



جامعة آل البيت
كلية القانون
قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني

The legal liability for marine carriers under the Jordanian law

إعداد

موسى محمد موسى مقدادي

الرقم الجامعي 1920200015

إشراف

الأستاذ الدكتور: عمر فلاح العطين

قُدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون
قسم القانون الخاص كلية القانون

الفصل الدراسي الثاني

2023م

المخلص

مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني

إعداد الطالب

موسى محمد موسى مقدادي

إشراف

الأستاذ الدكتور: عمر فلاح العطين

تهدف هذه الدراسة لبيان مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني وقد تناولت الدراسة دعوى مسؤولية الناقل البحري من خلال بيانها لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى. وايضاح شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري وعبء الاثبات. وحالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء منها. كما تناولت الدراسة النطاق الشخصي والزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري. وقد خلصت الدراسة إلى القول بأن حالات قيام مسؤولية الناقل البحري تكون إما بهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير ايصالها. وقد أوصت الدراسة المشرع الأردني بمراجعة حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري، المسؤولية.

Abstract

The legal liability for marine carriers under the Jordanian law

:By

Mousa mohammad megdadi

Supervisor:

prof. omar aloutien

This study aims to demonstrate the legal nature of the maritime carrier's responsibility for damage to the goods transported, and to obtain adequate answers to the questions raised above and frame the problem in the context of my research in order to reach a full briefing on the research problem by including all legal provisions relating to the responsibility of the carrier and clarifying it and identifying.

The study plan was made up of two chapters. In the first chapter, the talk was about the legal nature of the carrier's responsibility. In the first research, the legal adjustment of liability was carried out, and in the second, the study spoke of the consequences of such adaptation. The second chapter talked about the scope of the shipping carrier's responsibility through two researchers in the first of them was to talk about the objective scope of the responsibility of the sea carrier, while the second research was about the time range of the responsibility of the maritime carrier.

One of the most prominent findings of this study is that the responsibility lies with the maritime carrier when it violates one of its obligations under the shipping contract and this breach of contractual obligation, but this does not contradict the default liability of the maritime carrier as well.

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	قرار لجنة المناقشة
ج	التفويض
د	إقرار والتزام بأنظمة وتعليمات جامعة آل البيت
هـ	الإهداء
و	الشكر والتقدير
ز	قائمة المحتويات
ط	الملخص باللغة العربية
الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها	
1	المقدمة
2	أهمية الدراسة
2	مشكلة الدراسة
3	أسئلة الدراسة
3	أهداف الدراسة
4	الدراسات السابقة
6	منهج الدراسة
7	خطة الدراسة
8	الفصل الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري
10	المبحث الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى.
11	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.
14	المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري
17	المبحث الثاني: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري وعبء الإثبات.
17	المطلب الأول: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري.
22	المطلب الثاني: عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري

25	المبحث الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء منها
25	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري
36	المطلب الثاني: حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري.
41	المطلب الثالث: بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية في التشريع الأردني
43	الفصل الثالث: النطاق الشخصي والزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري
44	المبحث الأول: النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري
45	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد
50	المطلب الثاني: مسؤولية النقل البحري من خلال النقل المتتابع
55	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له
60	المبحث الثاني: النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري
62	المطلب الأول: مرحلة تسليم البضائع إلى الناقل البحري حتى بدء عملية شحنها على السفينة
65	المطلب الثاني: مرحلة بداية شحن البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه
71	الخاتمة
71	النتائج
73	التوصيات
74	المراجع
80	الملخص باللغة الإنجليزية

المقدمة:

يعتبر قطاع النقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية إذ يعتبر هذا القطاع الأداة الأساسية في تنفيذ عقود البيع الدولية فالسفينة تنقل كميات كبيرة ومتنوعة من البضائع تعجز عن نقلها وسائط النقل الأخرى.

وتعتبر مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدي فالناقل البحري ملزم تجاه الطرف الآخر في العقد بإيصال البضاعة للمكان المتفق عليه سليمة وخالية من العيوب وأن يقوم بإيصالها في الوقت المتفق عليه بين الطرفين.

وقد حاز موضوع مسؤولية الناقل البحري اهتمام المشرعين على كافة المستويات الوطنية والدولية وذلك نظراً للآثار الهامة لهذا الموضوع وقد حظيت جميع الموضوعات المختصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري باهتمام التشريعات والفقهاء القانونيين سواء ما اختص منها بتحديد نطاق سريان الأحكام القانونية النازمة لمسؤولية الناقل البحري أو من حيث بيان النطاق الشخصي أو الزمني لهذه المسؤولية أو الحالات التي اعفت فيها التشريعات الناقل البحري من المسؤولية. وتأتي هذه الدراسة بعنوان مسؤولية الناقل البحري في التشريع الأردني مساهمة في هذا المجال.

أهمية الدراسة:

تظهر أهمية هذه الدراسة في النقاط الآتية:

- إيضاحها لمسؤولية الناقل البحري التي تقوم على الالتزامات التعاقدية التي يتوجب عليه القيام بها، وفي الوقت نفسه التزامه بمنع الضرر خلال أعماله التي يتوجب عليه القيام بها، والتي نظمها القانون الأردني.
- إيضاحها لحالات اعفاء الناقل من مسؤولية النقل البحري وهي من الدفوع التي يدفع بها دعوى التعويض المقامة ضده.
- إيضاحها للنطاق الشخصي والزمني لمسؤولية الناقل البحري. وهو أمر في غاية الأهمية يستطيع من خلاله الناقل معرفة متى يكون تلحقه مسؤولية ومتى يكون خالي الطرف من هذه المسؤولية.

مشكلة الدراسة:

يضع عقد النقل البحري مسؤولية على عاتق الناقل البحري تتمثل بنقل البضائع وتسليمها كاملة إلى المرسل إليه أو من يمثله في الموعد الذي تم الاتفاق عليه، وهذا الأمر يتطلب من الناقل البحري أو من يمثله المحافظة على البضاعة من وقت تسليمها إلى وقت تسليمها للمرسل إليه، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة كأن تهلك البضاعة أو تتلف أو يتأخر وصولها فحينها تقوم مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك. وفي هذه الدراسة سيتم استجلاء هذه المسؤولية وإيضاحها وما يترتب عليها من آثار.

أسئلة الدراسة:

تجيب الدراسة عن الأسئلة الآتية:

- من هم أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري؟
- ما المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري؟
- ما شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري؟
- على من يقع عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري؟
- ما حالات قيام مسؤولية الناقل البحري؟
- ما حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري؟
- ما النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري؟
- ما النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى بيان الأمور الآتية:

- أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.
- المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري.
- شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري.
- عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري.
- حالات قيام مسؤولية الناقل البحري .
- حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري.
- النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري.
- النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري.

الدراسات السابقة:

أولاً: دراسة أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2014)، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية

لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية.

بينت الدراسة أساس مسؤولية الناقل البحري من خلال تحديد المسؤولية وبيان مناط

الالتزام الناشئ عن عقد النقل البحري ونطاقه، كما بينت مشروعية الشرط النافي لمسؤولية

الناقل البحري والاستثناءات الواردة عليه.

وخلصت الدراسة إلى الأمر ببطلان أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو أي وثيقة

أخرى دون أن يؤثر ذلك على شروط العقد الأخرى.

وتتميز دراستي عن هذه الدراسة ببيانها لدعوى مسؤولية الناقل البحري من حيث أطراف

دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى وشروط قبول دعوى المسؤولية وعلى

من يقع عبء الإثبات في هذه المسؤولية وهو ما لم تتطرق له هذه الدراسة.

ثانياً: دراسة فتاحي، محمد (2015)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري

الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ.

بحثت الدراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي ضوء

اتفاقية هامبورغ، وبينت الدراسة إن مسؤولية الناقل سواء في القانون الجزائري أو في ضوء

اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض، كما بينت إن تقدير التعويض يخضع للقواعد

العامة في القانون المدني ما لم يوجد في عقد النقل تحديداً لمبلغ التعويض، وبينت الدراسة

الحالات التي يعفى منها الناقل من المسؤولية في القانون البحري الجزائري أو في ضوء اتفاقية

هامبورغ.

وتتميز دراستي عن هذه الدراسة ببيانها لدعوى مسؤولية الناقل البحري وهو ما لم تتطرق له هذه الدراسة كما أن محور دراستي التشريع الأردني بينما محور هذه الدراسة التشريع الجزائري.

ثالثاً: دراسة إكرام، قانة (2019)، مسؤولية الناقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر.

بينت الدراسة مفهوم مسؤولية الناقل البحري والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري، كما بينت دعوى مسؤولية الناقل البحري ودعوى مسؤولية النقل البحري. وخلصت الدراسة للقول بأن الناقل البحري يعد مسؤول بمجرد إبرام عقد النقل البحري، وقد أوصت الدراسة بمراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع الناقل البحري في الجزائر.

وتتميز دراستي عن هذه الدراسة ببيانها لدعوى مسؤولية الناقل البحري وهو ما لم تتطرق له هذه الدراسة كما أن محور دراستي التشريع الأردني بينما محور هذه الدراسة التشريع الجزائري.

رابعاً: دراسة اسماعيل، عصام صلاح (2021)، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الثالث.

بينت الدراسة الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وبينت التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة، كما بينت الدراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، كما بينت الدراسة ضوابط مسؤولية الناقل البحري للبضائع وبينت الدراسة كذلك دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع. وخلصت الدراسة إلى أن أغلب أحكام الاتفاقات الدولية جاءت لمصلحة الناقل على حساب الشاحن وأن المشرع المصري جاء متوافقاً مع أحكام اتفاقية هامبورغ.

وتتميز دراستي عن هذه الدراسة بأن محور دراستي التشريع الأردني بينما محور هذه

الدراسة التشريع المصري.

منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة المنهج الاستقرائي من خلال استقراء وجمع المعلومات في موضوع

الدراسة كما اعتمدت المنهج المقارن من خلال مقارنة التشريع الأردني مع اتفاقية هامبورغ.

نطاق الدراسة:

تتخصر حدود هذا البحث في التشريعات الأردنية عموماً وقانون التجارة الأردني رقم 12

لسنة 1966 وقانون التجارة البحرية لسنة 1972 خصوصاً والاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية

هامبورغ.

خطة الدراسة

الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها

الفصل الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى.

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري وعبء الإثبات.

المطلب الأول: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء منها

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثالث: بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية في التشريع الأردني

الفصل الثالث: النطاق الشخصي والزماني لقيام مسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول: النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

المطلب الثاني: مسؤولية النقل البحري من خلال النقل المتتابع

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له

المبحث الثاني: النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري

المطلب الأول: مرحلة تسليم البضائع إلى الناقل البحري حتى بدء عملية شحنها على السفينة

المطلب الثاني: مرحلة بداية شحن البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه

الخاتمة: وبينت فيها أهم النتائج والتوصيات

الفصل الأول

دعوى مسؤولية الناقل البحري

تعد مسؤولية الناقل البحري واحدة من أهم وأبرز المواضيع المتعلقة بالنقل البحري، وتأتي هذه الأهمية من أن عقد النقل يمثل الرابط بين الناقل والشاحن، وعندما لا يقوم الناقل بالإيفاء المترتب على عاتقه في ظل هذا العقد تنشأ حينها المسؤولية العقدية المترتبة عليه.⁽¹⁾ وهناك العديد من الالتزامات الناشئة التي تنشأ على عاتق الناقل البحري والمتمثلة في العديد من الأمور وهي:

- 1- العمل على تحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة كما هي مبينة في العقد كاملة وسليمة ولا يشوبها أي عيب أو نقصان.
 - 2- نقل البضاعة من ميناء السفن إلى ميناء التسليم في الوقت المعين المتفق عليه بين الطرفين.
 - 3- تسليم الناقل البحري للبضاعة كما تسلمها وإلا كان هناك إخلال بالعقد من قبله.⁽²⁾
- وعند عدم التزام الناقل بهذه الأمور الملقاة على عاتقه في ظل عقد النقل البحري تقوم مسؤوليته العقدية لأنه لم يعمل على تحقيق نتيجة العقد المتمثلة باستلام صاحب البضاعة بضاعته كما هي، وتقوم مسؤولية الناقل البحري في كافة الحالات التي يحدث فيها إخلال بالالتزام بالعقد لكن يُستثنى من ذلك وجود سبب خارج عن الإرادة منعه من تحقيق نتيجة عقد النقل البحري، ويتمثل هذا السبب إما بقوة قاهرة حالت بينه وبين تنفيذ التزامه، كحدوث تسونامي في البحر الذي كان ينقل عبره البضاعة، أو أن هناك خطأ من الغير لم يكن للناقل علاقة به.⁽³⁾

(1) كومانى، لطيف جبر (2003) القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص118.
(2) الشراوى، محمود سعيد (1993)، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع _ القاهرة _ مصر ص372.

(3) نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 على الصفحة 698 تاريخ 6-4-1972: يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي:

وتأسيساً لما سبق فسوف نقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:-

المبحث الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في

الدعوى.

المبحث الثاني: شروط قبول دعوى مسؤولية النقل البحري وعبء الإثبات.

المبحث الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء منها

-
1. عن خطأ في الملاحة يعزى للريان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
 2. عن العيوب الخفية التي في السفينة.
 3. عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة القاهرة.
 4. عن الأضرار أو ما يقابل به من إيراد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة القاهرة، فعل عد، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، الخ ...).
 5. عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريرها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
 6. عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث ان تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل. ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله اذا لم يستند هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة.

المبحث الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى

أطراف الدعوى في مسؤولية الناقل البحري هم المدعي والمدعى عليه، وأما الدعوى فهي سلطة الانتحاء إلى القضاء لتقرير حق أو حمايته⁽¹⁾. أو هي الوسيلة القانونية التي يلجأ بمقتضاها صاحب الحق إلى السلطة القضائية لحماية حقه⁽²⁾.

والدعوى المتعلقة بالعقود البحرية هي الوسيلة التي يستعملها المتضرر للحصول على التعويض عند اثبات المسؤولية على الناقل البحري وهي تخضع في مجملها لأحكام ونصوص قانون أصول المحاكمات المدنية⁽³⁾.

وأما المسؤولية المدنية فهي التزام المسؤول بتعويض الأضرار التي حدثت للغير والتزام المدين بتعويض الضرر الذي ترتب على إخلاله بالالتزام الذي يقع عليه⁽⁴⁾.

ويعرف الناقل البحري بأنه الشخص الذي يبرم العقد مع الشاحن لنقل البضائع عبر البحر⁽⁵⁾.

(1) المهيرات، غالب كامل (2020)، اسقاط الخصومة والآثار المترتبة عليها في التشريع الأردني، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ص 19 .

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 82/565 مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة 1982، ص 1693 .

(3) الهروط، حبيب علي خلف (2016)، المسؤولية عن فعل الغير في إطار عقد النقل البحري، أطروحة دكتوارة، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، ص 130.

(4) الصدة، عبد المنعم فرج (1986)، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 426.

(5) المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلية أو جزئياً لعام 2009 عرفت الناقل البحري بالقول: "هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن النقل بضائع عن طريق البحر".

إن المسؤولية تقع على عاتق الناقل البحري عندما يخل بواحد من الالتزامات المترتبة على عاتقه في ظل عقد النقل البحري الذي يجمعه مع صاحب البضاعة ويسمى هذا الإخلال إخلال بالالتزام العقدي.⁽¹⁾

وفي هذا المبحث نعرض لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري والمحكمة المختصة بالفصل في الدعوى. وذلك من خلال مطلبين وعلى النحو التالي:

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في الدعوى

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية النقل البحري.

في هذا المطلب نوضح من هم أطراف الدعوى في مسؤولية الناقل البحري وذلك من

خلال فرعين اثنين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: المدعي

الفرع الثاني: المدعى عليه

الفرع الأول: المدعي

فالمدعي في دعوى النقل البحري هو ذلك الشخص الذي أصابه ضرر جراء إصابة

البضائع بتلف أو هلاك، أو إصابته شخصياً بضرر جراء تأخر الناقل في تنفيذ التزاماته.

وقد نصت المادة الثالثة من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على:

1- لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون .

⁽¹⁾ عبد الهادي، أحمد (1946) القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، ج1، ص215

2 - تكفي المصلحة المحتملة اذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه⁽¹⁾ .

إذا لا بد للمدعي في الدعوى إن يكون صاحب مصلحة في رفع الدعوى والمصلحة حق يعترف به القانون ويحميه وهي شرط لازم لقبول الدعوى شكلاً⁽²⁾.

كما لا بد للمدعي أن يكون له صفة في المطالبة بما يدعيه ويكون المدعي ذا صفة إذا كان هو صاحب الحق المطالب به أو كان نائباً عن صاحب الحق⁽³⁾.

والأطراف التي من الممكن أن تكون مدعية في دعوى مسؤولية النقل البحري هي:

أولاً: الشاحن: فالشاحن طرف أساسي في عقد النقل البحري إذ هو أحد طرفي عقد النقل المبرم مع الناقل، وهو صاحب الحق في تسلم البضاعة، وبالتالي عند إخلال الناقل بتسليم البضاعة أو تأخر الناقل في تسليمها فإنه يتسبب بإضرار مادية أو معنوية للشاحن، وبالتالي فمن حق الشاحن اللجوء إلى القضاء لمطالبة الناقل بتعويض عن الإضرار التي لحقت به من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية⁽⁴⁾.

ثانياً: المرسل إليه: لا يقتصر حق رفع دعوى مسؤولية النقل البحري على الشاحن بل يمتد للمرسل إليه، ويستمد المرسل إليه هذا الحق في إقامة الدعوى في حال ورد اسمه فيه في

(1) المادة الثالثة من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم (24) لسنة 1988 وتعديلاته.

(2) الذنبيات، محمد جمال. والربضي، نجم رياض (2017)، مدى التباين في شرط المصلحة بين الدعوى المدنية ودعوى الإلغاء، مجلة البلقاء للبحوث والدراسات، جامعة عمان الأهلية، المجلد 20، العدد 2، ص105 .

(3) العليوي، سليمان بن أحمد (2012)، الدعوى القضائية بين الشريعة والأنظمة الوضعية، ط1، مكتبة التوبة، الرياض، ص77.

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

العقد أو إذا كان سند الشحن ⁽¹⁾ مظهرًا لمصلحته حصول ضرر بالبضاعة التي من حقه استلامها نتيجة هلاك أو تلف أو بسبب تأخير وصولها ⁽²⁾.

ثالثاً: جهة التأمين: فجهة التأمين يحق لها القيام برفع دعوى ضد الناقل على أساس الخطأ المرتكب من الناقل، فهذا الخطأ أدى لحصول ضرر وتكلفت جهة التأمين بالقيام بتعويض هذا الضرر والذي اتضح أنه كان بسبب إهمال أو تقصير من الناقل فهنا يحق لجهة التأمين مطالبة الناقل بما تكبدته من أضرار مادية تمثلت في تعويض المؤمن عليه جراء خطأ الناقل البحري ⁽³⁾.

الفرع الثاني: المدعى عليه

والمدعى عليه هو المطالب بالحق من قبل المدعي ⁽⁴⁾.

فالمدعى عليه تقام عليه دعوى المسؤولية كونه أخل بالالتزام وكان سبباً في وقوع الضرر وفي عقد النقل البحري فعادة ما يكون المدعى عليه هو الناقل في الغالب أو الشاحن أحياناً .
أولاً: الناقل البحري: والناقل البحري هو الملتزم بنقل بضاعة وتسليمها سالمة وكاملة إلى المرسل إليه أو من يمثله في الميعاد المحدد ⁽⁵⁾.

وسبب قيام دعوى المسؤولية على الناقل كونه طرفاً في عقد النقل، و الناقل قد يكون مالك السفينة أو يقوم باستئجارها لغايات نقل البضائع، وتقع على الناقل مسؤولية تتمثل

(1) سند الشحن: هو صك يثبت شحن البضاعة والزام ربان السفينة بها وهو أداة اثبات لعقد النقل ذاته ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به ويتم إصداره من قبل الناقل بناءً على طلب الشاحن عند تسلّم البضاعة. (حسني، ابراهيم حسين(2020)، سند الشحن التجاري البحري، مركز التحكيم التجاري الدولي، القاهرة، ص5).

(2) النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري، ص2498.

(3) النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري، ص2498.

(4) ياسين، محمد نعيم (2003)، الدعوى بين الشريعة الإسلامية وقانون المرافعات المدنية والتجارية، دار عالم الكتب، الرياض، ص176 .

(5) درادكة، لافي محمد (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، المجلد 13، العدد9، ص110 .

بتنفيذ الالتزامات المترتبة عليه بموجب العقد وأهمها تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو من يمثله بشكل صحيح سالمة من التلف وفي موعدها المحدد⁽¹⁾.

فالمسؤولية العقدية للناقل تقتضي منه تسليم البضاعة سالمة وكاملة، فإذا لحق أي ضرر بالبضائع أثناء الرحلة، فيحق للشاحن التقدم بدعوى تعويض على الناقل، وعليه أن يثبت أن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة كانت على إثر خطأ قام به الناقل⁽²⁾.

ثانياً: الشاحن: كما تقوم علاقة تعاقدية ما بين الشاحن والناقل ففي المقابل هناك علاقة تعاقدية ما بين الشاحن والمرسل إليه، وبالتالي فإن وصول البضاعة للمرسل إليه في هذه الحالة تقع على عاتق الشاحن، فإذا ما صدر أي تقصير من الناقل فإن المرسل إليه لا يرجع إلى الناقل لعدم وجود علاقة تعاقدية بينهما، وفي هذه الحالة فإن المرسل إليه يقيم دعوى التعويض على الشاحن لأخلاله بشروط العقد الموقع بينهما والذي ينص على تسليم البضاعة كاملة وسليمة من العيوب⁽³⁾.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في الدعوى

ينعقد الاختصاص للمحاكم المدنية النظامية في قضايا النقل البحري إذ لم يخصص المشرع الأردني محكمة خاصة لهذه القضايا . فقد نصت المادة 102 من الدستور الأردني على:

”تمارس المحاكم النظامية في المملكة الأردنية الهاشمية حق القضاء على جميع الأشخاص في جميع المواد المدنية والجزائية بما فيها الدعاوى التي تقيمها الحكومة أو تقام

(1) النعيمات أحمد (2019) أساس مسؤولية الناقل البحري، ص2498.

(2) عباينه، محمود محمد (2015) ، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، ص99.

(3) عباينه، (2015) ، أحكام عقد النقل، ص99.

عليها باستثناء المواد التي قد يفوض فيها حق القضاء إلى محاكم دينية أو محاكم خاصة بموجب أحكام هذا الدستور أو أي تشريع آخر نافذ المفعول".⁽¹⁾.

وجاء في الفقرة ب من المادة 215 من قانون التجارة البحري الأردني: "بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلاً كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري"⁽²⁾.

والاختصاص للمحاكم يقسم من حيث العموم والخصوص إلى الاختصاص العام هو ما ورد النص عليه في قانون أصول المحاكمات المدنية ومحاكم الصلح، وأما الاختصاص النوعي الخاص فهو تخصيص محكمة أو هيئة محكمة داخل المحاكم المختصة بالنوع لنظر المنازعات⁽³⁾.

وفي دعوى مسؤولية النقل البحري ينظر لقيمة التعويض المطلوبة فهنا إما إن ينعقد الاختصاص القيمي لمحاكم الصلح، وذلك إذا كان قيمة الحق المدعى به عشرة آلاف فما دون أو ينعقد الاختصاص القيمي لمحاكم البداية، وذلك في حال تجاوز الحق المدعى به عشرة آلاف دينار، فقد نصت المادة 1/13 من قانون محاكم الصلح رقم (15) لسنة 1952 وتعديلاته: لقضاة الصلح النظر في: دعاوى الحقوق والتجارة المتعلقة بدين أو عين منقول أو غير منقول بشرط إن لا تتجاوز قيمة المدعي به عشرة آلاف دينار⁽⁴⁾.

(1) المادة 30 من الدستور الأردني.

(2) الفقرة (ب) من المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 وتعديلاته.

(3) الكيلاني، محمود، شرح قانون أصول المحاكمات المدنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 23 .

(4) المادة 1 /13 من قانون محاكم الصلح رقم (15) لسنة 1952 وتعديلاته .

فيما نصت المادة 30 من قانون أصول المحاكمات المدنية رقم (24) لسنة (1988) وتعديلاته تختص محكمة البداية بالنظر والفصل في الدعاوى التي لا تدخل في اختصاص محكمة أخرى بمقتضى أي قانون نافذ المفعول، كما تختص بالنظر والفصل في الطلبات المستعجلة وجميع الطلبات المرتبطة بالطلب الاصيل مهما تكن قيمتها او نوعها (1).

وقد يتم اللجوء الاختياري للمحاكم الأردنية إذا لم تكن ضمن اختصاصها في حال قبل الخصم ولاية هذه المحاكم صراحة أو ضمناً ويشترط في إقامة الدعوى أمام المحاكم النظامية الأردنية أن تكون خلال المدة القانونية المسموح بها كما بينتها المادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني (2).

(1) المادة 30 من قانون أصول المحاكمات المدنية رقم (24) لسنة (1988) وتعديلاته.

(2) نصت المادة 219 من قانون التجارة البحرية على: يسقط بحكم مرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل الأحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة . وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه. .

المبحث الثاني

شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري وعبء الإثبات

المطلب الأول: شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري

لأي دعوى مدنية بشكل عام شروط لقبولها فمنها شروط مجمع على اشتراطها وهو شرط المصلحة⁽¹⁾. ومنها شروط مختلف فيها بين فقهاء القانون وهي باقي الشروط والمتمثلة في شرط الصفة⁽²⁾ وشرط توافر الحق والاعتداء على المركز القانوني⁽³⁾ و شرط توافر الأهلية في المدعي⁽⁴⁾ وفيما يلي نعرض لهذه الشروط مع تطبيقاتها على دعوى مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول: المصلحة

والمصلحة هي الحاجة إلى حماية القانون للحق المعتدى عليه والمهدد بالاعتداء عليه والمنفعة التي حصل عليها لتحقيق هذه الحماية⁽⁵⁾. أو هي الفائدة التي يجنيها المدعي من الحكم له بطلباته⁽⁶⁾.

وشرط المصلحة شرط مجمع عليه بين فقهاء القانون، واعتبره البعض الشرط الوحيد اللازم لقبول الدعوى وبرغم الإجماع على اشتراط هذا الشرط في قبول الدعوى إلا أنه قد اختلفوا هل هو شرط وجود للدعوى أم هو شرط قبول للدعوى⁽⁷⁾.

(1) الشرقاوي، عبد المنعم أحمد (1947)، نظرية المصلحة في الدعوى، دون دار نشر، مصر، ص56.
(2) مسلم، أحمد (1978)، أصول المحاكمات، دار الفكر العربي، القاهرة، ص306 .
(3) والي، فتحي(1980)، الوسيط في قانون القضاء المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ص306 .
(4) العشماوي، محمود (1998)، شرح قواعد المرافعات، مكتبة الآداب، مصر، ص439 .
(5) القضاة، مفلح عواد(2020)، أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي في الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص178 .
(6) الشرقاوي، عبد المنعم أحمد (1947)، نظرية المصلحة في الدعوى، دون دار نشر، مصر، ص56 .
(7) وهدان، حسن محمد (2010)، الأحكام القضائية وطرق الطعن فيها، الجنادرية للنشر والتوزيع، عمان، ص57 .

وقد اشترط المشرع الأردني المصلحة في الدعوى المدنية إذ نصت المادة الثالثة من قانون أصول المحاكمات المدنية على:

- 1- لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون.
- 2- تكفي المصلحة المحتملة اذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه⁽¹⁾.

وحتى تكون المصلحة جديرة بالاعتبار لا بد من إن تتوافر فيها مواصفات معينة:

- 1- أن تكون المصلحة قانونية بمعنى أن ترتكز على مركز قانوني حماه القانون ونظمه مثل حق الدائن في المقاضاة بدينه أما في حال استناد المصلحة على مركز غير مقرر قانوني أو في حال مخالفته للنظام العام فلا يعتد بها ولا تكون قانونية⁽²⁾.

- 2- أن تكون المصلحة شخصية ومباشرة ومقصود ذلك أن يكون المتقاضي قد تضرر شخصياً بصفة مباشرة بمعنى أن يكون هو صاحب الحق المزعوم المراد حمايته ومع ذلك أن هناك استثناءات ترد على هذا المبدأ منها الدعوى غير المباشرة التي يرفعها الدائن للمطالبة بحقوق مدنية دون إنابة منه حفاظاً على الضمان العام لمدينه⁽³⁾.

- 3- أن تكون المصلحة معلومة بمعنى غير مجهولة فلا يصح القضاء بالمجهول فعلى ضوء هذا العلم يتم تحديد قيمة الدعوى ويتم تعريف مقدار الرسم القضائي الواجب دفعه ويتم تحقيق العلم بالتحديد النافي للجهالة ويختلف العلم حسب طبيعة المال أو العين المطالب بها⁽⁴⁾.

(1) المادة الثالثة من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم (24) لسنة 1988 وتعديلاته.

(2) حسن، علي عوض (1989)، الدفع بعدم القبول في المواد الجنائية، دار الكتاب القانوني، الاسكندرية، ص46.

(3) الحسيني، لؤي سمير (2009)، النظام القانوني للدفع بعدم القبول في الدعوى المدنية، مجلة العدالة والقانون، فلسطين، كانون أول، 2009، ص 40 .

(4) النداوي، آدم وهيب (1988)، المرافعات المدنية، جامعة بغداد، العراق، ص119.

4- أن تكون المصلحة ممكنة ومحقة أي غير مستحيلة إذ لا التزام بمستحيل والاستحالة إما أن تكون طبيعية أو قانونية فتكون الاستحالة طبيعية حين يكون الحق مستحيلًا في ذاته ويمتتع وجوده كما لو طلب شخص الحكم له بتعويض عن وفاة والده في كارثة طبيعية في حين أن والده ما زال على قيد الحياة. وتكون الاستحالة قانونية كما لو ادعى شخص أن ضرراً أدبياً لحق به من جراء وفاة أحد المصابين بمرض وبائي وطالب بالتعويض عن ذلك الضرر في حين أن ذلك المدعي لم يكن من فئة الأشخاص المستحقين للتعويض عن الضرر الأدبي بسبب موت المصاب (1).

5- أن تكون المصلحة قائمة حالة أو قائمة بمعنى أن لا تكون هذه المصلحة معلقة على شرط أو مضافة إلى أجل فتكون المصلحة حالة عندما يطالب المدعي بالمنفعة التي يقرها الحق فوراً وفي الحال (2).

وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية ما يلي:

"إن المبادئ القانونية المقررة كشرط لقبول الدعوى المدنية لدى القضاء العادي أن يكون لصاحبها مصلحة في اقامتها وأن تكون هذه المصلحة مستندة إلى حق ذاتي ومباشر خلافاً لدعوى الإلغاء التي تقام لدى القضاء الإداري وعلّة ذلك أن الدعوى المدنية تهدف إلى حماية حق أو لمنع التعدي على حق فاشترط القانون لقبولها أن تكون مصلحة رافعها مستندة إلى حق كما هو موضح من نص المادة 1613 من مجلة الأحكام العدلية" (3).

(1) الكعبي، محمد عبد الصاحب (2020)، المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية، دار التعليم الجامعي، الاسكندرية، ص304 .

(2) عمر، فارس علي (2009)، التدخل في الدعوى المدنية، مجلة الرافدين للحقوق، العراق، المجلد 11، العدد 41، ص8 .

(3) تمييز حقوق رقم 264 / 1980 منشورات مركز عدالة. .

وفي دعوى مسؤولية الناقل البحري فلكل من الشاحن والمرسل إليه مصلحة في إقامة الدعوى وذلك في حالة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى سواء أكان ذلك من خلال تأخره في تسليم البضاعة أو تسليمه للبضاعة وقد لحق التلف بعضها أو جميعها.

الفرع الثاني: الصفة

وقد تم تعريفها بأنها الأمانة اللازمة للشخص باعتبار الحق المصحح لقبول الدعوى⁽¹⁾. أو هي السلطة التي بمقتضاها يمارس شخص الدعوى أمام القضاء⁽²⁾. وشرط الصفة له شقين الشق الأول أن يكون للمدعي شأن في الدعوى والشق الثاني يتعلق بالمدعى عليه حيث لا يجوز توجيه الدعوى إلا لمن له علاقة بالحق المدعى⁽³⁾. وقد يسمى البعض شرط الصفة شرط الخصومة فمن الثابت أن في كل دعوى يوجد طرفان الأول المدعي ويتمثل بالشخص الذي يقدم طلباً إلى القضاء بنفسه أو بواسطة من يمثله في مواجهة الطرف الثاني وهو المدعى عليه، فالمدعي هو من يقوم بتقديم الطلب الأولي ليفتح به الخصومة تجاه المدعى عليه، وأما المدعى عليه فيتمثل بذلك الشخص الذي يقدم في مواجهته الطلب القضائي عند افتتاح تلك الخصومة فالمدعى عليه لا بد أن يكون شخصاً يصلح أن ينتصب خصماً في الدعوى وهو يكون كذلك متى ترتب على إقراره حكم فيما لو أقر⁽⁴⁾.

(1) العائدي، محمد صبحي(2005)، شرط الصفة في أطراف الدعوى القضائية وتطبيقاتها المعاصرة، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، ص31 .

(2) التحيوي، محود السيد(2003)، حضور صاحب الصفة الاجرائية، ط1، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص220 .

(3) وهدان (2010)، الأحكام القضائية، ص58 .

(4) العماري، حبيب عبيد (2012)، الخصم في الدعوى المدنية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، ص57 .

وفي دعوى مسؤولية النقل البحري فيعد كلاً من الشاحن والمرسل إليه وكل من تضررت مصلحته في هذا العقد أو من يمثلهم قانوناً أصحاب صفة في رفع دعوى مسؤولية النقل البحري.

الفرع الثالث: توافر الحق والاعتداء على الحق أو المركز القانوني

وهذا شرط محل اختلاف في الفقه القانوني، والمقصود به أن يكون هناك اعتداء على حق أو مركز قانوني محمي قانوناً ويتحقق القاضي من ذلك بتطبيق القواعد القانونية على هذا الحق أو المركز على افتراض وجوده أو احتمال وجوده فإذا كانت هناك قاعدة قانونية تحمي هذا الحق كان هذا الشرط متحققاً وإلا حكم القاضي بعدم قبول الدعوى⁽¹⁾.

الفرع الرابع: توافر الأهلية في المدعي

وهو شرط مختلف فيه بين فقهاء القانون فالبعض قال باشتراط الأهلية لصحة الدعوى وقبولها وقالوا بتعيين حدود الأهلية الكاملة والناقصة وكيفية اكتسابها وفقاً لقوانين الدولة التي ينتمي لها الخصوم وتختلف باختلاف هذه القوانين فإذا لم يكن لصاحب الحق التقاضي وجب أن ينوب عنه في مباشرة الخصومة من إقامه القانون أو القضاء لهذا الغرض وأن تتوافر عند هذا النائب الأهلية التي تجيز له الالتجاء للقضاء⁽²⁾.

فيما قال البعض أن الدعوى لا يشترط لصحتها ولا لقبولها أهلية التقاضي وقد قالوا بأن ممارسة الدعوى واستعمالها هي التي يشترط لها ذلك وقد استدلوا على ما ذهبوا إليه بأن الدعوى المرفوعة من ذي أهلية إذا فقد أهليته في خلال سيرها لا تسقط الدعوى وإنما يؤمر وليه أو وصيه بالسير في الدعوى وتظل قائمة صحيحة⁽³⁾.

(1) بشندي، عبد العظيم أحمد (د.س.ن)، قواعد القضاء المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 208.

(2) الأنطاكي، رزق الله (1965)، الوجيز في أصول المحاكمات المدنية، مطبعة المفيد الجديدة، دمشق، ص 134.

(3) فهمي، محمد حامد (1945)، المرافعات المدنية والتجارية، مطبعة فتح الله الياس، مصر، ص 367 .

المطلب الثاني: عبء الاثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

يعرف الاثبات بأنه إقامة الدليل أمام القضاء على واقعة أو عمل قانوني يستند إلى أي منهما طلب أو دفع أو دفاع (1).

ومن القواعد المقررة في التشريعات أن البيئة على من ادعى، وهنا لا يقصد بالمدعي من يرفع الدعوى أمام القضاء بل المقصود به هو المدعي بالواقعة محل الاثبات، فليس من الضروري أن يكون المدعي في نطاق الاثبات هو رافع الدعوى، فالمدعى عليه في دفعه يصبح مدعياً ويتعين على القاضي في هذه الحالة تحديد من هو المدعي ومن هو المدعى عليه، وهذه المسألة من الأهمية بمكان ذلك أن القاضي يحدد مراكز الخصوم في مجال الاثبات، فمن يتحمل عبء الاثبات يكون في مركز أضعف من مركز خصمه فيكون الخصم في مركز سلبي على عكس المدعي الذي يكون في موقف ايجابي وهو ما يحدد نتيجة الدعوى (2).

وعبء الاثبات قد ينتقل من طرف لآخر في الخصومة حتى يعجز أحدهما على اثبات ادعائه فيخسر دعواه (3).

وعبء الاثبات في دعوى أي مسؤولية يقع على عاتق المدعي وفي مسؤولية الناقل البحري يقع عبء الاثبات على الشاحن إذا كان هو المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري وفي دفع تلك المسؤولية عن عاتق الناقل في بعدها الزمني فيقع عبء إثبات المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضائع على عاتق الناقل، وجاء في قرار لمحكمة التمييز: " على الناقل إثبات حصول النقص في البضاعة بعد تفريغها من السفينة؛ لأن الرحلة البحرية تبدأ من شحن

(1) أبو السعود، رمضان (1993)، أصول الاثبات في المواد المدنية والتجارية، الدار الجامعية، مصر، ص 67.

(2) العبودي، عباس (2001)، شرح أحكام قانون الاثبات المدني، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 63.

(3) توفيق، حسن فرج (1982)، قواعد الاثبات في المواد المدنية والتجارية، مؤسسة الثقافة الجامعية، مصر، ص 29.

البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود وذلك عملاً بالمادة 211 من قانون التجارة البحرية.⁽¹⁾

فإذا حدث هلاك أو تلف للبضائع، وتم تحديد وقت حدوثها، فإن مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف في التشريع الأردني تنشأ إذا كان الهلاك أو التلف قد حصل خلال المدة من وقت بداية الشحن إلى وقت نهاية التفريغ أي أثناء الرحلة البحرية. وجاء في قرار لمحكمة التمييز بهذا الخصوص: "من المنفق عليه فقهاً وقضاً وبدلالة المادة 211 من القانون البحري أن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في تنفيذ عقد النقل وضمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية فقط وأما بعد انتهاء الرحلة البحرية وابتداء من تلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ وحتى تسليمها إلى المرسل إليه، فالمسؤولية تقع على الوكيل البحري الذي يكون مسؤولاً عن أي خطأ شخصي يقع منه أو من عماله طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية".⁽²⁾

وفي حالة تعذر تحديد وقت حدوث هلاك أو تلف البضائع، فيفترض حدوثه في الفترة الممتدة بين وقت بداية الشحن ونهاية عملية التفريغ، وذلك على اعتبار أن الناقل ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها، ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها. حيث قررت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها ما يلي: "أن الشارع قد افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب على اعتبار أنه ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها

(1) تمييز حقوق رقم 85\433، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 903.

(2) تمييز حقوق رقم 85\205، مجلة نقابة المحامين لسنة 1986، ص 190، انظر أيضاً تمييز حقوق رقم 1576 2002، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\4\8. وأنظر: تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2585.

ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعييبها وأتاح له الفرصة أن يقيم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرؤه من المسؤولية عن التعويض فإن اثبت ذلك تبرأ ذمته و إلا لزم بقيمتها" (1).

غير أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس من قبل الناقل، بحيث يستطيع إثبات أن الهلاك أو التلف وقع قبل شحن البضائع، أو بعد تفريغها، وتحميل الناقل عبء إثبات وقت حدوث الضرر للبضائع يعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على خلافه بتحويل عبء الإثبات ليصبح على الشاحن مثلاً. وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية : " يستفاد من المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12 / 1972 المعدلة بالقانون رقم 4 / 78 والقانون رقم 25 / 83 ما مفاده انه يُعدُّ ملغياً ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة الشحن او في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص" (2).

(1) تمييز حقوق رقم 82\675، مجلة نقابة المحامين لسنة 1983، ص 248 .

(2) تمييز حقوق رقم 2002\2275، منشورات مركز عدالة، تاريخ 19\11\2002 .

المبحث الثالث

حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء منها

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة

من الممكن أن تتعرض البضاعة إلى هلاك جزئي أو كلي أثناء السفر نتيجة عوامل مختلفة كطول مدة السفر أو قوة قاهرة كإعصار يضرب البحر الذي تجري عليه السفينة المنقول فيها البضاعة، ولكن يجب علينا هنا أن نعرف ماذا نعني بالهلاك الكلي والهلاك الجزئي، فالهلاك الكلي يعني أن لا تصل البضاعة كلياً وتهلك دون أن يتسلمها الشاحن، وهنا تكون المسؤولية العقدية التي تقع على عاتق الناقل أكبر من المسؤولية العقدية التي تقع على عاتقه عند الهلاك الجزئي للبضاعة، وذلك لأن حجم المسؤولية يكون ذو تناسب طردي مع حجم الضرر الذي يصيب الطرف الثاني في العقد وهو الشاحن، فكلما زادت حجم الأضرار التي تلحق بالشاحن كانت مسؤولية الناقل أكبر⁽¹⁾، فمثلاً لو كانت البضاعة المنقولة عبارة عن ملابس أطفال وقد هلكت هذه البضاعة أثناء فترة نقلها وكان هلاكها كلياً بمعنى أن هنالك خطأ أحدثه الناقل نتج عنه عدم وصول الملابس إلى الشاحن إطلاقاً فهنا تكون مسؤولية الناقل شاملةً لمسؤولية الأضرار التي لحقت بالملابس، وشاملة كذلك عن الأضرار والخسائر المادية التي لحقت بالشاحن نتيجة عدم تسلم هذه الملابس.⁽²⁾

(1) عباينة، محمود محمد (2015)، أحكام عقد النقل، مرجع سابق، ص 100.

(2) دويدار، هاني (2001)، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر، ص 86.

أما بالنسبة فيما يتعلق بالهلاك الجزئي فهو عبارة عن هلاك جزء من البضاعة وتكون مسؤولية الناقل في هذه الحالة متناسبة مع نتيجة الأضرار الذي أحدثه هلاك هذا الجزء، وهذا يكون عندما تكون البضاعة في ذاتها من الممكن أن تُقسم إلى أجزاء كأكياس الأرز وأكياس الشعير والقمح، حيث إن هذه البضاعة في نقلها تكون موزعة على الأكياس، فلو هلك عدداً من هذه الأكياس كان هنالك هلاك لجزء من البضاعة، فتكون مسؤولية الناقل البحري مقتصرةً هنا على هذه الأضرار الناجمة عن هلاك هذا الجزء، لأن بقية الأجزاء تم تسلمها في الموعد المحدد من قبل الشاحن ، فليس من الممكن أن تكون مسؤولية الناقل هنا مشابهةً لمسؤوليته في الهلاك الكلي،⁽¹⁾ غير إن هناك بضائع لا يتحقق فيها إلا الهلاك الكلي ولا يتحقق الهلاك الجزئي، لأن هذه البضائع تكون عنصراً واحداً فلو تعرض جزء منها للهلاك حُكم بهلاك الشيء كله، وذلك يكون إذا كان هلاك هذا الجزء مؤثراً في عمل الأجزاء الأخرى، ومن الأمثلة على ذلك عندما تكون البضاعة المنقولة عبارة عن تحفة تاريخية غالية الثمن، أو لوحة فنية ذات ثمن غالٍ وكسر جزء من هذه التحفة مما تسبب بتشوّه منظرها، الأمر الذي بدوره أدى إلى إفقادها الكثير من قيمتها، فهنا يُحكم بهلاك البضاعة كلها على الرغم من أن الجزء الذي هلك وليس الكل، وتكون مسؤولية الناقل في هذه الحالة مشابهة لمسؤوليته عند هلاك البضاعة كلياً.⁽²⁾

ولكن يجب في هذا الصدد أن ننوه إلى أمر هام يتمثل في أنه من الممكن أن يكون هنالك نقص في الوزن أو الحجم في البضاعة من غير أن تكون هنالك مسؤولية تقع على عاتق الناقل، على الرغم من أن هذا النقص قد حصل في أثناء الرحلة البحري ويكون ذلك عندما تكون

(1) العريني ، محمد فريد (2011) ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع ، دمشق ، سوريا ، ص340.

(2) صالح ، باسم محمد (2017) ، القانون التجاري ، مسؤولية الناقل ، المكتبة القانونية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، ص217.

البضاعة طعاماً ، فمن الممكن أن يقل حجمه أثناء السفر ولكن يجب أن يكون حجم النقصان في وزن وحجم البضاعة متوقعاً، أم إذا زاد النقصان في الحجم والوزن عن الحد المتوقع ففي هذه الحالة يُسأل الناقل عن الضرر الناجم عن النقصان غير المتوقع، فمثلاً لو كان النقصان المتوقع في البضاعة والتي تكون لحماً على سبيل المثال 3 كغ في أثناء مدة السفر فإن الخسارة أقل أو ما يساوي 3 كغ لا تقع فيها مسؤولية على الناقل البحري، أما إذا كان النقصان بمقدار 5 كغ من وزن اللحم فإن الناقل البحري في هذه الحالة يُسأل عن الأضرار التي حدثت نتيجة خسارة 2 كغ من الخسارة المتوقعة في وزن اللحم والذي يمثل البضاعة في هذه الحالة، وهذه الحالة تُسمى حالة عجز أو نقص الطريق.⁽¹⁾

وقد بينت المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني حالات البضائع التي لا تطبق في ظلها المسؤولية العقدية في حال هلاك البضاعة إذ جاء في هذه المادة: "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفرغها في المحل المقصود، وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة، أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن، ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية".⁽²⁾

وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية: "من المستقر عليه إن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد، وأنه وحده متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية.

⁽¹⁾ محمد ، اخلاص لطيف (2017) ، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها ، بحث منشور في مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية ، العدد السادس والعشرون ، ص8-9.

⁽²⁾ المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(تمييز حقوق 2001/1182 تاريخ 2001/7/11) و (2001/3148 تاريخ 2002/1/7). وحيث أن دعوى المدعي بضمان ما لحقه من ضرر بسبب تأخير وصول البضاعة وتغيير وسيلة النقل تحكمها بوليصة الشحن باعتبارها الشكل الذي تم فيه افرغ ارادتي الطرفين. وبالرجوع إلى بوليصة الشحن نجد انها تنص في المادتين 13 و 16 منها وما يتضح من نصوص المواد 211 و 212 و 213 من قانون التجارة البحرية، أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية، أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه. وغن استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت بحالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها. وحيث أنه وبلاستناد إلى ما تقدم وإلى نصوص بوليصة الشحن فان قيام الناقل بنقل البضاعة وإيصالها إلى الميناء المحدد للوصول وهو ميناء العقبة كان تطبيقاً للشروط الواردة في بوليصة الشحن حتى وإن قام بتغيير الميناء الذي أفرغ فيه البضاعة، أو قام بنقلها على أي وسيلة اخرى طالما أن هذه البضاعة وصلت إلى الميناء المقصود بالنتيجة أياً كانت الوسيلة المستخدمة لذلك. وبما أنه من المتفق عليه فقهاً وقضاءً وبدلالة المادة (211) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل تنحصر في تنفيذ عقد النقل بضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية. وبما أنه من الثابت في أوراق الدعوى ومن كتاب مدير جمرك العقبة إن النقص الحاصل هو نقص منشأ كون رصاص الحاويات سليم وقطع للمعاينة كما أكدت ذلك البينة الشخصية، وإن التأخير في استلام البضاعة لا يعود إلى الناقل، مما يؤكد عدم وجود نقص أو حصوله أثناء الرحلة البحرية فإن مسؤولية

الناقل لا تقوم عن هذا النقص. وازاء ما تقدم: فإنه لا يمكن مطالبة الناقل بأي ضمان عن تأخير الوصول أو النقص الحاصل في البضاعة (1) ."

فمن خلال النصوص القانونية نجد أن المشرع الأردني أحاط المسؤولية بالناقل البحري ما دام نقل البضائع يتم عبر البحر وهذا أمر طبيعي، وقد ألزم المشرع الأردني بوجود وثائق رسمية خاصة بشحن هذه البضائع لدى كل من الشاحن والناقل لكي يعرف كل طرف حقه والالتزام المترتب عليه في ظل هذا العقد الذي جمعهما، وقد بين المشرع الأردني متى تكون هذه النصوص القانونية سارية المفعول حيث تكون سارية من وقت شحن البضائع إلى حين تفريغها من السفينة، فبمجرد وضع البضاعة في متن السفينة تبدأ عملية النقل وتنتهي عملية الشحن وتبقى هذه العملية أي عملية النقل حتى الوقت التي تُفرغ فيها هذه البضاعة من على سطح السفينة وعندها ينتهي سريان مفعول هذا النص القانوني، وقد أوضح المشرع الأردني في هذا النص القانوني أن هنالك حالات لا يمكن فيها تطبيق النصوص القانونية المتعلقة بهذا النص ألا وهي عندما يتم استئجار سفينة لنقل البضائع من قبل الشاحن فهنا لا يكون ضرورياً وجود ناقل من أجل نقل البضاعة وتسليمها للشاحن ما دام أن هنالك سفينة تقوم بهذا العمل، وهذا الأمر أي عدم وجود ناقل يعني عدم وجود مسؤولية عليه إذا حدث ضرر بالبضاعة، وكيف يكون عليه مسؤولية وهو ليس له وجود أصلاً في هذه الحالة، وكذلك أوضح المشرع الأردني أنه لا يجوز تطبيق هذا النص القانوني وما يتعلق به من نصوص عندما تكون البضاعة موضوعة على سطح السفينة، أو إذا كانت البضاعة عبارة عن بهائم حية.

(1) تمييز حقوق رقم 2008/197 تاريخ 12-10-2008 نقلاً عن موقع قرارك.

<https://qarark.com/login> تاريخ الزيارة 20-3-2022.

ويرى الباحث أن إعفاء الناقل من المسؤولية العقدية عندما تكون البضاعة كائنات حية أمر جيد قام به المشرع الأردني وذلك لأن الكائنات حية لها حياة والحياة لها بداية ونهاية في هذا الوجود، وناقل هذه البضاعة لا يعرف متى تكون نهاية هذه الكائنات فلماذا يكون مسؤولاً عنها عندما تموت في فترة السفر ويكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن موتها. وأما بالنسبة للأسباب التي تكون سبباً في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عند هلاك البضاعة جزئياً أو كلياً فقد تم النص عليها في المادة رقم (213) من قانون التجارة البحرية الأردني حيث جاء في هذه المادة: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعييب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي:

1. عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
2. عن العيوب الخفية التي في السفينة.
3. عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.
4. عن الإضراب أو ما يقابل به من إحصاد أبواب العمل، أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً، أو أي سبب كان من وقف أو عائق. (قوة قاهرة ، فعل عدو ، حجز قضائي ، حجز حكومي أو صحي ، إلخ...).
5. عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها)، أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة.
6. عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك، أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن

خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستقد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة".⁽¹⁾

فهنا نرى أن المشرع الأردني قد حصر الحالات التي لا يُسأل فيه الناقل عن الأضرار الناجمة وقت هلاك البضاعة مما يعني أنه في غير هذه الحالات الستة تكون المسؤولية العقدية واقعةً على عاتق الناقل البحري، ولكن المشرع الأردني قد أوجب على الشاحن من أجل إيقاع المسؤولية على الناقل البحري في غير هذه الحالات الستة في هلاك البضاعة أن يثبت أن الخطأ الذي حصل على إثره حدوث أضرار بالبضاعة كان ناتجاً عن خطأ صادر من قبل الناقل.

وقد تعرض المشرع الأردني إلى أمر مهم في ذات القانون ألا وهو عن الضرر الذي ينجم عن التصريح الكاذب للشاحن بشأن ثمن البضاعة وهو يعلم بذلك، وقد عد المشرع الأردني هذا الأمر سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية العقدية⁽²⁾.

ومن تلك النصوص القانونية يتبين لنا أن المشرع الأردني قد بين وقت المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل البحري والذي يبدأ من وقت شحن البضاعة في متن السفينة وتنتهي عند تفريغها من السفينة واستلامها من قبل المرسل إليه، فإذا وقع ضرر بالبضاعة أثناء هذه المدة من غير أن يكون هنالك وجود لأحد أسباب الإعفاء من المسؤولية العقدية فإن المسؤولية تقع على عاتق الناقل⁽³⁾.

(1) المادة رقم (213) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(2) نصت المادة رقم (216) من قانون التجارة البحرية الأردني: "إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأية مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة".

(3) بربري، محمود مختار (بدون سنة نشر)، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، ص33.

الفرع الثاني: حالة تلف البضاعة

يُعنى بتلف البضاعة وصول البضاعة كاملة من غير نقصان، سواء أكان نقص في الوزن أو الحجم، إلا أن تلف البضاعة يعني وصولها تالفة أو معيبة.⁽¹⁾

وإذا كان منصوباً في سند الشحن أن يتم إيصال البضاعة بالصفة الجيدة للشاحن فإذا تم حصول تلف في هذه البضاعة في هذه الحالة فإن الناقل يسأل عقدياً، ومن الأمثلة على ذلك وصول بضاعة تتجسد بأوراق الطباعة من الصين إلى الأردن عبر البحر ويكون هناك ناقل يجب أن يوصلها أي البضاعة من أحد موانئ الصين إلى ميناء العقبة فتصل هذه الأوراق كاملة كما هي في سند الشحن 400 ماعون ولكن هنالك عيب قد شاب هذه البضاعة تمثل في وصول الماء إلى بعض هذه الأوراق مما تسبب في تلفها وليس هلاكها، ولكن قد تم تسليمها بالكامل سواء بالحجم أو العدد المنصوص عليه في سند الشحن للشاحن، فهنا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالشاحن جراء تلف البضاعة أو جزء منها،⁽²⁾ وفي هذه الحالة يجب التوضيح أنه في حال صدور سند شحن خالي من أي تحفظات من قبل الناقل فهنا يكون محلاً لانعقاداً المسؤولية على الناقل وبناءً على ذلك يجب أن يعرض المرسل إليه، أما عندما يتحفظ الناقل البحري عن أي تلف لحق بالبضاعة قبل أن تتم عملية الشحن فهنا لا توجد مسؤولية على الناقل في هذه الحالة⁽³⁾.

(1) موسى ، طالب حسن (2012) ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، ص140.

(2) كومانى ، لطيف جبر (2003) ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص92.

(3) المقدادي ، عادل علي (2011) ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، ص54.

وفي هذا الصدد كانت المادة رقم (72) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 ناصة على:

"1. يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها أو نقصانها فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة، أو عن عيب قديم في المنقول أو عن خطأ المرسل.

وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية: "وحيث إن الطاعن هو الناقل فهو مسؤول وفقاً لأحكام المادة (1/72) من قانون التجارة. وحيث إن الالتزام القانوني الذي يعتبر الإخلال به موجباً للتعويض وهو الخطأ الذي يتمثل في الالتزام ببذل عناية الشخص العادي وأنه إذا لم يراع الحيطه والحذر فيكون قد أخطأ ولا يستطيع نفي المسؤولية عن نفسه. وعن السبب السادس من حيث قول المميز إنه غير مسؤول عن فعل السائق الذي لا يرتبط معه بعقد عمل وأنه لا يسأل أحد عن فعل غيره وأن الضمان يكون على من أوقع الضرر. فهو غير سديد ذلك أن المميز هو الناقل بوصفه مالك المركبة التي نقلت البضاعة وهو مسؤول عن التعويض بموجب نص المادة (1/72) من قانون التجارة ولم يقدم أي بينة تثبت توافر أي حالة من حالات الإعفاء المنصوص عليها في هذه المادة فإنه مسؤول قانوناً بالتضامن والتكافل مع السائق (المدعى عليه الأول) عن هلاك البضاعة التي قام بنقلها مما يتعين معه رد هذا السبب، وتأسيساً على ما تقدم نقرر رد الطعن التمييزي وتصديق الحكم المطعون فيه وإعادة الأوراق إلى مصدرها" (1).

فمن خلال النصوص القانونية نجد أن المشرع الأردني بين أن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن تلف البضاعة في ما عدا التلف الذي تسببه القوة القاهرة، أو الذي يكون ناتجاً جراء عيب قديم في البضاعة ولا يكون للناقل سبباً في وجوده، (2) وتكون مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة متجسدة عندما تتلف البضاعة تلفاً حقيقياً وواضحاً ويعود بآثار سلبية على الشاحن

2. إن إقامة البينة على هذه الأحوال المبرئة من التبعية من الناقل إلا إذا تحفظ عند الاستلام من جراء عيب في حزم البضاعة، وهذا التحفظ يولد لمصلحة الناقل قرينة يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يطعن فيه عند الاقتضاء".

(1) تمييز حقوق رقم 2021/4985 تاريخ 2-12-2021 نقلاً عن موقع قرارك.

(2) طه ، مصطفى كمال (2010) ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، <https://qarark.com/login> تاريخ الزيارة 23-3-2022.

طه ، مصطفى كمال (2010) ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، ط1 ، ص64.

وبالأخص الآثار المادية التي سوف يخسرها جراء هذا التلف، فتكون مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة عندما يكون سند الشحن الذي تم تسلمه من قبل الشاحن خالياً من التحفظ، أما إذا كان فيه تحفظات فهذا الأمر يعني أن الناقل البحري قد استلم البضاعة على غير ما هو مثبت في سند الشحن، وهنا يجب على المرسل إليه إثبات عكس ما يدعيه الناقل كي تقع المسؤولية العقدية على الناقل، وأما بخلاف ذلك فليس هنالك ما يوجب إيقاع المسؤولية على عاتق الناقل⁽¹⁾.

الفرع الثالث: حالة التأخير في إيصال البضاعة

أما النتائج المترتبة في حالة التأخير في إيصال البضاعة فلم ينص المشرع الأردني صراحةً على هذه الحالة في قانونه، إلا أن هنالك إشارة مبهمة كانت في هذا القانون وبالتحديد في المادة رقم (213) من قانون التجارة البحرية الأردني حيث جاء في هذه المادة أنه على الناقل أن يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار،⁽²⁾ فهنا عند النظر والتمحيص نجد أن المشرع الأردني قد نص على أن الناقل يكون مسؤولاً في حالة لحق ضرر بالبضاعة، وإن المدقق في الأمر هنا يكون عارفاً أن التأخير في إيصال البضاعة من الممكن أن يعود بأضرار على الشاحن، فمثلاً لو كانت البضاعة عبارة عن المواد المكونة للبوطة من الصبغات التي توضع لتكوين مادة البوطة وكانت يجب أن تصل هذه البضاعة إلى الشاحن الذي يعمل بهذه المهنة في أثناء شهر آب ولكن قد وصلت في شهر أكتوبر، أي أنها وصلت متأخرة فهنا ألحقت أضرار بالشاحن جراء التأخر في إيصال البضاعة فوجببت مسؤولية الناقل إذا كان هذا التأخير صادراً عن إهمال أو خطأ منه، كأن يكون نسي موضوع البضاعة وانشغل بأمر آخر في أثناء

⁽¹⁾ الفقي ، محمد السيد (2007) ، تطور قواعد النقل البحري ، بحث مقدم إلى كلية الحقوق ، جامعة

الاسكندرية ، الاسكندرية ، مصر ، ص10

⁽²⁾ انظر: المادة رقم (213) من قانون التجارة البحرية الأردني

هذه الرحلة،⁽¹⁾ وقد نصت اتفاقية هامبورغ على هذا الأمر صراحة في المادة الخامسة منها والتي جاء فيها: "على الناقل أن يصبح مسؤولاً عن التأخير في حالة إذا تأخر عن المدة المتفق عليها في العقد، أو إذا لم يتم تحديد المدة فيحسب التأخير تجاوز المدة المتبع في العرف التجاري في ميناء الوصول، ولا بد من وجود علاقة سببية بين التأخير والضرر."⁽²⁾

فهنا من خلال نص هذه المادة نجد أنها جعلت مسؤولية الناقل البحري موجودة في حالة الإيصال المتأخر للبضاعة، ولكن عندما يكون هنالك علاقة سببية بين التأخير والأضرار الناجمة عنه، بمعنى أنه إذا لم يكن التأخير في إيصال البضاعة مسبباً للأضرار فلا يسأل الناقل في هذه الحالة، فلا يكفي أن يكون هنالك مسؤولية على الناقل بمجرد وصول البضاعة متأخرة، بل الشرط الأهم هو أن يكون هذا التأخير سبباً لإحداث أضرار في البضاعة أو بصاحب البضاعة، فمثلاً عند وصول بضاعة تتمثل في المدافئ الكهربائية في شهر كانون الثاني على الرغم من أن عقد الشحن يوجب أن تصل هذه البضاعة في شهر كانون الأول فهذا لا تقع مسؤولية على الناقل، لأن هذه البضاعة تستخدم في فصل الشتاء ولم يفت هذا الفصل والبضاعة وصلت ولكن وصولها كان متأخراً بشهر عن المدة المتفق عليها في سند الشحن، ولكن هذا لا يعني أن الاستفادة من البضاعة قد فات وقتها، حتى وإن كانت هنالك أضرار مادية بسيطة لحقت بالشاحن من جراء هذا التأخر، إلا أنه ما دام هذا التأخير قد نتج عن سبب لم يكن للناقل شأن في إحداثه فإنه يُعفى من المسؤولية العقدية في هذه الحالة،⁽³⁾ ولكن في هذه الحالة لكي تقع المسؤولية العقدية على الناقل ويطلب بالتعويض عن الضرر يجب على الشاحن أن يثبت أن التأخير في

(1) موسى ، طالب حسن (2012) ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص134

(2) المادة رقم (5) من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978م

(3) القضاة ، فياض (1999) ، أحكام مسؤولية الناقل البحري ، بحث منشور في مجلة دراسات ، دراسة مقارنة، الجامعة الأردنية ، عمان ، الأردن ، مجلد 26 ، عدد 1 ، ص65

إيصال البضاعة من قبل الناقل كان سبباً في تلقيه لخسائر مادية، وأما إذا لم يثبت الشاحن ذلك فإن المسؤولية العقدية لا تكون واقعةً على الناقل حتى وإن كان البضاعة قد وصلت متأخرة، فهنا يتمثل الضرر الذي يجب على الشاحن إثباته لكي يطالب الناقل بالتعويض في فوات قيمة الأشياء ونقصان قيمتها جراء الوصول المتأخر، وقد ذكرنا أمثلة على ذلك في ما سبق.⁽¹⁾

مما سبق من الممكن القول أن الناقل يكون مسؤولاً إذا وصلت البضاعة بعد الموعد المتفق عليه في سند الشحن وبعد فوات قيمتها المادية أو فوات قيمة جزء منها وكان سبب التأخر في الإيصال هو محدثه، وتتحدد المدة الزمنية التي تستغرقها رحلة نقل البضاعة في سند الشحن بناءً على الرحلات السابقة التي كانت تنقل هذا النوع من البضائع من نفس ميناء التحميل والتفريغ المذكور في العقد وفي الظروف المماثلة حتى وإن لم تكن المدة محددة نصاً في سند الشحن فتحدد تقديراً بناءً على هذه الأسباب.⁽²⁾

المطلب الثاني: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري.

أكدت محكمة التمييز الأردنية أن عقد النقل البحري عبارة عن العقد الذي يجب فيه تحقيق النتيجة من قبل الناقل، وتكون هذه النتيجة معروفة لدى الناقل أو الشاحن و المرسل إليه فقد جاء في إحدى قراراتها: بأن "عقد النقل هو عقد لتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم المال المنقول للمرسل إليه ."⁽³⁾

(1) موسى ، عبد الرافع (1996) ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، ص 28-29.

(2) قايد ، محمد بهجت (1992) ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، ص 66.

(3) تميز ، حقوق قرار رقم 123 / 1993 لسنة 1993م ، منشورات مركز عدالة.

ومن المعروف أن الأصل في العقود إن يكون كلاً المتعاقدين مسؤولاً عن التزامه التعاقدية لكن قد توجد أسباب تؤدي إلى عدم النهوض بهذه المسؤولية التعاقدية أو الإعفاء منها وقد نص المشرع الأردني في المادة رقم (213) من قانون التجارة البحرية الأردني على الأسباب التي يتم الاعتداد بها لعدم وقوع المسؤولية العقدية على الناقل البحري⁽¹⁾.

وفيما يلي نعرض لحالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية:

الفرع الأول: حالة خطأ الغير

يعنى الناقل البحري من المسؤولية في حال اثباته أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان نتيجة خطأ الغير، فقد يكون وقوع الخطأ الذي أحدث وخلف ضرراً بالبضاعة من قبل الربان أو الملاحين أو القارب أو سواقين السفينة أو أحد العمال، وتعليل اعفائه من المسؤولية في حال اثباته خطأ الغير كونه ليس من تسبب بهذا الخطأ ولم تكن له وسيلة لتلافيه، فكيف يستطيع تلافيه ذلك وهو لا يعلم إذا كان هناك ربان لا يجيد القيادة والتحكم بالمركبة البحرية، أو أن الملاحين غير مستعدين للقيام بواجباتهم، أو أن سواق إحدى جهات السفينة التي يوجد فيها

(1) نصت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني: يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعييب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي:

1. عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
2. عن العيوب الخفية التي في السفينة.
3. عن الافعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.
4. عن الاضرار أو ما يقابل به من ايجاد ابواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو اي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عد، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، الخ ...).
5. عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان اثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
6. عن القيام بمساعدة أو اسعاف بحري أو بمحاولة ترمي الى ذلك أو اذا حدث ان تاھت سفينة وهي تقوم بهذا العمل. ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر أو الاضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو اعماله اذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة.

البضاعة انتابه شعور النعاس مما أفقده السيطرة على الجهة المسؤولة عن قيادته في المركبة، الأمر الذي تسبب بحدوث أضرار في البضاعة. (1)

الفرع الثاني: حالة العيوب الخفية في السفينة

ويعنى الناقل البحري من المسؤولية في حال اثباته إن الضرر الذي أصاب البضاعة كان نتيجة وجود عيوب خفية في السفينة التي تنقل فيها البضاعة، ويقصد بالعيوب الخفية العيوب التي يجهلها الناقل وتكون غير ظاهرة وخصوصاً أن السفن الحديثة كثيرة التعقيد ومهما بذل الناقل من عناية فإنه يصعب عليه الاحاطة بجميع اجزائها ومعرفة عيوبها الخفية⁽²⁾، فإذا كان الخطأ الذي لحق بالبضاعة نتيجة خلل خفي في السفينة أو المركبة البحرية المنقول فيها البضاعة فإن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت في البضاعة في حال اثباته ذلك⁽³⁾.

الفرع الثالث: حالة الحدث العرضي وحالة القوة القاهرة

والمقصود بالحدث العرضي هو ما يتصل بالفاعل وادواته دون إن يكون بالإمكان توقعه ككسر في الآلة أو خطأ من التابع ليس بالإمكان تجاوزه وتفادي آثاره من قبل شخص أكثر قدرة وخبرة وأفضل تجهيزاً. وأما القوة القاهرة فهي الحادث الأجنبي الذي يستحيل مقاومته كالصواعق والحروق والاعاصير⁽⁴⁾، فإذا ما اثبت الناقل البحري بأن الضرر الذي لحق بالبضاعة كان نتيجة حادث عرضي أو قوة القاهرة فإنه يعفى في هذه الحالة من المسؤولية⁽⁵⁾.

(1) خالد، عدلي أمين (2006) عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ص32.

(2) <https://arab-ency.com.sy/law/details/25987/5> سامر، محمد، عقد النقل البحري. متاح على:

(3) حمدي، محمد كمال (1983)، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ط2، ص76.

(4) السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، ج2، ص995.

(5) عمار، فيصل (2021)، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص268.

الفرع الرابع: حالة اضراب العمال

في حالة كان هناك إضراب عن العمل في الميناء الذي ستتقل عبره البضاعة من غير علم الناقل بذلك مسبقاً فإن ذلك قد يؤدي إلى تأخير في نقل البضاعة وإذا طال هذا التأخير فربما أدى ذلك إلى تلف البضاعة فإذا اثبت الناقل البحري بأن تأخر وصول البضاعة أو تلفها كان بسبب اضراب العمال فإنه يعفى في هذه الحالة من المسؤولية. أو إذا كان هناك إيراد لأبواب العمل في الميناء من قبل السلطات فيمكن للناقل أن يتمسك بهذا السبب لاعفائه من مسؤولية التأخير في نقل البضائع أو تلفها (1).

وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز بصفتها الحقوقية في هذا الخصوص ما يلي: "وحيث ثبت لمحكمة الاستئناف بوصفها محكمة موضوع بوزن وتقدير البيانات على مقتضى أحكام المادتين (33، 34) من قانون البيانات أن سبب عدم وصول البضاعة موضوع بوليصتي الشحن موضوع الدعوى إلى ميناء الوصول المتفق عليه وهو ميناء العقبة كان بسبب قيام السلطات الأمنية بميناء جدة بتنزيلها عن السفينة بالرغم من محاولات الناقل الإفراج عنها إلا أنه لم يتمكن من ذلك، وبالتالي فإن عدم وصول البضاعة إلى مقصدها كان بفعل الغير وليس لفعل يعود للناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه، ذلك أن الناقل يضمن ما يلحق البضاعة من عيب أو هلاك ما لم يكن ناتجاً عن أي حالة من الحالات الواردة بالمادة (213) من قانون التجارة البحرية والتي من ضمنها الحجز الحكومي، والذي ترتب عليه عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري بسبب ما قامت به السلطات الأمنية السعودية في ميناء جدة لأسباب لا يد للمدعى عليها فيها وإنما يعود لطبيعة تلك البضاعة وتكون مشمولة بالاستثناء الوارد في المادة (4/213) سالفة الإشارة.

(1) آثار جائزة كوفيد 19 على المنطقة العربية (النقل) ، بحث مقدم للأمم المتحدة ص3.

وحيث توصلت محكمة الاستئناف إلى هذه النتيجة المتفقة وحكم القانون، وعالجت محكمة الاستئناف كافة أسباب الطعن بكل تفصيل ووضوح بما يتوافق وأحكام المادة (4/188) من قانون أصول المحاكمات المدنية، وكانت النتيجة التي توصلت إليها سائغة ومقبولة ولها أصل ثابت بأوراق الدعوى، واشتمل القرار على عناصره الواردة بالمادة (160) من القانون ذاته، تغدو هذه الأسباب لا ترد على الحكم المطعون فيه مما يستوجب ردها.⁽¹⁾

الفرع الخامس: حالة العيب الخاص في البضاعة

ويقصد به أي سبب ناشئ عن الطبيعة الداخلية للبضاعة يؤدي دون تدخل من الناقل لهلاك البضاعة أو تلفها، وهذا العيب كونه غير ظاهر لا يتم اكتشافه عند شحن البضاعة، ولا يكون هناك تحفظ بشأنه في سند الشحن، ولكن عند الوصول يتم اكتشاف هذا العيب، فإذا ما اثبت الناقل بأن تلف البضاعة أو هلاكها كان بسبب عيب ذاتي في البضاعة فيتم اعفاؤه من المسؤولية⁽²⁾.

الفرع السادس: حالة القيام بمساعدة أو إسعاف بحري

يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة اثباته بأن الضرر الذي لحق بالبضاعة كان ناجماً عن مساعدة قام بها الناقل، أو إسعاف لأحد الأشخاص الموجودين في السفينة اضطره إلى استعمال هذه البضاعة للقيام بذلك مما أدى ذلك إتلاف البضاعة⁽³⁾.

(1) تمييز حقوق رقم 3936 / 2021 تاريخ 30-9-2021 نقلاً عن موقع قرارك.

<https://qarark.com/login> تاريخ الزيارة 18-3-2022.

(2) الصغير، حسام الدين عبد الغني (2004)، الجديدي في العلامات التجارية، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر ص53.

(3) إسماعيل، عصام (2021)، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل للبضائع، بحث منشور في مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية، المجلد 3، العدد 3، ص286.

الفرع السابع: حالة توهان السفينة

كما يعفى الناقل البحري في حالة هلاك السفينة أو إذا تاهت السفينة والبضاعة في داخلها فعندئذ لا يسأل الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة توهان المركبة البحرية المنقول فيها البضاعة.⁽¹⁾

المطلب الثالث: بطلان شرط الاعفاء من مسؤولية الناقل في التشريع الأردني

يعد مبدأ العقد شريعة المتعاقدين من أهم المبادئ القانونية وخاصة في مجال القانون المدني، إذ أصبح مبدأ ثابت ومستقر وذات مفهوم ثابت ودقيق في مجال نظرية العقد وهو يشير إلى أن الأصل في العقد متى نشأ صحيحاً طبقاً للقانون التزم المتعاقدان به وخضعا له كما يخضعان للقانون.⁽²⁾

إلا أن هذا المبدأ قد ترد عليه استثناءات ومنها ما جاء في قانون التجارة البحرية التي أبطلت كل شرط تعاقدي ينص على اعفاء الناقل البحري من المسؤولية ولذلك نصت المادة 215 من قانون التجاري البحرية الأردني: "يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص⁽³⁾.

يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه".

(1) إسماعيل، عصام (2021)، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل للبضائع ، بحث منشور في مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية ، المجلد 3 ، العدد 3 ، ص286.

(2) حسين، سهريست قادر (2018)، الاستثناءات الواردة على مبدأ العقد شريعة المتعاقدين في القانون المدني، مجلة فلاي زانست العلمية، الجامعة اللبنانية الفرنسية، أربيل، كوردستان، العراق، المجلد 3، العدد 3، ص281.

(3) المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وتعديلاته.

فالمشرع الأردني عمل على إبطال كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها والمشرع أراد بهذا الإبطال لشرط الاعفاء من المسؤولية حماية الشاحن من تعسف الناقلين وهذا المبدأ يعتبر مقابل عادل لمصلحة الشاحن وذلك نظير اعفاء الناقل البحري من المسؤولية في بعض الحالات من جهة وتحديد مسؤوليته عند قيامها من جهة أخرى⁽¹⁾.

وجاء في قرار محكمة التمييز بصفتها الحقوقية: لا يغير من الأمور شيئاً الشرط الذي أورده الناقل في بوليصة الشحن والمتضمن أن الشحن من العقبة إلى المنطقة الحرة على مسؤولية وحساب المرسل إليهم إذ أن هذا الشرط الذي يبئ الناقل من المسؤولية يعتبر باطلاً عملاً بأحكام المادة (215) من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.⁽²⁾

(1) كمال، مصطفى طه (2009)، القانون البحري، ص 278 .
(2) <https://qistas.com/> تمييز حقوق رقم 943 /1997 . منشورات قسطاس.

الفصل الثالث

النطاق الشخصي والزماني لقيام مسؤولية الناقل البحري

إن النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري هو محور الاتفاق ما بين الناقل البحري والشاحن فما تم عليه الاتفاق بين الطرفين يعد النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل. فالناقل البحري هو من يقوم بنفسه بتنفيذ عملية النقل البحرية والتي تبدأ من الوقت الذي تشحن فيه البضاعة على متن السفينة إلى وقت تسليمها للشخص المرسل إليه، وتنتهي عملية النقل بتاريخ التسليم أي مدة تنفيذ هذه العملية، فخلال هذه المدة يكون الناقل البحري هو المسؤول عن إتمام هذه العملية مسؤولية شخصية، بمعنى أن ما يحدث للبضاعة من وقت الشحن لوقت التسليم من إتلاف أو هلاك البضاعة يكون ذلك من مسؤولية الناقل إذا كان الهلاك والتلف بسببه أو بسبب الأشخاص المسؤول عليهم في هذه المرحلة⁽¹⁾ وهذا ما يعرف بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

وتأسيساً لما سبق فسوف نقوم بهذا الفصل ببيان مسؤولية الناقل البحري في نطاقيهما

الموضوعي والزمني وعلى النحو التالي:

المبحث الأول: النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري

(1) بوحديب، نصيرة (2002)، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، ص47.

المبحث الأول

النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري

قد يتعاقد الناقل البحري مع شخص آخر من أجل إتمام هذه العملية أي عملية شحن البضائع وتسليمها، وذلك لأن عملية النقل البحري باتت عملية منظمة من قبل الشركات، وتقوم هذه الشركة أي الناقل المتعاقد بتوظيف أشخاص للقيام بهذه الرحلات وهؤلاء الأشخاص هم من يلعبوا دور الناقل الفعلي، وتكون عملية تسليم البضاعة المشحونة للشخص المرسل إليه مهمة ملقاة على عاتقهم إما كلياً أو جزئياً، لأنه من الممكن أن تقوم الشركة بإيصال البضاعة إلى مكان ما من أجل أن يكمل الناقل الفعلي هذه الرحلة ويسلم البضاعة إلى الشخص المرسل إليه، الأمر الذي يعني أننا نقف أمام نقل متتابع والذي يلعب دوره أو يقوم به الناقل الفعلي وبين النقل الذي يتم بموجب سند الشحن والذي تلعب دوره الشركة (الناقل المتعاقد) في هذه الحالة⁽¹⁾.

وبناءً على ما سبق فإننا سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له.

(1) خالد، عدلي أمير (1996)، عقد النقل البحري، دار المطبوعات للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص94.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد البحري هو ذلك الشخص المعنوي أو العادي الذي يتم التعاقد معه من قبل الشاحن لتوصيل البضاعة إلى الشخص المرسل إليه عن طريق البحر، بمعنى أن الناقل المتعاقد هو طرف في عقد النقل البحري له حق يتمثل في حصوله على مبلغ معلوم، وعليه التزام يتجسد بإيصال هذه البضاعة إلى مكان المرسل إليه، كما أن الناقل المتعاقد هو من يكون مسؤولاً عن أي تلف أو هلاك يلحق بالبضاعة كونه هو من تعهد بالقيام بهذه العملية، كما أنه يشترط أن يكون اسم هذا الناقل أي الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن الذي جمعه مع الشخص الشاحن⁽¹⁾.

أما الناقل الفعلي فهو ذلك الشخص الذي ينفذ في الحقيقة عملية النقل البحري للبضائع المشحونة، وفي أغلب الأحيان يكون موظفاً لدى الشركة التي تلعب دور الناقل المتعاقد، فيقوم بعمله هذا مقابل أجر يأخذه من هذه الشركة أو من الناقل المتعاقد إذا كان شخصاً عادياً، وقد ينفذ هذا الشخص أي الناقل الفعلي عملية النقل البحري كاملةً أو جزءاً منها، فمثلاً إذا كانت رحلة نقل البضائع رحلة بعيدة وطويلة كأن تكون من قارة إلى قارة أخرى عن طريق البحر فإنه من الممكن جداً أن يقوم الناقل المتعاقد بالاتفاق مع الناقل الفعلي بتسليمه البضاعة في ميناء معين من أجل إكمال رحلة الشخص المرسل إليه، كما أننا يجب أن ننوه أنه ليس من حق الشخص تقرير إذا كان يريد الناقل المتعاقد مع الناقل الأخر (الفعلي) من عدمه، بل أن حقه يقتصر على إيصال البضاعة إلى المكان المرسل إليه من غير أن يشوبها تلف أو هلاك⁽²⁾.

(1) بوحذب، نصيرة (2002)، التزام الناقل البحري تسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مرجع سابق، ص48.

(2) حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص78.

إن التشريع الأردني لم يشر إلى تعريف كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وإنما اكتفى بما أوردته التعريفات الفقهية عن هذين المصطلحين والذين تم ذكرها فيما سبق، بالإضافة إلى أن القانون الأردني كان معتمداً على ما تم وروده في اتفاقية هامبورغ للنقل البحري عن هذا الموضوع حيث عرّفت هذه الاتفاقية في المادة الأولى وبالتحديد في فقرتها الأولى الناقل المتعاقد البحري: " كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر"⁽¹⁾.

فمن خلال هذه المادة نجد أن اتفاقية هامبورغ أوجبت في الناقل المتعاقد أن يكون طرفاً في العقد فيما يشكل الشاحن الطرف الثاني للعقد وسواء أكان أحد الطرفين شخصاً معنوياً أو شخصاً عادياً.

وأما بالنسبة للناقل الفعلي فإن اتفاقية هامبورغ قد أشارت إليه في المادة (10) منها حيث نصت في هذه المادة على:

1. " عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي لما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلائه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.

2. جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق على الناقل الفعلي عند النقل الذي يقوم بتنفيذه وتسري أحكام الفقرتين (2،3) من المادة (7) والفقرة (2) من المادة (8) إذا أُقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.

3. أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية ولا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة

(1) المادة رقم (1/1) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م.

وكتابة وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق يظل الناقل الفعلي مع ذلك ملتزماً
بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.

4. عدد وقوع المسؤولية على الناقل والناقل الفعلي وفي حدودها تكون مسؤوليتها بالتكامل
والتضامن.

5. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائها
حدود المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية.

6. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على
الآخر " (1).

فمن خلال هذه المادة نجد أن اتفاقية هامبورغ قد نظمت مسؤولية كل من الناقل المتعاقد
والناقل الفعلي، حيث بيّنت هذه المادة في البند الأول منها أن مسؤولية الناقل المتعاقد هي
المسؤولية الأشمل في هذا الصدد، ذلك لأنه هو من يكون طرفاً في العقد حيث أن الناقل المتعاقد
يكون مسؤولاً عن جميع الأفعال الخاطئة أو التقصير الذي يقوم به الناقل الفعلي أو الأشخاص
الذين يتبعون له، فلو حدث هلاك في البضاعة وعلى سبيل المثال كانت هذه البضاعة عبارة عن
لحوم وكان سبب تلف هذه اللحوم عدم وضع غطاء كافي عليها لحمايتها من أشعة الشمس أو
تعريضها لمدة طويلة لأشعة الشمس، وكان المتسبب في هذا الهلاك هو أحد العمال الذين يقعون
تحت مسؤولية الناقل الفعلي فإن مسؤولية هذا الهلاك تكون ملقاة على عاتق الناقل المتعاقد
والذي يكون شركة على سبيل المثال فتتكلف هذه الشركة بتعويض الشاحن عن بضاعته وعن
الخسائر التي لحقت به جراء هذا الهلاك (2).

(1) المادة رقم (10) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م.
(2) الواحد، رشيد (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة، جامعة تيزي
وزو، الجزائر، ص54.

وأما البند الثاني من هذه المادة فقد أشار أن كافة أحكام هذه الاتفاقية التي تكون مطبقة على الناقل المتعاقد فإنها تطبق على الناقل الفعلي، وكذلك الأمر بالنسبة للدعوى المرفوعة ضده فإن أحكام هذه الاتفاقية وبالتحديد المادة (7) في فقرتها (2)، (3) والمادة (8) في فقرتها (2) تكون سارية النفاذ في هذه الحالة، وذلك لأن الناقل الفعلي يأخذ صفة الناقل المتعاقد في ما عدا موضوع المسؤولية والتعويض عن التلف والهلاك، وأما بالنسبة للبند الثالث من هذه المادة فإنه قد بين أن أي اتفاق خاص يكون مترتباً عليه فرض التزامات على الناقل الفعلي لا تكون مفروضة في هذه الاتفاقية أو يتضمن إخلالاً أو حرماناً من الحقوق التي تمنحها هذه الاتفاقية للناقل لا يكون له أثر قانوني مؤثر في شخص الناقل الفعلي أو في حالة وافق هو أي الناقل الفعلي على هذا الأمر من الحرمان من الحقوق أو فرض الالتزامات غير الواردة في اتفاقية هامبورغ صراحة وكتابة، وكذلك فقد أشار هذا البند أنه حتى لو وافق الناقل الفعلي على هذا الاتفاق الخاص فإن الناقل المتعاقد يبقى ملتزماً عن كافة التنازلات الناجمة من وراء هذا الاتفاق الخاص (1).

أما البند الرابع من هذه المادة فقد بين أن المسؤولية تكون مشتركة ما بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، إلا أن هذا الأمر يتعارض في كون الناقل المتعاقد هو المسؤول في حالة هلاك البضاعة وتلفها، وقد بين هذا البند ضرورة التضامن بين كل من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد من أجل إتمام هذه العملية أي عملية النقل البحري على أكمل وجه، وبالمحصلة فإن الناقل المتعاقد هو من يكون مسؤولاً عن تسليم البضاعة إلى الشخص المرسل إليه، وقد أشار البند الخامس من هذه المادة أن مجموع المبالغ التي من الممكن استردادها من الناقل المتعاقد

(1) حسني، أحمد محمود (بدون سنة نشر)، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص106.

والناقل الفعلي لا يجب أن تتجاوز حدود المسؤولية المنصوص عليها في أحكام هذه الاتفاقية، وذلك لأن عملية استرداد المبالغ هي عملية مستتدة لعدم تنفيذ إحدى المتعاقدين الالتزام المترتب عليه بموجب العقد، وفي هذه الحالة يوجد عقد واحد هو عقد النقل البحري وطرفان الشاحن والناقل المتعاقد فقط، بمعنى أن عملية الاسترداد هي عملية يطالب بها الشاحن من الناقل المتعاقد، الأمر الذي يعني أنه في حالة وجود ناقل آخر غير الناقل المتعاقد فإن المبالغ التي يمكن استردادها هي ذات المبالغ التي يمكن استردادها عندما يكون هناك ناقل واحد، وذلك لأنه كما قلنا أن عملية الاسترداد هي عملية تتم بين طرفي العقد وليس الأشخاص المنفذين لعملية النقل وهي محل الالتزام⁽¹⁾.

وأما البند السادس من هذه المادة فقد قضى بحق الناقل المتعاقد بالرجوع على الناقل الفعلي أو حق الناقل الفعلي بالرجوع على الناقل المتعاقد⁽²⁾.

ومما سبق من الممكن القول: إن نصوص اتفاقية هامبورغ للنقل البحري قد عالجت في نصوصها مسألة التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، من حيث إيضاح وتبيين مدى مسؤولية كل منهما، والدور الذي يقوم به كل منهما في عملية شحن البضاعة إلى الشخص المرسل إليه، وهذا أمر لم يتطرق له المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972م، كما فعلت نصوص اتفاقية هامبورغ في هذا الشأن⁽³⁾.

(1) السنهوري، عبد الرزاق أحمد (2000)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت - لبنان، ص 181.

(2) حسني، أحمد محمود (بدون سنة نشر)، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، مرجع سابق، ص 111.

(3) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الأوسط، عمان - الأردن، ص 41.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري من خلال النقل المتتابع

إن النقل المتتابع هو ذلك النقل الذي يكون مرتكزاً على سند شحن مباشر يجمع بين الشاحن والناقل يتعهد على إثره الناقل بإرسال البضاعة المشحونة إلى الشخص المرسل إليه هذه البضاعة، ونعني بالنقل المتتابع هو أن الناقل يكون متعهداً بإتمام عملية النقل البحري من وقت تحميل البضاعة في ميناء الشحن لحين تفريغها في ميناء التفريغ ويكون مسؤولاً عن كافة الأضرار والخسائر التي قد تلحق بالبضاعة أو بالشخص الشاحن أو المرسل إليه في أثناء هذه المدة، ولا نعني بذلك ان الناقل المتعاقد هو الذي يقوم بالفعل بعملية النقل فمن الممكن أن يوظف أشخاصاً للقيام بهذه العملية مقابل مبلغ مادي يدفعه لهم ولكن يكون مسؤولاً عن أخطاء وتقصير هؤلاء الأشخاص الذين تم توظيفهم من قبله لإتمام عملية النقل البحري (1).

وقد نصت المادة رقم (208) من قانون التجارة البحرية الأردني: " إن وثيقة الشحن المباشر هي التي يسلمها ناقل أو يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها، فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يستلمون البضاعة ولا يسأل كل من هؤلاء إلباً عما يحدث في رحلة خاصة من ضياع وخسائر وتأخير " (2).

وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: " يلتزم الناقل الذي يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على التتابع بكافة الالتزامات الناجمة عن وثيقة الشحن حتى نهاية المرحلة وضامناً أفعال الناقلين المتعاقدين الذين يتسلمون البضاعة عملاً بأحكام المادة 208 من قانون التجارة البحري، وبناء على ذلك فيعتبر ملتزم النقل الأول ضامناً لأي نقص أو ضرر يلحق

(1) حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص142.

(2) المادة رقم (208) من قانون التجارة البحرية الأردني.

بالبضاعة سواء أكان الضرر قد لحق بها وهي في عهده أو في عهد الناقل الثاني الذي سلمها إلى المكان المقصود" (1).

ويجب علينا أن ننوّه أنه يكون لدى الشخص الشاحن سند واحد يشتمل على كافة عمليات النقل المتتابع ويكون مترتب على هذه العملية، فبإمكان الشخص المرسل إليه هذه البضاعة الرجوع إلى الناقل المتعاقد حتى لو كان استلامه للبضاعة من قبل الناقل الفعلي، وبإمكانه أن يطالب بالتعويض عن الخسائر التي لحقت به جراء تلف البضاعة وهي مع الناقل الفعلي، ذلك لأن العقد هو محل الالتزام بالنسبة للطرفين، فهو يرجع إلى هذا السند أو العقد من أجل الوقوف أمام القضاء للمطالبة بالتعويض، ويأتي هذا الأمر استناداً للقواعد العامة التي تقدر ذلك، بالإضافة إلى أن عملية التتابع ترتب أيضاً نتيجة تتمثل في أن الناقل الثاني أو الثالث أو الرابع لا يسأل عن الضرر الناجم عن البضاعة في هذه الرحلة إلا في مدة رحلته واستلامه لهذه البضاعة، وتكون المسؤولية هنا واقعة عليه في حال كان هنالك عقد يجمعه بالناقل المتعاقد، كأن يكون عقد عمل أو إيجار أو ما شابه ذلك، فإن المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل الفعلي هنا تسمى مسؤولية حقيقية إن لم يكن هنالك عقد يجمع بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، فإن المسؤولية التي تكون واقعة على عاتق الناقل الفعلي في هذه الحالة مسؤولية افتراضية تكافلية (2)، ومن الأمثلة على المسؤولية الحقيقية في حالة تعدد الناقلين كأن يتعاقد شخص مع شركة من أجل شحن البضاعة والتي تكون عبارة عن أدوات كهربائية منزلية كالثلاجات والغسالات والمكانس الكهربائية وشاشات التلفاز ويتم العقد بين هذا الشخص وهذه الشركة على إيصال هذه البضاعة

(1) تمييز حقوق رقم 973 لسنة 1987 تاريخ 30-1-1988 موقع قرارك. <https://qarark.com> / تاريخ الزيارة 2022-3-24.

(2) العطير، عبد القادر (2014)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن.

من ميناء روتردام إلى ميناء سانتوس فتقوم هذه الشركة والتي تكون شركة عالمية على تشغيل أربعة أشخاص يطلق عليهم لفظ الناقل الفعلي، فيتم استخدام الناقل الفعلي الأول من أجل نقل البضاعة من ميناء روتردام وهو ميناء الشحن حتى ميناء فليكستو في إنجلترا، ومن هذا الميناء يكون هنالك ناقل بحري فعلي ثاني يتسلم البضاعة حتى يوصلها لميناء فالنسيا في إسبانيا، ومن ثم يأخذ هذه البضاعة ناقل بحري فعلي ثالث لإيصالها للناقل الرابع عند ميناء المحيط الأطلسي، وفي أثناء رحلة هذا الناقل الثالث يتسرب الماء إلى بعض الأجهزة الكهربائية ويتسبب في تلفها، ويكون هذا التسرب المائي ناتج عن خطأ من قبل أحد العمال الذي يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عنهم في أثناء هذه الرحلة، ومن ثم يتسلم الناقل البحري الفعلي الرابع هذه البضاعة ولكن يجب على الناقل السابق إخباره بما حدث لها، ويجب على الناقل البحري الرابع التأكد من البضاعة قبل تحميلها ومن ثم يحملها الناقل البحري الرابع من ميناء المحيط الأطلسي حتى ميناء سانتوس وهو ميناء التفريغ، فهنا تفرغ السفينة من هذه البضاعة ويتم تسليمها من قبل الشخص المرسل إليه، ومن ثم يرى الشخص المرسل إليه هذا التلف فيعلم الشاحن بذلك فهنا يطلب من هذه الشركة تعويضاً أمام القضاء عما لحق به من خسائر جراء تلف البضاعة، فهنا تدفع الشركة التعويض الذي يقرره القضاء عليها للشاحن، وأما مسؤولية الناقل الفعلي الثالث الذي تسبب في هذا التلف، فإنها تتمثل في خصم مقدار التعويض من راتبه الذي يأخذه من هذه الشركة التي دفعت التعويض المالي للشاحن مقابل تلف البضاعة الذي كان هو سبباً فيه (1).

(1) الجميل، إيمان (2014)، عقد العمل البحري، المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص66 الشواربي، عبد الحميد (2006)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص86.

وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: " يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعية التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص" عملاً بالمادة 215 سالفة الإشارة⁽¹⁾.

فهنا نجد أن المشرع الأردني من خلال هذا النص القانوني قد جعل كل شرط تم إدراجه في وثيقة الشحن أو أي وثيقة للنقل البحري كشرطية أن تتم في الدولة الأردنية باطلاً ما دام أن الهدف من إدراجه هو تبرئة الناقل المتعاقد من الالتزام بالتعويض في حالة وجود هلاك متلف للبضاعة من قبل الناقل الفعلي الذي يتم توظيفه بوساطته، وعلى ذلك فإن الفرق بين اتفاق الناقل والشاحن بوجود ناقل متعاقد وآخر فعلي وبين ناقل متتابع هو أن الأول يتعاقد فيه الناقل المتعاقد مع الناقل الفعلي من أجل تنفيذ جزء من أو كامل عقد النقل من غير موافقة الشاحن، وفي أغلب الأوقات من دون علمه، أما الثاني أي النقل المتتابع فإنه لا يجوز للناقل توقيع سند الشحن من غير إعلام الشاحن بهذا الأمر ووجوب موافقته فلا يكتفي فقط بإعلامه بل أن موافقته واجبة في هذه الحالة⁽²⁾، أما بالنسبة لمسؤولية الناقل في عملية النقل المتتابع فإنه كما قلنا يتعهد كل ناقل بحفظ البضاعة من الهلاك والتلف، وإذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها كان سبب أحدثه الناقل فعليه أخبار الذي يخلفه بالنقل بمعنى أنه لو هلكت البضاعة وهي في حوزة الناقل الفعلي الثاني فإنه يجب على الناقل الأول تبرئة ذاته من التعويض الذي قد تأخذه منه الناقل المتعاقد كخصم

(1) تمييز حقوق رقم 1971 لسنة 2013 تاريخ 2-9-2013 موقع قرارك <https://qarark.com> تاريخ الزيارة 27-3-2022.

(2) حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990، مرجع سابق، ص82.

راتبه أو طرده من العمل ولا يكون عليه تعويض الشخص الشاحن أو المرسل إليه، وذلك لأن الشاحن يكون في مواجه الناقل المتعاقد فقط حيث أن هذا هو الشخص المتعاقد في عقد النقل البحري ولكن كما قلنا سابقاً فإنه من الممكن أن تكون هنالك مسؤولية وهمية على عاتق الناقل الفعلي⁽¹⁾، وهذا ما بينه المشرع الأردني في قانون النقل البحري⁽²⁾، فالمشرع الأردني قد أبقى الناقل الفعلي من الالتزام المتمثل في إيصال البضاعة بالتاريخ المحدد من قبل الشاحن وبسلامتها وخلوها من الأضرار إلّا أنه قد جعل هنالك مسؤولية تقوم على عاتق الناقل الفعلي تتمثل في الخسارة والضياع وعدم تسليم الناقل الآخر لهذه البضاعة في الموعد المحدد من قبل الناقل المتعاقد، فمثلاً لو كان هنالك سند شحن بين شخص وناقل متعاقد قد يلعب دوره شركة على أن توصل هذه الشركة البضاعة المستلمة في تاريخ 2004/2/26 إلى المرسل إليه وكان تاريخ توقيع هذا السند 2003/10/26 أي أن هنالك مدة أربعة أشهر من أجل إيصال هذه البضاعة للشخص المرسل إليه ويكون لدى هذه الشركة موظفين يعملون بالنقل البحري بالفعل فتوظف هذه الشركة شخصين من أجل القيام بهذه العملية ويكون تقسيم هذين الشخصين بأن الشخص الأول والذي يسمى الناقل الفعلي الأول يجب عليه أن يوصل البضاعة إلى ميناء معين بتاريخ 2003/12/26 ومن ثم يسلم هذه البضاعة في هذا الميناء وهذا التاريخ للشخص الثاني الذي يسمى الناقل الفعلي الثاني ويجب على الشخص الثاني إيصال هذه البضاعة إلى ميناء التفريغ بتاريخ 2004/2/26 فهنا لا يكون هنالك تأخير أو ضياع أو خسارة في هذه الرحلة الأمر الذي يعني عدم وجود المسؤولية على هذين الناقلين، أما لو تأخر الناقل الفعلي الأول على سبيل

(1) حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص143.

(2) نصت المادة رقم (208) من قانون التجارة البحرية على: " أن وثيقة الشحن المباشر هي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها فالناقل الأول المتعاقد ملزم خاصة بأفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة ولا يسأل كل من هؤلاء إلا ما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير " .

المثال وأوصل البضاعة بتاريخ 2004/1/3 الأمر الذي يعني تأخير استلام هذه البضاعة من قبل الشخص المرسل إليه فهنا تقع مسؤولية على عاتق الناقل الفعلي الأول وذلك استناداً للنص القانوني السابق⁽¹⁾.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له

من المعروف أن الناقل البحري يستخدم أشخاصاً من أجل أن ينفذ عملية النقل البحري الملقاة على عاتقه على أكمل وجه، حتى لو كان الناقل هنا ناقلاً فعلياً بل هو المتوقع منه بشكل أكبر من الناقل المتعاقد، لأن عملية النقل البحري الفعلية هو من يقوم بها وليس الناقل المتعاقد، ومن هؤلاء الأشخاص الذين يتم الاستعانة بهم من قبل الناقل البحري أشخاصاً يعملون بالبحر أو مما يطلق عليهم البحريين⁽²⁾.

الفرع الأول: البحريون

إن ما نعنيه بالبحريون بهذا الصدد هم أولئك الأشخاص الذين يعملون لصالح الناقل في المسار البحري للرحلة على متن السفينة ومنهم بأن يكون ربان السفينة والعاملون في غرفة القيادة وكذلك عمال تنظيف السفينة وعمال المراقبة البحرية الذين يتواجدون في السفينة فكل هؤلاء الأشخاص يطلق عليهم لفظ البحريون⁽³⁾، وتكون العلاقة التي تجمع الناقل البحري بالربان أو مرشد السفينة علاقة تبعية أي أن الناقل يكون مسؤولاً عن هذه البضاعة وعن الربان أو مرشد السفينة في أثناء هذه الرحلة، وتكون هذه العلاقة علاقة مرتكزة في أحكامها ومستندة على عقد عمل بحري يجمع بين كل هؤلاء الأشخاص بما فيهم الناقل مع الناقل المتعاقد والذي

(1) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الأقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص43.

(2) الشرقاوي، محمود سمير (2008)، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص86.

(3) صالح، هادف محمد (2010)، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مديرية الدراسات القانونية والوثائقية، القاهرة - مصر، ص117.

يكون في أغلب الأحيان عبارة عن شخص معنوي، أما بالنسبة للشخص الذي يعمل على تجهيز السفينة فإنه يكون في كثير من الأحيان هو الناقل الفعلي، وذلك لأن عملية التجهيز تستدعي أن يكون الشخص ملماً بكافة المشاكل والمخاطر التي من الممكن أن تتعرض لها البضاعة أثناء رحلة الشحن هذه، فالناقل هنا يكون الأكثر حرصاً على سلامة البضاعة وتسليمها وذلك لأن هذا التزام ملقى على عاتقه وليس على عاتق غيره فالأصلح أن يكون هو المشرف على السفينة (1)، ويكون الناقل هنا مسؤولاً عن الربان أو مرشد السفينة في حالة عدم قيامهم بالالتزامات المترتبة على عاتقهم، ولكن من الممكن أن يكون هنالك أخطاء تجارية تؤثر في البضاعة المراد شحنها على متن هذه السفينة لا علاقة للربان أو مرشد السفينة فيها، فلذلك يجب التمييز بين هذه الأخطاء والأخطاء الملاحية التي يكون الربان أو مرشد السفينة هم سبباً فيها، ويكون لها آثار على البضاعة المشحونة على متن هذه السفينة (2)، وسوف نتكلم عن كل من الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية تبعاً في هذا الفرع.

أولاً: الأخطاء الملاحية

هي تلك الأخطاء التي تقع من قبل الربان أو مرشد السفينة، وتكون متعلقة بالملاحة البحرية، ويكون سببها إما عدم متابعة الربان لحالة البحر في الوقت الذي تسري السفينة فيه على هذا البحر أو ما شاكل كل ذلك ويكون التقصير من قبل الربان أو مرشد السفينة، وقد اعفى المشرع الأردني الناقل البحري من الخطأ الذي يقع فيه في هذه الحالة (3).

فالمشرع الأردني أعفى الناقل البحري من الخطأ الذي تسبب به الربان أو مرشد السفينة على الرغم من أن هذه الأخطاء قد تؤثر في البضاعة التي يكون الناقل البحري مسؤولاً عنها في

(1) دويدار، هاني (1999)، موجز القانون البحري الأردني رقم (12) لسنة 1972م.

(2) صالح، هادف محمد (2010)، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 108.

(3) حيث جاء في نص المادة رقم (120) من قانون التجارة البحرية الأردني: " لا يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن أي خطأ صدر من الربان أو مرشد السفينة كالأخطاء في قيادة السفينة وتسبب ضرر للسفينة عن طريق التصادم ولا يجوز للربان أن يغادر السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها".

هذه الرحلة، كما أنه قرّر عدم السماح للربّان بمغادرة السفينة إلّا بأخذ الموافقة من ضباط هذه السفينة وذلك لأن هذه المغادرة قد تسبب بنتائج كارثية على السفينة والبضاعة المحمولة على متنها وكذلك بالنسبة للأشخاص الموجودين فيها، وذلك لأن الدور الملقى على عاتق الربّان يتمثل بالسيطرة على حركة هذه السفينة، فلو اختلت هذه الحركة اختلت السفينة بأكملها، فهنا المشرع الأردني أعفى الناقل البحري من الأخطاء الملاحية التي يحدثها الربّان أو مرشد السفينة وهذا على عكس ما تم الأخذ به في اتفاقية هامبورغ حيث جاء في المادة الخامسة من هذه الاتفاقية أن الناقل يكون مسؤولاً أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده إلّا إذا أثبت في هذه الحالة أنه قد أخذ التدابير اللازمة والكافية لحماية هذه البضاعة من التلف والهلاك (1).

ثانياً: الأخطاء التجارية

يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع للبضاعة في أثناء رحلة الشحن التي يكون هو مسؤولاً عنها، وذلك تبعاً لأحكام وقواعد المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تكون هنالك علاقة تربطه بالطرف التعاقدى المقابل وهو الشاحن في هذه الحالة وإنما تكون العلاقة منحصرة بين أطراف العقد وهما الشاحن والناقل المتعاقد، فهذا الناقل يكون مسؤولاً عن الغير في رحلة الشحن التي تكون محل هذا العقد ولكن كما قلنا أنه من الممكن أن يكون هنالك ناقل فعلي يقوم بهذه العملية فيكون هذا الناقل الفعلي مسؤولاً عن الأفعال التي يحدثها الأشخاص المسؤول عنهم في هذه الرحلة مسؤولية افتراضية، وأما بالنسبة للمقصود بالأخطاء التجارية فهي تلك الأخطاء التي تكون حاصلة وموجودة على أرض الواقع وفي أثناء شحن البضاعة أو تفريغها أو رصها كشطب الكود الموضوع على جزء من البضاعة المحمولة

(1) المادة رقم (5) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م.

كأن يكون كود كوب ماء كبير في حال كون البضاعة من هذا الصنف فإن هذا الخطأ يكون الناقل البحري مسؤولاً عنه لأنه صادر من قبله أو من قبل الأشخاص المسؤول عنهم⁽¹⁾.

ويجب أن ننوه أنه لا يحق للناقل البحري أن يضع في سند الشحن شرطاً ينص على إعفاءه من المسؤولية على البضاعة في أثناء رحلتها من ميناء الشحن لميناء التفريغ وذلك بالاستناد إلى المادة رقم (215) من قانون التجارة البحرية الأردني⁽²⁾.

الفرع الثاني: البريون

هم أولئك الأشخاص الذين يكون عملهم على المسار البري لرحلة شحن البضائع، وهم عبارة عن عمال التحميل في ميناء الشحن وعمال التنزيل في ميناء التفريغ، ويكون الناقل البحري المتولي القيام بهذه الرحلة هو الشخص المسؤول عنهم وكذلك من يقوموا بتسليم البضاعة المشحونة من ميناء التفريغ إلى المكان المرسل إليه، ويقسم هؤلاء الأشخاص إلى قسمين أمين السفينة وأمين الحمولة⁽³⁾، وسيأتي الحديث عنها تباعاً في هذا الفرع.

أولاً: أمين السفينة

هو ذلك الشخص الذي يتعاقد معه الناقل الذي يلعب دور المجهز لرحلة شحن البضاعة من أجل استلام هذه البضاعة من ميناء التفريغ وإيصالها للمكان المرسل إليه، ويكون تعاقد الناقل البحري مع هذا الشخص أمين السفينة من أجل توفير الوقت والمال الذين سيتكبدهما الناقل في حال وصول السفينة لميناء التفريغ بتاريخ يسبق تاريخ التسليم البضاعة للمرسل إليه، فهنا يتعاقد الناقل مع شخص اسمه أمين السفينة يقوم بتسليم هذه البضاعة من ميناء التفريغ إلى مكان

(1) العريني، محمد فريد (2011)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت - لبنان، ص357.

(2) المادة رقم (215) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972م وتعديلاته.

(3) العريني (2011)، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص277.

المرسل إليه وقت التسليم⁽¹⁾، كما أنه لا بد من إن نشير إلى أن أمين السفينة هنا يكون بمثابة وكيل تجاري عن الناقل البحري، لأنه تم التعاقد معه باسم ولحساب هذا الناقل⁽²⁾.

ثانياً: أمين الحمولة

يكون هذا الشخص موجوداً في حالة عدم وجود أمين السفينة، وهذا الشخص يلعب ذات الدور الذي يلعبه أمين السفينة، إلا أن الاختلاف بينها يقع بأن هذا الشخص أي أمين الحمولة يتم التعاقد عليه من قبل الشخص المرسل إليه، أما أمين السفينة فإنه يتم التعاقد معه من قبل الناقل البحري المسؤول عن رحلة شحن البضائع، فأمين الحمولة إذاً تتجسد مهمته في استلام البضاعة من ميناء التفريغ إلى المكان المتفق عليه مع الشخص المرسل إليه⁽³⁾، وأما التزامات أمين الحمولة فتتجسد في التحفظ على البضاعة إذا شابها نقص أو تلف، ويعد أمين الحمولة وكيلاً تجارياً إذا تم التعاقد معه باسم المرسل إليه، ويعد وكيلاً بالعمولة إذا كان التعاقد باسمه ولحسابه⁽⁴⁾، وتختلف مسؤولية هذا الشخص في كلتا الحالتين فإذا كان وكيلاً بالعمولة فإنه يكون ذو مسؤولية مباشرة مع الغير، أما في حالة كونه وكيلاً تجارياً فإنه لا يتحمل هذه المسؤولية بل تتصرف للمرسل إليه على اعتباره صاحب هذه البضاعة⁽⁵⁾.

(1) عوض، علي جمال الدين (1957)، التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، دار النهضة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص103.

(2) كومانبي، طيف جبر (2003)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ص81.

(3) العريني، محمد فؤاد (2011)، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص283.

(4) كومانبي، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص82

(5) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص46

المبحث الثاني

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

بين المشرع الأردني أن مرحلة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تنقسم إلى مرحلتين: المرحلة الأولى من وقت استلام الناقل للبضائع من قبل الشاحن حتى وقت شحنها على متن السفينة، والمرحلة الثانية تكون في الوقت الذي تسري فيه السفينة المشحون عليها البضاعة حتى وصولها لميناء التفريغ⁽¹⁾.

وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: "من المستقر عليه ان بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد وانه وحده متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية. (تميّز حقوق وفق 2001/1182 تاريخ 2001/7/11) و (2001/3148 تاريخ 2002/1/7). وحيث ان دعوى المدعي بضمان ما لحقه من ضرر بسبب تأخير وصول البضاعة وتغيير وسيلة النقل تحكمها بوليصة الشحن باعتبارها الشكل الذي تم فيه افرغ ارادتي الطرفين. وبالرجوع إلى بوليصة الشحن نجد انها تنص في المادتين 13 و 16 منها وما يتضح من نصوص المواد 211 و 212 و 213 من قانون التجارة البحرية، ان مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه. وان استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي انها سلمت بحالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها. وحيث انه وبالاستناد إلى ما تقدم وإلى نصوص بوليصة الشحن فان قيام الناقل بنقل

⁽¹⁾ نصت المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني على: " لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حيث شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود".

البضاعة وايصالها إلى الميناء المحدد للوصول وهو ميناء العقبة كان تطبيقاً للشروط الواردة في بوليصة الشحن حتى وان قام بتغيير الميناء الذي افرغ فيه البضاعة او قام بنقلها على أي وسيلة اخرى طالما ان هذه البضاعة وصلت إلى الميناء المقصود بالنتيجة أياً كانت الوسيلة المستخدمة لذلك. وبما انه من المتفق عليه فقهاً وقضاً وبدلالة المادة (211) من قانون التجارة البحرية ان مسؤولية الناقل تنحصر في تنفيذ عقد النقل بضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية. وبما أنه من الثابت في اوراق الدعوى ومن كتاب مدير جمرك العقبة ان النقص الحاصل هو نقص منشأ كون رصاص الحاويات سليم وقطع للمعاينة كما أكدت ذلك البينة الشخصية وان التأخير في استلام البضاعة لا يعود إلى الناقل، مما يؤكد عدم وجود نقص او حصوله أثناء الرحلة البحرية فإن مسؤولية الناقل لا تقوم عن هذا النقص. وازاء ما تقدم: فإنه لا يمكن مطالبة الناقل بأي ضمان عن تأخير الوصول او النقص الحاصل في البضاعة." (1)

فلذلك سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث على مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: مرحلة تسليم البضائع إلى الناقل حتى بدء عملية شحنها على السفينة.

المطلب الثاني: مرحلة بداية عملية شحن البضائع لحين تسليمها للمرسل إليه.

(1) تمييز حقوق رقم 197 لسنة 2008 تاريخ 12-10-2008 موقع قراراك <https://qarark.com> تاريخ الزيارة 29-3-2022.

المطلب الأول: مرحلة تسليم البضائع إلى الناقل حتى بدء عملية شحنها على السفينة

إن نص المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني لا يكون مطبقاً على هذه المرحلة وإنما تكون قواعد وأحكام الاتفاق الذي يجمع الشاحن بالناقل هي المطبقة في هذه الحالة ذلك استناداً لقاعدة ومبدأ حرية التعاقد⁽¹⁾.

إن وضع البضاعة المملوكة من قبل الشاحن أو المرسل إليه تكون في عهدة الناقل من أجل إيصالها للشخص المرسل إليه في وقت معين وتنتهي هذه المرحلة عند وضع هذه البضاعة على متن السفينة التي تخوض رحلة الشحن هذه، أي أن هذا الأمر يتم بعد الاتفاق والتوقيع على العقد بين الشاحن والناقل، فبمجرد توقيع الشاحن هنا على إيداع هذه البضاعة في عهدة الناقل وإيفاءه بالالتزام المترتب بدفع مبلغ مالي للناقل للقيام بعملية النقل البحري للبضاعة وتسليمها المرسل إليه⁽²⁾، فهنا بعد القيام بهذا التوقيع وإيفاء الشاحن بالتزامه يباشر الناقل المتعاقد عملية شحن البضاعة على متن السفينة، ويرافق هذه العملية تجهيزات تتمثل في إيجاد ناقل بحري فعلي يقوم بهذه العملية في حالة كون الناقل المتعاقد شركة أو شخصاً معنوياً آخر، وكذلك إيجاد السفينة المناسبة لتحميل هذه البضاعة وذلك استناداً لنوع البضاعة المحمولة وسعتها وسرعة هذه السفينة من أجل إيصال هذه البضاعة للمرسل إليه في التاريخ المتفق عليه⁽³⁾، ويقوم هنا الناقل الفعلي بتجهيز هذه السفينة بالعمال والأدوات والتجهيزات اللازمة للقيام بهذه الرحلة أو الاستعانة

(1) القضاة، فياض (1999)، أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، بحث منشور في مجلة دراسات الجامعة الأردنية، عمان - الأردن، المجلد 26، العدد 1، ص22.

(2) محمد، جلال وفاء، البارود، علي (1992)، القانون البحري، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص351 .

(3) المقدادي، عادل علي (2009)، القانون البحري، مرجع سابق، ص112.

بالقوات البحرية في وجود هذه السفينة في مناطق القراصنة في البحر وغير ذلك من التجهيزات التي تقع على عاتق الناقل من أجل ضمان سلامة البضاعة المشحونة⁽¹⁾.

ولا بدّ لنا أن ننوّه أنه لو تخلف الشاحن عن تنفيذ الالتزام المترتب عليه بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن بالتاريخ المحدد بعقد النقل البحري فإنه يتكبد تكاليف الرحلة البحرية المخصصة لشحن بضاعته كاملة، إضافةً إلى المصاريف التي تم دفعها من قبل الناقل من أجل تهيئة السفينة والعمال للقيام برحلته وذلك استناداً لنصوص قانون التجارة البحرية الأردني⁽²⁾، وأما في حالة تأخر الشاحن عن إيصال البضاعة لميناء الشحن وشحن الناقل لبضاعة أخرى عوضاً عن بضاعته فإن للشاحن المطالبة بثلاثة أرباع أجره البضائع التي شحنت عوضاً عن بضاعته، وذلك لأنه هو من قام بدفع الأموال من أجل تجهيز هذه السفينة من قبل الناقل فلولا دفعه للأموال لم يقم الناقل بتجهيز هذه السفينة فمن حقه أن يأخذ ثلاثة أرباع أجره هذه البضاعة، إضافةً إلى المصاريف التي تم دفعها للسفينة التي ستخوض هذه الرحلة⁽³⁾.

فالمشرع الأردني جعل الشاحن في حالة تأخره عن تسليم البضاعة المشحونة مطالباً بمصاريف الشحن حتى وإن لم تشحن بضاعته، وذلك لأن الناقل قد أوفى بالالتزام المترتب عليه وجّه السفينة من أجل عملية النقل البحري لبضائع الشحن، وإن التقصير قد حدث بسبب الشاحن وليس الناقل، وأما في حالة تأخر الشاحن على إيصال البضاعة المراد شحنها إلى ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه مع الناقل لتحميل هذه البضاعة على متن السفينة وتحميل

(1) محمد، جلال وفاء، البارودي، علي (1992)، القانون البحري، مرجع سابق، ص352.

(2) كومان، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص117.

(3) ولذلك نصت المادة رقم (183) من قانون التجارة البحرية الأردني على: "إذا لم يأت الواسق إلى تحت الروافع بكمية البضائع المتفق عليها فتلزمه الأجرة لكامل السفرة عن هذا الواسق وكذلك النفقات التي تلحق السفينة من هذا العمل بشرط أن تحسب له المصاريف المدخرة للسفينة وثلاثة أرباع أجره البضائع الموسوقة بدلاً من بضائعه".

بضاعة أخرى غير بضاعته في السفينة التي كانت مخصصة في هذه الحالة لشحن بضاعته، وكانت في ذات الرحلة هذه البضاعة الثانية ويكون الشاحن قد منح الناقل المال مقابل عملية شحن بضاعته، فإذا تم شحن البضاعة الأخرى في هذه الرحلة المخصصة لبضاعة الشاحن فيُعطى الشاحن ثلاثة أرباع أجره هذه البضائع التي استخدمت عوضاً عن بضاعته، إضافة إلى المصاريف المدخرة للسفينة التي كانت هذه البضاعة المشحونة عوضاً عن بضائع الشاحن التي تساوي 10 آلاف دينار أردني فإن الشاحن هنا يحصل على سبعة آلاف وخمسمئة دينار أردني إضافة إلى المصاريف المدخرة للسفينة وذلك استناداً للنص القانوني السابق⁽¹⁾، وكذلك لا بد لنا من أن نشير أنه كما على الشاحن التزام بتسليم البضائع إلى الناقل المتعاقد، فإنه كذلك على الناقل التزام يتجسد بتسلم هذه البضاعة المراد شحنها والتأكد من أنها مطابقة للشروط والخصائص التي يبينها له الشاحن من حيث الكم والعدد والنوع والوزن والمحتوى والقيمة، وكذلك عليه المحافظة على هذه البضاعة حتى إيصالها إلى المرسل إليه، ويلجأ الناقل في بعض الأحيان إلى تعليق هذه البضاعة من أجل المحافظة عليها من التلف والهلاك لا سيما إذا كانت هذه البضاعة مواد غذائية أو وضع هذه البضاعة في الكراتين كالتغليف لها، فهذا إذا رفض الناقل تسلم هذه البضاعة من الشاحن على الرغم من مطابقتها لكافة الشروط والخصائص التي بالعقد فإنه يحق للشاحن أن يطالب بالتعويض العيني إن كان هذا الأمر ممكن، كما يحق له فسخ العقد مع التعويض عن الخسائر التي لحقت به جراء هذا الفسخ، وذلك طبقاً للقواعد العامة المنظمة لهذا الشأن⁽²⁾، وقد يؤخذ على المشرع الأردني في هذا الصدد عدم تدخله ككفالة حماية

(1) دراركة، لافي (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9، ص113.

(2) سلطان، أنور (1978)، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، بحث مقدم إلى الجامعة الأردنية، عمان - الأردن، ص255.

الشاحن في حال عدم تنفيذ الناقل الالتزام المترتب عليه، والمتمثل في تسليم البضاعة من الناقل وذلك على خلاف ما فعل في موضوع كفالة حماية الناقل في حال عدم تنفيذ الشاحن الالتزام المترتب عليه، إلا أن المشرع الأردني قد جعل القواعد المطبقة في الحالة الأولى عندما لا يقوم الناقل بالإيفاء بالالتزام المترتب على عاتقه، والمتمثل في تسليم البضاعة المراد شحنها من قبل الشاحن حال مطابقتها للشروط والخصائص الواردة في العقد⁽¹⁾.

المطلب الثاني: مرحلة بداية شحن البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه

حدد المشرع الأردني النطاق الزمني الذي تبدأ به مسؤولية الناقل البحري، وبين الزمن الذي تنتهي فيه هذه المسؤولية⁽²⁾. وقد اشتمل التشريع على استثنائين: يتمثل الأول في أنه لا يكون هذا النص مطبقاً على النقل البحري الذي لا يوجد فيه سند شحن، والسبب وراء ذلك هو استبعاد النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة الإيجار من تطبيق هذا النص القانوني عليه لأن هذا النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة الإيجار يكون الهدف من وراءه هو تمتع المستأجرين بالكثير من المبالغ المرتفعة جداً، وذلك لأن هذا النقل يتم في أغلب الأحيان على نقل عدد كبير بل كبير جداً من البضائع مما يعني توفير إيجار أكثر من رحلة بحرية مقابل القيام برحلة بحرية واحدة من أجل تسليم هذه البضاعة⁽³⁾، ومثال ذلك كأن يأتي شخصاً يريد أن يشحن بضائع من ميناء دبي إلى ميناء فالنسيا إلى شخص آخر وهو الناقل البحري، وذلك لامتلاكه المعدات التي تؤهله للقيام بذلك من توفر السفينة لديه وعمال ومعدات من أجل تجهيز السفينة

(1) دراركة، لافي (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية النقل البحري، مرجع سابق، ص114.

(2) نصت المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني على: " لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حيث شحن البضائع على متن السفينة حتى تفرغها في المحل المقصود وهي كذلك لا تطبق على سندات إيجار السفينة أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق الشحن ".

(3) كومانى، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص102

التي ستخوض هذه الرحلة على أكمل وجه، فيتفق هذا الشخص الأول مع الشخص الأخير من غير أن يكون هنالك شخص بينهما يأخذ الناقل تكاليف الرحلة وثمانها من هذا الشخص، فهنا يكون قد أخذ الناقل تكاليف رحلتين على الرغم من قيامه برحلة واحدة في هذه الحالة فلا يكون نص المادة (211) من قانون التجارة البحرية مطبقاً عليها لأن الاتفاق الذي تم سواء من الشاحن الأول أو الثاني مع الناقل البحري لم يكن مستنداً إلى سند شخصي يلزم الناقل بالشروط الموجودة فيه⁽¹⁾، وأما الاستثناء الثاني الذي احتوت عليه هذه المادة فيتجسد في حصر تطبيق هذه المادة زمنياً من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل البحري البضاعة من الشاحن لحين تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، مما يعني أنه قبل مرحلة تسلّم البضائع لم يكن هذا النص القانوني مطبقاً كذلك الأمر بعد تسليم هذه البضاعة المرسل إليه في ميناء التفريغ⁽²⁾، وبناءً على ما سبق فإنه لا بد لنا من تقسيم هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: بدء مسؤولية النقل البحري.

الفرع الثاني: انتهاء مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول: بدء مسؤولية الناقل البحري

بناءً على ما تم ذكره في المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية فإن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة في ميناء الشحن ولحين تسليم هذه البضاعة المشحونة للمرسل إليه في ميناء التفريغ، ومن الممكن القول: أن الناقل البحري مسؤوليته تكون مقترنة من حيث الزمن بالزمن الذي تحمل في هذه البضاعة على متن السفينة وذلك لأن دور الشاحن هنا قد انتهى على أكمل وجه عند تسليمه هذه البضاعة إلى الناقل في

(1) حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص92

(2) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع

سابق، ص38

ميناء الشحن وتبقى هذه المسؤولية موجودة لحين إرساء السفينة في ميناء الوصول من أجل تسليم هذه البضاعة للمرسل إليه، الأمر الذي يعني أنه ما يحدث لهذه البضاعة في هذه المدة يكون الناقل مسؤولاً عنها حتى لو لم يحدثه هو بذاته بل أحدثه أحد الأشخاص المشرف عليهم كالربان أو مرشد السفينة أو العمال الذين يأخذهم الناقل للقيام بهذه الرحلة البحرية، فلو وقع في أثناء هذه المدة خطأ من قبلهم فإن الناقل هو من سيتحمل آثار هذا الفعل ولكن يجب علينا أن ننوه أن ما يحدث للبضاعة قبل وصولها لميناء الشحن يكون الشاحن هو المسؤول عنه وليس الناقل، وذلك لأن الالتزام المترتب على عاتق الشاحن غير الالتزام المادي يتمثل في التزامه بإيصال هذه البضاعة إلى ميناء الشحن بذات الشروط والخصائص التي ذكرها في العقد فأى مخالفة للشروط والخصائص التي تكون موجودة بالبضاعة فإن الشاحن هو من يتحمل تبعه ذلك، ولكن على الناقل التأكد من مطابقة هذه البضاعة لهذه الشروط والخصائص في عقد النقل قبل أن يحملها على متن السفينة، لأنه لو لم يتم بذلك فإن الشاحن يتهمه بأنه هو من كان وراء نقص وزن البضاعة إذا كان وزن البضاعة الحقيقية أقل من الوزن المذكور لها في عقد النقل البحري⁽¹⁾.

فيما سبق يتضح لنا أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عملية الشحن، وذلك لأنه هو من يتولى عملية شحن هذه البضاعة على متن السفينة التي ستخوض هذه الرحلة البحرية، ومثال ذلك أن أي خطأ قد يقوم به العمال في عملية تحميل البضاعة والتي ستكون على سبيل المثال ألواح زجاجية عالية القيمة ينتج عن هذا الخطأ انكسار واحد من الألواح فإن الناقل البحري هنا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي أحدثه أحد من العمال بهذا اللوح الزجاجي، وذلك

(1) عباينة، محمود محمد (2015)، أحكام عقد النقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ص123.

لكونه مسؤولاً عن البضاعة لحظة تسلمها من الشاحن إضافة إلى أنه مسؤولاً عن هذا العامل الذي تسبب خطأه بكسر هذا اللوح الزجاجي (1).

ومما سبق من الممكن القول بأن علاقة الشاحن بالناقل هنا علاقة تعاقدية، الأمر الذي يعني أنه من الممكن للناقل اعتباره طرف بالعقد بالاستناد إلى القواعد والأحكام التي تعفيه من المسؤولية عن البضاعة قبل فترة استلامها، وتتنصر مسؤوليته فقط بالمدة الزمنية التي تبدأ من تحميل هذه البضاعة من ميناء الشحن حتى إيصالها لميناء التفريغ وتسليمها للشخص المرسل إليه، أما ما قبل تسليم البضاعة من الشاحن وما بعد تسليمها للمرسل إليه إذا وقع خطأ أدى إلى تلف البضاعة أو هلاكها فإن الناقل هنا لا يعد مسؤول عن هذا الخطأ ولكن يجب أن يثبت أن الخطأ الحاصل ليس له أي علاقة فيه (2).

الفرع الثاني: انتهاء مسؤولية الناقل البحري

إن انتهاء مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة تكون مقترنة في الوقت الذي ترسو به السفينة على ميناء التفريغ وتسليم الناقل البحري فيه البضاعة للشخص المرسل إليه، فهنا تكون نهاية العقد على إثر قيام الناقل بالالتزام المترتب عليه بموجب هذا العقد والمتمثل بإيصال البضاعة المشحونة إلى الشخص المرسل إليه كما هي دون إن يشوبها أي نقص أو تلف أو هلاك، ويجب أن ننوّه إلى أمر هام ألا وهو أنه يجب على الناقل البحري تسليم البضاعة المشحونة إلى الشخص المرسل إليه، فإن كان هناك نقص أثناء عملية التفريغ فإن المسؤولية هنا لا تقع على عاتق الناقل بل إنها تقع على مؤسسة الموانئ التي تعمل على تفريغ السفن المشحونة في ميناء التفريغ فتكون هذه المؤسسة مسؤولة عن كافة عمالها والذي قد ينتج عن

(1) دويدار، هاني (1999)، موجز القانون البحري، مرجع سابق، ص135.

(2) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع في قانون التجارة البحرية الأردني، مرجع سابق، ص37.

خطأ أحدهم ضرر في البضاعة ومن حق الشاحن حينها المطالبة بالتعويض من هذه المؤسسة⁽¹⁾.

ومن الممكن أيضاً أن يكون التأخير في التسليم سبباً في مسؤولية الناقل عن دفع التعويض للشاحن جراء هذا التأخير عن موعد التسليم المتفق في العقد، فإذا كان موعد التسليم المتفق عليه في العقد هو 6/3/2007 فيجب على الناقل في هذا التاريخ أن يكون متواجداً في ميناء التفريغ ويسلم هذه البضاعة للشخص المرسل إليه قبل فوات هذا التاريخ، فلو تأخر الناقل ووصلت السفينة إلى ميناء التفريغ في تاريخ 14/3/2007 فإن الناقل يكون متكلفاً بالخسارة التي لحقت بالشاحن جراء هذا التأخر عن موعد التسليم⁽²⁾.

واستناداً لما سبق بيانه فإن الناظر هنا يجد تعارض بين العلاقة العقدية بين الناقل البحري والشاحن فالناقل البحري تستمر مسؤوليته عن البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه والمادة رقم (4/أ) من قانون مؤسسة الموانئ تنص: " تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ في المملكة وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ " ⁽³⁾، فنجد هنا تعارض بين العلاقة التعاقدية والنص القانوني ولكن يمكن تكيف الأمر بإبقاء الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه وهنا إذا حدث أي شيء في البضاعة من خلال مؤسسة الموانئ فإن الناقل يستطيع العودة إليها بالتعويض إلا أن ذلك لا يعفيه من مسؤوليته أمام

(1) طه، مصطفى كمال (2009)، القانون البحري، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص361.

(2) داودي، وليد (2015)، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي - الجزائر، ص487.

(3) المادة رقم (4/أ) من قانون مؤسسة الموانئ الأردني رقم (36) لسنة 1985م وتعديلاته.

الشاحن⁽¹⁾، وقد أكدت محكمة التمييز الأردنية بقاء مسؤولية الناقل البحري لحين تسليم البضاعة للمرسل إليه بإحدى قراراتها حيث جاء في هذا القرار: " لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطات الميناء) إبراء لزمة الناقل لأن المقصود بالتسليم هو تسليم البضاعة الفعلي للمرسل إليه ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة للمرسل إليه أو نائبه " ⁽²⁾.

(1) انظر: المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972م وتعديلاته.

(2) قرار محكمة التمييز رقم 98 / 1992 لسنة 1992م، منشورات مركز غزالة.

الخاتمة

النتائج

- تتمثل أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري في المدعي المتمثل في الشاحن والمدعى عليه والمتمثل في الناقل .
- يكون الاختصاص للمحاكم النظامية الأردنية في دعوى مسؤولية الناقل البحري إذا كان أطرافها أردنيون، كما يحق للمحاكم الأردنية الفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري في الأحوال التي لا تكون ضمن اختصاصها في حال قبل الخصم ولاية هذه المحاكم صراحة أو ضمناً.
- يتمثل شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري في وجود مصلحة للمدعي محمية قانوناً وتتمثل هذه المصلحة في التعويض من الناقل في حالة إخلاله بالتزامه التعاقدى سواء أكان ذلك من خلال تأخره في تسليم البضاعة أو تسليمه للبضاعة وقد لحق التلف بعضها أو جميعها.
- يقع عبء الإثبات في دعوى مسؤولية الناقل البحري على الناقل بأن هناك عوامل وأسباب أجنبية أدت لإخلاله بالتزامه التعاقدى.
- تتمثل حالات قيام مسؤولية الناقل البحري إما بهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير إيصالها.
- تتمثل حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري في حالة خطأ الغير وحالة العيوب الخفية في السفينة وحالة الحدث العرضي وحالة القوة القاهرة وحالة اضراب العمال وحالة العيب الخاص في البضاعة وحالة القيام بمساعدة أو اسعاف بحري وحالة توهان السفينة.

- إن المشرع الأردني جعل كل شرط تم إدراجه في وثيقة الشحن أو أي وثيقة للنقل البحري باطلاً ما دام أن الهدف من إدراجه هو تبرئة الناقل المتعاقد من الالتزام بالتعويض .
- في النطاق الشخصي لدعوى مسؤولية الناقل البحري تعد مسؤولية الناقل المتعاقد هي المسؤولية الأشمل في هذا الصدد، ذلك لأنه هو من يكون طرفاً في العقد حيث أن الناقل المتعاقد يكون مسؤولاً عن جميع الأفعال الخاطئة أو التقصير الذي يقوم به الناقل الفعلي أو الأشخاص الذين يتبعون له.
- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفرغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه.

التوصيات

- توصي الدراسة بتعديل حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية خصوصاً أن التقدم التكنولوجي الذي حدث جعل سيطرة الناقل على افعال الغير من التابعين له أكثر دقة كما أن التأكد من عيوب السفينة الخفية في حال استئجارها أصبح متاحاً أكثر من ذي قبل.
- توصي الدراسة المشرع الأردني إلى إن يحتذي حذو اتفاقية هامبورغ في مسألة التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، من حيث إيضاح مدى مسؤولية كل منهما، والدور الذي يقوم به كل منهما في عملية شحن البضاعة إلى الشخص المرسل إليه.
- توسيع دائرة البحث للوصول إلى أعمال بحثية وقضائية للوصول إلى أعمال توضيحية من شأنها الموائمة بينما جاء في التشريع الاردني واتفاقية هامبورغ.
- إيجاد نصوص قانونية في قانون المعاملات الإلكترونية من شأنها مواكبة التطورات التكنولوجية لغايات الوصول إلى طرق إثبات إلكترونية في أعمال التجارة البحرية.
- اعتبار المبالغ المحكوم بها بموجب دعوى مسؤولية الناقل البحري ديناً ممتازاً لما لهذه التعاملات من أهمية اجتماعية واقتصادية.
- اعتبار مسؤولية الناقل البحري من الدعاوى المستعجلة بموجب القوانين النافذة لأهمية هذه التعاملات.
- إنشاء غرف قضائية خاصة للنظر دعوى مسؤولية الناقل البحري لخصوصية وأهمية هذه الدعوى.

المراجع

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلية أو جزئيا لعام

2009.

اتفاقية بروكسيل البحرية لسنة 1924م.

اتفاقية هامبورغ لسنة 1978م.

آثار جائحة كوفيد 19 على المنطقة العربية (النقل) ، بحث مقدم للأمم المتحدة.

إسماعيل، عصام (2021)، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل للبضائع، بحث منشور في مجلة

حقوق دمياط للدراسات القانونية، المجلد 3 ، العدد 3.

إكرام ، فانة (2018)، مسؤولية الناقل البحري ، رسالة ماجستير ، جامعة محمد خيضر بسكرة،

بسكرة ، الجزائر.

بربري، محمود مختار (بدون سنة نشر)، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية للنشر

والتوزيع، القاهرة، مصر.

بسعيد ، مراد (بدون سنة نشر) ، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري ،

اطروحة دكتوراة ، جامعة تلمسان.

بوحدب، نصيرة (2002)، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة

ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر.

البوشواري، محمد (2008) ، المسؤولية المدنية ، مطبعة أشرف تاسيلا اكادير ، جامعة ابن

زهر _أكادير، المغرب ، ط14.

الجزائري، هاشم رمضان (1981)، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي، مجلد 13، العدد الثالث، جامعة البصرة ، البصرة ، العراق .

الجميل، إيمان (2014)، عقد العمل البحري، المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر .

حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر .

حسني، أحمد محمود (بدون سنة نشر)، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر .

حمدي، محمد كمال (1983)، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ط7.

حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر .

خالد، عدلي أمير (1996)، عقد النقل البحري، دار المطبوعات للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر .

خالد، عدلي أمين (2006) عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر .

خوفاش، نعمة، كواش ، وحيد (2016)، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، رسالة ماجستير، جامعة عبد الرحمن ميرة ، بجاية ، الجزائر .

داودي، وليد (2015)، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي - الجزائر.

دراركة، لافي (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9.

دويدار، هاني (2001)، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر.

دويدار، هاني (1999)، موجز القانون البحري الأردني رقم (12) لسنة 1972م.

سلطان، أنور (1978)، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، بحث مقدم إلى الجامعة الأردنية، عمان - الأردن.

السنهوري، عبد الرزاق أحمد (1964)، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر.

السنهوري، عبد الرزاق أحمد (2000)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت - لبنان.

الشرقاوي، محمود سعيد (1993)، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع _ القاهرة - مصر.

الشرقاوي، محمود سمير (1970)، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، القاهرة، مصر.

الشرقاوي، محمود سمير (2008)، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر.

الشواربي، عبد الحميد (2006)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر.

صالح ، باسم محمد (2017) ، القانون التجاري ، مسؤولية الناقل ، المكتبة القانونية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر .

صالح، هادف محمد (2010)، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مديرية الدراسات القانونية والوثائقية، القاهرة - مصر.

الصغير، حسام الدين عبد الغني (2004)، الجديد في العلامات التجارية، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر.

الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الأوسط، عمان - الأردن.

طه، مصطفى كمال (2009)، القانون البحري، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر.

عبابنة، محمود محمد (2015)، أحكام عقد النقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن.

عبد الهادي، أحمد (1946) القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ج1.

العريني ، محمد فريد (2011) ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع ، دمشق ، سوريا.

العريني، محمد فريد (2011)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت - لبنان.

العطير، عبد القادر (2009)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط2.

العطير، عبد القادر (2014)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن.

عمار، فيصل (2021)، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.

عوض، علي جمال الدين (1957)، التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، دار النهضة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر.

الفاقي، محمد السيد (2007)، تطور قواعد النقل البحري، بحث مقدم إلى كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية، مصر.

قانون التجارة البحرية الأردني رقم (13) لسنة 1972 م وتعديلاته.

قانون مؤسسة الموانئ الأردني رقم (36) لسنة 1985م وتعديلاته.

قايد، محمد بهجت (1992)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر.

القضاة، فياض (1999)، أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، بحث منشور في مجلة دراسات الجامعة الأردنية،

عمان - الأردن، المجلد 26، العدد 1.

كوماني، طيف جبر (2003)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن
محمد، اخلاص لطيف (2017)، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها، بحث
منشور في مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد السادس والعشرون
محمد، جلال وفاء، البارود، علي (1992)، القانون البحري، منشأة المعارف للنشر والتوزيع،
الإسكندرية - مصر.

المقداوي، عادل علي (2011)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
ملزي، عبد الرحمن (2008)، نظام المسؤولية في عقد النقل البحري، اطروحة دكتوراه في
القانون الخاص، جامعة الجزائر، الجزائر.

موسى، طالب حسن (2012)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
موسى، عبد الرافع (1996)، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل
الأشخاص، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة ، مصر.

موقع قرارك. <https://qarark.com/login>

الواحد، رشيد (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة،
جامعة تيزي وزو، الجزائر.