



### مسؤولية الناقل البحري عن البضائع

#### The responsibility of the shipping carrier for the cargo

القاضي / عباس زياد كامل السعدي

كلية المأمون الجامعة قسم القانون (العراق)

haali@kku.edu.sa

المعلومات المقال	الملخص:
تاريخ الارسال: 03 اوت 2020	يعد النقل أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي. ويتنوع بتنوع وسيلته ومجالاته ، وفي مجال التجارة - لاسيما الخارجية - فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الغالب من بين أنواع النقل ، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلثة أرباع التجارة الدولية. ويشكل النقل البحري للبضائع ، رافدا هاما و وسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية. وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. هذا واستمر النزاع بين الشاحنين و الناقلين و كذلك بين البنوك و شركات التأمين ، إلى أن عقدت جمعية القانون الدولي 1921 بناء على طلب إنكلترا في لاهاي اجتماعا ضم ممثلي جميع الأطراف ، وانتهى بوضع قواعد سميت بـ (قواعد لاهاي). إلا أنها لم تكن موفقة لأنها غير ملزمة .
تاريخ القبول: 01 سبتمبر 2020	
<b>الكلمات المفتاحية:</b> ✓ الناقل البحري ، ✓ اتفاقية هامبورغ ، ✓ المسؤولية القانونية	
<b>Article info</b>	<b>Abstract :</b>
Received 03 August 2020 Accepted 01 September 2020	<i>Transportation is the most important means of communication of our time. In the area of trade - particularly foreign - maritime transport of goods constitutes the predominant type of transport, as its share represents about three quarters of international trade. The maritime transport of goods is an important source and a major means in the movement of trade. The process of maritime transport of goods as a physical means is linked to the legal act of contract of maritime transport of goods</i>
<b>Keywords:</b> ✓ Sea Carrier, ✓ Hamburg Convention, ✓ Liability	

## . مقدمة:

يعد النقل البحري بشكل عام مهما وحيويا في التجارة الدولية وذلك بأسهامه في نقل البضائع بكميات ضخمة بشكل عام. ويعد ظاهرة من اخطر وأعمق الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في كل العصور ، ولذلك بنيت السفن الضخمة التي تستطيع ان تحمل آلاف الأطنان والمزودة بأحدث التقنيات العلمية .

أن أكثر الوسائل حريةً في النقل بشكل عام هي النقل البحري والجوي خلافا للنقل البري، الذي يحتاج إلى بنية تحتية ممتدة مع المركبات الناقلة للبضائع ، لكن النقل البحري يُعد أكثر الوسائل المستخدمة في نقل البضائع حول العالم، وذلك لأن النقل البحري آمن بشكل يفوق النقل الجوي . وإن أسباب ازدياد نقل البضائع عن طريق البحر تعود إلى تطور إنتاج المواد المصنعة بكميات كبيرة والتقدم العلمي الكبير في مجال تعبئة البضائع بشكل سريع وآمن وتخصيص السفن الناقلة للبضائع مثل الناقلات ذات الخزانات الكبيرة لنقل النفط والغاز . إضافة لتطور السفن الناقلة للبضائع من حيث التخصص والخبرة والسرعة وزيادة سعة السفن والحصول على أرباح طائلة لا تستطيع الناقلات البرية والجوية القيام بها .

ونتيجة لهذا التطور ، وتشعب العلاقات بين المشتغلين في التجارة البحرية ، وللتورة الصناعية الحديثة وتطور السفن جعل الدول والمنظمات الدولية تهتم بتشريعات البضائع المنقولة بحرا . ويعد عقد النقل البحري من العقود ذات الطابع الدولي ، فظهرت الحاجة إلى تقنين قواعد القانون البحري الذي استمد إحكامه من العادات والأعراف البحرية .

**وبالرجوع إلى المصادر الفقهية نجد أغلب الفقهاء يعرفون عقد النقل البحري على انه " العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان ينقل بحرا بضاعة للشاحن لقاء اجر معلوم " . أو انه " هو العقد الرضائي الذي يلتزم بموجبه الناقل بان ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على اجر محدد " . وهو عقد يبرم بين مالك البضاعة والناقل ، يجسد هذا العقد ورقة تعد من أهم الأوراق التي تنظم هذه العملية وهو " سند الشحن " ويلقي هذا السند بمجموعة من الالتزامات على عاتق مالك البضاعة ، والالتزامات على الناقل . وعرفت اتفاقية روتردام 2008 عقد النقل البحري في المادة (1/1) منه بأنه " يعني عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان الى آخر مقابل أجرة النقل ، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة الى النقل البحري"<sup>1</sup>.**

ولم تشترط هذه الاتفاقية ان يكون العقد مثبتا في سند شحن ، وأن يكون منصبا على نقل بضائع من مكان الى مكان وليس من ميناء الى ميناء ، كما في اتفاقية هامبورغ ، وكذلك لم تشترط أن يكون النقل بحريا ولكن يمكن أن يكون بوسائل نقل أخرى إضافة الى النقل البحري ، ومن ثم فان النقل البحري شرطا في تعريف عقد النقل البحري سواء كان كليا أو جزئيا ولكنها اتفقت مع تلك الاتفاقية في أن يكون منصبا على بضائع .

## أهمية البحث :-

أغلب الدراسات تركز على المسؤولية المدنية بين الناقل والشاحن على أساس مسؤولية والتزامات كل من الطرفين والأضرار التي تقع عليهما دون التطرق إلى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع بين الدول .

لا تختلف أحكام نقل البضائع الذي يقع بطريق البر والذي يقع بطريق النهر (النقل النهري) ، وتكمن أهمية الموضوع في زيادة نقل البضائع عبر البحار بواسطة الناقلين ، لذلك وجب التعرف على القانون الواجب التطبيق لتحديد مسؤولية الناقل البحري ، ومعرفة أنواع البضائع، والشروط الواجب توافرها في السفن التي تنقل البضائع و قيام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة .

## اشكالية البحث :

تظهر في حالة نقل البضائع عدة إشكاليات تدعو على التساؤل ومحاوله الإجابة عن ها وهي إشكالية الضمانات المفروضة على الناقل عند نقل البضائع ، وهل يلزم الناقل بالتأمين الإجباري. وما هو سقف المسؤولية وحدود التعويض عن الإضرار، وكذلك حدود مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع .

وبصدد دراستنا لهذا الموضوع نجده لا يخلو من طرح العديد من الإشكاليات التي تتمحور حول تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن والقواعد التي تحكمه ، وأحكام مسائلة الناقل البحري للبضائع ضمانا لحقوق الشاحنين عندما يخل الناقل بمقتضيات العقد .

## المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع والمسؤولية القانونية

بتسليمها للمرسل إليه الشرعي ، وتتداخل العديد من العمليات من رص ونقل وعناية وتفريغ للبضائع، والتي تعد من التزامات الناقل البحري للبضائع . وهذا ما سنتناوله في مطلب أول .

ويترتب على الإخلال بإحدى الالتزامات قيام مسؤوليته ، وأساسها يختلف - في القانون البحري أو في اتفاقية هامبورغ - سواء من حيث قيام المسؤولية وطبيعة النقل والناقل من ناحية ، أو من حيث فترة سريان أحكام وقواعد المسؤولية في مطلب ثاني .

## المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

عقد النقل هو عقد رضائي يتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول دون أن يتوقف على إجراء لاحق ، وهو تجاري بالنسبة للناقل دائما وللمرسل في أغلب الأمر ، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة (210) من القانون التجاري المصري بقولها (( يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق ...)).

ولذلك يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق الناقل لصالح المرسل إليه " الشاحن " سواء كانت قبل الرحلة (الفرع الأول) أو أثناء وبعد الرحلة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول : التزامات الناقل البحري قبل الرحلة

تتمثل التزامات الناقل البحرية في المرحلة التمهيدي لإبرام العقد ، سواء بالنسبة للبضاعة أو السفينة ، في مقصدين وعلى النحو الآتي .

## المقصد الأول:التزامات الناقل البحري تجاه السفينة

قبل أية رحلة بحرية ينبغي على الناقل البحري أن يتأكد من السفينة التي تقوم بتنفيذ العقد ، وكذلك يتأكد من صلاحية السفينة للملاحة . فالسفينة هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وهيكلها وتسميتها ، وتحتفظ المنشأة بصفتها كسفينة مادامت صالحة للملاحة البحرية ، فإذا فقدت هذه الصلاحية فقدت صلاحية كسفينة . ويلتزم الناقل البحري بتقديم " سفينة صالحة للملاحة " في المكان والزمان المتفق عليهما في عقد النقل .

## أولاً:- التأكد من السفينة التي تقوم بتنفيذ العقد :

في هذه الحالة ينبغي التأكد من طبيعة عقد النقل البحري ، وهل يحتاج إلى تأجير سفينة لسفرة واحدة أو أكثر أو سفينة معينة .

- 1- حالة عقد نقل بحري : تعيين السفينة في العقد لا يعد عنصراً جوهرياً، ولا شرطاً ضرورياً في العقد ، وإنما سندات الشحن في الغالب الأعم تتضمن شرطاً يجيز للناقل البحري تقديم سفينة أخرى غير المتفق عليها في عقد النقل البحري ، وقد لا تعين السفينة في العقد<sup>2</sup> . الواقع أن الشاحن لا يهتم بصورة عامة بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة ، وكل ما يعنيه هو أن تنقل هذه البضاعة على سفينة صالحة للملاحة ، وينبغي أن توضع السفينة تحت تصرف المستأجر أو الشاحن .

2 **يختلف إيجار السفينة** سواء أكان لمدة معينة أو بالسفرة عن عقد النقل البحري في أن الأول يتميز بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر ، والثاني لا يتضمن أي التزام بوضع سفينة تحت تصرف الشاحن ، وإنما يكفي فيه أن يسلم الشاحن بضاعته الى الناقل على أن يتعهد الأخير بنقلها وتسليمها في ميناء الوصول ، أي أن محل عقد النقل البحري ليس الانتفاع بالسفينة ، وإنما القيام بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول<sup>3</sup>.

هذا ويلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها، ولا يجوز له تبديلها بغيرها، ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر . وعقد النقل البحري للبضائع بمقتضى **مشارطة إيجار** هو "العقد المبرم بين مالك السفينة و الشاحن، بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها، لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة " 4 ، ويتم استئجار السفينة بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة، بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة أو بميكلها. ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية ولا من الناحية التجارية

- حالة عقد إيجار سفينة (مشارطات<sup>5</sup> إيجار السفينة) :

ثانيا :الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة:

ينبغي أن تنقل البضاعة على سفينة صالحة للملاحة ، مزودة بكل الوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضائع، وبالمهمات والرجال والمؤونة والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها<sup>6</sup>. وكذلك إعداد العنابر والغرف الباردة، وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع<sup>7</sup> وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع فيها، وبحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها<sup>8</sup>. وينبغي أن تكون ممتازة على درجة من الكفاءة ، ومتوفر فيها شروط الصلاحية التي نصت عليها المادة (154) من مشروع القانون البحري العراقي وتقابلها (770/ج) من القانون البحري المصري على أنه " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي.....ج -تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها."

**ويجب على الناقل تنفيذ التزاماته** ، أن يحرص على أن تكون للسفينة طاقم كافي ومؤمن وتجهيزات ضرورية و كل ما تحتاج إليه السفينة من زيوت و وقود وتبريد وتدفئة...الخ. ويتكفل الناقل بالبضاعة هي من أهم الخطوات في تنفيذ العقد، والتكفل **البضاعة مصطلح** اقره **المشرع الوطني (القانون البحري) و كذلك الدولي (معاهدة بروكسل لعام 1924)**.

وصلاحية السفينة للملاحة لا تشمل الناحية التقنية فقط ، وإنما تشمل كذلك الناحية القانونية و الإدارية.وتحمل على متنها " **شهادات الملاحة** " اللازمة المتمثلة في ( شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور ) .

وعلى هذا الأساس ، تفرض الدولة رقابة صارمة على توافر هذه الشروط والأوصاف على نحو دائم ، والغالب أن السفينة المعينة في عقد النقل تعيينها ليس نهائي، لأن للمجهز الحق في إحلال (تغيير) سفينة أخرى محلها من نفس المواصفات قادرة على إتمام عملية النقل بدون تأخير<sup>9</sup>. أما إذا أصيبت السفينة بالخلل أثناء الرحلة ، فلا يحق للمستأجر إلغاء العقد وإنما يكفي بالمطالبة " بالتعويض" وإذا أثبت الناقل أنها تضررت من شيء آخر، فإنه يتخلص من المسؤولية ، وعبء الإثبات يقع على المدعي .وفي التعامل الدولي البحري يسمح لمالك السفينة بإعفاء نفسه من هذا الالتزام عن طريق نص " صريح جدا في العقد"<sup>10</sup> .

## المقصد الثاني: التزامات الناقل البحري تجاه البضاعة

عقد النقل البحري للبضائع يبدأ بأخذ الناقل البضاعة على عاتقه بهدف شحنها ورسها في السفينة.

أولاً: - الالتزام باستلام البضاعة :

من أهم الخطوات الجوهرية في تنفيذ العقد ، هو تكفل الناقل بالبضاعة مجرد استلامها ، واستلام البضاعة يعني الحياة الفعلية للبضاعة لغرض نقلها ، وبذلك تنتقل المخاطر على الناقل ، الأصل أن يتم استلام الناقل للبضائع في " ميناء الشحن " و يجوز الاتفاق " خارجه " في مخازن الشاحن او الناقل ، ومع ذلك ينص الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج الميناء، لما يتطلب إجراءات إدارية و كمركية . هذا ويتسلم الناقل البضاعة في المواعيد المتفق عليها من المرسل ، ففي القانون البحري ؛ يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة ومن وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، ويتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن. وبذلك يتوسع نطاق مسؤولية الناقل البحري بصدد تسلم البضاعة باعتباره متكفلاً بها منذ لحظة قبوله نقل البضاعة، وعزمه على تأمين نقلها وتغيير مكانها حسب الاتفاق .

إما في اتفاقية هامبورغ ؛ فإن ميعاد استلام البضاعة يتحقق من لحظة تسلم الناقل للبضاعة وحيازتها ، أي بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه ( المادة /4 الفقرة الأولى من الاتفاقية )<sup>11</sup> .

ثانياً :الالتزام بشحن البضاعة:

بعد استلام الناقل للبضاعة، يقوم بشحنها على السفينة بوسائل مختلف، وفي أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة. والواقع ، أن عملية الشحن هي عملية مادية يراد بها وضع البضاعة في مكانها المهيأ لها أي وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد ، ولا يبدأ التنفيذ إلا من وقت الشحن، فلا تعد الرحلة التي تقوم بها السفينة في سبيل الذهاب الى ميناء الشحن بداية لتنفيذ عقد النقل<sup>12</sup> .

ولا يمنع أن تتولاها أطراف أخرى، يعني يجوز الاتفاق على مخالفة الأصل ، بينما في اتفاقية ( هامبورغ ) يعد من النظام العام عملاً بحكم الفقرة (أ) من المادة (4) من الاتفاقية التي تنص على أنه " مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ " .

وبطبيعة الحال ، تختلف وسيلة شحن البضاعة باختلاف طبيعتها، سواء برافعات السفينة أو برافعات الرصيف - المملوكة لشركة الملاحة أو مملوكة لإدارة الميناء - أو بالرافعات العائمة - الصنادل - أو بالأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول، أو بمضخات كالحبوب ، و قد يتم بالأيدي . وقد يتم تجميع كميات متفاوتة من البضائع بداخل أوعية شحن " الحاويات " .

الأصل أن يتم الشحن في عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية ، وتكون أجرة النقل في العنبر أكثر، والاستثناء شحن البضائع على سطح السفينة<sup>13</sup> ، وهذا الاستثناء جاء استجابة لما ترفضه طبيعة بعض البضائع كالمواد الخطرة و كذلك نظراً لحجمها كالأخشاب ، إذ يستحيل رصها داخل العنابر . وهذا النوع من الشحن يمثل خطراً على البضاعة .

وتأسيساً على ما تقدم ، فمسؤولية الناقل عن البضائع المتفق شحنها على السطح لا تختلف عن مسؤوليته بالنسبة للبضائع المشحونة بعنابرها ، لأن الناقل ضامن لهلاك بضائع السطح شأنها شأن بضائع العنبر . ، وعندئذ يكون هو المسؤول عما يؤدي إليه عيب الشحن من تلف ، وهذا ما تعرضت له اتفاقية هامبورغ في مادتها التاسعة إلى أحكام نقل البضائع على سطح السفينة. بقولها " لا يجوز شحن البضاعة على السطح إلا في الأحوال التي أوردتها الفقرة الأولى من هذه المادة " . وقيد النص على عدم إجرائه إلا إذا قبله الشاحن كتابة أو أوجبه القانون أو العرف في ميناء الشحن ، وينبغي ذكره في سند الشحن ليعلم الغير الذي يتعامل مع البضاعة .

ثالثاً :- الالتزام برص البضاعة : الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بشكل يحميها من خطر التلف أو الهلاك أثناء السفر ويحفظ للسفينة توازنها ، والرص يختلف عن عملية الشحن وهو رفع البضاعة من على الأرض ووضعها على ظهر السفينة<sup>14</sup>.

الرص عمل فني يلتزم به الناقل أصلاً بموجب عقد النقل، لكن قد تتولاها شركات متخصصة ذات خبرة ، وهي عملية هامة من أجل الحفاظ على البضاعة أثناء التنقل، و من أجل سلامة السفينة في حفظ توازنها . ولرص البضائع هناك قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية ، يتعين احترامها، وأهمها معاهدة لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن<sup>15</sup> .

الأصل أن يكون " رص البضاعة " داخل عنابر السفينة ، فلا يجوز " للريان " أن يقوم برص البضاعة على ظهر السفينة ، لأن ذلك يعرض البضاعة لأخطار كثيرة كالسقوط في البحر أو البلل بمياه البحر أو الأمطار ، ويكون الناقل مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق البضاعة المشحونة على سطح السفينة ، وينزل منزلة السطح الأعلى ( كل مكان مسقوف على السطح ) كغرف البحارة أو ما يماثلها .  
وبتعبير أكثر توصيفاً ، الالتزام برص البضاعة يدخل في وظائف الريان من أجل المحافظة على البضاعة و سلامتها ، ويظل مسؤولاً عن كل عيب في الرص و لو حصل اتفاق في عقد النقل .

والعيب في الرص - أصلاً - " خطأً تجاريًا " لكن يمكن اعتباره " خطأً ملاحياً " متى ترتب عنه اختلال في توازن وأمن السفينة ، والقضاء الفرنسي اعتبر كل خطأ في الرص " خطأً تجاريًا " ، واتفاقية " هامبورغ " لا تعفي الناقل من الضرر الناشئ عن الخطأ الملاحى على خلاف اتفاقية بروكسل<sup>16</sup> ، ويتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص حتى وإن كانت العملية قد قامت بها شركات مستقلة . هذا ويثبت الخطأ في الرص بكافة طرق الإثبات .

#### الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة

تبدأ الرحلة البحرية ، بعد عملية شحن و رص البضاعة من قبل الناقل البحري ، ويلتزم الناقل بالحفاظ على البضاعة من المخاطر وتجنبها الأضرار حتى تصل إلى المرسل إليه سليمة . ويمتد التزامه إلى ما بعد الرحلة من " تفريغ للبضاعة " ، و " تسليمها لأصحابها " ، وبه ينتهي سريان عقد النقل البحري .

والناقل ملزم بإتباع خط السير المنصوص عليه في عقد . ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق ، وبالتالي غير مسؤول عن أي خسارة تنجم عن ذلك .

#### المقصد الأول : التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل بإجراء النقل في الوقت المتفق عليه، فإذا لم يوجد اتفاق ففي مدة معقولة، وإتباع خط سير المعنى في العقد ، وعلى متن السفينة المعنية في العقد ، محافظاً طوال الرحلة على البضائع المنقولة . وبذلك يلتزم الناقل بالتزامين رئيسيين ومتداخلين هما (نقل البضاعة ) و (المحافظة عليها ) .

أولاً :- الالتزام بنقل البضاعة : النقل هو الالتزام الأساسي الذي يترتب عليه عقد النقل البحري في ذمة " الناقل " والذي بموجبه يتم نقل البضاعة فعلاً من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول<sup>17</sup> .

بمعنى آخر ، يراد بعملية نقل البضاعة " التغيير المكاني " لها من ميناء القيام الشحن إلى ميناء الوصول ، بإتباع خط السير المعين في العقد وعلى متن السفينة المعنية في العقد ، وتخضع في البحر لمبادئ تحكمها القوانين والأعراف البحرية.

وفي الواقع ، يجوز للناقل أن يغير الطريق المتفق عليه إذا وجدت ضرورة تلجئه إلى ذلك ، أي تغيير خط سير الملاحة بقصد الوصول بأسرع وقت قد يعرض السفينة إلى مخاطر البحر، وعند امتناعه سيكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن هذا التغيير . وبالتالي لا يعفيه من المسؤولية إلا في بعض الحالات التي يستوجب عليه إثباتها ( كحالة وجود عاصفة شديدة أو وجود جبل من الجليد أو محاولة إنقاذ أرواح

بشرية أو حالة طارئة) <sup>18</sup> ، هذه الحالات تبرر ما يعرف بالانحراف المعقول ، وقد لا يكون للسفينة خط سير قبل الإبحار، ففي هذه الحالة يقع على الربان إتباع الخط الأقصر والأكثر أمنا ، أي وفق خط سير ملائم مع احترام التوقف في " الموانئ " عندما يرد في سند الشحن شرط يسمح للناقل بالتوقف في بعض الموانئ في حالة الضرورة <sup>19</sup> .

هذا وينبغي أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة ومعقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة ، وإلا اعتبرت السفينة متأخرة ، ويحدث التأخر في حالتين هما:- إما في " المغادرة " ( أي تأخر السفينة في مغادرة ميناء القيام ) أو في " الوصول " . ( أي تأخر السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ ) <sup>20</sup> . وذلك يوجب مسؤولية الناقل و يلزمه بالتعويض تجاه الشاحن بسبب التأخر .

ثانياً:- الالتزام بالمحافظة على سلامة البضاعة والعناية بها : البضاعة ، أثناء عملية النقل ، تعد في حراسة الناقل ، لذلك ينبغي أن يبذل في حفظها وسلامتها وصيانتها العناية الكاملة التي تكفل وصولها سليمة . أذن يراد بالعناية بالبضاعة اتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة ، وسبب ذلك أن السفينة - فضلا على أنها أداة نقل - هي مخزن آمن لحفظها .

ويفرض الالتزام بالمحافظة على البضاعة أعباء عديدة على الناقل البحري، كأن يعيد " رص البضاعة " إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة ، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة

وعلى الناقل البحري أن يبذل العناية التامة للبضائع المشحونة على السفينة، لمنع وقوع الضرر، فهناك بعض البضائع تقتضي عناية خاصة، كالبضائع الحساسة والخطرة، والبضائع المبردة ، والحيوانات الحية وغيرها . وينبغي إعلام الناقل بذلك " كتابيا " وفي حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الربان) عن خطورة أو حساسية البضاعة من طرف الشاحن سوف يتحمل هذا الأخير جزءا من المسؤولية في حالة تضرر البضاعة المشحونة. أو حتى تضرر السفينة من هذه البضاعة . وعليه ، فالعناية التي يلزم بها الناقل - عناية الرجل المعتاد- هي توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود . و هو ميناء الوصول الذي يجب على الربان أن يقود السفينة بوجهته ، فلا يشرع في تنفيذ التزاماته من تفريغ و تسليم للبضاعة - و هي المرحلة الأخيرة من تنفيذ العقد من جانب الناقل - طالما لم يصل إلى ميناء مكان الوصول المتفق عليه. ويحق للمستأجر أن يرفع "علم الشركة" الخاصة على السفينة وأن يطلي المدخنة باللون المميز للشركة . ويسأل الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة في تنفيذ هذه العمليات سواء وقع الضرر من الناقل أو تابعيه .

#### المقصد الثاني: التزامات الناقل البحري بعد الرحلة البحرية

توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد - وهو ميناء الوصول- يعني تحقيق غاية عقد النقل البحري ، ويشرع في تنفيذ التزاماته من تفريغ أولا، وتسليم البضاعة ثانيا، وهي المرحلة الأخيرة في تنفيذ العقد.

أولاً:- الالتزام بتفريغ البضاعة : ان عملية تفريغ البضاعة هي العملية المقابلة لعملية الشحن ، فبعد الوصول يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس العناية المتعلقة بتحميل البضاعة من " شحن و رص " مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ ، وعملية التفريغ هي مجموعة من الأعمال المادية التي تتمثل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، وعملية التفريغ تعد ملحقة بعملية النقل ، ويكون مسؤولا عنها ، ما لم ينص القانون أو الاتفاق أو يقضي العرف على أنها تقع على عاتق المرسل إليه. وهذه العملية تتطلب من الناقل اتخاذ الحيطة والحذر لمنع تعرض البضاعة للهلاك والتلف .

الأصل أن يقع " تفريغ البضاعة " على عاتق الناقل، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشركات المتخصصة به . وبالتالي عليه إخطار المرسل إليه بوصول السفينة ، فإذا لم يتقدم الناقل خلال فترة معينة من وصول السفينة يقوم الربان بتفريغها من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته . وهو ما يعرف بشرط (التفريغ التلقائي) <sup>21</sup> ، وفي اتفاقية هامبورغ يعد شرط (التفريغ التلقائي) باطلا ولاغيا ، لأنه من النظام العام.

هذا وقد يتفق أطراف عقد النقل البحري على الميناء الذي يقع فيه التفريغ، ويحدد بسند الشحن. يطبق هذا الشرط بسبب " القوة القاهرة " ، كما يجوز للإطراف في حالة " عدم ذكره في سند الشحن " إقامة الدليل على تعيين ميناء التفريغ ، فمثلاً إذا قام البائع بإرسال المستندات الى بنك المشتري، كان ذلك قرينة على أن ميناء التفريغ يقع في بلد المشتري. وفتح الاعتماد المستندي في بلد المشتري قرينة على اتجاه نيته الى تفريغ البضائع في هذا البلد.

ثانياً الالتزام بتسليم البضاعة: يلتزم الناقل بمجرد رسوا السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن، ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري، إذ بتحقيقه " ينتهي تنفيذ عقد النقل " ، وترفع على الناقل مسؤولية المحافظة على البضاعة.

وعليه ، تظل مسؤولية الناقل البحري قائمة الى غاية " التسليم الفعلي " <sup>22</sup> للبضائع قبل التفريغ " للمرسل إليه أو ممثله القانوني ، وليس بمجرد التفريغ ، أو وضع البضاعة في الميناء. ويتعين على الناقل البحري التحقق من شخصية " مستلم البضاعة " إذ أن تسليمها لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته.

وعلى هذا الأساس ، فإن المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي، له الحق في تسلم البضاعة عند نهاية الرحلة البحرية بتقديمه لسند الشحن. ومع ذلك يعد سند الشحن الأداة التي بموجبها يتم تسليم البضاعة إلى صاحبها، و يختلف - سند الشحن باختلاف مركز المرسل إليه، من سند شحن أسمى الى سند شحن لأمر أو لحامله، إلى حالة تعدد نسخ سند الشحن .

وتسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ، و يترتب عليه انقضاء عقد النقل . ومسؤولية الناقل البحري منذ تكفله بما حتى التسليم إلى المرسل إليه <sup>23</sup>. وبتمام التسليم يبدأ سريان مدة التقادم لدعوى المسؤولية .

يواجه الناقل البحري للبضائع إثناء تنفيذه لعقد النقل بعض الصعوبات ، منها ما يتعلق بالنقل بحد ذاته ومنها ما يتعلق بموقف المرسل إليه ، فقد يحدث أن يمتنع المرسل إليه عن تسلم البضاعة من الریان بعد إنذاره ، بسبب تأخير وصولها أو تلفها أو بسبب مخالفتها لأوصاف البضاعة التي تعاقدها معها مع المرسل أو لغير ذلك من الأسباب ، أو قد ينازع الناقل المرسل إليه في " التحفظات " التي يديها ويرفضها فلا يجد المرسل إليه بُدأً من الامتناع عن تسلم البضاعة .

وهذا الامتناع عن استلام البضاعة يكون عادة نقطة البداية لقيام " دعوى المسؤولية على الناقل " .

#### المبحث الثاني: إحكام مسؤولية الناقل البحري

غالباً ما تربط مسؤولية إخلال الناقل أو الشاحن بالتزاماته سواء كانت قائمة على التزامات عقدية كالتزام الناقل بتحقيق نتيجة أو بذل عناية ، والنوع الثاني من المسؤولية المدنية يكون على أساس المسؤولية التقصيرية بإخلال الناقل بعدم الإضرار بالغير، والذي يقره القانون البحري ويحميه ووفقاً للاتفاقيات، فإن إطار المسؤولية يجب أن يكون ضمن حدودها حتى يمكن حمايتها كأن تقع المسؤولية في نطاق إقليم معين أو ضمن التزامات منوط بها قانوناً أحد الأطراف .

وعليه سوف نتطرق إلى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع وأسباب قيام مسؤولية الناقل و حالات قيام مسؤوليته ، وتتناول مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ ، في ثلاثة مطالب .

#### المطلب الأول: أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة والتي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصي للناقل أو خطأ أحد تابعيه. مما ينجم عنه العديد من الأضرار التي تصيب البضاعة. وعليه سنتطرق إلى أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وعلى النحو الآتي :

#### الفرع الأول: الخطأ الشخصي للناقل



مما لا شك فيه، أن الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة منذ تكفله بها و حتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني ، فإذا كان الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه ، يعود إلى خطأ الناقل نفسه فيعد مسؤولاً عن تعويضه ، إلا أن هذه الأخطاء قليلة الوقوع من الناحية العملية .

وعلى هذا الأساس ، فالناقل المتعاقد مع الشاحن يقوم بنفسه بتنفيذ النقل برمته ، أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وقد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، وبذلك نكون أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي، و قد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل . حتى تصل إلى المرسل إليه ، وهو ما يسمى "بالنقل المتتابع" الذي يتم بموجب سند الشحن المباشر. لذا سوف نتطرق إلى مسؤولية الناقل الفعلي أولاً ثم إلى الناقل المتتابع حسب سند الشحن المباشر ثانياً .

أولاً :- مسؤولية الناقل الفعلي<sup>24</sup> :- رأينا فيما سبق ، أن الناقل البحري يتعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر فيصبح هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل. ولكن إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذ من طرف الناقل المتعاقد. وفي هذه الوضعية نصبح أمام ناقلين أحدهما فعلي والآخر متعاقد، وهنا يثار التساؤل من يتحمل المسؤولية في (حالة الهلاك أو التلف أو التأخر) أي (حصول الضرر)؟ وللإجابة نقول ، يكون أمام المرسل إليه في هذه الحالة بالرجوع إلى " الناقل المتعاقد " ويطلبه بالتعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو بجزء منها.

كما يجوز لهما الرجوع إلى الناقل الفعلي بطلب عن الأضرار التي وقعت أثناء وجود البضاعة في عهده. ويجوز لهما توجيه ( دعوى التعويض) على الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي بالتضامن. بالرغم من انعدام " الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل الفعلي " وأساس المطالبة بالتعويض هي ذات الأسس التي يتم الرجوع إلى الناقل البحري المقررة في القانون البحري<sup>25</sup>.

وفي كل الأحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي فهي لا تزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري المقررة في القانون سدا لباب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معا<sup>26</sup> .

ثانياً :- مسؤولية الناقل في النقل المتتابع :-

هو النقل الذي يكون بحرياً في جميع أجزائه ، وفي هذا النوع من النقل يتفق فيه الشاحن والناقل الأول على أن يتولى هذا الأخير عملية النقل إلى مكان معين، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لنقلها إلى مكان لاحق، ثم يسلمها هذا الأخير أيضاً إلى الناقل الذي يليه، وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه. وهذا النوع من النقل يخضع لشروط سند الشحن المباشر، وهذا ما أكدته ( المادة 11) من اتفاقية هامبورغ. وبالتالي يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول ومن ثم الرجوع على الناقلين اللاحقين " بالتضامن " .

وبموجب معاهدة هيئة الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط يكون هناك شخص يسمى متعهد النقل هو الذي يتعاقد معه صاحب البضاعة ومتعهد النقل هو الذي يبرم العقود مع ناقلين آخرين أو ينقل البضاعة بوسائله الخاصة وإذا وصلت البضاعة متضررة فإن العلاقة بين متعهد النقل ومالك البضاعة تحكمه الاتفاقات المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط وبإمكانه أن ينفي مسؤوليته تبعاً لكل نظام وإذا عجز عن ذلك ليس له سوى تحديد مسؤوليته حسب كل نظام .

الفرع الثاني: مسؤوليته عن أخطاء تابعيه

لتنفيذ الناقل البحري التزاماته التعاقدية فإنه يستعين بعدة أشخاص يمكن تصنيفهم إلى بحريون و بريون.

1-الأشخاص البحريون :- يراد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري(على سطح السفينة و المياه) و يساعدون الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل ، و من بينهم " ريان السفينة " و " المرشد " . ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية ، يحكمها عقد العمل

البحري (وبالذات عندما يكون الناقل هو نفسه مجهر السفينة) ، والحال ذاته بالنسبة للربان و البحارة<sup>27</sup>. فيكون الناقل مسؤولاً عن عدم قيامهم بتنفيذ مهامهم . وهنا ينبغي أن نفرق بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية.

فالأخطاء الملاحية :- لا يسأل الناقل عن الأخطاء الملاحية -مثالها الأخطاء في قيادة السفينة - التي يرتكبها الربان<sup>28</sup> أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون ( المادة 4 الفقرة ثانيا بند أ / من معاهدة بروكسل ). والأخطاء الملاحية هي الأخطاء الفنية التي تقع أما بمناسبة قيادة السفينة وتسييرها وإما بمناسبة عمل يهدف الى المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنيا ، ومثالها (سوء تشغيل محركات السفينة أو اتخاذ الربان قرارا بإقلاع السفينة على الرغم من سوء الأحوال الجوية أو أخطاء من المرشد عند الدخول أو الخروج من الميناء ).

أما الأخطاء التجارية :- يسأل الناقل عن هذه الأخطاء التي تتعلق بالبضاعة ذاتها - مثالها خطأ الربان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها - تطبيقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن، وبالتالي لا يسأل الشاحن عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الإطار.

2-الأشخاص البريون :- لتنفيذ الناقل التزاماته التعاقدية يساعده أشخاص بريون، من بينهم (وكيل السفينة) و (القائم بعمليات المناولة) أو (مقاوم المناولة).

(أ)وكيل السفينة :- تطبيقاً " لعقد الوكالة "، يرتبط الناقل بوكيل السفينة ، فإذا ما أخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية وفي حدود وكالته ، كالتأخر في استلام البضائع، أو التأخر في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة، والتي تنجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة. والناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما ، لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم و بين الوكيل.

(ب) مقاوم المناولة :- يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقاوله ، ويقوم مقاوم المناولة بعدة أعمال، تشمل عمليات شحن البضائع ورصها و فكها...، ويلتزم ببذل العناية الفعلية اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة<sup>29</sup>. و في حالة خطئه ، يكون مقاوم المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته ، وعليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاوم المناولة و صاحب البضاعة .

#### المطلب الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة ، وفصلت أكثر ( المادة 3 /6 من معاهدة بروكسل لعام 1924 ) بنصها ( إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، و بماهية الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليمها... ) وكذلك وفق المواد ( 46 /أولا و 47 و 134 /أولا و 150 ) من قانون النقل العراقي ، وعليه فإن حالات قيام المسؤولية هي ثلاث :- (الهلاك، التلف و التأخير)<sup>30</sup>.

#### الفرع الأول: هلاك البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للشاحن كما وردت في سند الشحن، إلا أنه أثناء الرحلة البحرية وإلى تسليم البضاعة إلى أصحابها قد يصيبها ما يؤدي إلى هلاكها - واهلاك يعني زوال مادة الشيء أو تدميره، أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه - وقد يكون كلياً أو جزئياً، وهنا يثار التساؤل هل استبدال البضاعة، أو نقصها، يعد هلاكاً كلياً أم جزئياً أم لا يعدان هلاكاً أصلاً .

1- استبدال البضاعة :- تتحقق حالة استبدال البضاعة عندما يسلم الناقل إلى المرسل إليه بضاعة أخرى ليست هي عين البضاعة المتعاقد عليها - و غالبا ما تتشابه مع البضائع المشحونة - وقد يكون الاستبدال كلياً أو جزئياً .

و اعتبر القضاء الفرنسي الاستبدال الكلي أو الجزئي هلاكاً كلياً، إلا أن فريقاً منهم ميز بين الاستبدال الكلي و الجزئي و يعدون الأول هلاكاً كلياً و الثاني هلاكاً جزئياً.

و ثار الجدل نفسه عند الفقهاء العرب و اعتبر فريق منهم أن المرسل إليه تسلم البضائع بالفعل ، بحيث كان في استطاعته أن يتبين النقص أو العيب فيها، هنا الاستبدال مهما كان كلياً أو جزئياً يمثل حالة الهلاك الجزئي. في حين ذهب آخرون إلى اعتبار مهما كان الاستبدال كلياً أو جزئياً صورة من صور التلف<sup>31</sup>.

وعليه فالناقل ملزم بتسليم البضائع بحسب ما هو مدون من شروط على سند الشحن .

1- نقص البضاعة أثناء السفر:- وهو راجع إما للعيب الذاتي للبضاعة أو عجز الطريق.

أ/ العيب الذاتي للبضاعة :-

هو السبب الناشئ عن طبيعة البضاعة الذاتية ، أي بدون تدخل من الناقل مما يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها، كما أن الضرر الذي يلحق بالبضاعة يرجع لسوء معاملة الناقل مع البضاعة أو عدم تغليفها تغليفاً<sup>32</sup> جيداً ، أو إهمال الشاحن إظهار علامات التغليف الخارجي من أجل أن يستبعد خطأ الناقل .

و الواقع ؛ أن العيب في البضاعة بطبيعته ظاهر فإنه لا يكشف عند قيامه و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، و لكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب ، ويسمى العيب الظاهري الذي تدركه العين بمجرد الرؤية ، ويحق للناقل إثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يعفى الناقل من مسؤوليته إن أثبت العيب الذاتي للبضاعة و العلاقة السببية بينه و بين الهلاك. و هذا لا ينفي قيام مسؤوليته فيما يخص اتخاذ الاحتياطات الواجبة عليه للمحافظة عليها و من ناحية أخرى واجب على الشاحن إخطار الناقل باتخاذ احتياطات خاصة<sup>33</sup>.

وفق اتفاقية بروكسل على الشاحن تغليف البضاعة ، ووضع العلامات الملائمة لها ، وعليه كذلك إعلام الناقل في حالة خطورة البضاعة وإلا أعدم هملاً ، في واجب العناية اتجاه الناقل والغير ، كما تؤكد اتفاقية هامبورغ على ضرورة التزام الشاحن بوضع العلامات للبضاعة إعلام للناقل بخطورة البضاعة والإجراءات اللازمة للتصرف مع البضاعة عند الحاجة، وفي حال خالف الشاحن ذلك فإن للناقل التصرف في البضاعة بما يلاءم ما يبعد ضررها ، أي أن يقدر الناقل ما يمكن له في كيفية التصرف بالبضاعة لأبعاد ضررها.

ب/ عجز الطريق :- ويعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة لا تقدر أي عناية من جانب الناقل على تفاديه، و هو قاصر على الحجم و الوزن فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق.

بتعبير أكثر توضيحاً، عجز الطريق هو حالة نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق بالبضاعة أثناء النقل ينشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة ، فمن البضائع ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، و منها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو الفواكه. وهناك نسبة مئوية من البضاعة يمكن اعتبارها عجز الطريق لا تترتب مسؤولية الناقل بشأنها ، وهذه النسبة تختلف حسب نوع البضاعة و تحددها العادات التجارية في الميناء ، وطول الرحلة البحرية ومدى التغييرات الجوية التي حدثت أثناء الرحلة . .

وعلى هذا الأساس ، فإن مسؤولية الناقل تخفف بمقدار النسبة المسموح بها و يتعين عليه تعويض صاحب البضاعة فيما يخص الباقي، و الناقل لا يسأل عن العجز إلا في حدود النسبة المقررة إذا ما أثبت المدعي أنه راجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه . وقد يكون راجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة أو إلى خطأ الناقل في تنفيذ النقل ، وفي الحالتين الأخيرتين يتعين توزيع الأضرار حسب مسؤولية كل طرف.

## الفرع الثاني: تلف البضاعة

**تلف البضاعة** يعني وصولها كاملة من حيث مقدارها و لكن **تالفة**، أو عطب جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي، إذ يستوي أن يشمل العيب كل البضاعة أو جزء منها. ويراد بالتلف هو عدم صلاحية البضائع فيما أعدت له حيث تصل كاملة ولكنها معيبة ، وقد يكون التلف كلياً أو جزئياً. وأمثلة التلف كثيرة منها تعرض ثمار للنضج الشديد بحيث تصبح غير صالحة للاستعمال البشري والغذائي . هذا ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف ، و صور التلف أن يصل جانب من البضاعة فقط ، أي بمعنى آخر، أن يلحق البضاعة نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن تكون لطبيعتها دخل (عجز الطريق) ، و تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة .

وهنا ينبغي أن نفرق بين حالتين :-

- أ- سند الشحن يتضمن تحفظات فيقع على صاحب الحق في البضاعة إثبات حقيقة المقدار المشحون
- ب- سند الشحن النظيف، يفترض فيه أن الناقل تسلم البضاعة في حالة جيدة، فيسأل عن أي تلف و ليس بإمكانه إثبات عكس ما ورد في سند الشحن تجاه الغير حسن النية الحامل الشرعي للسند<sup>34</sup>.
- هذا ولا يجوز للمرسل إليه أن يرفض تسلم البضاعة التي أصابها " تلف " إذ كان ذلك الرفض سيؤدي إلى تفاقم الضرر ، وإنما يتوجب عليه أن يستلم بضاعته ويتخذ الإجراءات القانونية بالرجوع على الناقل في الوقت نفسه ، فإن رفض المرسل إليه التسلم وتفاقم الضرر فإنه يتحمل جزء من مبلغ التعويض<sup>35</sup> .

## الفرع الثالث: التأخير في تسليم البضاعة

يقصد بالتأخير في التسليم هو عدم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق .

والتأخر يشمل فرضيتين:

- الفرضية الأولى :- حالة وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد المتفق عليه.
- الفرضية الثانية :- حالة عدم وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد الذي يلتزم به الناقل العادي- المتوسط الحرص - وفي ظروف مماثلة لعملية النقل.

وفي الواقع العملي التأخير لا يلحق ضرراً بالبضاعة وإنما يلحق ضرراً اقتصادياً بالشاحن ( المرسل إليه) فيفوت عليه كسباً أو يلحق به خسارة ، وعليه فإذا كان ميعاد التسليم (متفقاً عليه) فمجرد حلول الميعاد دون حصول التسليم يرتب المسؤولية على الناقل ، ولا يبقى أمامه سوى إثبات العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، إما إذا كان الميعاد (غير متفق عليه) فعليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي الشيء الذي قد يتمكن الناقل من إثبات عكسه.

وهكذا فإن التأخير ضرر يستوجب مساءلة الناقل الذي عليه أن يدفع التعويض المحدد وهو ( مثلي ونصف مثل أجره النقل " ولو كان التأخير خطأ تعاقدياً لكان التعويض عنه بحساب الفرق بين سعر البضاعة يوم الوصول الفعلي واليوم الذي كان ينبغي أن تصل فيه . وأجاز قانون النقل العراقي في المادة ( 50) منه على الاتفاق على إعفاء الناقل من مسؤوليته عن التأخير إذا كان له مبرر وضمن الحد المعقول .

## المطلب الثالث : مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ

لقد جاءت اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بطريق البحر في عام 1978 لتحل محل اتفاقية بروكسل عام 1924 الخاصة بسندات الشحن والبروتوكولات الملحقة بها . هذا وتستهدف الاتفاقية إقامة " نظام قانوني موحد للنقل البحري " يحكم حقوق كل من الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم ، الأطراف في عقد النقل البحري للبضائع ، وهي تهتم بصفة جوهرية بحالات مسؤولية الناقل سواء عن " هلاك البضاعة " أو " تلفها " أو " عند التأخير في تسليم البضاعة " . كما جعلت مسؤولية الناقل البحري للبضائع " مسؤولية تعاقدية " تقوم على أساس " الخطأ المفترض " في حق الناقل البحري<sup>36</sup> .

ويترتب على ذلك أنه لا يلزم " المضرور " إقامة الدليل على ارتكاب الناقل أو تابعيه " خطأ " ما أدى إلى إحداث الضرر . فهو خطأ مفترض من جانب الناقل ، وقد " شددت " فعلا من مسؤولية الناقل .. وعندما صدر قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 أخذ أحكامه من معاهدة هامبورغ ، إلا أن المشرع العراقي لم يصدق على معاهدة هامبورغ .

**نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؛** تطرقت اتفاقية هامبورغ عن مدة النقل البحري ، فنصت المادة (1/4) من اتفاقية هامبورغ على أن مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل ( المدة ) التي تكون فيها تلك البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ . وأشارت الفقرة (2) من الاتفاقية متى تعد البضائع في عهدة الناقل البحري . بخلاف اتفاقية " روتردام 2008 " التي وسعت من نطاق مسؤولية الناقل ، حيث اعتنت " بوقت التسليم الفعلي للبضائع وفقا للبند ب من الفقرة 3 ، ولم تعدد بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه كما في اتفاقية هامبورغ 1978 . واخذ قانون النقل العراقي في المادة (131) منه على أنه " أولا: - تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة ، ثانيا: - يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لإغراض الفقرة (أولاً) من هذه المادة وضع الشيء تحت تصرف الناقل أو رقبته " .

**استثناءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؛** وفقا لنص المادة (1/5) من الاتفاقية يكون الناقل مسؤولا عن ( هلاك البضاعة كليا أو جزئيا ) أو ( تلفها ) أو ( التأخير في تسليم البضاعة ) ، ومع ذلك أوردت استثناءات هي : -1- حالة الحريق -2- حالة الإنقاذ -3- نقل الحيوانات الحية . وقانون النقل العراقي يأخذ بأحكام مشابهة لما ورد في الاتفاقية بخصوص "نقل الحيوانات الحية" في المادة (134) وشحنات السطح " في المادة (135) .

**بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية ؛** نصت المادة (1/23) من الاتفاقية المذكورة على بطلان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لإحكام هذه الاتفاقية " يعد باطلا ولا غيا " في حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر البطلان على الشروط الأخرى الصحيحة . كما يبطل أي شرط يكون " ضارا " بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه . وتجزئ ( الفقرة 2) من المادة ذاتها الشروط التي يقبل الناقل بموجبها زيادة التزاماته وتشديد مسؤولياته ، وتعد شروط صحيحة ومقبولة وموافقة للاتفاقية .

**تحديد مسؤولية الناقل البحري ؛** حددت المادة (6/1/أ) من الاتفاقية مسؤولية الناقل البحري على أساس الأخذ " بحق السحب الخاص " وهو " العملة المعتمدة في الوفاء " بالمعاملات الدولية ، أي يحددها صندوق النقد الدولي وتحويل مبالغ التحديد الى العملة الوطنية للدول . فمثلا في ( حالة الهلاك أو التلف ) تحدد المسؤولية بمبلغ يعادل ( 875 ) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر .

إما في حالة التأخير فتحدد مسؤوليته بما يعادل " مثلي ونصف مثل " أجرة النقل المستحقة للدفع عن البضائع المتأخرة على أن لا يتجاوز مجموع هذا المبلغ مجموع أجرة النقل حسب عقد النقل ( المادة 1/6 ب ) من الاتفاقية .

ونصت المادة (1/8) من اتفاقية هامبورغ على سقوط حق الناقل في تحديد مسؤوليته ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو تقصير أرتكبه الناقل البحري استهتارا .

تقادم دعوى المسؤولية عن الناقل البحري ؛ (1) تسقط بالتقادم كل دعوى تتعلق بنقل البضائع . خلال مدة ( سنتين ) . (2) تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع . (3) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة . (4) يجوز في أي وقت أثناء سريان مدة التقادم " إطالة مدة التقادم " بإعلان كتابي يوجه من المدعى عليه الى المدعي . (5) ويمكن للشخص الذي تحمل المسؤولية أن يقيم " دعوى الرجوع " حتى ولو انقضت مدة التقادم ، شريطة أن يقيم الدعوى خلال المهلة (90) يوم المسموح بها . أن اتفاقية هامبورغ وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 ، وقد تناولت الاتفاقية قواعد نقل البضائع من حيث التزامات الشاحن التي يجب أن يتخذها وحق الناقل في التصرف في البضاعة .

والواقع ، هذه الأحكام وردت في " اتفاقية هامبورغ لعام 1978 " ، لا تمثل نظاما قانونيا متكاملًا ، لأنها جاءت على وفق مقتضيات حالة نقل البضائع بالبحر بالذات " خروجًا على ما يقابلها في التشريعات الوطنية " .

بعبارة أوضح ، لقد جاءت اتفاقية هامبورغ بعد اتفاقية بروكسل في محاولة من ها لإصلاح ثغرات نصوص اتفاقية بروكسل والتطور الحاصل في النقل البحري .

وكذلك اتفاقية روتردام 2008 تناولت التزامات الشاحن (في الفصل السابع) ومسؤوليته ( في المواد 30 ، 32 ، 34 من الفصل السابع ) بشكل أكثر تنظيمًا من اتفاقية هامبورغ . وكان من الأفضل انضمام العراق إلى اتفاقية هامبورغ للنقل الدولي البحري للبضائع ، كونها معاهدة جديرة بالاهتمام والانضمام إليها ، بالرغم من أن قانون النقل العراقي أخذ بتطبيقاتها .

### المبحث الثالث: آثار مسؤولية الناقل البحري

يقوم (المضروور) الشاحن ( برفع الدعوى على مسبب الضرر ) وفقا للقواعد العامة المدنية والإدارية بموجب التقنين البحري -أو في اتفاقية هامبورغ ، لغرض الحصول على تعويض ، وهذا ما سنتعرض له من خلال دراسة آثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المطلب الأول ، وتتكلم عن التعويض القانوني (المسؤولية المحدودة) في المطلب الثاني .

#### المطلب الأول: آثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ينبغي على المدعى رفع عريضة الدعوى - دعوى مسؤولية الناقل البحري - مستوفية للشروط القانونية إمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا ، واستيفاء الشروط الشكلية المقررة قانونا قبل اللجوء إلى القضاء . وبحق لإطراف النزاع اللجوء إلى التحكيم للحصول على التعويض المناسب .

#### الفرع الأول: دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري

يؤدي عقد النقل البحري للبضائع بموجب " وثيقة الشحن " الدور الهام في تحريك التجارة البحرية عموما ، والنقل البحري خصوصا . وهذا الدور قد يتعطل إذا ما أخل أحد أطرافه بالتزاماته التعاقدية عند تنفيذه له الذي قد تنتج عنه أضرار تلحق البضاعة و أصحابها ، وبالتالي يترتب مساءلته عن ذلك مسؤولية تقصيرية كانت أم تعاقدية .

من الملاحظ أن مسؤولية الشاحن والمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع ، تخضع للقواعد العامة ، في حين مسؤولية الناقل ، تخضع لأحكام خاصة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام 1924 ، واتفاقية هامبورغ . ودعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل البحري هي " لاستيفاء التعويض " . فمن الضروري معرفة طرفا الدعوى ، والاختصاص القضائي وتقادمها

أولاً: - طرفا الدعوى :-

طرفا دعوى المسؤولية المدنية هما، المدعى وهو الشاحن أو المرسل إليه - حسب الحالة - من ناحية ، والمدعى عليه وهو الناقل من ناحية أخرى.

1- المدعى :- المدعى هو الشخص المتضرر في الدعوى ، والذي يجب أن يثبت صفته ومصالحته فيها ، فيجوز أن يكون مدعى " الشاحن " بصفته الطرف الأصلي في العقد، أو " المرسل إليه " باعتباره خلفا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن ، والحامل الشرعي للسند، والخصم الحقيقي في رفع الدعوى .

وعلى هذا الأساس ، فإذا كان سند الشحن اسمياً فإن المدعى يكون الشخص المذكور اسمه في السند، ولو كان السند في حيازة شخص آخر.

أما إذا كان السند إذنيا ، فيكون المدعى هو الشخص الحرر للسند لإذنه أو المظهر إليه الأخير.

وفي حالة إذا كان السند لحامله، فإن المدعى يكون الحامل الشرعي للسند بغض النظر ما إذا كان مالكا للبضاعة أم غير مالك لها.

2- المدعى عليه:- هو الناقل البحري - سواء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي - هو طرف الخصومة المدعى عليه وترفع الدعوى في مواجهتهم ، وكذلك أي من الناقلين اللاحقين ، كما يجوز أن ترفع الدعوى على " الربان " بصفته وكيلاً عن الناقل . وعلى " وكيل السفينة " أيضا.

يعد الإخطار ( التبليغ ) هو الأجراء الشكلي الضروري قبل إقامة الدعوى على الناقل ، وللإخطار نطاق مادي - يتمثل بالإضرار (بالهلاك الجزئي والتلف الكلي) دون الهلاك الكلي والتأخير باعتباره واقعة مادية ، وبذلك يقتصر الإخطار على الحالات التي تسلم فيها البضاعة ، والإخطار يتم في ( ميناء التفريغ ) وليس ( ميناء التحميل ) . هذا يقع الالتزام بالإخطار على عاتق المرسل إليه . وينبغي أن يكون الإخطار مكتوباً، ومحدداً لنوع التلف أو الهلاك ، وإخطار الناقل كتابة يجب أن يكون في مواعيد قصيرة الأجل .

فإذا كانت الأضرار في البضاعة ظاهرة ؛ فيجوز توجيه الإخطار قبل التسليم متى علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضاعة قبل تسليمها. (هو أمر نادر الوقوع، إذ يتم عملياً فحص البضائع من طرف المرسل إليه بعد تسلمه البضائع) . بينما " اتفاقية هامبورغ " تعطي للمرسل إليه يوم عمل كامل للقيام بالإخطار يلي يوم التسليم .

أما إذا كانت أضرار البضاعة غير ظاهرة (خفية) ؛ فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني توجيه الإخطار خلال (3) أيام عمل من وقت تسليم البضاعة . في حين المادة (2/19) من اتفاقية هامبورغ تشير إلى أنه " يتعين على المرسل إليه توجيه الإخطار الكتابي خلال (15) يوم متتالية تلي يوم التسليم " . وعليه فإن اتفاقية هامبورغ عند تحديدها لميعاد الإخطار سواء بالنسبة للأضرار الظاهرة أو الأضرار الخفية هو حماية أكبر للشاحن<sup>37</sup>.

وصفوة القول ، إن الإخطار وحده لا يعد الطريق الوحيد لإنشاء الحجة عن وقوع ضرر أو خسائر للبضائع. ولهذا لا يترتب عن عدم الإخطار في الميعاد سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها .

الفرع الثاني: اختصاص دعوى المسؤولية وتقدمها

يفصل النزاع القائم بين الشاحن والناقل ، أمام القضاء أو هيئات التحكيم المواعيد المقررة ، تفادياً لتقدم دعوى المسؤولية. وهذا يتطلب معرفة الاختصاص القضائي والتحكيم . والواقع ، إن تحديد الاختصاص القضائي مرتبط بطبيعة عقد النقل البحري للبضائع، وأطرافه .

## المقصد الأول : الاختصاص القضائي

أن القانون وضع نظاماً خاصاً لتحديد "الجهة القضائية" النوعي والمحلي . أن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج، إذ يعد عملاً تجارياً بغض النظر عن القائم به. أما الاختصاص المكاني فالقاعدة العامة أن المدعي يسعى إلى محل إقامة المدعى عليه ، وبذلك يكون اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات حسب المكان أو المركز أو المقر، والاختصاص المكاني ليس من النظام العام ويجوز الاتفاق على ما يخالفه . وطرح النزاع أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ. ولهذا تعرضت المادة ( 1 / 21 ) من اتفاقية هامبورغ على أنه " يتعين الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام محاكمها، وجعلت للمدعى الخيار في أن يقيم الدعوى في إحدى اختصاصاتها التالية : محكمة موطن المدعى عليه أو مكان إبرام العقد أو محكمة ميناء التفريغ والشحن، أو محكمة أي مكان آخر يبين لهذا الغرض في عقد النقل البحري " .

وأضافت المادة ( 2 / 21 ) من الاتفاقية ذاتها خياراً آخر للمدعى، وهو إحدى محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيها الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك.

**محكمة موطن المدعى عليه :**

أن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ترفع أمام المحكمة المختصة هي محكمة موطن المدعى عليه وهي الأصل، وفي الغالب تكون مقر تواجد الناقل، ونجد أساسها أيضاً في المادة ( 1 / 21 بند أ ) من اتفاقية هامبورغ التي تنص على أن " المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه " .

**محكمة ميناء الشحن أو التفريغ :-**

يمكن للمدعى اختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ، بشرط أن يتواجد الميناء داخل التراب الوطني ، وهذا ما نصت عليه المادة ( 21 / بند 1 ج ) من اتفاقية هامبورغ .

**محكمة مكان إبرام العقد:**

نصت المادة ( 21 / بند ب ) من اتفاقية هامبورغ على محكمة مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة.

**محكمة مكان الحجز على السفينة :**

تضيف الفقرة (2 من المادة 21 ) من اتفاقية هامبورغ خياراً آخر للمدعى، وهي محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيها الحجز على السفينة الحاملة للبضاعة أو أية سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه . ويجوز للمدعى عليه أن يطلب من المدعى نقل الدعوى حسب اختياره إلى إحدى محاكم الدول المختصة<sup>38</sup> . .

**المقصد الثاني: التحكيم وسيلة لتسوية منازعات العقود الدولية**

التحكيم كوسيلة لتسوية منازعات العقود الدولية ، وتعد الوسيلة الثانية لحل النزاعات البحرية ، وذلك لتخطي مشكلة تنازع القوانين ، وتفادي الإجراءات القضائية وتعقيدها. فهو " قضاء خاص " يتولاه أفراد مزدودون بولاية الفصل في المنازعات . واتفاقية هامبورغ نظمت مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً ، فكانت حريصة فيما أوردته من أحكام في هذا الصدد . إذ تعرضت إليه في المادة ( 22 ) منها<sup>39</sup> .

هذا وتعرضت (الفقرة الرابعة من المادة 22 ) من اتفاقية هامبورغ للقانون الواجب التطبيق على منازعة التحكيم ، إذ نصت على وجوب تطبيق هيئة التحكيم لقواعد الاتفاقية في النزاع المطروح عليها<sup>40</sup> .



**والواقع أن اللجوء إلى التحكيم له أهمية بالغة تتمثل في: باعتباره ضمان نوعية جيدة لحل النزاع ، فضلا عن سرية قرارات التحكيم وعدم نشرها ، إضافة إلى سهولة تنفيذ الأحكام التحكيمية بشكل لا تتوفر في الأحكام القضائية الأجنبية.**

**ثالثا :- تقادم دعوى مسؤولية الناقل :-** قد يدفع المدعى عليه " بتقادم الدعوى " لتخلص من التعويض ، ولهذا تتميز مدة التقادم في مجال النقل البحري للبضائع بقصر آجالها . ويعد هذا التقادم تقادما مسقطا، كما أنه يحسب بالميعاد الكامل، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، والدفع بالتقادم دفع موضوعي يجوز التمسك به في أية حالة كانت عليها الدعوى، إذ لا يجوز الدفع به لأول مرة أمام (محكمة التمييز الاتحادية) (محكمة النقض) <sup>41</sup> .

إما بالنسبة لتقادم دعاوى الشاحن - أو المرسل إليه - على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها (بسنة واحدة) ، ويمكن بالاتفاق تمديدتها إلى ( سنتين )، والمادة ( 1/20 ) من اتفاقية هامبورغ حددت مدة التقادم ( سنتين ) يجوز إطالتها ، وكل ذلك لحماية الشاحن .

**وسريان مدة التقادم** تبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة كلها أو جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة يبدأ حساب الميعاد من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه. ويقصد به التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه ، وبالتالي لا يسري التقادم من تاريخ تسليم السند <sup>42</sup> .

**وفي قانون النقل العراقي** فإن المدة التي يقرها هي " سنتين " في حالي التلف والهلاك الجزئي تبدأ من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة ( المادة 87 ) منه ، والتسليم المعتبر هو " التسليم الفعلي " ، إما في حالي الهلاك الكلي أو التأخير في التسليم تبدأ من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم عملا بحكم المادة (88) من قانون النقل العراقي ، إما دعوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم بعض فتتقادم " بتسعين يوما " من تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء به . (المادة 90) من القانون . والملاحظ أن مدة التقادم هذه لا تعد مدة سقوط لان المشرع استعمل ( عبارة تقادم الدعوى ) دون استعمال ( تسقط الدعوى ) ، هذا ويسري على مدة التقادم " التوقف والانقطاع " . وقضت محكمة التمييز العراقية بقرارها المرقم 493 / 3م / 1973 في 8 / 8 / 1973 بقولها " ...الإقرار بوجود نقيصة في البضاعة يقطع مرور الزمان المدفوع به " <sup>43</sup> . هذا ولا يستفيد من مدد التقادم أعلاه كل من ( صدر منه أو من تابعه غش أو خطأ جسيم ) (المادة 91) من قانون النقل العراقي .

إما في حالة حضور المرسل إليه لكنه أمتنع عن تسلمها ، يعد الامتناع بمثابة الاستلام الذي يبدأ منه سريان التقادم، وذلك دون حاجة إلى إخطاره بواقعة الإيداع.

### المطلب الثاني: التعويض القانوني (المسؤولية المحدودة)

تعد المسؤولية المحدودة خروجاً عن القواعد العامة التي تلزم المسؤول تعويض المتضرر عن كل الضرر الذي أصابه. إما التعويض القانوني فهو تحديد حداً أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتبت عنه المسؤولية المدنية، وبالتالي لا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك ولو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة . وعليه سوف نتناول دراسة ضوابط وكيفية تقدير التعويض القانوني في الفرع الأول ، ونتطرق لحالات سقوط حق الناقل في تحديد التعويض في الفرع الثاني على التوالي .

### الفرع الأول: ضوابط كيفية تقدير التعويض القانوني

**بهدف خلق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن القائمة على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري. يتطلب دراسة ضوابط تقدير**

التعويض القانوني ، وكيفية الاعتماد عليها في تقدير التعويض .

أولاً: - ضوابط تقدير التعويض القانوني :- هي أربعة على العموم : الطرد والوحدة من ناحية ، والوزن (الكيلوغرام) وأجرة النقل من ناحية أخرى. فبالنسبة للطرد هو من أهم الضوابط الذي يتم على أساسه تقدير سقف التعويض في جميع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية .

ولهذا عرفت محكمة النقض المصرية الطرد بقولها " الطرد يعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر، سواء تم تغليفها بورق أو قماش، أو بوضعها في صندوق أو في أجولة، أو بتجزئتها بأربطة، بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية " ..

إذن العبرة في التقييم والعدد بما هو مدون في سند الشحن ، فإذا جمعت الطرود في حاويات ، أعتبر كل ما في الحاوية طردا . أما إذا جمعت الطرود المشحونة في حاويات ، أعتبرت كل حاوية طردا واحدا .

إما بالنسبة " للوحدة " في ( وحدة الشحن ) وهي الضابط لتحديد التعويض القانوني ، فهي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

هذا وستعرض (للوزن) و(أجرة النقل) .

فالوزن ؛ ( الكيلوغرام ) كضابط من ضوابط تحديد التعويض القانوني يزيد من العدالة بين الناقل والشاحن، ويظهر ذلك مثلا في حالة حاوية لم تذكر عدد الطرود أو الوحدات المتواجدة بداخلها في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى التي تثبت عقد النقل ، حينئذ تعد الحاوية طردا واحدا ، وعليه فإن ضابط الوزن سهل تطبيقه من الناحية العملية (وخاصة بالبضاعة التي تشحن فرطاً كالحبوب والفحم وغيرها) وهو أفضل بكثير من ضابط الطرد . إما بشأن أجرة النقل :- لقد جاء ضابط أجرة النقل ليحكم قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول ، بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع ، لكن يشترط ألا يتجاوز مبلغ التحديد مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل . والواقع ، أن ضابط الأجرة فيه نوع من الإنصاف للناقل ، وأجرة النقل هي مقياس عادل للتكاليف التي يتكبدها الناقل في نقل البضائع .

ثانياً :- كيفية تقدير التعويض القانوني:- يختلف تقدير التعويض<sup>44</sup> القانوني باختلاف طبيعة الضرر من (هلاك البضاعة) أو (تلفها) إلى (التأخير في تسليمها) ، نتطرق إليها تباعاً .

فبالنسبة هلاك البضاعة أو تلفها ؛ لقد جاءت اتفاقية هامبورغ بتغيرات وتطورات مقارنة باتفاقية بروكسل ، ويظهر ذلك في ارتفاع سقف التعويض وكذا في طريقة حسابه ، الذي تبنى نظام DTS .

وبخصوص التأخير في تسليم البضاعة: يعد ضابط أجرة النقل المعيار الوحيد لحساب التعويض عن حالة تأخير في تسليم البضاعة، واتفاقية هامبورغ (في المادة 1/6 بند ب) حددت بمبلغ يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، شرط ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل فيخفص عندئذ المبلغ إلى ذلك الحد.

الفرع الثاني : سقوط حق الناقل في تحديد التعويض

الأصل احترام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري ، ولكن يجوز " الخروج عنها " فيكون للشاحن الحق في تعويض كامل عن الضرر - وفقا للقواعد العامة - إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه نتيجة سوء السلوك الإرادي ، ولا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ما صرح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن ، وذكر هذا

البيان في سند الشحن . وعليه سوف نتطرق إلى سوء السلوك الإرادي للناقل البحري ، وتصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة ، وعلى التوالي .

أولاً:- سوء السلوك الإرادي للناقل البحري :- لسوء السلوك الإرادي للناقل البحري، عنصرين هامين هما: (1) الغش (2) عدم الاكتراث. وستتطرق إلى العنصرين بإيجاز :-

1- الغش من الناقل شخصياً :- كما هو معروف " الغش يفسد كل قواعد القانون " والغش هو ارتكاب فعل أو امتناع عمد بقصد الأضرار بالغير، وعليه فالناقل البحري الذي يرتكب غشاً أو يتعمد في إحداث الضرر لا يستفيد من نظام المسؤولية المحدودة ، اختلف الفقه والقضاء في تعريف " الغش " فيرى الفقه التقليدي ، الغش سلوك إرادي يدل على نية عدم تنفيذ الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها أثناء الشحن والنقل والتفريغ ، أي يتطلب نية الإضرار دون الخطأ الجسيم . أي يميز بين الغش والخطأ الجسيم فالخطأ الجسيم هو إهمال بالغ ، فعلا كان أو امتناعاً ، في اتخاذ العناية اللازمة ولو لم يكن ذلك بسوء نية أي لم تصاحبه نية الأضرار بالغير. أي لا تتوفر فيه نية الإضرار، ولا يرقى إلى مرتبة الغش، فالخطأ لا يجرم الناقل في حالة ما إذا كان هو السبب في إحداث الهلاك أو التلف 45 .

إما الفقه الحديث يجمع بين الغش والخطأ الجسيم ( الذي يقوم على فكرة الخطأ غير المغتفر) .

2- عدم الاكتراث :- عدم الاكتراث شبيه من مفهوم الخطأ غير المغتفر، والشبه يكمن في أن الناقل يدرك أن تهوره يرتب ضرراً، مع ذلك لا يكثر لهذه النتائج فيقدم عليه. وعدم الاكتراث ينطوي على عنصرين:- (1) انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع (2) أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر. يعد ذلك من الأعمال العمدية ثانياً : تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة: ينبغي أن يصرح " الشاحن " بنوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وبذلك يلتزم الناقل بالتعويض عن كل الضرر، في حين أسقطت (اتفاقية هامبورغ) النص عن هذه الحالة. إذ أن الغاية من التصريح هو " بيان " نوع البضاعة وقيمتها قبل شحنها ، وتكمن أهمية هذا البيان في اختيار السفينة وبذل الحيلة والعناية بالبضاعة . إما التصريح بعد شحن البضاعة فإنه لا ينتج آثاره، ويحق للناقل رفضه، وبالتالي التمسك بتحديد المسؤولية.

وعليه يجب تدوين البيان في سند الشحن، وأن يكون هذا البيان مقدماً من الشاحن ويوافق عليه الناقل أو وكيله ، بهدف استبعاد المسؤولية عنه. وبخلافه إذا أهمله الشاحن فلا يلزم الناقل إلا بدفع تعويض لا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية<sup>46</sup> و خلاصة الأمر ، الغش الذي يعطل القواعد الخاصة بتحديد المسؤولية هو " الغش الصادر من الناقل بصفة شخصية " إما الغش الصادر من تابعيه فيمكن تحديد المسؤولية عنه والالتزام بالحد الأقصى المنصوص عليها قانوناً<sup>47</sup>.

المبحث الرابع: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

يقع على عاتق المرسل إليه (الشاحن) بصدد مطالبة الناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ التزاماته عبء إثبات عقد النقل، وأن الناقل لم يتم بتنفيذ التزاماته أو قام بما على نحو تسبب في الإلحاق به أضراراً، فإن تمكن من ذلك يعد إثباتاً للخطأ العقدي، وفي المقابل ينبغي على الناقل أن ينفي المسؤولية، بأن يثبت عدم ارتكابه للخطأ العقدي ، وأنه بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة، بالإضافة إلى تمسكه بأي سبب من أسباب الإعفاء القانونية و الاتفاقية حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ و الضرر الحاصل.

أن أساس مسؤولية الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة<sup>48</sup> وهو نقل البضائع سليمةً إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه ، وتقوم مسؤولية الناقل عند عدم تحقيق هذه النتيجة، فإن الناقل يتحمل المسؤولية وهي مسؤولية قائمة كذلك على فكرة الخطأ المفترض، وللناقل دفع هذه المسؤولية بإثبات أحد الأسباب التي ذكرت ها الاتفاقية والتي تُعفي الناقل من المسؤولية

وهنا نتساءل هل يجوز للناقل البحري للبضائع التخلص من مسؤوليته المدنية ، للإجابة نقول ، نعم ، فإذا نجح في نفي العلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي لحق الشاحن .

و على هذا الأساس ، سوف ندرسه تحت عنوان دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع . وتعرض إلى حالات الإعفاء القانونية ، في مطلب أول ثم نتطرق لحالات وشروط الإعفاء الاتفاقية ، في مطلب ثاني ، و نتناول بالشرح من هم الأشخاص المستفيدون من الإعفاء في مطلب ثالث .

### المطلب الأول: حالات الإعفاء القانونية من المسؤولية

يعنى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية القانونية إذا كانت الحسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو الناتجة عن أحد الأسباب الآتية :

الفرع الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة

و عن الأخطاء الملاحية

أولاً: - إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للسفر

يقترن هذا الإعفاء بشرط بذل المهمة والعناية الكافية وفقاً للقواعد العامة ، فيلتزم الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للنقل تقوم بتوصيل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول . وهو التزام بتحقيق نتيجة معينة وإذا لم تتحقق كان الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب الشاحن ، بيد أنه يمكن للناقل البحري للبضائع من رد هذا الضرر إلى السبب الأجنبي. والسبب الأجنبي هو العيب الخفي للسفينة والذي يظهر رغم الاهتمام الكافي قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة . وهذه الحالة تؤدي إلى إعفاء الناقل بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار ، ولحق ضرر بالبضاعة أو تأخير في وصولها بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة فلا مسؤولية عليه. والعكس صحيح ، وبالتالي كل شرط في عقد النقل يعفي الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعد " بطلاناً مطلقاً"<sup>49</sup>.

وفي المقابل يمكن للناقل البحري دفع المسؤولية القانونية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إن أثبت توفيره للوسيلة الكفوءة عند بداية الرحلة .

ثانياً :- الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة.

#### 1- الخطأ في الملاحة.

هو الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة و تسييرها ، لاسيما عندما يخالف الربان قواعد السير في البحار ، و يترتب عليه اصطدام السفينة و تلفها، وبطبيعة الحال تخضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير قاضي الموضوع من خلال الوقائع المعروضة عليه.

#### 2- الخطأ في إدارة السفينة:-

يترتب على عدم المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها أو تعريضها للخطر دون أن يكون لذلك علاقة بقيادة السفينة من الناحية الفنية أو تسييرها، كما يجب أن يكون هذا الضرر مستقلاً عن الضرر الذي أصاب السفينة . إما عندما يتعلق الأمر بعدم المحافظة على سلامة البضاعة فيعد ( خطأ في إدارة الحمولة) و هو " خطأ تجاري". وإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية.

## الفرع الثاني: القوة القاهرة أو الحادث الطارئ

القوة القاهرة حادث لا يمكن توقعه ولا تلافيه ، وليس للناقل البحري للبضائع دخل في حدوثه ، ويؤدي إلى استحالة تنفيذ الناقل لالتزامه ، استحالة مطلقة ، إما إذا ظل التنفيذ ممكنا رغم وقوع الحادث فلا يعد من قبيل " القوة القاهرة " ومعيار الاستحالة موضوعي لا شخصي<sup>50</sup>. ومن أمثلة القوة القاهرة البراكين والزلازل والعواصف الشديدة وغير المتوقعة ، والحرائق ، والفتن والاضطرابات . وقضت محكمة التمييز العراقية بقرارها المرقم ( 419/حقوقية / 1967 ) في 16/7/1967 بقولها " إن الطقس الهائج لا يعد قوة القاهرة ولا حالة فوق العادة في الشتاء إذ يتوقع هذا الطقس الهائج في مثل ذلك الوقت كما أنها اعتبرت الناقل **مخطئا** في عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدفع الضرر عن الأموال المنقولة في الباخرة ... فلا يدفع مسؤولية الناقل وجود الطقس الهائج بوصفه حادثا فجائيا أو قوة القاهرة " <sup>51</sup>.

وقد تضمنت معاهدة بروكسل لعام 1924 عدت حالات تندرج تحت مفهوم القوة القاهرة وهي:

## 1- الحريق :

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه ، فينبغي على الناقل البحري إثبات سبب الحريق وكل حريق مجهول سببه ليس قوة القاهرة و لا حادث مفاجئ ، لا يرتب مسؤولية على الناقل البحري<sup>52</sup> .. و يمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار و كذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها .

ويقع على عاتق الشاحن(المرسل إليه) إثبات هذا الخطأ، لكن لا يكفي أن يثبت خطأ التابعين. هذا وتعلق مسؤولية الناقل البحري للبضائع على حصول الحريق بفعله أو خطئه فيكون له التمسك بالإعفاء من المسؤولية ولو أثبت الشاحن أن الحريق حصل بفعل التابعين أو خطئهم

لقد نظمت اتفاقية هامبورغ في المادة (4/5) مسألة الحريق بقولها " أ- يكون الناقل مسؤولا عن 1- هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت طالب التعويض بأن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل وتابعيه أو وكلائه . 2- عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا أثبت طالب التعويض بأن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل وتابعيه أو وكلائه في اتخاذ كل الإجراءات المعقولة الواجب إتباعها في إطفاء الحريق أو لتجنب نتائجه . ب- في حالة وقوع حريق في السفينة يؤثر في البضاعة فيجب إجراء كشف لمعرفة سبب الحريق وظروفه على وفق الممارسات البحرية إذا رغب طالب التعويض أو الناقل بذلك ويجب إعطاء كل من الناقل وطالب التعويض نسخة من تقرير الكشف عند الطلب " .

والواقع أن مسألة الحريق ينظر إليها على أساس عدها " قوة القاهرة " إذا توافرت شروطها ولهذا يعنى " الناقل من مسؤوليته " إما إذا عدها " حادثا فجائيا " لا يتخلص الناقل من مسؤوليته . وفي جميع الأحوال فإن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل . إما بالنسبة إلى قانون النقل العراقي فإن مسلكه أحسن من الاتفاقية في التسهيل على المرسل أو المرسل إليه والتشديد على الناقل والتوازن بين المصالح المتعارضة .

## 2- مخاطر البحر أو المياه الملاحية :

الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة (تسمى مخاطر البحر) مثل العواصف و الضباب و الصخور و غيرها مما يعوق السفينة أثناء رحلتها و يتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها . و لكي يعفي الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب أحد هذه الأخطار التي تتصف بأوصاف القوة القاهرة<sup>53</sup>.

والتطبيقات القضائية تشير إلى أن الحوادث أو الظروف الجوية (كالمطر و الرياح و البرق و اضطراب البحر و المد و الجزر ... ) والتي تحصل بصفة دورية و في مواعيد معلومة لا تعد قوة قاهرة و من ثم لا تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية<sup>54</sup>.

### 3- القضاء والقدر :

لقد نصت عليه المادة (4/ ثانيا/ د) من معاهدة بروكسل لعام 1924، على أنه يمكن اعتبار - القضاء والقدر - ضمن مفهوم القوة القاهرة الواردة في الفقرة " هـ " و لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن القضاء و القدر . ولكن يشترط لكي يعد الحادث كذلك :

أ- أن لا يكون لإرادة الإنسان دخل في إحداثه .  
ب- أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة، و ما على الناقل سوى إثباتهما معا ليتفادى تبعات المسؤولية

### 4- حوادث الحرب :

تقضي المادة (4/ ثانيا/ هـ) من معاهدة بروكسل عام 1924. على أن " الحرب " تندرج ضمن حالة القوة القاهرة بما ينجم عنها من أحداث و من أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع و غير متوقعة ، و هذه الاستحالة لا ترد على الحرب في حد ذاتها وإنما على ما تخلفه من أحداث و اضطرابات ، فليست الحرب إذن بذاتها قوة قاهرة وإنما يتصف بذلك ما ينجم عنها، وبالتالي على الناقل البحري للبضائع أن يثبت بأن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن توقعها أو دفعها<sup>55</sup> .

### 5- أعمال الأعداء العموميين (القرصنة) :

هم الأشخاص الذين لا تقتصر عداوتهم على دولة دون دولة أخرى و لكنهم أعداء لجميع الدول كالقرصنة<sup>56</sup> و صرحت معاهدة بروكسل في المادة (4/ ثانيا/ و) على ذلك .

تُشكل القرصنة البحرية التي تحصل بشكل متكرر قبالة سواحل الصومال هاجسا لدى المجتمع الدولي وقد قام القرصنة الصوماليون في عام 2008 بخطف سفينة تحمل مواد كيميائية في خليج عدن، وفي عام 2015 بالاستيلاء على سفينة نفط ماليزية ، وفي 2016 خطف قرصنة سفينة تركية تدعى ( إم تي بولي ) تابعة لشركة (كابتا نوغول) وكانت تحمل مواد كيميائية قبالة سواحل نيجيريا.

### 6- الفتن و الاضطرابات الأهلية :

هي تلك التي يترتب عنها الفوضى بين الناس و اختلال أمورهم. ونصت (المادة 4 فقرة ثانيا بند "ك" ) من معاهدة بروكسل لعام 1924 .

### 7- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي:

نفس المادة (4 فقرة ثانيا بند "ز" ) من المعاهدة نصت على هذا السبب دون القانون البحري ، وهذا السبب يمكن الأخذ به في زمن الحرب و وقت السلم ، ويراد به إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية بسبب الإجراءات التي تتخذها السلطة الفعلية أو القانونية في الدولة التي تحول دون تنفيذ الناقل لالتزاماته الواردة في عقد النقل البحري .

### 8- الإعفاء من المسؤولية بسبب قيود الحجز التحفظي (الحجز الصحي):

يراد به الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب الإجراءات غير العادية التي تتخذها السلطات في الميناء بقصد عدم انتشار الأمراض المعدية ، وبذلك يصبح الناقل البحري للبضائع غير مسؤولا ولو كان عالما بهذه القيود وقت إبرام العقد بشرط ألا يثبت الشاحن بأن الناقل قد ارتكب خطأ .

9- الإعفاء من المسؤولية عن الاضطرابات أو إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب:

يعد الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي تمنع الناقل البحري أو تؤدي إلى تأخير تنفيذ التزاماته العقدية ، وبالتالي على الناقل البحري للبضائع أن يثبت أن الضرر يعود إلى الأسباب السابقة لينفي المسؤولية القانونية عنه ، ولا يكفي عسر التنفيذ وإنما استحالتة، و مع ذلك لا يشترط في هذه الأسباب أوصاف القوة القاهرة، كما لا يشترط أن يكون العائق كلياً وإنما يكفي أن يكون جزئياً، و مع ذلك لا يكون للناقل البحري أن ينفى مسؤوليته إذا ما استطاع (المرسل إليه) إثبات أنه هو من تسبب في خطفه في وجود العائق المحتج به<sup>57</sup>

الفرع الثالث: الإعفاء من المسؤولية عن أعمال الشاحن المختلفة (فعل المضرور - أي خطأ المرسل أو المرسل إليه)

يراد به (فعل المضرور) سواء كان الشاحن أو المرسل إليه ، و مرد الإعفاء من المسؤولية القانونية أنه وقع الضرر بفعل المضرور، فلا تكون ثمة مسؤولية على الناقل البحري ، لأن المضرور أحق الضرر بنفسه سواء بخطأ منه أو بغير خطأ، فإذا استغرق خطأ المضرور خطأ الناقل تنتفي مسؤولية الناقل البحري للبضائع لانعدام الرابطة السببية . بيد أنه إذا لم يستغرق أحد الخطأين الآخر نكون أمام ما يسمى (بالخطأ المشترك) وبالتالي تكون مسؤولية كل من الناقل البحري للبضائع و المضرور " الشاحن أو المرسل إليه " بالتساوي، إما إذا تعدد المسؤولين إلى جانب المضرور توزع عليهم المسؤولية بعدد الرؤوس<sup>58</sup> . وهنا لا بد أن نشير إلى تعداد هذه المواد متفرقة وهي :

1- أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف:

من أخطاء الشاحن أن يقوم بتصدر بضاعة مغلقة تغليفا معيباً أو دون تغليف كاف ، و ضرورة الالتزام والاهتمام بالتغليف هنا ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية وإنما لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ . وعلى هذا الأساس فإن إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية القانونية هو المنطق ذاته ، إذ أن تغليف البضاعة التزام يقع على الشاحن ومع ذلك لا يعفى الناقل البحري إلا إذا كان التغليف ضعيفاً أو ناقصاً لا يتفق وعرف المعاملات التجارية ، ويقع على الناقل البحري للبضائع مسؤولية اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف. وينبغي على الناقل لتلافي المسؤولية أن يثبت عدم كفاية التغليف و العلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة .

وبطبيعة الحال أن الناقل يستفيد هنا من التحفظات المدونة في سند الشحن، والتي قد تكون لتفادي قرينة المسؤولية<sup>59</sup> .

2- عدم كفاية أو صحة العلامات :

ينبغي أن يقدم الشاحن البضائع وعليها بياناتها (أي ضرورة الالتزام بوضع بطاقة البيانات) التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة ظاهرة بحيث تسهل قراءتها حتى نهاية السفر، وكذلك لتسهيل مهمة الناقل التعرف على طبيعتها و تخصيصها بالمعاملة التي تلاؤمها. والواقع العملي فإن عدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالاً من جانب الشاحن وإخلالاً بأحد التزاماته ، وهو ما يترتب عليه إعفاء الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته عن هذا الضرر

3- التصريح الكاذب من طرف الشاحن:

لا يتحمل الناقل البحري للبضائع أي مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع ، أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن خطأ و قد تم تصريحاً كاذباً بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة النقل .

#### 4- خطأ الشاحن أو خطأ مندوبيه :

يتحمل الشاحن المسؤولية عن الأخطاء والأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه.

الفرع الرابع: أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل

أولاً :- أعمال الناقل البريئة:

لا يسأل الناقل البحري للبضائع إذا قام بالأعمال الآتية:

#### 1- محاولة إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر.

الإنقاذ البحري هو العمل الذي يؤدي إلى وقاية شخص أو شيء من الموت أو الهلاك على أثر حادث كغرق أو جنوح السفينة. وكذلك يشمل إنقاذ السفن والبضائع والأشخاص الموجودين على ظهر السفينة والتي تكون معرضة لخطر الهلاك. ولهذا يشترط أن يكون عمل الإنقاذ " عملاً مادياً " والبعض الآخر يشترط أن يكون الإنقاذ في مياه البحر<sup>60</sup> ، ومقدم المساعدة قد يكون سفينة بحرية أو زورق ملاحية بحرية ، وقد تقدم من منشأة عائمة لا ينطبق عليها وصف السفينة ، ولا يشترط في الخطر أن يكون حالاً ، وإنما يكفي أن يكون محتمل الوقوع ، هذا وإن حق المنقذ في الحصول على " مكافأة الإنقاذ " ينبغي الوفاء به بعد توفر الشروط (وجود الخطر) و (الطبيعة الطوعية للخدمة) و (نجاح عملية الإنقاذ)

تعد محاولة الإنقاذ في ذاته سبب الإعفاء بغض النظر عن نتيجته ، فقد لا يؤدي إلى إنقاذ الأرواح والأموال و مع ذلك يظل وجه الإعفاء قائماً.

ولهذا السبب فإن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ تلزم " ربان السفينة " على ضرورة تقديم المساعدة للأموال وللأشخاص الذين يوجدون في البحر تحت خطر الهلاك ، وواقع الحال قد يترتب عنه أحياناً تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة ، ولذلك فإن معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن انتبعت للحالة فوضعت نصاً على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية بسبب الخسائر التي تلحق بالبضائع<sup>61</sup> .

وعليه لا يسأل عن التدابير التي يتخذها لإنقاذ الأرواح في البحر ، أما إنقاذ الأموال في البحر فيلزم أن تكون التدابير معقولة. أي يشترط أن تكون تلك التدابير معقولة وتقاس هذه المعقولية بما قد يفعله " الناقل متوسط الحرص " في الظروف ذاتها .

#### 2- الانحراف في السير:

الانحراف في السير قد يكون بهدف محاولة إنقاذ الأموال أو الأرواح في البحر، وهذا الأمر تقره المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية ليعفي الناقل البحري للبضائع من الخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب هذا الانحراف في السير كلما كان معقولاً، ولقاضي الموضوع سلطة تقديرية مستنداً إلى المصلحة التي قصدت السفينة تحقيقها من وراء الانحراف في السير .

#### 3- الأعمال التي يقوم بها الناقل في حالة شحن بضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطيرة.

يجوز قيام الناقل البحري للبضائع في أية لحظة وفي أي مكان تنزيل البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة، في الأحوال الآتية :

أ- عندما لا يكون الناقل أو من يمثله على علم بما .

ب - عندما يكون الناقل أو من يمثله على علم بما ، و لكنها أصبحت تشكل خطراً على السفينة و الحمولة<sup>62</sup> .



## الفرع الخامس: خطأ الغير

يتمثل خطأ الغير في الأخطاء التي يرتكبها الريان أو المندوبين البحريين عن الناقل، إذ يعفى الناقل من الأخطاء الملاحية الصادرة عن هؤلاء. وبعبارة أخرى لا يعد من الغير كل شخص يكون المدعى عليه مسؤولاً عنه مدنياً، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والمدعى عليه، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون المدعى عليه غير مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر. ومثال ذلك قيام سفينة مملوكة للغير بالاصطدام بسفينة الناقل ودون خطأ من الناقل، مما أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تسبب ذلك في التأخير في تسليم البضاعة.

وليس ضرورياً أن يكون الغير معروفاً، فقد يقوم الدليل على أن من أسباب الحادث خطأ صدر من شخص ثالث هرب ولم يعرف، ويبقى مع ذلك هذا الغير مؤثراً في مسؤولية المدعى عليه فقد يستغرق خطأ هذا المجهول خطأ المدعى عليه فيعفى من المسؤولية تماماً. ولكي ينفي الناقل المسؤولية عن نفسه، يقع عليه عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة، وهذا ما يسمى بالخطأ الملاحي.

بتعبير أكثر تحديداً لا يسأل الناقل البحري للبضائع عن الأخطاء التي يرتكبها الغير وهو كل شخص ليس طرفاً في العقد، عملاً بحكم المادة (4/ ثانياً / ف) من معاهدة بروكسل 1924، كما يجب ألا يكون من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه (الناقل) مسؤولاً عنهم.

وما يبرر الإعفاء من الأخطاء الملاحية أن الناقل لا يتدخل فعلاً ولا قانوناً في ملاحة السفينة وسيرها، بما للريان من سلطة واسعة في التصرف، فيبقى الريان وحده مسؤولاً عن هذه الأخطاء. وتخضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير قاضي الموضوع من خلال الوقائع المطروحة عليه.

أما الأخطاء التجارية فيظل الناقل مسؤولاً عنها، ولا يجوز له أن يشترط إعفاءه منها، سوء الشحن<sup>63</sup>.

## المطلب الثاني: حالات و شروط الإعفاءات الاتفاقية

القاعدة العامة أن أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 جاءت لتنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على نحو ما هو مقرر فيها، إلا أنه يرد استثناءين على هذه القاعدة، فمن ناحية نصت على حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية إعفاء قانونياً لا يتوقف على النص على ذلك في سند الشحن. ومن ناحية أخرى وضعت حداً أقصى للتعويض الذي يحكم به على الناقل في الحالات التي لا يكون فيها الناقل البحري معفياً من المسؤولية بنص القانون<sup>64</sup>.

وهذين الاستثناءين قد تقررت لرعاية الناقل وتوفيقاً بين مصلحته و مصلحة الشاحن ومع ذلك ينبغي أن تحترم حدود مسؤولية الناقل كما رسمتها المعاهدة والتي تعد حداً أدنى لا يجوز النزول عنه.

وتأسيساً على ما تقدم، وجب التفرقة بين الشروط الجائز الاتفاق عليها و الشروط غير الجائز الاتفاق عليها:

## الفرع الأول: الشروط الاتفاقية الباطلة

يعد باطلاً و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي :-

## 1- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل :

فلا يجوز إدراج شرط في عقد النقل البحري للبضائع يحد من مسؤولية الناقل أو يستبعداها فيما يخص التزاماته بتوفير وسيلة النقل الصالحة للملاحة وإعدادها لهذه الوجهة، وكذا التزاماته المتعلقة بالعبء بالبضاعة من شحن و رص و صيانة و حراسة و فكها و إنزالها وأيضاً مسؤولياته عن الخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضاعة منذ تسليمها الى من له الحق عليها.

## 2- تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ التأمين :

كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل البحري عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له يعد بمثابة إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية فإدراج شرط كهذا يعد بمثابة إعفاء من المسؤولية، إذ أن الناقل البحري عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة ، فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد ، لذلك يعد في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية، و عليه يقع الشرط باطلاً بطلاناً مطلقاً ويستوي بعد ذلك أن يحدد مبلغ التأمين الذي يستفيد منه المتضرر، وفقاً للمادة (811 بند "ب") أو يمنح بأكمله أو جزء منه للناقل وفقاً للمادة (811 بند "ج.") من معاهدة بروكسل لعام 1924 .

## 3- التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع:

تعد باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع ، و هذه المصاريف تخص مصاريف الخبرة ، وعمليات فحص و معاينة البضاعة ، و يجوز للأطراف الاتفاق على إعفاءات أخرى أبحاثها معاهدة بروكسل لعام 1924 و كذلك القانون البحري.

## الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية الصحيحة

يمكن إدراج شرط عدم المسؤولية في وثيقة الشحن وبعد الشرط صحيحاً و لا يبطل أثره المترتب عليه في الحالات الآتية:

### 1- التنازل من طرف الناقل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها:

يحق للناقل البحري للبضائع أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها ، وكذلك يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة أو القانون بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية وارداً في سند الشحن المسلم إلى الشاحن (المادة 1/5 من معاهدة بروكسل لعام 1924).

### 2- الشرط أو الاتفاق الذي ينص على الزيادة في مسؤولية الناقل أو التزاماته:

يعد هذا الشرط صحيحاً - وهو نفس حكم الإعفاء السابق الوارد في المادة 1/5 معاهدة بروكسل لعام 1924- وبالتالي لا يؤدي إلى إعفاء الناقل ، وإنما يشدد من مسؤوليته ويضعف من التزاماته ، ويؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، لذلك ينبغي أن يكون مدوناً في وثيقة الشحن.

### 3- الشروط الخاصة بنقل البضائع على السطح و نقل الحيوانات:

#### أ- نقل البضائع على سطح السفينة.

الطريقة العادية لنقل البضائع هو إيداعها في العنابر التي تعد بحكم استعدادها قادرة على استقبال البضاعة مع ضمان ثبات و اتزان السفينة .

بيد أن شحن البضاعة على سطح السفينة قد تؤدي إلى نتائج مؤسفة ، كتعرض البضاعة للخطر والحوادث التي تقع على السطح خاصة عندما تسوء الأحوال الجوية، وعدم ثبات و اتزان السفينة وتعرض البضائع للتلف بسبب الرطوبة وحرارة الشمس والأمطار وتكون أول ما يلقي في البحر، و وزنها يؤدي إلى تمايل السفينة و تدفق المياه في العنابر فتفسد البضائع التي في العنابر.

و بتعبير أكثر تحديداً ، أن الطريقة المتبعة منذ القدم هي قيام الناقل البحري بشحن البضائع على سطح السفينة وذكر ذلك في سند الشحن، و عليه فمجرد حصول النقل بهذه الطريقة لا يقوم بذاته سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية القانونية المترتبة عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة، وإنما تبقى مسؤوليته قائمة لأنه هو الضامن من التلف أو الهلاك و لو على سطح السفينة، لكن تقرر

وجه إعفاء خاص من المسؤولية في هذا الغرض إذا ما أثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل<sup>65</sup>.

#### ب - نقل الحيوانات الحية:

معاهدة بروكسل لعام 1924 استثنت من تطبيقها "نقل الحيوانات الحية" لأنها ليست ثابتة كالبضائع وإنما متحركة لأنها حية، ومن ثم فمخاطر نقلها كثيرة .

هذا ولا يلزم الناقل للإعفاء من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي وأن يقيم الدليل عن هذا الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (فمثلا عدم تحمل الحيوانات دوار البحر فنفتت ، أو أخافت منظر البحر فامتنعت عن الطعام فهزلت ، أو أزعجها ارتفاع الأمواج فاقتتلت مع غيرها من الحيوان فقتل، أو حطم قيوده وأنطلق يثير الفزع في السفينة مما اضطر "ربان السفينة" إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه).

وتأسيسا على ما تقدم ، يصعب عليه إقامة مثل هذا الدليل وإنما يكفي قاضي الموضوع بافتراض قرينة لصالح الناقل البحري مفادها أن الضرر راجع إلى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحرا إذا ما أثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات<sup>66</sup>.

#### 4- الجهل بالوزن أو ما يماثله:

التحفظات الواردة في وثيقة الشحن تعد بمثابة إعفاء للناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية ، وبالذات هذه التحفظات الخاصة (بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها)، تكون صحيحة إذا وجد لدى الناقل البحري أو وكيله أسباب جدية تحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا، أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها<sup>67</sup>. ولذلك فقد فرضت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن في المادة (2/3) على الناقل البحري أن يذكر في سند الشحن علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناء على البيانات الكتابية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن ، وبذلك تكون هذه المادة قد أغلقت الباب أمام أي محاولة من شأنها "تجهيل البضاعة".

#### 5- حالة الظروف العادية و البضائع المشحونة :

إذا تعلق الأمر بنقل بضائع سريعة التلف أو أن يقتضي وصول البضائع المرور بمناطق تجري فيها عمليات حربية . (المادة 6 من معاهدة بروكسل لعام 1924)

ويجوز للناقل البحري أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق بصدد مسؤوليات الناقل و التزاماته متى كانت أوصاف البضائع أو الظروف غير العادية التي يتم فيها النقل تبرر أن يعقد اتفاقا خاصا وبشرط ألا يصدر سند شحن قابل للتداول و إنما يؤشر في وثيقة النقل بما يفيد ذلك .  
المطلب الثالث: من هم الأشخاص المستفيدون من الإعفاء

يستفيد من الإعفاء من المسؤولية القانونية كل الأشخاص الذين يساعدون الناقل في تنفيذ التزاماته بما فيهم الناقل نفسه ، وعليه نتناول بإيجاز الأشخاص المستفيدون من الإعفاء ، وعلى النحو الآتي :-

#### أولا : الناقل :

رأينا فيما سبق، كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار تقوم على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية ، و قد عرفت المعاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها (1 / بند / أ) مصطلح " ناقل " يدل على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل ، وليس من الضروري أن يكون الناقل مالكا للسفينة إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر و المجهز و الحائز

حيازة مؤقتة للسفينة حالة ما إذا كان قد أبرم عقدا مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه ، ويسمى "الناقل المتعاقد"، ومع ذلك فإن " الناقل الفعلي " يحظى بصفة " الناقل " ويستفيد من أوجه الإعفاء من المسؤولية القانونية .

ثانيا : تابع الناقل

كل شخص يرتبط بالناقل بعلاقة " التبعية " التي قوامها ( ركن السلطة و الإشراف والرقابة والتوجيه ) ، ولهذا يعد " الربان و البحارة " و هم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل، ولا يعد مقاول الشحن و التفريغ تابعا للناقل و لهم أن يتمسكوا بكل التحديدات والإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها.

ثالثا : وكيل الناقل :

وكيل الناقل البحري ( وكيل السفينة ) ومن ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري ، وهذا بشأن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه . ورغم أن الربان يعد من تابعي الناقل إلا أنه بجانب ذلك هو نائب قانوني عنه ومن ثم يكون للمضروب الرجوع على الربان بأي من الوصفين و يكون للأخير الدفع في مواجهة الدعوى المرفوعة عليه بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري <sup>68</sup> .

الخاتمة

تبين لنا من دراسة موضوع المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع الدور الفعال للنقل البحري، إذ يعد عصب التجارة البحرية، وبدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

ويتحدد مجال تطبيق القانون البحري في إطار العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية ، وتعد السفينة أموالا منقولة تخضع للقواعد القانونية العامة ، وهي كسائر الأموال يمكن أن تكون محلا للتصرفات القانونية ، ومالك السفينة يعد مسؤولا مسؤولية شخصية في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية ، وكذلك مسؤوليته عن الأخطاء الصادرة من ( الربان أو البحارة أو المرشد وسائر العمال وخدام السفينة إثناء الرحلة ) أي مسؤول عن أخطاء جميع تابعة .

هذا ويمكن استغلال " السفينة " بعدة طرق ، فقد " يؤجر المالك السفينة " وهي غير مجهزة (عارية) يعني (بدون طاقم ولا مؤنة ولا وقود) ، وقد يؤجرها لمدة معينة بموجب عقد يلتزم بمقتضاه بوضع سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر لمدة معينة . وللمستأجر حق الإدارة الملاحية والتجارية معا ، وقد يؤجرها بالسفرة ، بعقد كامل السفينة أو بعضها لشخص معين لسفرة أو لعدة سفرات معينة .

أما بالنسبة " لعقد النقل البحري " فهو عقد يتعهد الناقل بمقتضاه ، لقاء أجرة بأن يوصل أمتعة أو بضاعة معينة من ميناء لآخر . وجرى العرف على تسميته " النقل بسند الشحن " ، ويختلف إيجار السفينة عن عقد النقل البحري إذ يسلم الشاحن بضاعته إلى الناقل على أن يتعهد الأخير بنقلها وتسليمها في ميناء الوصول . لذلك درج الناقلون على وضع شروط معينة تتفق مع مصالحهم ، لذلك وضعت المعاهدات الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة في بروكسل 1924 للقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية .

لقد كانت " مسؤولية الناقل البحري " تخضع لأحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية ، مما أدى إلى تدخل الدول لعقد معاهدة دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن سميت " معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 " .

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل ، ويعد التزام الناقل بتحقيق نتيجة ، وهي نقل البضاعة الى ميناء الوصول وتسليمها الى المرسل اليه كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه أو المعقول ، وكذلك يكون مسؤولاً عن ( هلاك البضاعة ) أو ( تلفها ) أو ( التأخير في تسليمها ) إلا إذا أثبت أن السبب يعود الى ( القوة القاهرة ) أو الى ( خطأ الشاحن ) أو الى ( عيب في البضاعة ذاتها ) .

ومع ذلك ، فإن نطاق مسؤولية الناقل يبدأ من المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل وخلال مرحلة النقل وإلى ميناء التفريغ، بالتسليم الفعلي للمرسل إليه . أما أساس المسؤولية وفق اتفاقية هامبورج عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليم البضاعة وفي حال إخلال الناقل فإن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض، وليس على الشاحن أو الطرف الآخر المتضرر سوى إثبات وجود عقد بينه وبين الناقل وحدوث الضرر، ويمكن للناقل دفع المسؤولية بأن يثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة لمنع الضرر على البضاعة .  
ومما تجدر الإشارة إليه ، أن طبيعة المسؤولية قد تقوم على العقد بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والموانئ أو بين الشاحن والموانئ وقد تغدو وفق المسؤولية التقصيرية في حال إخلال أحد الأطراف بالتزامه تجاه الآخر دون وجود علاقة عقدية بينهما . وعليه فإن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية هامبورج هي: مسؤولية عقدية قائمة على فكرة الخطأ المفترض، ويكفي الشخص المتضرر أن يثبت وجود العقد وحصول الضرر، ويقع على عاتق الناقل نفي العلاقة السببية بين الخطأ المفترض والضرر . ومع أن قواعد هامبورج كانت أكثر تفصيلاً في شروط نقل البضائع وفقاً للالتزامات الشاحن في المادة (13) مقارنة مع اتفاقية بروكسل .

هذا وتسري معاهدة بروكسل على مرحلة نقل البضائع ولا تشمل المرحلة السابقة للشحن ولا على الوقت السابق للشحن ولا اللاحقة للتفريغ ولا تطبق المعاهدة على النقل الاستثنائي، ولا اللاحق للتفريغ، كذلك لا تشمل نقل الحيوانات الحية والبضائع المشحونة على ظهر السفينة . وترتكز الاتفاقية أكثر على تنظيم سندات الشحن الصادرة من الناقل بطلب من الشاحن من المحتويات التي يجب أن يحتوي عليها سند الشحن بيان صريح بالصفة الخطرة للبضائع . والتأكيد على ممارسات النقل الحديثة في النقل البحري كالتنقل بالحاويات واستخدام الوثائق الالكترونية .

#### التوصيات والاقتراحات :

- 1- ضرورة تبنى المشرع العراقي بعض قواعد الاتفاقية التي تخدم مصلحة الشاحن، حتى يستفيد الشاحن الوطني اتجاه الناقل الأجنبي بمزايا هذه الاتفاقية.
- 2- ضرورة اهتمام الكتاب والمؤلفون وكل الحقوقيين في هذا المجال ، وجعل هذا الموضوع من المواضيع التي تدرس لطلبة القانون في الجامعات .
- 3- يجب على المضرور أن يرفع دعواه في الآجال المحددة قانوناً وإلا سقط حقه في المطالبة بحقوقه.
- 4- ضرورة سن قانون بحري يتضمن قواعد تحكم نظام التعويض عن حوادث نقل للبضائع بحراً .
- 5- ضرورة التوحيد بين المصطلحات القانونية وبالذات التي تناولت السبب الأجنبي لدفع مسؤولية الناقل سواء في القانون المدني أو التجاري.

قائمة المراجع:

- 1 د . وائل حمدي احمد - عقد النقل البحري الالكتروني الدولي للبضائع ، طبقا لاتفاقية روتردام 2008 ، دار النهضة العربية ، 2013 ، ص 18-20 .
- 2 د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006 ، ص 223 .
- 3 د.فائز ذنون جاسم ، مبادئ القانون البحري ، دار أمجد للنشر والتوزيع ،عمان ، ط 1 ، 2017 ، ص 195
- 4 د.علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة 1978، ص 11 .
- 5 أنواع مشارطات إيجار السفينة في صورتين ، الأولى -الإيجار الاعتيادي ، وهنا يقوم مالك السفينة بتأجيرها بمجهزة ويلتزم بتقديم الخدمات المتعلقة بالتموين والبحارة ، وهذه الصورة تكون في حالتين (المشاركة بالرحلة) و( المشاركة الزمنية) . والثانية -الإيجار العاري ، وهذا يعني إن مالك السفينة يقوم بتأجيرها عارية وغير مجهزة بتموين أو بحارة شريطة أن تكون مزودة بجد أدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لتسييرها في البحر، وتكون للمستأجر في هذه الحالة سلطة كاملة من الناحيتين الإدارية والتجارية . وليس للمستأجر إلا نقل بضاعته التي يروم إيصالها من ميناء الى آخر . لم يبين قانون التجارة البحري العثماني لسنة 1863 تفاصيل تلك الأنواع ، على العكس من مشروع القانون البحري العراقي الذي تحدث عن (استثمار السفينة) .
- 6 أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 115 .
- 7 د. طلال الشواربي ، المعاملات والقانون للسفن التجارية، الطبعة الثانية، الشهابي للطباعة والنشر، بيروت، 1996، ص 209 .
- 8 د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995 ، ص 263
- 9 د.هاني دويدار ،الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2001 ، ص 253
- 10 د مجيد حميد العنبيكي - القانون البحري العراقي ، المرجع السابق ، ص 135 .
- 11 د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 490 . ود. سعيد حسين علي - عقود قانون التجارة الدولية ، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية ، ط 1 ، 2017 ، ص 89- 91 .
- 12 د . علي حسن يونس - العقود البحرية، المرجع السابق ، ص 327 .
- 13 د. هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق ، ص 256 .
- 14 د. فائز ذنون جاسم ، مبادئ القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 221 .
- 15 راجع د حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988 ، ص 90 .
- 16 د. كمال حمدي - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 ، منشأة المعارف ، 1997 ، ص 52 .
- 17 د. فايز نعيم رضوان - القانون البحري ، منشورات دار الفكر العربي ، 1986 ، ص 342 .
- 18 هذا ما قضت به محكمة استئناف باريس، إذ اعتبرت انحرف السفينة من قناة السويس الذي كان في حالة خطر انحرف معقول. أنظر (CAP) نتيجة حرب الخليج، والمرور عبر رأس الرجاء الصالح .
- 19 د.علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 335 .
- 20 راجع د. مصطفى كمال طه - القانون البحري الجديد ، المرجع السابق ، 266 . وكذلك د سعيد حسين علي - عقود قانون التجارة الدولية ، المرجع السابق ن ص 95- 92 .
- 21 د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع ، المرجع السابق، ص 501 .
- 22 قضت محكمة التمييز العراقية بقرارها المرقم 1385 /مدنية رابعة / في 1974 /4/3 بقولها " أن التسليم الى وكيل الناقل ، كما لو سلم الناقل البحري البضاعة الى الشركة العامة للوكالات البحرية باعتبارها وكيله في النقل عنه ، فإن ذلك لا يعد تسليمًا حكميًا ، بل لا بد من التسليم الفعلي للمرسل إليه " ذكره د مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، المرجع السابق ، ص 192 .
- 23 د , علي يونس حسن - العقود البحرية، المرجع السابق ، 1978 ، ص 372 .
- 24 قضت محكمة النقض المصرية بالظعن (رقم 557 سنة 50 ق جلسة 1984 /2/6 ) بقولها ( الترام الناقل البحري بتسليم البضاعة المشحونة التزام بتحقيق غاية ، قيام مسؤوليته حتى تمام التسليم الفعلي قبل التفريغ بغير حاجة لإثبات خطأ في جانبه ، إلقاء عبء إثبات سبب العجز على عاتق المرسل اليه مخالفة لقواعد الإثبات ) . ذكره د أحمد محمود حسني - قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ط 4 ، 2007 ، ص 127
- 25 د . كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990(دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة سنة 1995، ص 78 و 79 ) .

- 26 د . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 80 .
- 27 د. هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري- ج1، السفينة، مطبعة الإشعاع، 1993، ص 306
- 28 قضت محكمة النقض المصرية بالظعن (رقم 214 سنة 38 ق جلسة 13/6/1974 س35، ص 1045) بقولها (إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطأ الريان في الملاحه أو في إدارة السفينة يشمل الخطأ سواء وقع في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية) ذكره د. احمد محمود حسني - قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 174- 172 .
- 29 د . كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1983، ص 232 .
- 30 قضت محكمة النقض المصرية بالظعن (رقم 452 سنة 42 ق جلسة 20/6/1977) بقولها (تحقق مسؤولية الناقل بإثبات أن تلف البضاعة أو هلاكها حدث أثناء تنفيذ عقد النقل، وللناقل نفي هذه المسؤولية بإثبات العيب في البضاعة أو القوة القاهرة أو خطأ الغير) ذكره د احمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 264 .
- 31 د. مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي، المرجع السابق، ص 230- 231 .
- 32 قضت محكمة التمييز العراقي، بقرارها المرقم (834/م 1977/1 في 6/6/1977) بقولها " ... لما كان الناقل قد قبل البضاعة وهي مغلقة ولم يعترض بعدم كفاية التغليف، لذا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي نشأت عن العيب في التغليف بحكم الفقرة (2) من المادة (258) من قانون التجارة السابق رقم 149 لسنة 1970 " منشور في مجلة الأحكام العدلية، العدد الثاني، س 9، 1978، ص 100 . هذا ويجوز قانون النقل العراقي في المادة (49) منه وكذلك المادة (150) منه أيضا .
- 33 د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 102- 103
- 34 د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 73- 74 . وكذلك د سعيد حسين علي - عقود قانون التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 101- 102 . احمد غنيم - سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بلا مكان الطبع، 2009، ص 8-12.
- 35 د. مجيد حميد العنبيكي - القانون البحري العراقي، المرجع السابق، ص 231- 232 .
- 36 د. هاني دويدار - المرجع السابق، ص 282 . وكذلك د. سعيد حسين علي - عقود قانون التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 96- 98 .
- 37 د. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 224 . وكذلك - عبد الفضيل محمد احمد - العقود التجارية، دار الفكر و القانون، 2017، ص 200- 208 .
- 38 د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 188 .
- 39 نصت الفقرة 3 من المادة 22 من الاتفاقية على ما يلي:
- "تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى:
- ( أ - ) مكان في دولة يقع في أرضيها:
- 1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو.
- 2- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها، أو
- 3- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو
- ( ب - ) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به."
- 40 د . عاطف محمد الفقهي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 118.
- 41 د كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 235
- 42 د . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 237 .
- 43 منشور في النشرة القضائية، العدد 2، السنة 1976، ص 206 .
- 44 قضت محكمة النقض المصرية (الظعن المرقم 569 سنة 40 ق جلسة 26/5/1975 س26 ص 1078) بقولها " لم يبين القانون البحري طريقة التعويض الذي يلتزم به الناقل عن عجز البضاعة المنقولة أو هلاكها، كما خلت معاهدة بروكسل من طريقة التعويض، واكتفت بوضع حد أقصى للتعويض عن الهلاك والتلف اللذين يلحقان بالبضائع التي لم يتضمن سند الشحن بيان جنسها وقيمتها، وإذ ذلك فإنه يتعين تقدير التعويض وفقا للقواعد العامة الواردة في القانون المدني بشأن المسؤولية التعاقدية بصفة عامة، على أن لا يجاوز التعويض المقضي به الحد الأقصى المقرر في المعاهدة في حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها " ذكره د خليل إبراهيم محمد خليل - القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، 2015، ص 87 .
- 45 سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 55 .
- 46 د . كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 196.
- 47 د. جلال وفاء محمددين - المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، منشورات راس للدراسات الجامعية، الإسكندرية، 1991، ص 71

- 48 أساس مسؤولية الناقل الجوي: (التشريعات اللاتينية) فرنسا والدول التي تأخذ بنظامها القانوني (مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة تفريق الأنظمة الإنكلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ، ومسؤولية الناقل الخاص فتقيم الأولى على الخطأ المفترض والثانية على الخطأ الواجب الإثبات.
- 49 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 389 - 390 . وكذلك د عبد الفضيل محمد احمد - العقود التجارية ، دار الفكر و القانون ، 2017 ، 188 - 0 .
- 50 د . مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية 1984، ص 245 .
- 51 إشارة إليه د مجيد حميد العنبيكي - القانون البحري العراقي ، المرجع السابق ، ص 247 .
- 52 د . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100 .
- 53 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق، ص 393 ود. محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 99 .
- 54 قضت محكمة النقض المصري بالطعن ( رقم 272 سنة 31 ق جلسة 1996 /5/17 ، س 17، ص 1129) صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف بسبب مخاطر البحر ، ومخاطر البحر إذا كانت غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها تعد من قبيل " القوة القاهرة " التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء ( ذكره د أحمد محمود حسني - قضاء النقض البحري ، المرجع السابق ، ص 268 .
- 55 د . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 99-100
- 56 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق، ص 394 .
- 57 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 235 .
- 58 د . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 105-106 .
- 59 د . كمال حمدي، المرجع السابق ، ص 107-108 .
- 60 د . علي البارودي - مبادئ القانون البحري ، الإسكندرية ، 1975 ، ص 282 .
- 61 د علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 396 .
- 62 د . كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 100 .
- 63 د . مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 264 .
- 64 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق، ص 405 .
- 65 د . كمال حمدي، نفس المرجع، ص 119، ص 123-124 .
- 66 د . كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 125 - 127 .
- 67 د . علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 408 - 409 .
- 68 د . علي حسن يونس ، المرجع السابق، ص 408-409 .