وفقاً للعملة الوطنية يتم احتساب قيمة العملة الوطنية للدولة بالقياس إلى حق السحب الخاص، وفقاً لنظرية التقييم التي يطبقها الصندوق، وطبقاً للنشرة اليومية التي ينشرها البنك المركزي.

التأخير، أو ارتكب عن استهتار، وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك، أو التلف، أو التأخير¹⁸⁸.

عليه فلا يستطيع الناقل التمسك بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية في حالة صدور فعل أو امتناع من قبله، وبإدراكه أدى لوقوع الضرر، وعالجت الفقرة الثانية من ذات المادة امكانية تمسك تابعي الناقل، أو معاونيه بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية، حيث لم تجز لهم ذلك لنفس الأسباب التي وردت للناقل الأصلي، إلا أنه يلاحظ هنا امكانية تمسك الناقل بشروط تحديد المسؤولية في حالة كان الضرر بسبب خطأ أو غش صدر من تابعيه مع حرمان تابعيه من التمسك بهذا التحديد¹⁸⁹.

فيما يخص الإعفاء من المسؤولية فقد نصت المادة (23) من اتفاقية هامبورغ على أنه "كل شرط يرد في عقد النقل البحري، أو في سند شحن، أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد، أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها، وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر باطلاً ولاغياً"¹⁹⁰.

أما وفيما يتعلق باتفاقية بروكسل فقد نظمت مسألة تحديد مسؤولية الناقل في المادة (4) منها المعدلة ببروتوكول (1968) حيث نصت على أنه "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، أو المتعلقة بها بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، وثلاثين فرنكاً عن كل كيلوجرام قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة إلا إذا صرح الشاحن عن نوع البضاعة، وقيمتها قبل شحنها، ودون هذا التصريح في بوليصة الشحن أن الحد الأقصى هو الذي يطبق"¹⁹¹، وأحل بروتوكول سنة (1979) حقوق السحب الخاصة بصندوق

¹⁸⁸ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁸⁹ العطير. مرجع سابق. ص 756.

¹⁹⁰ اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁹¹ بروتوكول 1968 المعدل لأحكام اتفاقية بروكسل لعام 1924.

النقد الدولي محل الفرنك المقرر بحيث يتم احتساب التعويض على أساسه في المادة أعلاه، فتم تقدير 666.67 وحدة من حقوق السحب الخاصة، أو وحدتين من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوجرام من الوزن الاجمالي للبضاعة المفقودة أيهما أعلى¹⁹².

عليه يلاحظ هنا أن اتفاقية بروكسل اكتفت بتحديد الحد الأقصى من التعويض الذي يستحقه الشاحن عن هلاك وتلف البضائع، دون التطرق إلى ما يتعلق بالخسائر الناتجة عن التأخير في إيصال البضائع، ولم تبين اتفاقية بروكسل الحالات التي لا يستطيع الناقل التمسك فيها بتحديد المسؤولية المقرر بل اكتفت بذكر عبارة "في أي حال من الأحوال" وعليه يفهم من ذلك إمكانية الناقل التمسك في أحكام تحديد المسؤولية في مواجهة الشاحن في حالة صدور خطأ غير متعمد منه أدى لوقوع الضرر، أما في حالتي الخطأ العمد والغش فيسقط حق الناقل في التمسك بأحكام تحديد المسؤولية، ويكون مسؤولاً عن تعويض الشاحن عن كل الضرر الذي أصابه¹⁹³.

لم تجز اتفاقية بروكسل للأطراف تحديد حد أدنى من التعويض الموضح والمشار إليه أعلاه، وعليه لا يستطيع الناقل والشاحن الاتفاق على تحديد حد أدنى للتعويض مما هو مقرر في المادة، إلا أنه يمكن لهم الاتفاق على تحديد حد أعلى من الحد المبين في المادة أعلاه وذلك لغايات توفير أكبر قدر من الحماية للشاحن من تعسف الناقل¹⁹⁴.

أما بالنسبة للحالات التي يشترط فيها الناقل اعفاء نفسه من المسؤولية عن أية ضرر، أو هلاك قد يصيب البضائع فقد بينت المادة (8/3) من اتفاقية بروكسل ذلك حيث نصت على أنه "يكون لاغٍ 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

¹⁹² بروتوكول 1979 المعدل لأحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

¹⁹³ حسني. مرجع سابق. ص 200.

¹⁹⁴ العطير. مرجع سابق. ص 419-420.

اهمال في الواجبات والالتزامات المفروضة بموجب هذه المادة، أو يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية"¹⁹⁵.

يرى الباحث في هذا الصدد أن المشرع في القوانين محل المقارنة والاتفاقيات الدولية المبينة نصوصها أعلاه كان يهدف لتوفير أكبر قدر من الحماية للشاحن، ذلك من خلال إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية التي قد ترد في عقد النقل البحري، ووضع حد أدنى لمسؤولية الناقل عن البضائع لا يجوز الاتفاق على قيمة أقل منه مع اجازة الاتفاق على قيمة أعلى منه بما يحقق مصلحة الناقل.

¹⁹⁵ اتفاقية بروكسل لعام 1924.

الخاتمة

أولاً: النتائج:

- 1- يكون الناقل في عقد النقل البري الدولي مسؤولاً عن البضائع من لحظة تسلمها في المكان المتفق عليه إلى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه في المكان والموعد المحدد لذلك مع ضمان سلامة البضائع من لحظة تسلمها إلى لحظة تسليمها، ويبدأ هذا الالتزام بمجرد توقيع عقد النقل بين الأطراف بغض النظر عن موعد تسلّم الناقل للبضائع في حينها.
- 2- تقوم مسؤولية الناقل العقدية في عقود النقل البرية أو البحرية الدولية في حالة اخلاله بأي من الالتزامات المتفق عليها في عقد النقل، وحيث أن التزام الناقل في عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة فلا تكون هناك حاجة إلى إثبات خطأ الناقل في حالة تضرر البضائع.
- 3- يكون الناقل في عقود النقل البرية أو البحرية الدولية مسؤولاً عن هلاك، أو تلف، أو تأخر إيصال البضائع عن الميعاد المتفق عليه، ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات وجود قوة قاهرة حالت بينه وبين تنفيذه لالتزامه، أو أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع لوجود خطأ صادر من المرسل إليه أدى لوقوع الضرر.
- 4- حددت التشريعات محل الدراسة في عقود النقل البرية والبحرية الدولية حد أدنى للتعويض المستحق للمرسل أو المرسل إليه في حالة هلاك أو تلف البضائع أثناء اتمام عملية النقل مع ابطال أي شرط يقضي بتحديد مبلغ تعويض يقل عما هو محدد في القوانين.
- 5- لم تجز أي من التشريعات أو القوانين محل الدراسة إمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل البري أو البحري من مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع، ذلك مع الأخذ بعين الاعتبار جواز الاتفاق على تشديد مسؤوليته، ويهدف المشرعين من ذلك إلى تقييد مبدأ حرية التعاقد، وأن العقد شريعة المتعاقدين بما يوفر حماية للمرسل أو المرسل إليه في مواجهة الشاحن، وخوفاً من تعسف الشاحن في الشروط التي يوردها في عقد النقل.
- 6- تعتبر وثيقة الشحن (سند الشحن) بمثابة عقد النقل البحري للأطراف فيتم من خلالها تحديد الأجرة، وميعاد الشحن، وميعاد الوصول، وحالة البضائع، وكميتها، وأية تحفظات قد ترد على

البضائع بشكل خاص، وتحديد حقوق والتزامات أطراف عقد النقل بشكل عام، لذلك فهي تعتبر المرجع في حال نشوء نزاع بين المرسل أو المرسل إليه والناقل مما يجعلها بمثابة عقد النقل البحري.

7- أما وفيما يتعلق بالتشريعات السارية والمطبقة في دولة فلسطين، فيتم تطبيق قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 فيما يخص النقل البري للبضائع، وبالنسبة للنقل البحري للبضائع فيتم تطبيق قانون رقم (12) لسنة 1926 المطبق في غزة الصادر بموجب معاهدة بروكسل.

ثانياً: التوصيات:

1- أوصي بتحديث وتطوير القاعدة القانونية بالنسبة لعقود النقل البحرية في كل من الأردن ومصر حيث أن التجارة البحرية والنقل البحري في تطور مستمر وبحاجة إلى تحديث مستمر لغايات تلبية احتياجات الأطراف.

2- أوصي المشرع الفلسطيني باستصدار قانون مختص يعالج فيه مسألة النقل البري للبضائع كما هو الحال في الأردن، ذلك لوجود افتقار تشريعي كبير فيما يتعلق بعقود النقل البرية.

3- أوصي المشرع الفلسطيني بتفعيل وتطبيق مشروع قانون التجارة الفلسطيني رقم (12) لسنة 2014، وإيقاف العمل بقانون التجارة الأردني رقم (22) لسنة 1966، حيث أن مشروع قانون التجارة الفلسطيني قد نظم عقود النقل بشكل أفضل يعالج نوعاً ما النقص التشريعي الموجود بالنسبة لعقود النقل، وحيث أن التشريعات الحالية قد أصبحت قديمة ولا تلبى احتياجات المتعاملين.

4- أوصي المشرع الفلسطيني بتحديث قانون التجارة البحرية الساري في قطاع غزة، حيث أن القانون الحالي قد تم إصداره سنة 1926 حيث أن نصوصه لا تلبى حاجات المتعاملين ولوجود نقص تشريعي كبير فيما يتعلق بعقود النقل البحرية التي يتم إبرامها حالياً في ظل تطور النقل البحري المستمر وزيادة الحاجة إليه من الأفراد.

5- أوصي المشرع الأردني بتفعيل النظام المنصوص عليه في قانون التجارة البحرية المادة (214) والذي يحدد الحد الأدنى للتعويض المستحق للمرسل أو المرسل إليه حيث أن النظام كان من المفترض أن يتم نشره بعد اصدار القانون، ولم يتم نشره بعد، مما يؤدي لوجود فجوة تشريعية لابد من تداركها، وحيث أنه وفي الوقت الحالي يتم احتساب التعويض وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية وليس وفقاً لأحكام مبدأ التعويض (النظام) الذي كان من المفترض أن يصدر القانون بموجبه.

6- أوصي أن يتم تقييد وتقليل حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في كل من اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، حيث أن عدد الحالات يصل إلى أربعة عشر حالة تجعل من السهل على الناقل التصل من مسؤوليته بالتمسك بأي حالة منها، وبضفاف لذلك تعارض وجود عدد كبير من حالات اعفاء الناقل من المسؤولية مع محاولات المشرع لتوفير أكبر قدر من الحماية التعاقدية للمرسل أو المرسل إليه.

7- أوصي بتطوير المنظومة القضائية في الدول المنظمة لعقود النقل الدولية بما يجعلها قابلة وقادرة على نظر وتكييف والبت في أي نزاع قد يتم عرضه عليها، ذلك من خلال اعداد دورات تدريبية تتعلق بالاتفاقيات والقوانين الصادرة بالخصوص.

8- أوصي بزيادة وعي الأفراد والشركات المتعاملين بعقود النقل الدولية بحقوقهم والحماية القانونية التي يوفرها القانون والاتفاقيات لهم، ذلك منعاً لتعسف الناقلين أو شركات النقل في مواجهتهم.

9- أوصي أن يتم تكليف جهة رقابية لمتابعة أعمال شركات النقل وضمان توفير الحماية القانونية للأفراد المتعاملين معها، ذلك من خلال متابعة عمليات النقل والطرق التي يسلكها الناقلون والتحقيق في أسباب الحوادث.

قائمة المصادر والمراجع

اولاً: المصادر

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة في 11 ديسمبر 2008.
- 2- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) الموقعة عام 1978.
- 3- بروتوكول 1968 المعدل لاحكام اتفاقية بروكسل لعام 1924.
- 4- قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966، المنشور في الجريدة الرسمية الأردنية، العدد (1910)، بتاريخ 1966/3/30.
- 5- قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، المنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 في تاريخ 1983/5/6.
- 6- قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 18 تاريخ 1990/5/3.
- 7- قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999، المنشور في الجريدة الرسمية العدد رقم 19، في تاريخ: 1999/5/17.
- 8- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، وتعديلاته والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2645 بتاريخ 1976/8/1 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 4106 بتاريخ 1996/3/16.
- 9- قانون نقل البضائع على الطرق الأردني رقم (21) لسنة 2006. المنشور في العدد (4751) بتاريخ 2006/3/16.
- 10- المعاهدة دولية بشأن تعديل بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والبولتوكول المعدل (اتفاقية بروكسل)، 1924.
- 11- ملحق اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن والبولتوكول الملحق. والموقعة في بروكسل عام 1924.
- 12- الملحق الثاني لاتفاقية هامبورغ لعام (1978)
- 13- النظام رقم (9) لسنة 2014 الصادر بموجب المادة (31) من قانون نقل البضائع على الطرق الأردني.

ثانياً : المراجع

1. اسماعيل، محمد حسين: القانون التجاري الأردني الأعمال التجارية-التاجر-المحل التجاري- العقود التجارية. الطبعة الأولى. عمان. دار عمار للنشر والتوزيع، 1985.
2. التكروري، عثمان، السويطي أحمد طالب: مصادر الالتزام مصادر الحق الشخصي في ضوء أحكام مجلة الأحكام العدلية وقانون المخالفات الفلسطينية بالمقارنة مع مشروع القانون المدني الفلسطيني والقانون المدني المصري والقانون المدني الأردني. الطبعة الأولى. الخليل. المكتبة الأكاديمية. 2019.
3. حمد، عمر؛ وخالد مصطفى: عقد النقل في الفقه الاسلامي دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. عمان. دار النفائس للنشر والتوزيع. 2010.
4. حمدي، كمال: القانون البحري السفينة-اشخاص الملاحة البحري-استغلال السفينة (ايجار السفينة-نقل البضائع والاشخاص-القطر-الارشاد)، بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعارف. 1997.
5. حمدي، محمد كمال: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990. بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعرفة للنشر، 1995.
6. خالد، عدلي أمير: عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من احكام النقض واره الفقه. بدون طبعة، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1997.
7. خالد، عدلي أمير: عقد النقل البري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا. بدون رقم طبعة. الإسكندرية. دار الجامعة الجديدة. 2006.
8. سلطان، انور: مصادر الالتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي. الطبعة التاسعة. عمان. دار الثقافة للنشر والتوزيع .
9. السنهوري، عبدالرزاق أحمد: الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام المجلد الثاني العمل الضار والاثراء بلا سبب والقانون. الطبعة الثالثة. القاهرة: دار النهضة العربية. 1981.

10. الشراوي، محمود سمير: **القانون البحري**، بدون طبعة. القاهرة، دار النهضة العربية، 1978.
11. الشواربي، عبد الحميد: **قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع**. بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعارف، 2018.
12. طلبة، أنور: **المسئولية المدنية الجزء الثاني المسئولية العقدية**. الطبعة الأولى. الإسكندرية. المكتب الجامعي الحديث. 2005.
13. عامر، حسين، وعامر، عبدالرحيم: **المسئولية المدنية التقصيرية والعقدية**. الطبعة الثانية. القاهرة. دار المعارف. 1979.
14. عباينة، محمود محمد: **أحكام عقد النقل البحري النقل البري النقل الجوي**. الطبعة الأولى. عمان. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2015.
15. العطير، عبدالقادر حسين: **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة**. الطبعة الأولى. عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع. 1999.
16. عوض، علي جمال الدين: **القانون البحري دراسة في القانون المصري وقوانين البلاد العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والانجليزي**. بدون طبعة. القاهرة، دار النهضة العربية. 1969.
17. الفقي، محمد السيد: **القانون البحري السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة - النقل البحري**. بدون طبعة. دار الجامعة الجديدة. الازارطة. 2007.
18. قاير، محمد بهجت عبدالله: **مسئولية الناقل الحري للبضائع وفقاً لاتفاقية هامبورغ (دراسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 8 لسنة 1990**. بدون طبعة. القاهرة: دار النهضة العربية، 1992.
19. محمود، حسني أحمد: **عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم (8) لسنة 1990**. بدون طبعة. الإسكندرية، منشأة المعارف، 1991.
20. يونس، علي حسين: **عقد النقل**. القاهرة. دار الفكر العربي للنشر والتوزيع. بدون سنة نشر.

ثالثاً : الرسائل الجامعية

1. حسين، محمد عبد الحميد: دور النقل الدولي للبضائع في تنمية الصادرات. مجلة مصر المعاصرة. بحث محكم.2003.
2. العني، حسن عبد الله محمد. النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية. رسالة دكتوراة، كلية الدراسات العليا، جامعة النيلين، السودان.2006.
3. العياشي، شتواح. عقد النقل البري للبضائع، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري. قسنطينة.الجزائر. 2004.
4. نصره، أحمد سليم.الشروط المعدلة للمسئولية العقدية في القانون المدني المصري. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية. نابلس. فلسطين، 2006.

رابعاً : أحكام وقرارات المحاكم

- 1- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2004/1747.
- 2- حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2003/233.
- 3- حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 1998/2069.
- 4- حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2001/3148.
- 5- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1983/610.
- 6- حكم محكمة التمييز الاردنية رقم 2008/197.
- 7- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2002/2275.
- 8- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1985/205 الصادر بتاريخ 1985/5/13
- 9- حكم محكمة التمييز الاردني رقم 1991/1369 الصادر بتاريخ 1992/4/27.
- 10- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 1992/98 الصادر بتاريخ 1992/6/17.
- 11- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2014/836 الصادر بتاريخ 2016/2/24.
- 12- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2015/3495 الصادر بتاريخ 2016/3/8.

- 13- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2017/4256 الصادر بتاريخ 2017/12/12.
- 14- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2018/3836 الصادر بتاريخ 2018/10/7.
- 15- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2019/2042 الصادر بتاريخ 2019/4/30.
- 16- حكم محكمة التمييز الأردنية رقم 2019/1383 الصادر بتاريخ 2019/10/16.

Al-Najah National University

Graduate Programs

**The Legal Nature of Carrier's Liability in the International
Contract of Carriage
(comparative study)**

By

Ahmed Mohammed Wajih Faour

Supervisor

Dr.Ghassan Khaled

**This Thesis is Submitted in Fulfilment of the Requirements for the
Degree of Master in Private law, Faculty of Graduate Studies An-
Najah National University in Nablus, Palestine.**

2020

**The Legal Nature of Carrier's Liability in the International Contract
of Carriage**

(A Comparative Study)

By

Ahmed Mohammed Faour

Supervisor

Dr.Ghassan Khaled

Abstract

This thesis addresses the legal nature of the carrier's liability in the International Contract of Carriage of Goods. Adopting a comparative approach, the thesis draws a comparison between the provisions and principles established by local laws, and the ones presented in international agreements.

The thesis is divided into two chapters. The first chapter focuses on the legal nature of the carrier's liability in the Contract for the International Carriage of Goods by Road. Through this, it sheds light on the carrier's responsibility in transport contracts and explains their establishment, termination and scope of application. Furthermore, this chapter addresses the laws which set the possible limits on the carrier's responsibility through agreement of the parties or by virtue of the law, taking inconsideration the case of liability immunity.

The interest of the carrier lies in obtaining the greatest amount of exemption in respect of his liability for loss of, damage to cargo or delay in delivery. Whereas, the shipper attempts to restrict the carrier with what aims to preserve the integrity of the goods during the transportation process and until they are delivered to the agreed place. Thus, the first chapter

compares between the requirements and restrictions imposed by the laws on both parties to achieve contractual balance and avoid deceit.

There are no signed international agreements that address the issue of carrier's responsibility in the international transport contract and most of the existing agreements are signed between neighboring countries in the same region. However, the local laws have passed some legislations that regulate the subject of international road transport in opposition to local road transport. Furthermore, some states assign legislations that deal with the matter of international cargo transportation independently from domestic cargo transportation.

As for the second chapter, it offers insight to the carrier's legal nature of liability in the field of international maritime transport. It clarifies the nature of the carrier's responsibility of goods he undertakes to transport by sea. In addition to presenting the position of local laws and international agreements that address this topic.

Since The Contract of Carriage of Goods by Sea has an international character more than the Carriage of Goods by Road contract and due to the importance of maritime transport returns on the international economy in general and the economy of many countries in specific, the international agreements have dealt with all the provisions of maritime transport in a manner that achieves the equitable resolution. For example, The US Harter Law was passed in 1893 and it intended to nullify and narrow the terms of

the exemption from liability. The scope of application of this contract was limited to the United States of America.

After that, The Brussels Convention was issued in 1924 and it aimed to highlight the legal nature of carrier's responsibility, eliminate the conditions of exemption from liability which the carrier may adhere to and to authorize these conditions of exemption in certain cases, as set forth in Article 4 of the convention. In 1924, The Hague-Visby Protocol followed and it modified some provisions in the Brussels Convention.

The disagreements between countries and the development of maritime transport have called for a new international agreement. Therefore, Hamburg Rules was signed in 1978 and it introduced texts clearer than the ones presented in the Brussels Convention and its amendments. Additionally, the Hamburg rules were up to date with regard to maritime transport.