



مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة: أزمة سفينة ايفرجيفن في قناة السويس

إعداد

راكان صالح عوده الشوابكة

المشرف

الدكتور ضرار حسين الدبوي

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون

كلية الحقوق

عمادة الدراسات العليا والبحث العلمي

جامعة عمان الأهلية

شباط ٢٠٢٢

مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة: أزمة سفينة إيفرجيفن في قناة السويس

إعداد الطالب: رakan صالح عوده الشوابكة

إشراف الدكتور: ضرار حسين الدبوبي

الملخص

تتناولت الدراسة موضوعاً على غاية من الأهمية في إطار النقل البحري ألا وهو مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة والآثار القانونية التي تترتب عليها. وتمتاز هذه الدراسة بأنها لا تقتصر على دراسة الأثر القانوني لجنوح السفينة على حقوق أصحاب البضائع المنقولة فحسب، بل أنها ستبحث أيضاً ذلك الأثر على غير أطراف عقد النقل البحري الذين لا يرتبطون مع الناقل برابطة عقدية. حيث ستبحث هذه الدراسة تلك الآثار في ظل حادثة إغلاق قناة السويس من قبل سفينة إيفرجيفن، والتي من خلالها ستتمكن الدراسة من توضيح الإطار القانوني لمسؤولية الناقل عند جنوح السفينة والتي لم توضحها الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، وكذلك بيان مدى إمكانية نفي هذه المسؤولية في ظل حادثة إغلاق قناة السويس من قبل سفينة إيفرجيفن.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها عدم وضوح القواعد القانونية الدولية والأردنية النازمة لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة وعن الآثار المترتبة عليها، إضافة إلى التعارض الواضح بين قانون التجارة البحرية الأردني ١٩٧٢ واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ المصادق عليها من قبل الأردن، وذلك فيما يتعلق في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن والمرسل إليه.

الكلمات المفتاحية: سفينة إيفرجيفن، قناة السويس، الناقل البحري، جنوح السفينة، الرحلة البحرية

Liability of Maritime Carrier for the Stranding of Vessel: the Event of Suez Canal and Ever Given Containership

Prepared by the student: Rakan Saleh Odeh Al Shawabkeh

Supervised by: Dr. Derar Hussein Al-Daboubi

Abstract

The study addresses a very important topic in the context of maritime transport industry. This study examines the liability of maritime carrier in terms of the stranding of ship and the legal implications arising from such an incident. The importance of this study lies in the fact that the analysis will cover both the legal framework and legal implications, not that which are only related to contracting parties to the contract of marine carriage, rather it will examine that which are inflicted on third parties.

This will be undertaken under circumstances of the blockage caused by Ever Given containership in the Suez Canal, through which the study will be able to clarify the legal framework of such liability and the defences that might be invoked for the purpose of refuting such liability. In particular that such issues are not adequately addressed under international and national legal documents.

The study reached a set of results, among of which is that neither the international conventions nor Jordanian legislations have sufficiently regulated the legal framework or implications of such liability. In addition to the obvious contradiction between Jordanian Maritime Commercial Law 1972 and Hamburg Convention 1978, which has been ratified by Jordan, in terms of the legal basis of the liability of marine carrier *vis-à-vis* the shipper and consignee.

Keywords: Liability of Maritime Carrier, Ever Given Containership, Suez Canal Authority, Stranding of Vessel, Goods Owners.

الفهرس

| | |
|----|---|
| ج | إهداء |
| د | الشكر والتقدير |
| ز | الملخص |
| ح | Abstract |
| ١ | مقدمة الدراسة |
| ٤ | مشكلة الدراسة: |
| ٥ | أهمية الدراسة |
| ٥ | أهداف الدراسة: |
| ٧ | أسئلة الدراسة |
| ٨ | الدراسات السابقة |
| ١٠ | منهج الدراسة |
| ١٢ | الفصل الأول: المفهوم القانوني لخطر جنوح السفينة ووقائع حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن |
| ١٣ | المبحث الأول: ماهية خطر جنوح السفينة |
| ١٤ | المطلب الأول: تعريف جنوح السفينة |
| ١٧ | المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة |
| ٢٥ | المطلب الثالث: مدى إمكانية إعفاء الناقل البحري من مسؤولية جنوح السفينة |
| ٢٩ | المبحث الثاني: وقائع حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن وطبيعة الخلاف مع هيئة قناة السويس |
| ٣٠ | المطلب الأول: تفاصيل جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاق قناة السويس |
| ٣٦ | المطلب الثاني: طبيعة الخلاف بين مشغل سفينة ايفر جيفن وهيئة قناة السويس |
| ٤١ | الفصل الثاني: الآثار القانونية على جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاقها لقناة السويس |
| ٤٢ | المبحث الأول: المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع وطاقم السفينة |
| ٤٣ | المطلب الأول: المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع |
| ٤٣ | الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها |
| ٤٨ | الفرع الثاني: أركان المسؤولية التي يتحملها مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها |

| | |
|--|----|
| الفرع الثالث: الآثار القانونية المترتبة على مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد حادثة جنوحها . | ٦٠ |
| المطلب الثاني: المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه العاملين على متنها بعد حادثة الجنوح | ٦٣ |
| المبحث الثاني: المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه هيئة قناة السويس والناقلين المتعطلين | ٧٠ |
| المطلب الأول: أساس مسؤولية مشغل ايفر جيفن تجاه هيئة قناة السويس والناقلين المتعطلين | ٧٠ |
| المطلب الثاني: الحجج القانونية المتوقعة لإقامة مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح | ٧٧ |
| المبحث الثالث: الحجج القانونية المتوقعة لنفي مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح | ٨١ |
| الخاتمة | ٨٦ |
| قائمة المراجع | ٨٩ |

الفصل الأول

المفهوم القانوني لخطر جنوح السفينة ووقائع حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن

أثارت حادثة جنوح سفينة الشحن التايوانية العملاقة "ايفر جيفن" (Ever Given)، الذي أدى إلى تعطل حركة الملاحة في قناة السويس، تفاعلاً كبيراً بين المهتمين بشأن الملاحة البحرية والنقل البحري والتجارة الدولية بشكل عام، وذلك نظراً لما أحدثته هذه الحادثة من آثار كبيرة على انسيابية نقل البضائع في إطار التجارة الدولية.

حيث أنه وبتاريخ ٢٣ آذار من عام ٢٠٢١ توقفت حركة الملاحة البحرية في قناة السويس المصرية، وذلك بسبب جنوح سفينة شحن الحاويات التايوانية التي تدعى "ايفر جيفن"، التي واجهتها عاصفة رملية قوية بلغت سرعتها ٥٠ كيلومتر في الساعة ٧:٤٥ من صباح ذلك اليوم، والتي كانت قد سجلت سرعة الرياح حينها درجة (٤٠ عقدة)، تسببت من خلالها في فقدان الربان السيطرة عليها، مما أدى إلى انحراف هيكلها والذي على إثره أصبحت السفينة المذكورة محصورة بين جانبي القناة، وهذا بدوره تسبب في انسداد قناة السويس بشكل تام وتوقف حركة الملاحة البحرية من خلالها.^١

وقد أسفر عن ذلك تشكّل طابور طويل من السفن التي كانت قد تراكمت خلال الممر المائي، حيث بلغت عدد السفن التي تعطلت رحلاتها نحو مايقارب ٤٠٠ سفينة تنتظر حلاً لهذا الإغلاق، والتي رافقها توقف ما لا يقل عن ١٥ سفينة أخرى في المراسي.^٢

^١ السفينة الجانحة ايفر جيفن، <https://www.bbc.com/arabic> استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.
^٢ حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch - استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.

وقبل الخوض في الموقف القانوني الناجم عن مثل هذا الجنوح، لا بد من أن يتم إلقاء الضوء على مفهوم خطر جنوح السفينة بشكل عام، ومن ثم البحث في مدى انطباق ذلك المفهوم على واقعة سفينة إيفر جيفن التي أدت إلى تعطل الملاحة الدولية في قناة السويس.

وبناء عليه، سوف تتم دراسة ماهية خطر جنوح السفينة ومن بعده سيتم استعراض وقائع حادثة جنوح سفينة إيفر جيفن في قناة السويس، وذلك لكي يتسنى إيجاد تفاصيل عنها ليتم دراستها في إطار القواعد القانونية ذات العلاقة.

المبحث الأول

ماهية خطر جنوح السفينة

إن النقل البحري للبضائع يعتبر عنصراً هاماً في تنمية الحياة التجارية والتنمية الشاملة في العالم. حيث تضافرت الجهود الدولية من أجل خلق قواعد قانونية موحدة تنظم حقل النقل الدولي للبضائع، والتي تهدف من خلالها إلى تعزيز فكرة الاقتصاد الحر وتسهيل تدفق البضائع العابرة للقارات، ونظراً لاختلاف القواعد القانونية البحرية المنظمة لمسؤولية مالك السفينة (الناقل البحري)، فقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات كاتفاقية بروكسيل عام ١٩٢٤ و اتفاقية هامبورج عام ١٩٧٨، وكذلك معاهدة روتردام لعام ٢٠٠٨ المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، والتي لم يُكتب لها النفاذ لغاية الآن إذ يلزم لنفاذها تصديق أو قبول أو إقرار عشرين دولة وذلك بعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك

العشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة ، وحتى الآن لم يصدق عليها سوى ٤ دول فقط هي اسبانيا وتوجو والكنغو والكاميرون.^١

ولتحديد مفهوم جنوح السفينة وبيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه من المسؤولية، سيتم البحث بداية في تعريف جنوح السفينة ومن ثم دراسة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة، ومن بعد ذلك سيتم البحث في مدى إمكانية إعفاء الناقل البحري من مسؤولية جنوح السفينة.

المطلب الأول

تعريف جنوح السفينة

الجنوح في اللغة هي كلمة أصلها الاسم (جُنُوح) وهي في صورة اسم مفرد وجذرها وجذعها **جَنَحَ /جَنَحَ إلى /جَنَحَ** وهي مصدر كذلك، وتعني إخفاق الفرد في القيام بواجباته وتبعاته، وجَنَحَتِ الشَّمْسُ: مالت للمغيب، جَنَحَ الإنسانُ والبعيرُ: مال على أحدِ شِقَيْهِ، جَنَحَتِ السفينةُ: انتهتُ إلى الماءِ القليل، فمالت ولَزَقَتْ بالأرضِ، فلم تمض".^٢

جُنَحَتِ : كلمة أصلها الفعل (جَنَحَ) في صيغة الماضي المجهول منسوب لضمير المفرد المؤنث (أنتِ) وجذره (جنح) وجذعه (جنح) وتحليلها (جنح + ت)، **جَنَحَتِ السَّفِينَةُ** في عُرُضِ

^١ باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والانقاذ البحري، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد ٤٣، ملحق ٤، ٢٠١٦، ص ١٥٥٧.

^٢ لسان العرب، ابن منظور، ج ٢، دار الحديث، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٢٢٥

الشَّاطِي: إِرْتَطَمَتْ^١. ويقصد بالجنوح في الاصطلاح كل فعل أو سلوك يجرم ويعاقب عليه القانون النافذ.^٢

ويعرف جنوح السفينة على أنه: "نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي، مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة وخاصة الهيكل السفلي، والذي يؤدي إلى تسرب المياه، وهذا ما قد يُعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار".^٣

وهذا بدوره قد يؤدي إلى أضرار قد تلحق بالبدن والتي قد تزداد خطورتها بأن تؤدي إلى انشطار البدن وفقدان السفينة، ناهيك عما قد يؤديه هذا الانحراف من خسائر بشرية. ولكن هذا التعريف يتحدث عن إحدى حالات الجنوح وليس جميعها، لأنه قد تجنح السفينة وتتوقف عن الحركة من دون وقوع أضرار في بدن السفينة أو من دون خسائر بشرية، وهذا ما حدث في واقعة جنوح سفينة ايفر جيفن.

لذا فإن الباحث يقترح بأن يتم تعريف جنوح السفينة بأنه:

"حادث بحري قد ينجم عن ارتطام السفينة بقاع البحر أو ممر مائي أو عن خطأ ملاحي يؤدي إلى توقف السفينة وعدم تمكنها من متابعة رحلتها، والذي قد يصاحبه تلف في هيكل السفينة أو مساس بسلامة ربانها وملاحيتها والبضاعة المحمولة على متنها أو يرافقه أضرار بغير أطراف الإرسالية البحرية".

^١ عمر، أحمد مختار، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب للنشر، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٥
^٢ لسان العرب، مرجع سابق، ص ٢٢٥
^٣ عمر قطايا، مسئولية الجنوح تقع على «القيطان» والمرشد ناصح بحري فقط في القانون الدولي. متاح على الرابط <https://almalnews.com> استرجع بتاريخ ٢٥/٠٩/٢٠٢١.

وللوقاية من الآثار السلبية لجنوح السفينة، فقد اشترطت اللائحة ٢٢ من المرفق الأول لمنقح الاشتراطات الجديدة للمحيطات وقانون البحار لسنة ٢٠٠٥، والصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، بأن يتم تجهيز حجرات الضخ في ناقلات النفط بقعر مزدوج، وكذلك في تلك المتعلقة ببناء ناقلات النفط المقرر تسليمها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ وما بعد هذا التاريخ، والذي يهدف أيضاً إلى توفير الحماية المناسبة من التلوث النفطي في حالة حوادث الاصطدام أو الجنوح كما تقتضيه اللائحة ٢٣.^١

واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية الدولية قراراً يتضمن ملاحظات تفسيرية للمسائل المتصلة بالأداء، وذلك عند وقوع حوادث تسرب النفط وفقاً لما هو منصوص عليه في اللائحة ٢٣.^٢

ووافقت كذلك لجنة حماية البيئة البحرية على التفسيرات الموحدة للمرفق الأول المنقح، وقد أصدرت أيضاً تعميماً يتضمن قوائم مرجعية تقارن بين اللوائح القديمة و اللوائح الجديدة، والغرض منها هو التعود على نظام الترقيم الجديد في الصيغة المنقحة للمرفق الأول.^٣ ولعل تلك القوائم واللوائح تهدف إلى تجنب الآثار السلبية على البيئة والحياة البحرية التي قد يخلفها جنوح السفن.

^١ الجمعية العامة للأمم المتحدة والمتعلقة بالمحيطات وقانون البحار لسنة ٢٠٠٥، اللائحة ٢٢ <https://www.un.org/ar/ga/60/list60.htm>

^٢ الجمعية العامة للأمم المتحدة الدورة الستون، البند ٧٦ (أ) المحيطات وقانون البحار، المحتوى (١١٧//٢/٩) "ويتضمن المرفق الأول المنقح الاشتراطات الجديدة المتعلقة بتجهيز حجرات الضخ في ناقلات النفط بقعر مزدوج (اللائحة ٢٢)، وتلك المتعلقة ببناء ناقلات النفط المقرر تسليمها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ أو بعد هذا التاريخ بغرض توفير الحماية المناسبة من التلوث النفطي في حالة حوادث الاصطدام أو الجنوح (اللائحة ٢٣.)" (ضع الرابط الإلكتروني).

^٣ آمال ، نسيمه حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة وهران، ٢٠١١، ص ٢٢٢

المطلب الثاني

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة

يعتبر عقد النقل البحري بمثابة الرابط بين الناقل والشاحن، ويعرف عقد النقل البحري على أنه " عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره بأن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها"¹ وفي حال إخلال الناقل البحري بأي شرط ورد في عقد النقل البحري فإنه سيترتب على ذلك إقامة المسؤولية العقدية على ذلك الناقل بمواجهة الشاحن والمرسل إليه. وبالتالي، فإن الناقل البحري إذا ما أخل بالتزاماته التي يملئها عليه عقد النقل البحري، وترتب على ذلك الإخلال ضياع البضاعة أو تلفها أو هلاكها أو التأخر في تسليمها، فإن الشاحن وبصفته طرف في عقد النقل البحري، سيتمكن من رفع دعواه التي يؤسسها على الحق العقدي، والذي يستند فيه إلى العقد المبرم بينه وبين الناقل البحري، مالم تنتف مسؤولية الناقل البحري لسبب أجنبي كان قد سبب هذا التلف أو الضياع أو التأخر في التسليم.²

ومسؤولية الناقل البحري عن تلف أو ضياع البضاعة أو التأخر في تسليمها ليست تجاه الشاحن فحسب، وإنما تمتد تجاه المرسل إليه أيضاً، فالمرسل إليه يستطيع مطالبة الناقل البحري عن تعويض البضائع التالفة أو الهالكة بسبب خطأ الناقل البحري، وذلك على أساس المسؤولية العقدية

¹ المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم ٢٣٥٧ تاريخ ١٩٧٢/١٠/١٦ والمعدل بأخر قانون رقم ١٩٨٣/٣٥
² انظر المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢. وانظر المادة ٦ من معاهدة هامبورغ المصادق عليها من قبل الأردن.

حتى وإن لم يكن المرسل إليه طرفاً متعاقداً في عقد النقل البحري.¹ وهذا ما أفادت به القواعد العامة

لعقد النقل وخصوصاً في المادة (٧٣) من قانون التجارة الأردني والتي تقول:

" للمرسل إليه حق في إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل مع

المرسل وبهذه الدعوى يتسنى له أن يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الاقتضاء لعدم اتمام

العمل كله أو بعضه".

والملاحظ بأن هذه المادة قد أعطت الحق للمرسل إليه برفع دعوى مباشرة بحق الناقل

البحري، بحيث تتأسس هذه الدعوى على المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري.² وبالتالي،

يمكننا القول بأن مسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن والمرسل إليه مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل

البحري الذي أبرمه الناقل البحري مع الشاحن سواء أكان هو ذاته المرسل إليه أم لا.³ وبالتالي،

يمكننا الوصول إلى الاستنتاج الذي يقول بأن مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة أو هلاكها

أو ضياعها أو تأخرها الناجم عن جنوح السفينة -في ظل قانون التجارة البحرية الأردني- هي

مسؤولية عقدية تلزم الناقل البحري بالتعويض ما لم يكن سبب الجنوح هو سبب أجنبي.

¹ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 187.

² وتعرف الدعوى المباشرة بأنها: " وسيلة يستخدم فيها الدائن اسمه الشخصي للمطالبة بحقوق مدينه من مدين مدينه دون ان يتعرض لمزاحمة باقي دائني هذا المدين، وقبل رفع الدعوى فإن القانون يشترط قيام المدين بأعذار مدين مدينه،وعلى هذا فإن الدعوى المباشرة تعد من قبيل الضمان الخاص الذي يتيح المشرع لصاحب الحق. لذلك فهي لا تنقرر لأي دائن إلا بنص قانوني خاص" أنظر الجبوري، ياسين محمد، الوجيز في شرح القانون المدني الأردني، الجزء الثاني، أحكام الالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١، ص٢٧٨

³ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 187.

وتقوم مسؤولية الناقل البحري العقدية وفقاً للمادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني

على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة،^١ حيث نصت تلك المادة على أن:

"يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك

وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي:

١- خطأ في الملاحة يعزى للريان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.

٢- العيوب الخفية التي في السفينة.

٣- الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.

٤- الإضراب أو ما يقابل به من إيراد 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...)

٥- عيب خاص في البضاعة، أو عيب في حزمها، أو تعليمها (تمريكها)، أو عن النقصان

أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة."

وأكدت على ذلك محكمة التمييز الأردنية بإحدى قراراتها "بأن عقد النقل هو عقد لتحقيق غاية

أو نتيجة أي تسليم المال المنقول للمرسل إليه كما قرر في مناسبة أخرى"^٢، نلاحظ من خلال نص

المادة السابقة أن الناقل البحري يعتبر ضامناً للهالك الذي تتعرض له البضائع أو أي عيب قد

يصبها.^٣ بينما تقوم المسؤولية العقدية للناقل البحري وفقاً لمعاهدة هامبورغ - المصادق عليها من

قبل الأردن- على أساس الخطأ المفترض،^٤ حيث نصت اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ على مسؤولية

^١ شكري، بهاء بهيج، بحث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢، ص٦٤١.

^٢ قرار محكمة التمييز الأردنية ١٩٩٣/١٣٢١

^٣ كوماتي، لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط٢، ٢٠٠٣، ص ١١٨.

^٤ حيث تمت المصادقة على هذه الاتفاقية في قرار مجلس الوزراء رقم ٤٤٨٤ في ٢٠٠١/٠٤/١٦. انظر العبابنة، محمود محمد، أحكام عقد النقل، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة ٢٠١٥، ص١٣٩.

الناقل البحري من هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم البضائع، واعتبرت أن الخطأ قاعدة عامة مفترضة لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية المترتبة عليه إلا إذا أثبت عكس ذلك.^١ بمعنى أن الناقل البحري لا يستطيع نفي مسؤوليته عن البضائع وفقاً لاتفاقية هامبورغ، إلا إذا أثبت بأنه هو أو تابعيه قد اتخذوا الإجراءات اللازمة لمنع حدوث الضرر في البضائع المنقولة، وليس كما في قانون التجارة البحرية الأردني الذي لا يكفي فيه إثبات انه اتخذ مثل تلك الإجراءات، بل إن مسؤوليته في ظل قانون التجارة البحرية لا تنتفي إلا إذا أثبت أن سبباً أجنبياً أو قوة قاهرة قد سببت هذا الضرر.^٢ ويستفاد ذلك من نص المادتين (٤) و(٥) من اتفاقية هامبورغ، حيث جاء في الفقرة ١ من المادة (٤) من اتفاقية هامبورغ بأن:

"مسؤولية الناقل عن البضائع، بموجب هذه الاتفاقية، تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ."

لذا، لا بد من أن يُعدل المشرع الأردني أحكام مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني في إطار قانون التجارة البحرية، وذلك لكي تتواءم مع أحكام اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ التي قد تمت المصادقة عليها من قبل الأردن عام ٢٠٠١.

^١ موسى، طالب حسن، القانون البحري، ط٣، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص ١٦٣. Lachmi Singh, *The Law of Carriage of Goods by Sea* (Bloomsbury Professional 2011), 40. Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law/The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* (Kluwer Law International 2010) 329.

^٢ انظر المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني السابق بيانها. Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 180-190.

كما تنص الفقرة ١ من المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ على أنه^١:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل."

إن هلاك البضاعة من الممكن أن يكون هلاكاً كلياً أو جزئياً، وهنا يكون الناقل هو المسؤول عن البضائع إذا هلكت أو حدث هلاك جزئي لها، كأن يختلف عددها أو ينقص من وزنها بحسب ما هو مدون في سند الشحن. وقد نص المشرع الأردني على هلاك البضائع في المواد (٢١١، ٢١٣، ٢١٦) من قانون التجارة البحرية الأردني، حيث نصت المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه:

" 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."

والملاحظ بأن هذه المادة حصرت تطبيق قانون التجارة البحرية على عقود النقل التي تتم من خلال وثائق شحن، بحيث لا تشمل تلك التي تتم من خلال مشارطات الإيجار والتي تعرف عل أنها " عقد رضائي لا يثبت إلا بالكتابة ويستثنى من ذلك مشارطات تأجير السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرين طن ويجب أن تتضمن المشاركة مجموعة من البيانات الضرورية لهذا النوع من العقود تتعلق بأسماء المتعاقدين المؤجر والمستأجر وعنوانهما وأسم السفينة وجنسيته وحمولتها ومكان

^١ https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules ، الموقع الرسمي للأمم المتحدة، اتفاقية هامبورغ

الشحن والتفريغ ومقدار الأجرة وطريقة حسابها وبيان الرحلات المتفق على القيام بها^١، كما أنها حصرت مسؤوليته عن سلامة البضائع المنقولة من الرافعة إلى الرافعة^٢.

وقد نصت المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني على الضمانات التي تترتب لصالح الناقل من حيث الهلاك سواء كانت ناجمة عن خطأ في الملاحة بسبب الريان، أو عن عيب خفي في جسم السفينة، أو بسبب فعل قد ينتج عنه حادث عرضي أو قوة قاهرة.

لكن الملاحظ بأن قانون التجارة البحرية الأردني لم ينظم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير بتسليم البضاعة في ميناء الوصول. لكن هذا ما عالجه اتفاقية هامبورغ والتي عرفت التأخير في تسليم البضائع من خلال الفقرة الثانية من المادة (٥) والتي تقول:

" التأخير بتسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ففي حدود المهلة يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".

نستنتج مما سبق أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين حالتين لتحديد تأخير الناقل البحري في تسليم البضائع ففي الحال الأولى وهي الاتفاق على موعد محدد لتسليم البضائع وهنا يعتبر الناقل البحري قد تأخر عن الموعد المتفق عليه إذا لم يسلم البضائع حسب الموعد^١.

^١ الصمادي، كاتيا عصام، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٧، ص ٣٥
^٢ إبراهيم، مروان بدري (٢٠٠٦) دراسة بعنوان "مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، بحث منشور في سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد ٢١، العدد ٢. ص ٩١. العطير، عبدالقادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة ٢٠١٤، ص ٧٨. Lachmi Singh, *The Law of Carriage of Goods by Sea* (Bloomsbury Professional 2011), 40. Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law/The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* (Kluwer Law International 2010)46.

أما الحالة الثانية فهي في حالة عدم تحديد موعد متفق عليه فتكون حالة التأخير تجاوزت المدة الطبيعية لوصول البضائع، وهنا يعتبر الناقل متأخراً في تسليم البضاعة إذا لم يتم بتسليمها في الميعاد الذي جرى عليه العرف.^٢

وإن لم يتطرق المشرع الأردني عن حالات تأخر وصول البضائع في قانون التجارة البحرية، ولكن نجد أن المادة ٢١٣ من ذات القانون قد نصت على أن الناقل يضمن بكل ما يلحق بالبضائع من هلاك أو ضرر، ونستنتج من ذلك أن كلمة ضرر جاءت مرادفة للتلف والهلاك بحيث يمكن أن يكون التأخير صورة من صور التلف والهلاك،^٣ كما أن اتفاقية بروكسل لم تشر في أي من نصوصها على تحمل الناقل للمسؤولية في حالة تأخر تسليم البضائع، ولكن أشارت اتفاقية هامبورغ على أن الناقل مسؤول عن تأخر وصول البضائع وفقاً للمدة المتفق عليها في العقد أو المدة المتفق عليها في العرف التجاري في ميناء الوصول.^٤

وإزالة لهذا الغموض، يهيب البحث بالمشرع الأردني بضرورة تعديل نصوص مواد قانون التجارة البحرية لكي تنظم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه إضافة لمسؤوليته عن هلاك وتضرر البضائع، وذلك تماشياً مع منهج اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من قبل الأردن.

¹ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 170.

^٢ العباينة، محمود محمد، أحكام عقد النقل، مرجع سابق، ص ١٠٤.

^٣ شكري، بهاء بهيج، بحث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢، ص ٦٤١..

^٤ انظر الفقرة ٢ من المادة (٥) https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules ، الموقع الرسمي للأمم المتحدة، اتفاقية هامبورغ

إن معظم الالتزامات المترتبة في عقد النقل البحري تقع على عاتق الناقل البحري كونه يمر بمراحل متعددة أثناء عملية النقل، ومن هذه الالتزامات التزامه بتجهيز السفينة، وعملية رص البضائع، وتفريغ البضائع^١. ففي حالة تجهيز السفينة فقد أوجب المشرع الأردني على الناقل أن تكون السفينة صالحة للملاحة وتخلو من أي عيوب تجنباً لحدوث المخاطر أثناء الرحلة البحرية، وتكون مجهزة بالمؤونة وطاقم كامل للملاحة وذلك استناداً لنص المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها:

" الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر :١- بأن يعد السفينة أعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة.٢- أن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة. ٣- أن ينظف ويحسن حالة العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع".^٢

ونصل بالنتيجة بأن مسؤولية الناقل البحري تجاه أصحاب البضائع والشاحنين والمرسل إليهم هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل البحري الذي تم إبرامه ما بين الشاحن والناقل البحري من أجل نقل البضاعة من ميناء الشحن (ميناء القيام) إلى ميناء الوصول.

أما مسؤولية الناقل البحري تجاه الطرف الثالث فهي دائماً مسؤولية تقصيرية، وذلك نظراً لانعدام وجود علاقة تعاقدية بين الناقل البحري وذلك الطرف، أي أن الناقل البحري في مسؤوليته الناجمة عن جنوح السفينة تجاه الأطراف الأخرى -غير الشاحن والمرسل إليه- هي مسؤولية

^١ أبو حلو، حلو عبد الرحمن (٢٠٠٧) دراسة بعنوان " التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة". مجلة المنارة للبحوث والدراسات. مجلد ١٣. العدد ٨. جامعة آل البيت، ص ٦٥
^٢ المقدادي عادل، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٢١، ص ١١٦.

تقصيرية تقوم على أساس القعل الضار، أي أن مسؤولية جنوح السفينة وأثرها على غير أطراف عقد النقل البحري هي مسؤولية تخضع للأحكام العامة الواردة في القانون المدني الأردني.¹

المطلب الثالث

مدى إمكانية إعفاء الناقل البحري من مسؤولية جنوح السفينة

لقد نص المشرع الأردني على مسؤولية الناقل البحري في المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٧٢ حيث جاء فيها:

"يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي:

- ١- عن خطأ في الملاحة يعزى للريان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
- ٢- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
- ٣- عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.
- ٤- عن الإضراب أو ما يقابل به من إيراد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي ، الخ...).
- ٥- عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة."

¹ وقد نظم القانون المدني الأردني أحكام المسؤولية التقصيرية في المواد من ٢٧٠ والمادة ٢٧١ ، المادة ١١٥٩ .

نستنتج من المادة السابقة أن المشرع الأردني أورد استثناءات تعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك أو أضرار في البضاعة، وهي أن يثبت أن سبب الضرر هو وجود خطأ في الملاحة من ريان السفينة أو العاملين لديه أو وجود عيوب خفية في السفينة أو وجود قوة قاهرة أو حادث عرضي أو إضراب أو وجود عيب في البضاعة.^١

ومن الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري يرتب على الناقل البحري التزاماً بنقل البضائع من ميناء التحميل إلى ميناء الوصول على أن يتم الوصول في الموعد المحدد المتفق عليه، وأيضاً على الناقل البحري الالتزام بخط السير المعتاد الذي لا يجوز له اتباع طريق غيره، فإذا انحرف الناقل عن المسار المتبع أو المتفق عليه بالعقد كان الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضائع نتيجة ذلك التأخير في الوصول، أو بسبب تغيير المسار أو القيام بالمناورات أدت إلى جنوح السفينة.^٢

كما أعتت للمادة (٢١٦) من قانون التجارة البحري الأردني الناقل البحري من المسؤولية عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة في حال كانت المعلومات التي قدمها الشاحن عن البضاعة معلومات كاذبة،^٣ حيث نصت هذه المادة على أنه:

" 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."

^١شكري، بهاء بهيج، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢، ص ٦٤١..

^٢دوبدار، هاني، الناقل البحري والجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٣١.

^٣نايلي مسعودة، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي مرباح، ٢٠١٨، ص ٩.

Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London.175.

يعتبر التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها من أهم الالتزامات الواقعة على عاتقه، كونه يعتبر مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع أثناء الرحلة ما لم يكن سبب التلف أو الهلاك راجعاً إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة. ووفقاً لاتفاقية هامبورغ فإنه لا يقتصر التزام الناقل البحري على فترة إبحار السفينة فحسب، بل أن هذا الالتزام يبدأ من لحظة استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن (ميناء القيام)، ويبقى مستمراً حتى الوصول إلى ميناء الوصول المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة دون هلاك أو تلف، أي تسليمها بنفس الحالة التي تم استلامها عليها.^١ وهنا تختلف مع مدة مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني التي قصرها على فترة الإبحار.^٢

وبناء عليه، فإن قانون التجارة البحرية الأردني قد رتب على عاتق الناقل البحري التزاماً بتسليم البضاعة المنقولة على الوجه المتفق عليه وفي مكان الوصول المذكور في وثيقة الشحن، ويعتبر تسليم البضائع واقعة قانونية تنتهي عندما يتم تنفيذ عقد النقل البحري،^٣ حيث تبقى مسؤولية الناقل البحري قائمة حتى يتم تسليم البضائع بحالة جيدة إلى المرسل إليه وبالشكل المتفق عليه بين الشاحن والناقل البحري.

لكن اتفاقية هامبورغ وضعت قاعدة عامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير في تسليمها، وذلك بدون أن تذكر حالات بعينها. وذلك على عكس

^١ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٩، انظر أيضاً شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية، ص ٦٣.

^٢ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 158.

^٣ نايبي مسعودة، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ١٠

قانون التجارة البحرية الأردني الذي كان قد حدد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية على النحو السالف ذكره، لكن على الرغم من ذلك فقد ذكرت معاهدة هامبورغ ثلاثة حالات لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها.

ولكون معاهدة هامبورغ قد تم المصادقة عليها من قبل الأردن واستناداً لنص المادة ٣٣ من الدستور الأردني،^١ فإن أحكام معاهدة هامبورغ في إعفاء الناقل البحري من مسؤولية هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها ستطغى على تلك الأحكام التي نص عليها قانون التجارة البحرية الأردني، وذلك لأن أحكام المعاهدة الدولية ترقى إلى مرتبة تعلو مرتبة القانون لكنها لا ترقى إلى أحكام الدستور، وهذا ما أكدت عليه أحكام محكمة التمييز الأردنية.^٢

^١ تنص المادة (٣٣) على " لمعاهدات والاتفاقات التي يترتب عليها تحميل خزانة الدولة شيئاً من النفقات أو مساس في حقوق الأردنيين العامة أو الخاصة لا تكون نافذة الا اذا وافق عليها مجلس الامة ولا يجوز في أي حال ان تكون الشروط السرية في معاهدة او اتفاق ما مناقضة للشروط العلنية".

^٢ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London.
وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في قراراتها (حقوق ٢٠٠٧/٢٣٥٣) و(حقوق ٢٠١١/١٤٨٣).

المبحث الثاني

وقائع حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن وطبيعة الخلاف مع هيئة قناة السويس

أثارت حادثة جنوح سفينة الشحن التايوانية العملاقة إيفر جيفن اشكالية كبيرة في إطار التجارة الدولية، وذلك لما أدت إليه من تعطل لعمليات الملاحة البحرية في قناة السويس، الأمر الذي استدعى ضرورة إيجاد حلول سريعة لهذا الجنوح لأن سلبية آثاره ستزيد من حجم الأضرار على قطاع التجارة العالمية.^١

تدور وقائع هذه الحادثة في أنه وفي صباح يوم الثلاثاء ٢٣ آذار ٢٠٢١، فوجئ العالم بجنوح السفينة الضخمة إيفر جيفن في منطقة أقصى جنوب قناة السويس، ممر الشحن العالمي الذي يمر عبره حوالي ١٠٪ من حركة التجارة العالمية، والتي تمثل عصب حركة التجارة العالمية ما بين أوروبا وآسيا.^٢

وللحديث بالتفصيل عن وقائع حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول : تفاصيل جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاق قناة السويس

المطلب الثاني : طبيعة الخلاف بين مشغل سفينة ايفر جيفن وهيئة قناة السويس

^١ <https://www.aljazeera.net> ، جنوح سفينة عملاقة بقناة السويس بشير عاصفة من التفاعل على منصات التواصل، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١،

^٢ <https://www.alaraby.co.uk/economy> ، النطاق الزمني لأحداث جنوح "إيفر جيفن" في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١.

المطلب الأول

تفاصيل جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاق قناة السويس

جنحت سفينة الحاويات "إم في إيفر جيفن" ، التي يبلغ طولها ٤٠٠ متر وعرضها ٥٩ مترًا وحمولتها الإجمالية ٢٢٤ ألف طن، صباح الثلاثاء الموافق ٢٣ آذار ٢٠٢١، وذلك خلال رحلتها من الصين متوجهة إلى روتردام على الجانب الجنوبي من قناة السويس بالقرب من مدينة السويس.^١

ووقع الجنوح قرابة الساعة ٧:٤٥ من صباح يوم الثلاثاء، لكن السلطات المصرية لم تقم بالإبلاغ عن ذلك، وأول من قام ببيت الخبر مواطنة أمريكية تدعى جوليان كونا، والتي تعمل على ظهر سفينة أخرى تابعة لشركة ميرسك للشحن البحري، ونشرت صورة عبر حسابها على موقع التواصل الاجتماعي Instagram، ويظهر في الصورة سفينة ايفر جيفن وهي تغلق قناة السويس مانعة أي مجال لمرور أي سفينة أخرى.^٢

حيث جنحت السفينة المذكورة على بعد حوالي ستة كيلومترات (٣.٧ أميال) من شمال المدخل الجنوبي للقناة، وبالقرب من مدينة السويس، وهي منطقة من القناة تمثل ممرًا واحدًا، حيث أعاقت هذه السفينة -المملوكة لشركة شوي كيسن اليابانية- حركة المرور في القناة مسببةً أضراراً جسيمة في التجارة العالمية.^٣

^١ هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر جيفن" | "الميادين(almayadeen.net) . استرجع بتاريخ ٢٠٢١/١٢/٢٢.

^٢ السفينة الجانحة ايفر جرين، <https://www.bbc.com/arabic> استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٥.

^٣ <https://www.alaraby.co.uk/economy>، التسلسل الزمني لأحداث جنوح "إيفر جيفن" في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٢.

وذكرت شركة إفرجرين مارين التايوانية (Ever Green Marine) في بيان لها بأن جنوح سفينة الحاويات ايفر جيفن في قناة السويس يرجع سببه على الأرجح لهبوب رياح قوية مفاجئة، حيث أفادت هيئة قناة السويس في أول بيان لها بأن جنوح السفينة يعود سببه بشكل أساسي إلى انعدام الرؤية الناتجة عن سوء الأحوال الجوية، وذلك بسبب مرور البلاد بعاصفة رملية أدت إلى فقدان القدرة على توجيه السفينة من قبل الريان وبالتالي جنوحها في عرض قناة السويس.¹

وبعد ذلك قال رئيس هيئة قناة السويس في بيان له أن عمليات إنقاذ سفينة ايفر جيفن التي جنحت في قناة السويس تتم بثمانى قاطرات، إذ تتم عملية انقاذ السفينة عن طريق الدفع من جانبي السفينة وأيضاً العمل على تخفيف حمولة مياه الاتزان لتعويم السفينة، مشيراً إلى أن انتظام حركة الملاحة الدولية مرة أخرى من خلال مجرى القناة الأصلية يهدف إلى خدمة ورفد حركة التجارة العالمية.²

وعلى إثر ذلك ارتفع سعر النفط في نيويورك بنسبة ٥% بسبب جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس، حيث كان سعر برمبل خام غرب تكساس قد زاد بنسبة ٤.٦١%، مقارنة بيوم الثلاثاء الذي جنحت فيه سفينة ايفر جيفن في قناة السويس، ليصل إلى سعر البرميل الخام إلى ٦٠.٤٢ دولاراً بعد بلوغه -ولفترة وجيزة- عتبة ٥%، أما بخصوص برمبل النفط المرجعي لبحر الشمال

¹ <https://www.aljazeera.net> ، جنوح سفينة عملاقة بقناة السويس يثير عاصفة من التفاعل على منصات التواصل، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٢.

² حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch - . استرجع بتاريخ ٢٠٢١/١١/١٨.

(برنت) للشهر نفسه، فقد بلغ سعره ٦٣.٦٠ دولارا في لندن، بارتفاع ما نسبته ٤.٦٢% عن سعره قبل حدوث الجنوح.^١

وبخصوص حادثة ايفر جيفن فقد استمرت جهود هيئة قناة السويس لمدة ستة أيام لتعويم السفينة الجانحة في قناة السويس، والذي كان يجري على مدار ٢٤ ساعة في ظل حالة الطوارئ القصوى في قناة السويس، إلى أن تم تعويم السفينة وإعادة حركة الملاحة لصورتها الطبيعية في قناة السويس.^٢

وعلى إثر ذلك، فقد شكلت هيئة قناة السويس لجنة للتحقيق في الحادث من أجل الوقوف على أسباب وقوعه وكتابة تقرير فني عن حالة السفينة بالكامل وما نتج عن عملية الشحوط، حيث أنه وفي بيان رسمي لهيئة قناة السويس تم الإشارة إلى أن وقوع الحادث يعود سبباً أساسياً إلى انعدام الرؤية الناتجة عن سوء الأحوال الجوية نظراً لمرور البلاد بعاصفة ترابية، والتي بلغت سرعة الرياح خلالها ٤٠ عقدة، مما أدى إلى فقدان القدرة على توجيه السفينة ومن ثم جنوحها.^٣

وقال رئيس هيئة قناة السويس في وقت لاحق بأن سفينة ايفر جيفن، التي جنحت في قناة السويس، قد واجهت مشكلات عديدة في التوجيه وهذا يعود إلى السرعة العالية التي كان يقود بها

^١ <https://www.alaraby.co.uk/economy>، التسلسل الزمني لأحداث جنوح "ايفر جيفن" في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١.

^٢ المرجع نفسه

^٣ <https://www.elwatannews.com/news/details> ، أخر أخبار تعويم السفينة في قناة السويس.. تعويض المتضررين وعمل ٢٤ ساعة، استرجع بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٢١.

الريان السفينة، وكذلك حجم الدفة الصغير وغير الملائم لحجمها، كما أضاف بأنه كان بإمكان الریان أن لا يدخل قناة السويس تحت هذه الظروف الجوية.^١

ومما ساعد في إعادة تعويم السفينة هو ما قامت به هيئة قناة السويس مكن إفراغ لخزانات المياه المتعلقة بحفظ توازن السفينة البالغ طولها ٤٠٠ متر، وفي نفس السياق فقد رسمت هيئة قناة السويس خطاً من أجل إفراغ البضائع التي تحملها سفينة ايفر جيفن التي يبلغ تعدادها حوالي ١٨٣٠٠ حاوية، وقد تمكن القائمون على ذلك من تحرير السفينة باستخدام قاطرات كبيرة تم استحضارها من هولندا بتاريخ ٢٩ آذار وذلك بعد إجراء عمليات جرف لآلاف الأمتار المكعبة من الأتربة والرمال.^٢

وبعد تعويم السفينة وإزالة حالة الجنوح، أبحرت ايفر جيفن شمالاً إلى البحيرة المرة الكبرى الواقعة بين قطاع القناة الشمالي وقطاعها الجنوبي، وذلك حتى يتم فحصها من أجل تحديد الأضرار التي قد تكون سفينة ايفر جيفن قد تعرضت لها، وبعد ذلك قامت هيئة قناة السويس باحتجاز السفينة بأمر قضائي والذي استمر مدة شهرين من التعويم، وذلك للمطالبة بالنفقات والتكاليف التي تكبدتها هيئة قناة السويس بسبب جنوح هذه السفينة عرضياً مسببة إغلاق قناة السويس، والعائد سببه إلى سوء تقدير الریان - كما تدعي هيئة قناة السويس - والذي أوقف الملاحة في الاتجاهين وعطل حركة التجارة العالمية.^٣

^١ <https://www.elwatannews.com/news/details> ، أخر أخبار تعويم السفينة في قناة السويس، مرجع سابق
^٢ حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch - استرجع بتاريخ ٢٠/٨/٢٠٢١.
^٣ <https://www.swissinfo.ch/ara/reuters> ، حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.

وقد تم الادعاء بأن السرعة التي كان يسير بها ريان سفينة ايفر جيفن أدت إلى عدم مقدرة قاربي القطر المرافقين لها من تجنب جنوح سفينة ايفر جيفن، وطلبت هيئة قناة السويس في البداية تعويضاً مقداره ٩١٦ مليون دولاراً عن الأضرار الناجمة عن إغلاق المجرى المائي، لكنها خفضت المبلغ بعد ذلك إلى ٥٥٠ مليون دولار مع اشتراط إيداع ٢٠٠ مليون دولار منه لإنهاء احتجاز السفينة.^١

وذلك في ضوء الادعاءات بأن تلك السفينة كانت تسير قبل الجنوح بسرعة تقارب ٢٥ كيلومتراً في الساعة، وهو ما يفوق كثيراً السرعة المناسبة لدخول الممر الجنوبي الضيق للقناة التي تتراوح بين ثمانية وتسعة كيلومترات في الساعة.^٢

وقد اعترض فريق قانوني يمثل مشغل سفينة ايفر جيفن ويمثل شركة (شوي كينس اليابانية) مالكة للسفينة، مدعين بأن احتجازها و مبلغ التعويض المطلوب غير منطقي، وادعى هذا الفريق بأن هيئة قناة السويس قد أخطأت عندما سمحت للسفينة بدخول المجرى الملاحي خلال موجة طقس سيء، ناهيك عن تقصير تلك القناة في عدم توفير قاطرات ملائمة لتوجيه ايفر جيفن ومنع الجنوح أو حتى لإعادة تعويمها بعد الجنوح.^٣

وعلى الرغم من ذلك فإن هيئة قناة السويس أعلنت بأن الشركة المالكة للسفينة ايفر جيفن تعهدت بدفع تعويض مقداره ١٥٠ مليون دولار، وتبع ذلك مفاوضات عديدة بين الشركة المالكة

^١ <https://www.elwatannews.com/news/details> ، أخر أخبار تعويم السفينة في قناة السويس.. تعويض المتضررين وعمل ٢٤ ساعة، استرجع بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٢١.

^٢ جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة ايفر جيفن قبل جنوحها Reuters | استرجع بتاريخ ٠٥/١٠/٢٠٢٢.

^٣ المرجع نفسه .

(شوي كيسن)، وعلى إثره أعلنت هيئة قناة السويس بأنها قد خفضت مطالباتها تجاه مالك سفينة إيفر جيفن بنسبة ٤٠% من مجموع المطالبات البالغة ٩١٦ مليون دولار.^١

وبالتالي، يمكننا القول بأن هذه الحادثة ستؤثر في عمليات الاستثمار البحري، والتي في كثير من الأحيان يتم تحميل مسؤوليتها على عاتق مالك السفينة (الناقل البحري)، كونه سيكون مسؤولاً مسؤولية مدنية عن تصرفات الربان والبحارة والمرشدين وأي شخص آخر يعمل لديه على متن السفينة.

وتقوم مسؤولية الناقل البحري بالذات عن أخطاء تابعيه طبقاً لقواعد مسؤولية متولي الرقابة، وذلك عن الأخطاء التي يرتكبها تابعوه أثناء تأديتهم لواجباتهم أو بسببها، كما يعتبر مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي يبرمها أثناء ممارسة صلاحياته القانونية التي خوله إياها الناقل البحري، ناهيك عن مسؤولية الناقل البحري عن فعل الربان والبحارين والسائق وسائر العاملين على السفينة وعن أخطائهم أثناء ممارستهم لمهامهم أو بسببها.^٢

والأصل وفقاً للقواعد العامة أن تكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية شخصية غير محدودة، ويعني ذلك أن يُسأل المالك عن تعويض الأضرار الواقعة في ذمته المالية كلها فتكون أمواله جميعها ضامنة للوفاء بمبالغ هذه التعويض.^٣

^١ جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة إيفر جيفن قبل جنوحها | Reuters استرجع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/٠٥.
^٢ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثانية، عمان ١٩٩٨، ص ١١٠.
^٣ <https://www.skynewsarabia.com/amp/blog> ، أزمة الناقل بقناة السويس قراءة قانونية في المسؤوليات، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٣

كما يعتبر الريان مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء أدائه لعمله، وهذا ما نصت عليه المادة (١٣٠) من قانون التجارة البحرية الأردني:

"على الرغم من وجود مرشد على متن السفينة وإن كان وجده إجبارياً فسلطة الريان ومسؤولياته تظان كاملتين."

كذلك نصت المادة (٩٥) من قانون التجارة البحري الأردني بالقول:

"كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الريان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية. وهو مسؤول أيضاً عن فعل الريان والبحارة والسائق، وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم."^١

ويفهم من هذين النصين أن الناقل البحري هو بالمحصلة من سيتحمل المسؤولية تجاه الغير عن أخطاء الريان أو المرشدين أو الملاحين العاملين لديه، وأن مسؤولية الريان التي حملت الناقل البحري المسؤولية تجاه الغير سوف يستند إليها الناقل البحري ليعود بما تحمله من أضرار على الريان الذي سبب تلك المسؤولية.

المطلب الثاني

طبيعة الخلاف بين مشغل سفينة ايفر جيفن وهيئة قناة السويس

أعلن مستشار هيئة قناة السويس أن الوثائق والبيانات تشمل كل التسجيلات الصوتية والتقنية قبل وأثناء وبعد الحادثة، وتشتمل على صورة من شهادات السفينة وسجل الحوادث الخاص بها،

^١ قانون التجارة البحرية الأردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢، المادة (٩٥)

والتي تبين فيما إذا خضعت السفينة لإجراءات إصلاح وصيانة قبل الحادثة، كما تكشف أيضاً تفاصيلاً حول معداتها وساعات التشغيل والرادارات التي تحدد اتجاه السفينة، لأن كل هذا يتحكم في اتجاهات السفينة ومسارها أثناء الإبحار.^١ ويخزنّ مسجل البيانات، أو ما يسمى بالصندوق الأسود، كافة المحادثات التي تمت على متن السفينة أثناء الحادثة وحتى نهايتها، وكذلك الإجراءات التي كان من المفترض للقبطان اتخاذها ولم يفعل.^٢

وأشار مستشار هيئة قناة السويس إلى أن هناك أجهزة إنذار تتعلق بتغير عمق المياه، إذ يكشف مسجل البيانات عما حدث بالتفصيل، وكيف تصرف القبطان عندما سمع أصوات الإنذارات وجميع الأصوات، وكيفية استجابة المعدات والقبطان، وماذا كان عليه أن يفعل عندما علم أن السفينة في وضع حرج.^٣

وأفاد مستشار هيئة قناة السويس بأن التحقيقات تتم بلغة واحدة ونماذج معينة تثبت فيها، وكذلك أشار إلى أن نادي الحماية والتعويض البريطاني، المسؤول عن دفع التعويضات نيابة عن سفينة ايفر جيفن المؤمن عليها، سوف يشارك في التحقيق لأنه الطرف الذي سيتحمل مبالغ التعويضات، كما أضاف بأنه وفي حال أن رفض مشغل سفينة ايفر جيفن التعاون مع جهة التحقيق المسند إليها مهمة تسوية الخسائر والتعويضات، فإنه سيتم تحويل النزاع إلى القضاء المصري لتعامل معه كقضية مدنية، والذي سيتبعه استصدار أمر قضائي بالتحفظ على السفينة وما تحمله

^١ <https://www.swissinfo.ch/ara/reuters> ، حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١،

^٢ <https://www.swissinfo.ch/ara/reuters> ، حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١،

^٣ <https://www.independentarabia.com/node> ، قناة السويس تبدأ تحقيقات السفينة "ايفر جيفن" على الملأ، استرجع بتاريخ

من بضائع، وهي عملية قد تمتد إلى ما يتجاوز العامين.^١ وقد أعلنت الشركة المالكة لسفينة ايفر جيفن (شركة تشوي كيسين) أنها ستشارك في ذلك التحقيق، كما أكدت تلك الشركة حينها بأنها لم تتلقَ مطالبات بالتعويض عن حادثة الجنوح، كما أفادت بأنها لم تتلقَ إشعارات بأية دعوى قضائية للتعويض عن أضرار هذا الجنوح.^٢

وقد أشار تقرير صادر عن شركة "أليانز" للتأمين إلى أن تكلفة كل يوم تعطل في نقل البضائع، بسبب تعطل الملاحة بقناة السويس، "يكلّف التجارة العالمية مبالغ تتراوح ما بين ٦ - ١٠ مليارات دولار. وأكدت شركة "لويدز لست" أن الإغلاق في قناة السويس يعيق نقل شحنات تقدر بحوالي ٩.٦ مليار دولار يومياً بين آسيا وأوروبا، مشيرة إلى أن الحسابات التقريبية تشير إلى أن حركة السفن اليومية من آسيا إلى أوروبا تُقدّر قيمة بضائعها بما يقارب ٥.١ مليار دولار، ومن أوروبا إلى آسيا بما يقارب ٤.٥ مليار دولار.^٣

كما أفادت التقارير الصادرة عن هيئة قناة السويس إلى أن القناة خسرت ١٢-١٥ مليون دولار من عائداتها يومياً، وذلك جراء تعطل حركة العبور، وقال رئيس هيئة قناة السويس بأنه "تم التحفظ على السفينة البنمية ايفر جيفن بسبب عدم سدادها مبلغاً وقدره ٩١٦ مليون دولار.^٤

^١ <https://www.swissinfo.ch/ara/reuters> ، حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١،
^٢ <https://www.independentarabia.com/node> ، قناة السويس تبدأ تحقيقات السفينة "ايفر جيفن" على الملأ، استرجع بتاريخ

٢٧/٩/٢٠٢١

^٣ المرجع نفسه

^٤ المرجع السابق.

وفي نهاية المطاف توصلت هيئة قناة السويس إلى اتفاقية تسوية مع الشركة المالكة لسفينة إيفر جيفن (شوي كيسن اليابانية) ينص على الإفراج عن سفينة إيفر جيفن، التي احتجزتها السلطات المصرية بعد أن تسببت بوقف الملاحة في قناة السويس.¹

وكانت نقطة الخلاف الرئيسية بين هيئة قناة السويس وشركة "شوي كيسن" المالكة للسفينة تتمحور حول التعويضات، حيث أنه وفي بيان لهيئة قناة السويس فقد تم الإعلان بأنه تم التوصل إلى اتفاقية تسوية مع شركة "شوي كيسن" اليابانية المالكة للسفينة، لافتاً إلى أن احتفالاً سيقام لتوقيع الاتفاق ومغادرة السفينة.

وعلى إثر ذلك أعلن الممثل القانوني للجهة المالكة للسفينة المؤمن عليها (شركة ستان مارين للاستشارات القانونية والبحرية) في بيان إلى أنه تم تحقيق تقدم جيد وأنه تم التوصل إلى حل رسمي وأنه ستبدأ الاستعدادات لمغادرة السفينة.²

ومن أبرز تداعيات استمرار توقف حركة الملاحة في قناة السويس، تعطل حركة ما يقارب ٤٠٠ سفينة داخل القناة، وهذا ما يُحمل تلك السفن خسائر فادحة جراء تأخر وصول البضائع التي تحملها ما بين شرق آسيا وأوروبا، وأيضاً هناك خسائر لحقت بالمستهلكين الذين زاد استخدامهم للوسائل الإلكترونية لشراء ما يحتاجونه من بضائع من خلال شبكة الإنترنت نتيجة لتبعات جائحة كورونا.³

¹ <https://www.swissinfo.ch/ara/reuters> ، حقائق-جنوح السفينة إيفر جيفن في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٥ .
² <https://deeretnnews.com/portal> ، قناة السويس.. التوصل لاتفاق للإفراج عن السفينة "إيفر جيفن" استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٧ .

³ <https://www.aljazeera.net/ebusiness> ، حادث قناة السويس.. ما حجم الضرر على التجارة العالمية والشركات؟، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٧ .

كما أفادت كبرى شركات شحن الحاويات بأن جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس أدى إلى عرقلة قطاع الشحن البحري الدولي ، بحيث لا تنحصر آثاره إلى شهور بل إلى أبعد من ذلك، سيما وأن ٣٠% من حجم حركة الشحن اليومي بالحاويات في العالم يمر من خلال قناة السويس التي يبلغ طولها ١٩٣ كيلومترا، ناهيك عن أن الحاويات الفارغة التي تحتاجها المصانع الآسيوية لشحن منتجاتها تضررت أيضا أثناء نتيجة لتوقف الملاحة في قناة السويس.^١

^١ <https://www.aljazeera.net/ebusiness> ، حادث قناة السويس. ما حجم الضرر على التجارة العالمية والشركات؟، استرجع بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٧

الفصل الثاني

الآثار القانونية على جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاقها لقناة السويس

تعددت وتنوعت الخسائر الناجمة عن جنوح السفينة العملاقة ايفر جيفن بقناة السويس، والتي تعتبر من أهم معابر الملاحة الدولية التي تخدم التجارة الدولية، حيث بدأت سلسلة الخسائر بالخسائر التي تعرضت لها هيئة قناة السويس ذاتها وتلتها الخسائر التي لحقت بالسفن العالقة بالقناة طوال فترة استمرار جنوح هذه السفينة والتي بتراكمها قد أدت إلى التأثير علماً لاقتصاد العالمى بشكل عام.

وقد بلغت تكلفة توقف حركة الملاحة في قناة السويس بسبب الإغلاق الذي حدث فيها - نتيجة جنوح سفينة "ايفر جيفن"- إلى ما يقارب ٤٠٠ مليون دولار في الساعة، كما وصل حجم إجمالي الخسائر التقديرية لهيئة قناة السويس نحو ما يقارب مليار دولار نتيجة توقف الملاحة في هذه القناة والتي شملت تكاليف الإيرادات الفائتة وكذلك تكاليف عمليات الإنقاذ.^١

كما أدى جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس إلى اضطراب أيضاً في سلاسل الإمداد العالمية، وذلك لأنه يمر ما يقارب ١٢% من حجم البضائع المتداولة في إطار التجارة العالمية، وحوالي مليون برميل من النفط، وحوالي ٨% من الغاز الطبيعي المسال، حيث تم تقدير حجم الخسائر التجارية الإجمالية خلال فترة انغلاق قناة السويس بحوالي ٥٤ مليار دولار.^٢

وهذا أدى إلى ارتفاع أسعار السلع المهمة مثل النفط الخام والغاز، وقد سجل سعر البرميل وفقاً لسعر عقود خام برنت ارتفاعاً من ٥٧.٦٧ دولار في ٢٣ آذار ٢٠٢١، إلى ٦١.١٨ دولار في

^١ <https://www.france24.com/ar> ، مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس، استرجع بتاريخ

٢٠٢١/١١/٢٢
^٢ المرجع نفسه ادى

اليوم التالي لجنوح سفينة ايفر جيفن، أي بواقع ٦.١%، وفي اليوم الذي تم فيه إنهاء جنوح سفينة ايفر جيفن سجل سعر البرميل ٦١.٥٦ دولار، وذلك قبل أن ينخفض سعره إلى ٥٩.١٦ دولار في ٣١ آذار^١.

المبحث الأول

المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع وطاقم السفينة

لقد نظمت الاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل البحري التعاقدية في ظل عقد النقل البحري للبضائع، ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ والتي صادقت عليها الأردن سنة ٢٠٠١^٢. لكن مسؤولية الناقل البحري التي نظمتها اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ هي تلك التي تترتب عليه تجاه الشاحن أو تجاه المرسل عليه، أما بالنسبة للمسؤولية التي تترتب على الناقل البحري تجاه طاقم السفينة العاملين على متنها فلم تنظمها هذه المعاهدة وإنما نظمتها القوانين الوطنية ذات العلاقة.

وبناء عليه، فسوف يتم الحديث في المطلب الأول عن المسؤولية المتوقعة للناقل البحري أو مشغل سفينة "يفر جيفن تجاه الشاحن والمرسل إليه وفقاً لأحكام اتفاقية هامبورغ، في حين سيتم مناقشة تلك المسؤولية المتوقعة تحملها تجاه طاقم سفينة "يفر جيفن" والنااتجة عن حادثة جنوحها في قناة السويس.

^١ <https://www.france24.com/ar> ، مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس
^٢ انظر العباينة، محمود محمد، أحكام عقد النقل، مرجع سابق، ص139.

المطلب الأول

المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع

من أجل الوقوف على أوجه المسؤولية المتوقعة تحملها من قبل مشغل سفينة ايفر جيفن التي جنحت في قناة السويس، لا بد من التحدث أولاً عن الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن، ومن ثم نتحدث عن الآثار القانونية المترتبة على تلك المسؤولية ومدى إمكانية إعفاء مشغل سفينة "يفر جيفن من المسؤولية التي قد تترتب عليه تجاه أصحاب البضائع نتيجة لجنوح تلك السفينة، وذلك وفقاً لأحكام معاهدة هامبورغ لسنة ١٩٧٨ وقانون التجارة البحرية الأردني.

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها

تقوم مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها في قناة السويس على أساس المسؤولية العقدية. فأساس المسؤولية يحكمها عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل البحري (مشغل السفينة). وقد يكون بعض أصحاب البضائع المنقولة على متن سفينة ايفر جيفن شاحنين ومرسل إليهم في آن واحد، بينما قد يكون البعض الآخر منهم مرسل إليهم فقط، وهذا يعتمد على نوع البيع الذي على ضوءه تم إبرام عقد النقل البحري.^١

واستناداً لما سبق، فإذا كان صاحب البضاعة هو شاحن البضاعة فله حق المطالبة بالتعويض عما لحقه من أضرار ناجمة عن جنوح السفينة، ويكون حقه في المطالبة بالتعويض هو

^١ الفرج، محمد أسو سالم، السفن ذات القيادة، التحديات القانونية دراسة مقارنة، بحث منشور، جامعة القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٥٧.

حق عقدي مباشر مستند لما يمنحه إياه عقد نقل البضائع بحراً،¹ والذي كان قد أبرمه مع مشغل سفينة "إيفر جيفن".

لكن إذا كان صاحب البضاعة المنقولة على متن سفينة إيفر جيفن ليس هو الشاحن، وإنما هو مرسل إليه فقط - وفقاً لعقد النقل البحري- فالمرسل إليه لا يعتبر طرفاً في عقد النقل البحري، وإنما يمتلك حقاً مستنداً إلى ذلك العقد يخوله المطالبة بتسليم البضاعة له ويتلقى التعويض عنها عند هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها، وعلى الرغم من أن ذلك يعتبر خروجاً على مبدأ نسبية آثار العقد، إلا أن هذا الحق قد تم منحه للمرسل إليه وفقاً لأحكام المادة ٧١ من قانون التجارة الأردني لسنة ١٩٦٦ والتي تنص على أنه:

"إن من يشتري سفينة أو حصة منها ويريد أن يتقي الملاحقات التي تجيزها المادة السابقة، عليه بعد إجراء تسجيل شرائه وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً أن يبلغ نسخة عن سند تملك السفينة إلى جميع الدائنين المدونين بهذا السند في المقام المختار في السند الأساسي".

واستناداً لهذه المادة فإن المرسل إليه -غير الشاحن- يمكنه مطالبة مشغل سفينة "إيفر جيفن" بالتعويض عن هلاك أو تضرر البضائع أو عن التأخر في تسليمها الناجم عن جنوح السفينة، وذلك بالاستناد إلى ما يمنحه إياه عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن ومشغل سفينة "إيفر جيفن" من

¹ Paul Todd, *Principles of the Carriage of Goods by Sea* (1st edn, Routledge 2016) 354.

حقوق، والذي يستطيع الاستفادة منها من خلال الدعوى المباشرة التي يستطيع إقامتها بالاستناد لما خولته إياه المادة ٧٣ من قانون التجارة الأردني لسنة ١٩٦٦.^١

وقد نصت المادة (١٧) اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ على مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف أو التأخر في تسليم البضائع المنقولة، حيث نصت تلك المادة على أنه:

"يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت يف الفصل".

وسنداً لما تقضي به هذه المادة فإن مسؤولية مشغل سفينة "ايفر جيفن" تجاه أصحاب البضائع المنقولة على متنها تقوم على أساس قاعدة الخطأ المفترض. بمعنى آخر، لا يستطيع مشغل سفينة ايفر جيفن التخلص من مسؤولية هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في تسليمها إلا إذا أثبت ما ينفي ذلك الخطأ المفترض.^٢ وهذا ما يستفاد من نص المادة (٢/٣٠) من معاهدة هامبورغ والتي تقول: باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

^١ Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? "A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London. 187.

^٢ الفرج، محمد أسو سالم، مرجع سابق، ص ٥٦.
Simon Baughen, *Shipping Law* (5th edn, Routledge 2012), 133.

هذا وقد نصت المادة (٥) من معاهدة هامبورغ على أنه:

" يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل".

وهذه المادة تحدد مدة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو عن التأخر في تسليمها، والتي تستمر باستمرار تولي العهدة على البضائع المنقولة من قبل الناقل البحري.¹ لكن أساس مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن تلف البضائع أو هلاكها أو التأخر في تسليمها -وفقاً لقانون التجارة الأردني- لا يقوم على قاعدة الخطأ المفترض، وإنما على أساس تحقيق نتيجة، وهذا ما تفيدنا به المادة (١٠٧/ج) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تقول:

"عندما تقام دعوى على الريان أو على بحارته فلهؤلاء الحق أن يحددوا مسؤوليتهم حتى في حالة وقوع الحادث في الأصل نتيجة خطئهم الشخصي إلا أنه إذا كان الريان أو أحد البحارة هو في الوقت نفسه المالك أو الشريك أو المستأجر أو مدير الإدارة فإن أحكام هذه الفقرة تطبق فقط عندما يكون الخطأ قد وقع منه بوصفه ريان السفينة أو أحد بحارتها."

ونجد من ذلك بأن أساس مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن وفقاً لمعاهدة هامبورغ ١٩٧٨ ليس نفس الأساس الذي تبناه قانون التجارة البحرية الأردني، وهذا يستلزم ضرورة أن يتبنى المشرع الأردني قاعدة الخطأ المفترض الذي تبنته معاهدة هامبورغ، وذلك بسبب سمو أحكام معاهدة هامبورغ

¹ Astle WE, *The Hamburg Rules* (Fairplay 198) 98.

على أحكام قانون التجارة البحرية أردني وفقاً لما أقرته المحكمة الدستورية وأحكام محكمة التمييز الأردنية.^١

ومن الالتزامات التي تلقى على عاتق الناقل البحري وفقاً لأحكام عقد نقل البضائع بحراً التزام الناقل البحري بتفقد مستلزمات السفينة قبل تحميل البضائع والانطلاق في البحر، وذلك استناداً للفقرة الأولى من المادة ٢ لاتفاقية هامبورغ والتي جاء فيها:

" على الناقل قبل قيام الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطاً كافياً لجعل السفينة صالحة للملاحة أو يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها وأن يجعل غرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضائع وحفظها".^٢

وقد نصت على التزام صلاحية السفينة للملاحة المادة (٢١٢) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي قالت:

" الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر: ١. بأن يعد السفينة أعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة . ٢. أن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة. ٣. أن ينظف ويحسن حالة الانابر (العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع".

^١ انظر قرار التفسير رقم (٢٠٢٠/١) الصادر عن المحكمة الدستورية. قرارات محكمة التمييز (حقوق) ٢٠١١/١٤٨٣ والقرار (حقوق) ٢٠١٢/٧٤٣ والقرار (حقوق) ٢٠١٨/٤١٦٤.

^٢ Al-Daboubi, Derar, The Relationship between Seaworthiness and the Duty of Disclosure under the Marine Insurance Contract: An Analysis of UAE, US and English Law, 88 Journal Sharia and Law, 2021, 26.

لكن ما يلاحظ على هذا النص بأنه حدد الوقت الذي يلتزم به الناقل البحري بتوفير سفينة صالحة للملاحة، عند انطلاق الرحلة و قبل انطلاقها، لكن لم تتين فيما إذا كان الناقل البحري سيبقى ملتزماً بإدامة شرط صلاحيتها للإبحار طوال الرحلة البحرية.

الفرع الثاني

أركان المسؤولية التي يتحملها مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها

وفقاً لما هو متعارف عليه في إطار مسؤولية الناقل البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري قد تتحقق على عدة أوجه، أي أن الناقل البحري قد تثور مسؤوليته العقدية تجاه أصحاب البضائع في حالة أن لم يتم الناقل البحري بنقل البضائع على الوجه المتفق عليه أو أن البضاعة المنقولة قد تعرضت للهلاك أو تلفها، أو في حال أن تم التأخر في وصول البضاعة المنقولة إلى ميناء الوصول.¹

وعليه، فإن عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بنقل البضائع إلى المرسل إليه أو امتناعه عن تسليم البضائع المنقولة في ميناء الوصول -دون سبب مشروع فإن الناقل البحري سيكون بحالة إخلال للالتزام الأساسي المفروض عليه وفقاً لأحكام عقد النقل البحري، والمتمثل بعدم نقل البضائع وفقاً لما اتفق عليه بينه وبين الشاحن. هذا بدوره يجعل الناقل البحري مسؤولاً مسؤولية عقدية عن الضرر الذي لحق بالشاحن نتيجة لامتناعه عن نقل وتسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه، ولا

¹ دمانة، محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة ماجستير، جامعة ورقلة، ٢٠٠٦، ص ٥٤

يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن امتناعه عن نقل البضاعة يعود لسبب أجنبي أو قوة قاهرة حالت دون تنفيذه لالتزامه.^١

وبناء على ماسبق، فإن قيام الناقل البحري بعدم تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه، نظراً لتعطل السفينة بسبب عدم صلاحيتها للملاحة مثلاً، أو بسبب سوء في رص البضاعة وعدم المحافظة عليها أثناء عملية النقل، فإن هذا سوف يمكن الشاحن أو المرسل إليه من الرجوع على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه نتيجة لتوقف الرحلة البحرية. حيث تقع مسألة إثبات الضرر على عاتق الشاحن وتكون وسيلته في ذلك الإثبات بواسطة سند الشحن المتضمن كافة بيانات البضائع وموعد وصولها والجهة المراد وصول البضاعة إليها، ومتى أثبت الشاحن عدم قيام الناقل بالالتزام بنقل البضائع فلا يمكن للناقل التهرب من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن الضرر نتج عن سبب أجنبي أو قوة قاهرة.^٢

ومن الجدير بالذكر أن هلاك البضاعة من الممكن أن يكون هلاكاً كلياً أو جزئياً، وهنا يكون الناقل البحري هو المسؤول عن البضائع إذا هلكت كاملة أو بشكل جزئي، كأن يتمثل الهلاك الجزئي باختلاف عدد الطرود عن العدد المشحون على السفينة والذي يثبتته سند الشحن، وإما أن يكون على شكل نقصان في وزن البضاعة مقارنة بالوزن المدرج في سند الشحن.^٣

^١ المقدادي، عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٩، ص ١٢٨.

^٢ الفقي، عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، ط١، دار الفكر الجامعي، مصر، ٢٠٠٧، ص ٣٣٤.

^٣ قرار محكمة التمييز الصادر عن الهيئة العادية رقم (٢٠١٥/٨٦) (حيث أن العلاقة بين الفريقين علاقة عقدية بحكمها عقد النقل فإن المميّزة تكون مسؤولية عن إيصال البضاعة إلى المرسل إليه سالمة وتكون مسؤولية عن هلاكها وعن تعييبها وفقاً لأحكام المادة ٧٢ من قانون التجارة ولا يرفع المسؤولية عنها إلا الحالات التي حدتها هذه المادة وهي القوة القاهرة أو العيب القديم في المنقول أو خطأ المرسل ويعود أمر إثبات هذه الحالات المبرنة من التبعية والمسؤولية هذه على عاتق المميّزة على مقتضى الفقرة الثانية من هذه المادة وحيث ثبت لمحكمة الاستئناف أن المميّزة لم توصل البضاعة التي نقلتها للجهة المرسل إليها ولم تقدم أي بيّنة تبرئها من تبعية الإخلال باتفاق الناقل تكون قد قصرت وتقع عليها مسؤولية التعويض عن هذه البضاعة يضاف إلى ذلك أن السرقة لا تشكل قوة قاهرة أو سبباً خارجاً من شأنه أن يعفى

وقد يكون التعويض سببه التأخير في تسليم البضاعة في ميناء الوصول، وهذا ما نظمتها المادة ٢ من اتفاقية هامبورغ والتي عرفت التأخير بأنه:

" التأخير بتسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ففي حدود المهلة يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة"^١

نستنتج مما سبق أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين حالتين لتحديد تأخير الناقل البحري في تسليم البضائع، فالحالة الأولى تتمثل في الاتفاق على موعد محدد لتسليم البضائع، وهنا يعتبر الناقل البحري قد تأخر عن الموعد المتفق عليه إذا لم يسلم البضائع حسب الموعد. أما الحالة الثانية فهي حالة عدم تحديد موعد متفق عليه، حيث تكون حالة التأخير قد تجاوزت المدة الزمنية المعقولة لوصول البضائع، وهنا يعتبر الناقل متأخراً في تسليم البضاعة إذا لم يتم تسليمها في الميعاد الذي جرى العرف عليه.^٢

لكنه ومن الملاحظ بأن قانون التجارة البحرية الأردني لم ينظم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة في ميناء الوصول، وإنما نظم مسؤوليته عن هلاك البضاعة وتضررها فقط، وعليه، فإن مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها نتيجة لجنوحها في قناة السويس، سوف تُمكن أصحاب البضائع المنقولة من المطالبة

المميزة من المسؤولية لأن واجب المميّزة حماية السيارة الناقلة للبضاعة والمحافظة عليها في مكان آمن يحول دون سرقتها لأن السرقة أمر متوقع وإن القوة القاهرة كما عرفها القانون هو الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه. وحيث توصلت محكمة الاستئناف لهذه النتيجة بعد ان طبقت أحكام المواد ٦٨-٧٠ و ٧٢ و ٧٤ من قانون التجارة وأحكام نقل البضائع على الطرق رقم ٢١ لسنة ٢٠٠٦ وكانت سائغة ومتفقة وأحكام القانون فيكون قرارها موافقاً للقانون.

^١ المادة الثانية من اتفاقية هامبورغ

^٢ العباينة، محمود محمد، أحكام عقد النقل، مرجع سابق، ص ١٠٤

بالتعويض عن تلك الأضرار وفقاً لأحكام معاهدة هامبورغ ١٩٧٨ شريطة استيفاء المتضرر لثلاثة أركان وهي:

أولاً: ركن الخطأ

يمكن تقسيم آراء الفقهاء في تعريف الخطأ إلى عدة آراء:

الرأي الأول : يعرف الخطأ بأنه عمل ضار غير مشروع أي العمل الضار المخالف للقانون و يأخذ على هذا الرأي أن القانون لا ينص على الأفعال غير المشروعة أو الأعمال التي تتناسب معه على سبيل الحصر ليستدل منها على الأعمال المخالفة له.^١

الرأي الثاني : وهو رأي الفقيه بلانيول حيث يعرف الخطأ بأنه ” إخلال بالتزام سابق ” ويحصر بلانيول الالتزامات التي يشكل الإخلال بها خطأ من المسؤول في أربع مجموعات هي الامتناع عن العنف ، الكف والامتناع عن الغش ، عدم الإقدام على عمل لم تهيأ له الأسباب من قوة ومهارة واليقظة في تأدية واجب الرقابة على الأشخاص أو على الأشياء.^٢

ففي ركن الخطأ تقوم مسؤولية الناقل البحري العقدية على أساس الخطأ، فإذا ثبت الخطأ من قبل مشغل سفينة ايفر جيفن أثناء قيامه بعملية نقل البضائع، فهذا الخطأ قد يُقيم مسؤوليته تجاه أصحاب البضاعة المنقولة. وهناك مجموعة من الأخطاء التي قد يسأل عنها الناقل البحري، وهي كالاتي:

^١ العبابنة، محمود محمد، أحكام عقد النقل، مرجع سابق ، ص ٩٩
^٢ الذنون ، حسين علي : المبسوط في شرح القانون المدني الخطأ . ط ١ . عمان : دار الوائل للنشر . ٢٠٠٦

أ- الخطأ الشخصي:

يُقصَد به الخطأ الذي يكون له طابع شخصي بأن يتصرف بدافع شخصي في نفسه أو عدم تبصر منه وتتحقق به مسؤوليته الشخصية بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنه ومن ماله الخاص والاختصاص به للمحاكم.¹

ويعتبر الخطأ الشخصي من أبرز هذه الأخطاء التي يقوم بها الناقل البحري هي أن يسمح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة. ومن أمثلة ذلك أن يكون هيكل السفينة غير جاهز أو متضرر بأضرار يجعلها غير قادرة على الإبحار ومواجهة الخطر، أو أن يكون كابتن السفينة غير جاهز أو غير مؤهل بشكلٍ كافٍ للقيام بالمهمة المكلف بها.²

ب- الخطأ الناتج من التابع:

في هذه الحالة يكون الخطأ المنسوب للناقل البحري ناتج عن إهمال أحد موظفيه أو عن مجموعة منهم، ويمكن تصور ذلك في الحالة التي يضع فيها العاملون لدى الناقل البحري البضاعة بطريقة غير صحيحة أو غير ملائمة لطبيعة البضائع، أو في حالة الإهمال الذي يبديه هؤلاء العاملون عن طريق عدم بذل العناية الكافية في التعامل مع البضائع محل العقد، وهنا تقود هذه الأخطاء إلى ضرورة تحديد الشخص المسؤول عن الخطأ من الأشخاص التابعين للناقل البحري.

¹ سلطان، أنور، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ط1، 1987، ص299
² لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص54، انظر أيضا موسى، طالب حسن، القانون البحري، عمان: دار الثقافة، 2012، ص145.

وهناك خلاف بين الفقهاء حول مسألة تحديد الطرف المسؤول، فمنهم من توسع في أساس هذه المسؤولية، حيث اعتبر أن المسؤولية تشتمل على الأعمال القانونية والمادية التي يقوم بها التابع، وهذا ما قادهم إلى القول بأن الأعمال التي يقوم بها الشخص الذي يستخدمه المدين (الناقل البحري) لتنفيذ الالتزامات تقع على عاتق المدين، أي أنه نائباً عنه في التصرفات،^١ بينما يرى جانب آخر من الفقه بأنه ما دام أن المدين يجني فائدة من عمل تابعه الذي ينفذ الالتزام نيابة عنه، فإنه من الواجب أن يتحمل ذلك المدين كافة النتائج الناجمة عن الأضرار التي سببها التابع.^٢

ويختلف اثبات الضرر بحسب مضمون الالتزام الذي يلتزم به الناقل البحري من حيث ضمان سلامة البضائع، فإذا كان الالتزام يُلزم الناقل بضمان وصول البضاعة بحالة سليمة، فإن عدم تسليم البضاعة بحالة جيدة وفقاً لما يتطلبه هذا الالتزام فإن الناقل يكون قد أحل -بشكل مفترض- بالتزامه ويعتبر قد ارتكب خطأ يُفيد بثبوت الضرر،^٣ أما إذا كان مضمون الالتزام هو حماية البضائع وتسليمها بحالة جيدة ففي هذه الحالة يجب على الدائن (صاحب البضاعة) أن يثبت حصول الضرر ويثبت تقصير الناقل في المهمة المطلوبة منه.^٤

وبخصوص حادثة جنوح سفينة "إيفر جيفن"، فإن مشغل تلك السفينة سيتحمل مسؤولية الأضرار التي تلحق بأصحاب البضائع جراء تلفها أو هلاكها أو التأخر في تسليمها بمجرد حصول التلف أو الهلاك أو التأخر بالتسليم، وذلك لأن وصول البضاعة تالفة أو هالكة أو متأخرة عن ميعاد التسليم كاف بحد ذاته لإثبات حصول الخطأ من جانب مشغل السفينة، وذلك بناء على أن مسؤوليته

^١ لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٤

^٢ المرجع نفسه

^٣ وفقاً لنظرية الخطأ المفترض الذي تبنته اتفاقية هامبورغ.

^٤ داودي وليد، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهيدي، ٢٠١٥، ص ٦٤

تقوم على أساس الخطأ المفترض، وفقاً لما صرحت به معاهدة هامبورغ ١٩٧٨^١ وإذا تم عزو الضرر أو التأخر أو الهلاك الذي لحق بالبضاعة إلى حادثة جنوح السفينة في قناة السويس، وثبت أن جنوح السفينة عائد لخطأ الريان أو خطأ مشغل السفينة فلن يتمكن مشغل السفينة من التهرب من مسؤولية التعويض التي ترتبت عليه تجاه أصحاب البضائع التالفة أو الهالكة أو المتأخر تسليمها.

ثانياً: ركن الضرر:

هو من أركان المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري، والذي يمكن تعريفه على أنه: "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه"، ومن شروط الضرر الذي يُسأل عنه الناقل البحري أن يكون ضرراً مباشراً استناداً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية، حيث تقتضي القواعد العامة بأن الضرر يكون بحالتين مادية وأدبية، والضرر المادي هو أي إخلال يلحق بالمضرور أو بمصلحته المادية سواء كان في اللحظة الحالية أو في حالة وقوع الضرر بالمستقبل.^٢

هو الركن الثاني للمسؤولية العقدية، فلا تتحقق المسؤولية بوقوع الخطأ، بل يجب أن يحدث الخطأ ضرراً، والمضرور هو الذي يجب أن يثبت وقوع الضرر به، وتلك واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق، ومنها البيينة والقرائن.

^١ انظر المادة (١٩) من معاهدة هامبورغ.
^٢ حمدي، محمد كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط٢، منشأة المعارف، مصر، ٢٠٠٢، ص ٣١٢.

وقد يكون الضرر مادياً وقد يكون معنوياً وفق أساس المسؤولية ، وبالإضافة إلى ذلك فإن كلمة مسؤولية تعني الالتزام بالتعويض، ويقدر التعويض بقدر الضرر وبانتقائه تنعدم المسؤولية ولا محل للتعويض، فهي تدور معه وجودا وعلما ولا تنهض المسؤولية بدونه، فلا دعوى بلا مصلحة¹.

والضرر في إطار نقل البضائع بحراً قد يتمثل في هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وهذا ما أقرته معاهدة هامبورغ لسنة ١٩٧٨. لكن الفقه قد انقسم بخصوص مدى تطبيق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ (لاهاي) -الخاصة بسندات الشحن- وقانون التجارة البحرية الأردني على الأضرار الناجمة عن التأخير في التسليم وعن الضرر الاقتصادي الناجم عنه إلى اتجاهين متعارضين:

أ - الاتجاه الأول:

يرى هذا الاتجاه أنه لا يوجد في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤، وبروتوكولها لعام ١٩٦٨ أو في قانون التجارة البحرية الأردني نصوصاً تنظم مسألة التأخر عن موعد تسليم البضائع المنقولة، كما أنهما لم ينظما الضرر الاقتصادي الناتج عن مثل هذا التأخير، حيث تركت هذه الاتفاقية الأمر إلى القضاء لكي يعالج مسألة تأخر الناقل البحري في تسليم البضائع المنقولة في ميناء الوصول.

وهذا أمر منطقي؛ لأن مسألة التأخير في تسليم البضائع ليست على درجة كبيرة من الأهمية عند إبرام الاتفاقية سنة ١٩٢٤، وذلك لأن السفن في ذلك الوقت كان يتم تسييرها من خلال الأشربة وهذا ما يساهم في إبطاء حركتها والذي يؤدي بالمحصلة إلى تأخر الناقل البحري في تسليم البضائع في الميناء المقصود، ناهيك عما قد تتعرض له مثل هذه السفن من مخاطر بحرية تضطرها إلى الانحراف عن المسار المرسوم وبالتالي، إطالة أمد الرحلة البحرية والتأخر في تسليم البضائع

¹ سلطان، أنور، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، مرجع سابق، ص ٣٠٠

المنقولة في مكان وجهتها، كون الناقل البحري سيصبح مضطراً إلى عدم التقيد بالوقت محدد لاتمام الرحلة البحرية.^١

وهذا جميعه يعود إلى أن الملاحة البحرية كانت تقوم على فكرة المجازفة في الوقت، حيث كان من الصعب توقع وتحديد تاريخ معين لوصول السفينة لوجهتها المحددة. علماً بأنه لم يرد أي ذكر لتعبير التأخير في نصوص اتفاقية بروكسل أو في نصوص قانون التجارة البحرية الأردني، ولم يتعرض كلاهما إلا لتعبري الهلاك والخسارة، دون الإشارة إلى مدى الضرر الذي يخضع لقواعد الاتفاقية أو لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني.^٢

ب-الاتجاه الثاني:^٣

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وأحكام قانون التجارة البحرية الأردني تتطبق على التأخير في تسليم البضائع في ميناء الوصول، وتتطبق كذلك على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه. وحجة أنصار هذا الرأي تقوم على أن عبارة الهلاك أو الخسارة الواردة في المادة السابعة من الاتفاقية ذكرت متبوعة بعبارة (اللاحقة بالبضاعة أو ما يتعلق بها)، وفي المادة ٨/٣ ذكر هذان التعبيران متبوعين في النسخة الفرنسية بعبارة (survenu aux (concernan des) marchandises) ومتبوعين بالنسخة الإنجليزية تم اتباعها بعبارة اللاحقة بالبضائع أو ما يتعلق بها (To or in connection with goods)، حيث وردت هذه

^١ حمدي، محمد كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط٢، منشأة المعارف، مصر، ٢٠٠٢، ص ٣١٢
^٢ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثانية، عمان ١٩٩٨، ص ١٢٤
^٣ حمدي، محمد كمال، مرجع سابق ص ٣١٢

العبرة بصورة مطلقة مما يقتضي شمولها للضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة في ميناء الوصول المتفق عليه.

والضرر الذي من الممكن أن يلحق بالبضائع المنقولة بحراً قد يكون على صورة هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها بالموعد المحدد والمتفق عليه في سند الشحن، وهلاك البضائع قد يكون هلاكاً كلياً أو جزئياً. ولكون الناقل البحري ملتزم بتسليم البضائع بنفس الحجم والمواصفات والوزن المدون في سند الشحن فإن هلاك البضائع لأي سبب من الأسباب كالغرق أو الحريق أو السرقة يعد دليلاً على تحقق ركن الضرر.^١

ويترتب على تأخير تسليم البضائع في ميناء الوصول حصول ضرر للمرسل إليه بحيث يُعزى هذا الضرر إلى التأخير في تسليم البضائع من قبل الناقل البحري، وخاصة الضرر الاقتصادي الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى قيام دعوى المسؤولية العقدية.

وعليه، فإذا تأخر مشغل سفينة ايفر جيفن في تسليم البضائع أو سلم بضاعة هالكة أو تالفة إلى المرسل إليه، كانت قد تسببت به حادثة جنوح السفينة في قناة السويس، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن سيكون مسؤولاً أمام صاحب البضائع، وذلك بالاستناد إلى مبدأ الخطأ المفترض الذي تبنته قواعد هامبورغ المصادق عليها من قبل الأردن.^٢

والجدير بالذكر أن المشرع الأردني تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وبالتالي، أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني،^٣ في حين

^١ حمدي، محمد كمال، مرجع سابق ص ٣١٢.

^٢ المادة (٨/١٩) من اتفاقية هامبورغ .

^٣ المقدادي، عادل علي، القانون البحري، ط١، دار الثقافة، الأردن، ٢٠٠٩، ص ١٣٠.

كان من الأوجب تعديل قانون التجارة البحرية الأردني ليوائم أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ التي تمت المصادقة عليها من قبل الأردن.

لكن الملاحظ من نصوص القانون المصري بأنه قد أخضع الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لقواعده، وهذا ما نصت عليه المادة (٢٤٠ / ١ ، ٢) من القانون البحري المصري، وهي تقابل المادة (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ التي صادقت عليها مصر، والتي تنص على أنه:

“يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق”.

ثالثاً: العلاقة السببية

وهي علاقة متسلسلة تربط بين سلسلة الأحداث جميعها التي حصلت في العالم المادي ، بدءاً من السلوك والتصرف المهمل من جانب المدعى عليه وصولاً إلى الضرر الذي لحق بالمدعي.^١

وتبرز أهمية ركن السبب عندما يكون الخطأ مفترضاً كما هو الحال في مسؤولية الناقل البحري، وذلك لأن الخطأ المفترض وقوعه هو سبب الضرر، فإثبات الخطأ في هذه الحالة سيكون مرتبطاً بذات الوقت في إثبات الرابطة السببية بين الخطأ والضرر الناشئ عنه، حيث تكمن الصعوبة في إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر وذلك لاندماجهما مع بعضهم البعض.^٢ ومثال على ذلك الحالة

^١المقدادي، عادل علي، القانون البحري، ط١، دار الثقافة، الأردن، ٢٠٠٩، ص١٣٠
^٢المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص١٣٢

التي يتأخر فيها الناقل البحري عن تسليم البضائع المنقولة عن الوقت المحدد والمدرج في سند الشحن، حيث أن عدم تسليم البضائع المنقولة وفقاً لما اتفق عليه زماناً يعتبر أحد أوجه الخطأ المرتكبة من قبل الناقل البحري، لكن من الممكن أن يُثبت الناقل البحري بأن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه لا يعود سببه إلى خطأ الناقل البحري، وإنما لسبب آخر خارج عن إرادته، وقد يثبت خطأ الناقل البحري في حالة أن أثبت المرسل إليه أن الضرر الذي لحق به -جاء فوات المنفعة من صفقة بيع- كان سببه تأخر تسليم البضائع من قبل الناقل البحري، لكن الناقل قد يثبت أن عدول المشتري عن إتمام الصفقة المزعومة عائد إلى تعنت ذلك المشتري، أو لأن المشتري قد وجد بضاعة أفضل من البضاعة محل عقد النقل البحري.^١

وقد يكون العيب الذاتي ذريعة يستخدمها الناقل البحري من أجل أن ينفي مسؤوليته عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة المنقولة على متن سفينته. والعيب الذاتي هو العيب الذي ينشأ نتيجة عن عيب متأصل بالبضاعة، بمعنى أن العيب الذاتي للبضاعة هو السبب الناشئ عن طبيعتها الداخلية ويؤدي دون أي تدخل من الناقل أو تابعيه إلى هلاك البضاعة أو تلفها.^٢ لكن العيب الذاتي لا ينفي مسؤولية الناقل البحري إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة راجع إلى سوء تعامل الناقل البحري مع البضاعة أو عدم إجرائه للتغليف الجيد، إلا أن الناقل البحري قد يستند إلى إهمال الشاحن في عدم التأشير على الغلاف الخارجي للبضائع بما يفيد بطبيعتها، وذلك لكي ينفي الناقل عن نفسه ارتكاب الخطأ.^٣

^١ داودي وليد، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، مرجع سابق، ص ٦٧، أنظر أيضا المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية، ص ١٠٣

^٢ شكري، بهاء بهيج، بحوث في التأمين، المرجع السابق، ص ٦٤٨

^٣ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ١٠٥

الفرع الثالث

الآثار القانونية المترتبة على مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بعد حادثة

جنوحها

من المتعارف عليه بأن عقد النقل البحري يُرتب على الناقل البحري التزاماً بنقل البضائع من ميناء الشحن (القيام) إلى ميناء الوصول وتسليمها في الموعد المحدد المتفق عليه في وثيقة الشحن، ناهيك عن ضرورة التزام الناقل البحري بسلوك خط السير المعتاد أو المتفق عليه بالعقد، والذي إذا ما انحرف الناقل عنه كان مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق بالبضائع نتيجة ذلك التأخير في الوصول الذي سببه تغيير المسار.^١

يعتبر التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها هو من أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه، كونه يعتبر مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع أثناء الرحلة ما لم يكن سبب التلف أو الهلاك راجعاً إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة، ووفقاً لاتفاقية هامبورغ لا يقتصر الالتزام فقط أثناء فترة إبحار السفينة بل إنه يمتد ليشمل اللحظة التي يستلم فيها الناقل البضائع بانتقال العهدة إليه في ميناء الشحن وتستمر طيلة فترة النقل البحري حتى الوصول إلى ميناء الوصول المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه أو الطرف الذي يسمح له قانون ميناء الوصول باستلامها، والذي يتطلب بأن تكون حالة البضاعة جيدة دون هلاك أو تلف وهذا ما يسمى (المسؤولية من الميناء إلى الميناء).^٢ لكن قانون التجارة البحرية الأردني حصر مسؤولية الناقل البحري (من الرافعة إلى الرافعة) أي أنه لم يشمل فترة

^١ دويدار، هاني، الناقل البحري والجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٣١
^٢ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٩، انظر أيضاً شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية، ص ٦٣.

تواجد البضاعة في مينائي الشحن والوصول. حيث نصت المادة نصت المادة (٢١١) من قانون

التجارة البحرية الأردني على نطاق مسؤولية الناقل الزمنية، والتي جاء في الفقرة الأولى منها لأنه:

" 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"

وكان من الأوجب أن يلتفت المشرع الأردني إلى هذا التعارض، وأن يستبدل نص هذه المادة

بالنص الذي تبنته اتفاقية هامبورغ التي صادق عليها الأردن والتي يجب أن تسود أحكامها على

أحكام القانون الوطني.^١

ويعتبر تسليم البضائع واقعة قانونية تنتهي عندما يتم تنفيذ عقد النقل البحري، حيث تبقى

مسؤولية الناقل البحري قائمة حتى يتم تسليم البضائع بحالة جيدة إلى المرسل إليه أو من يخوله

قانون ميناء الوصول بالاستلام.^٢ والتسليم الفعلي للبضائع لا يعني دائماً حيازة المرسل إليه لهذه

البضاعة، فمن الممكن أن تستلمها دائرة الجمارك أو سلطات الميناء المختصة.

وفي الحالة التي تصل فيها إلى ميناء الوصول المتفق عليه بضاعة هالكة أو تالفة أو

متأخرة عن موعد تسليمها كانت أقلتها سفينة ايفر جيفن، فسوف تُقام مسؤولية مشغل تلك السفينة

عن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، وذلك استناداً لمبدأ الخطأ المفترض، والذي بموجبه لا يلتزم

^١الإبراهيم، مروان بدري (٢٠٠٦) دراسة بعنوان " مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، بحث منشور في سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد ٢١، العدد ٢. ص ٩١. العطير، عبدالقادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة ٢٠١٤، ٧٨. Lachmi Singh, *The Law of Carriage of Goods by Sea* (Bloomsbury Professional 2011), 40. Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law/The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* (Kluwer Law International 2010)46.

^٢ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٩

المرسل إليه بإثبات خطأ مشغل سفينة ايفر جيفن، وإنما يكفيه أن يثبت بأن البضاعة قد وصلت متضررة أو هالكة أو أنها وصلت متأخرة عن الميعاد المنفق عليه أو الميعاد المعتاد. هذا وقد يُعزى هذا الضرر أو الهلاك أو التأخر في تسليم البضائع إلى حادثة الجنوح التي تعرضت لها سفينة ايفر جيفن. إلا أن الناقل يستطيع التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالشاحن أو المرسل إليه إذا استطاع إثبات إحدى حالات إعفاء من المسؤولية أو تمسك بشرط في العقد يعفيه من المسؤولية تجاه أصحاب البضائع.^١

وإذا ثبت أن مشغل سفينة "ايفر جيفن" قد ارتكب خطأً أدى إلى جنوح السفينة المذكورة في قناة السويس والذي تسبب في هلاك البضاعة المنقولة، فإن مشغل تلك السفينة لا يستحق أجره نقل تلك البضائع وذلك لأن المرسل إليه قد فقد البضاعة وبالتالي، فإن الناقل سيفقد الأجرة لاستحالة تنفيذ الالتزام، لأن وجوب الأجرة يقابلها التزام مشغل السفينة بتنفيذ عقد النقل البحري. لكن هذه القاعدة لها استثنائين: الأول وهو أنه إذا فقدت البضاعة جراء عيب في الحزم من طرف الشاحن، والثاني يتمثل بأن يكون الهلاك بسبب عمل أو خطأ يُنسب إلى الشاحن.^٢

وإضافة إلى أن مشغل سفينة "ايفر جيفن" لن يستحق أجره بسبب خطئه في تنفيذ عملية النقل، فلشاحن أيضاً طلب فسخ العقد والمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به وفقاً للقواعد العامة، وذلك شريطة ألا يتجاوز مبلغ التعويض حدود مسؤولية الناقل.^٣

^١ يوسف، علي ثابت (٢٠١٦) بعنوان "مسؤولية الناقل البحري عن انحراف السفينة في القانون الأردني: دراسة مقارنة". اطروحة دكتوراة، جامعة آل البيت، ص ٢٨

^٢ شفيق، محسن، مرجع سابق، ص ٦٤

^٣ بسعيد مراد، عقد النقل البحري، للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠١٢، ص ١٦٢

يرى الباحث من خلال نص المادة (٢١١) السابقة أنها تضمنت استثناءين؛ الأول منهما وهو أنه لا يطبق هذا النص على النقل البحري المبرم بدون سند شحن، والسبب في ذلك هو استبعاد النقل الذي يتم بموجب مشاركة الإيجار الذي يتمتع مستأجر السفينة في إطاره بنفوذ اقتصادي يمكنه من نقل كميات أكبر من البضائع، أما بالنسبة للاستثناء الثاني فيتمثل في حصر تطبيق المادة السابقة على الرحلة البحرية فقط، والتي تشمل المدة من وقت تسليم البضائع حتى وصولها إلى ميناء الوصول.

يمكن القول أن مسؤولية الناقل تبدأ من اللحظة التي تصبح فيها البضائع محمولة على متن السفينة في ميناء الشحن، وتعتبر العلاقة بين الناقل والشاحن علاقة تعاقدية وسندا لذلك يحق للناقل البحري التمسك بالشروط التي تعفيه من المسؤولية المنصوص عليها في العقد.

المطلب الثاني

المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه العاملين على متنها بعد حادثة الجنوح

من أحد أشكال مسؤولية الناقل البحري تجاه الآخرين هو مسؤوليته تجاه الأشخاص المساعدين له، وذلك لأن الناقل البحري -وأثناء تنفيذه لعملية النقل البحري للبضائع- يرتبط بعقود عمل مع أشخاص من ذوي الخبرة في أعمال الملاحة البحرية لمساعدته في إتمام تنفيذ التزاماته تجاه الشاحن ونقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول^١. من هؤلاء الأشخاص من يعمل لصالح الناقل البحري على ظهر السفينة كالبحريين، ومنهم من يعمل لصالح الناقل البحري على البر، فريان ومرشد وملاحو السفينة هم من بين الأشخاص المنتمية لفئة البحريين، وهم من تربطهم علاقة تبعية

^١يوسف، علي ثابت مرجع سابق، ص ٣٧

مع الناقل البحري يكون بمقتضاها الناقل البحري مسؤول عن أخطائهم تجاه الغير أثناء سير الرحلة البحرية.^١

أما بالنسبة للبريون فهم أشخاص مقيمون على البر في الموانئ البحرية ويعملون لحساب الناقل البحري، حيث تكون وظيفتهم متمثلة في تسليم البضائع إلى الشخص المرسل إليه عند وصول السفينة، ومن بين هؤلاء الأشخاص أمين السفينة: وهو وكيل تجاري ينوب عن المجهز أو الريان في تسليم البضائع لحامل وثيقة الشحن أو للمخول باستلامها في ميناء الوصول، وبموجب هذه الوكالة يحق لوكيل السفينة حبس البضاعة وعدم تسليمها حتى يتم تسليم الأجر المنفق عليه، إذا كان عقد النقل البحري ينص على أن دفع الأجرة يجب تنفيذه عند وصول البضاعة.^٢

هناك العديد من الأخطاء التي قد يرتكبها هؤلاء البحريون أثناء قيامهم بالأعمال الملاحية على متن السفينة أثناء نقلها للبضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، ومن بين تلك الأخطاء الأخطاء الملاحية التي قد تسبب أضراراً للسفينة الناقلة والتي تنجم عن التصادم بسفينة أخرى أو بأي جسم عائم أو مستقر في البحر، وهناك أخطاء قد يرتكبها الريان كأن يغادر السفينة أثناء رحلة السفر -ولأي سبب كان- دون موافقة ضابط السفينة.^٣ ومسؤولية هؤلاء البحريون تجاه الناقل البحري أساسها المسؤولية العقدية القائمة على عقد العمل المبرم بينهم وبين صاحب السفينة،^٤ وذلك لأن خطأ هؤلاء الأشخاص سوف يؤدي إلى مسؤولية الناقل البحري تجاه الغير، وبالأخص تجاه أصحاب البضائع المنقولة. وهذا ما نستشفه من المادة ٥ من اتفاقية هامبروغ والتي تنص على:

^١ يسعيد مراد، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٦٤

^٢ يوسف، علي ثابت، مرجع سابق، ص ٤٦

^٣ داودي وليد، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٣٣

^٤ صالح، هادف محمد، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد ٦٥، مديرية الدراسات القانونية، وزارة العدل، ٢٠١٠، ص ١٠٧.

" أن الناقل يبقى مسؤولاً خلال الفترة التي تكون البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه أخذ

التدابير المعقولة لتفادي أي ضرر قد يلحق بالبضاعة.

ومن الأخطاء التي تدخل من ضمن المسؤولية الشخصية للناقل البحري الأخطاء التجارية تجاه الشاحن أو أصحاب البضاعة، حيث يتضمن ذلك أن الناقل البحري سوف يكون مسؤولاً مسؤولية عقدية أمامهم عن الأخطاء التجارية التي تسبب بها فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تربطه أي علاقة عقدية مع الشاحن. وبما أن الربان والملاحين ومرشدي السفينة الناقله هم من الغير - بالنسبة لأصحاب البضاعة- فأصحاب البضائع التالفة لا يستطيعون الرجوع إليهم على أساس المسؤولية العقدية وإنما تقوم المسؤولية العقدية تجاه الناقل البحري الذي تعهد بموجب عقد النقل بنقل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وهذا ما يستفاد من نص المادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية الأردني.^١

فالأخطاء التجارية متعلقة بالمحافظة على البضائع أثناء عملية النقل من ميناء الشحن حتى تفرغها ورسها، ولا يحق للناقل البحري أن يضع شرطاً في سند الشحن يعفيه من المسؤولية تجاه أصحاب البضائع.^٢

ولا تقف مسؤولية الناقل البحري على مسؤوليته أمام أصحاب البضائع عن تلفها أو هلاكها بسبب أخطاء تابعيه، لا بل تمتد أيضاً إلى مسؤوليته أيضاً تجاه تابعيه كالربان والمرشد والملاحين والضباط وفنيين إذا ما أدى خطأ الناقل البحري إلى المساس بحقوقهم التي يمنحها لهم عقد العمل

^١ تنص المادة (٩٥) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: "كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية. وهو مسؤول أيضاً عن فعل الربان والبحارة والسائق، وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم".

^٢ صالح، هادف محمد، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ١٠٧.

الذي كانوا قد أبرموه مع الناقل البحري من أجل المساعدة في تنفيذ عملية نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.¹

وبالإطلاع على تفاصيل حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس نجد بأن العاملين على متن السفينة الجانحة قد لحقت بهم أضرار جراء هذا الجنوح وما تبعه من احتجاز لها من قبل قناة هيئة قناة السويس. حيث أن مدة رحلتهم المفترضة قد طالمت مدتها بسبب طول أمد الإجراءات المتخذة لإعادة تعويم السفينة ومن بعدها مدة الاحتجاز والتي أدت أيضاً إلى إشكالية انتهاء مدة العديد من عقود العمل التي كانت قد أبرمت بين الناقل البحري وبين العديد من العاملين على متنها، وهذا بدوره سيقوم بتحميل الناقل العقدية نتيجة لإخلاله بعقد العمل المبرم مع هؤلاء العمال. وعليه، فإن عقد الاستخدام حتى وإن انقضى خلال فترة جنوح ايفرجيفن أو خلال احتجازها، فإن هذا العقد سيبقى مستمراً حتى الوصول إلى ميناء المقصود لتسليم البضاعة.² مشغل سفينة ايفر جيفن سيبقى ملتزماً بتعويض الربان والعاملين على متنها عن الأضرار الناجمة عن جنوحها وعن المدة التي قضتها تلك السفينة جانحة ومحتجزة في قناة السويس، ولا يجوز له أن يقوم بتحديد مسؤوليته تجاه الربان والبحارة أو أي من تابعيه العاملين على متنها أو من يتعلق عملهم بخدمتها، وهذا الحظر يستفيد منه أيضاً جميع ورثتهم وخلفائهم.³

¹ وقد عرفت المادة (١٣١) من قانون التجارة البحرية الأردني الملاح بانه: "كل شخص استخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية".
² هذا ما تفيد به المادة (١٥٧) من قانون التجارة البحرية الأردني.

³ هذا ما أفادت به المادة (٩٦) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تقول: "يجوز لمالك سفينة بحرية تحديد مسؤوليته بالمبلغ المنصوص عليه في المادة (٩٩) من هذا القانون بالنسبة للديون الناجمة عن أي سبب من الأسباب التالية، إلا في حالة نشوء الدين بسبب خطأ المالك الشخصي..... ثالثاً: لا تطبق هذه المادة في الحالات التالية: أ- الالتزامات المترتبة على واقعة ناشئة عن خطأ شخصي صادر عن مالك السفينة. ب- الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسائر المشتركة. ج- حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود على متنها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم". قرار رقم ١٦٥٦ لسنة ٢٠١٩ - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ ٢٥-٠٤-٢٠١٩

وبالنظر إلى قانون التجارة البحرية الأردني نجد بأنه قد أورد نصوصاً تنظم العلاقة بين الملاحين على السفينة والناقل البحري، وكذلك نصوصاً أخرى تنظم العلاقة بين الريان والناقل البحري، وهذا ما نستخلصه من نصوص المواد ٩٥-١٦٩ من قانون التجارة البحرية الأردني.

فبخصوص الأضرار التي لحقت بريان سفينة ايفرجيفن نجد بأنه قد تضرر بطول مدة احتجاز السفينة وبمدة الجنوح، وكلتا المدتين هما بمثابة زيادة على المدة المعقولة اللازم استغراقها في الرحلة البحرية التي التزم بتسييرها الريان تجاه مشغل سفينة ايفر جيفن لنقل البضائع إلى وجهاتها المقصودة. وعليه، فإنه وبالإستناد إلى العلاقة العقدية بين الناقل البحري (مشغل سفينة ايفر جيفن) والريان، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن سيكون مسؤولاً عن تعويض الريان عن الأضرار التي لحقت به جراء جنوح سفينة ايفر جيفن واحتجازها من قبل هيئة قناة السويس، حيث ستقام هذه المسؤولية على أساس العلاقة العقدية المستندة إلى عقد العمل بين مشغل سفينة ايفر جيفن والريان.

وما يجدر ذكره في هذا الإطار بأن ريان سفينة ايفر جيفن وإن كان يستحق أجره عن المدة التي قضاها على متنها في فترة الجنوح والاحتجاز لدى هيئة قناة السويس، إلا أنه سوف يتم حرمانه من الأجر المترتبة خلال هذه الفترة إذا ثبت أن خطأه هو الذي تسبب بهذا الجنوح.^١

أما مسؤولية مشغل ايفر جيفن تجاه الملاحين العاملين على متنها فمسؤوليته مسؤولية عقدية قائمة على عقد الاستخدام (عقد العمل).^٢ وبالتالي، فإن الملاحين العاملين على متن سفينة ايفر

^١ انظر المادة (١٣٢) من قانون التجارة البحرية الأردني.
^٢ وقد نصت المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية على أنه: " قيد بنود وشروط عقد الاستخدام البحري في دفتر البحارة. ويعبر الملاح عن موافقته بتوقيع إمضائه أو بصمة إصبعه. وان السلطة المكلفة بنظام الملاحة تراقب قبل سفر السفينة قيود دفتر البحارة لتتحقق من أن كل الملاحين النازلين في السفينة مستخدمون بموجب عقد وتتلئ شروط العقد ويستتطق المتعاقدان للتأكد من معرفتهما مضمونه وقبولهما به. ويذكر إتمام هذه المعاملة في هامش الدفتر.

جيفن -أثناء جنوحها وأثناء احتجازها من قبل هيئة قناة السويس- سيكون لهم الحق بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن المدة التي مكثت فيها السفينة في قناة السويس، والتي أدت إلى إطالة أمد الرحلة عن المدة المفترضة لرحلة ايفر جيفن، وهذا التعويض يتم تقديره على أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد استخدام الملاحين. وهذا ما يستفاد من اشتراط نص المادة (١٣٣) من قانون التجارة البحرية بأن يذكر الناقل البحري في عقد الاستخدام مدة العقد فيما إذا كان لمدة محدودة أو لسفرة كاملة، حيث نصت هذه المادة بأنه:

" يجب أن يذكر في عقد الاستخدام ما يلي: كونه معقوداً لمدة محدودة أو لسفرة كاملة. خدمة الملاح أو وظيفته. التاريخ الذي يجب أن تبدئ فيه الخدمة أو الوظيفة. طريقة إيفاء الأجرة المتفق عليها بين المتعاقدين. مبلغ الأجرة الثابتة أو أساس تحديد الأرباح. تاريخ إنشاء العقد ومكانه. لا يكون العقد صحيحاً إلا إذا كان الملاح طليقاً من أي استخدام آخر."

وبالتالي، يمكننا القول بأنه وبسبب زيادة مدة السفرة البحرية عن المدة المتفق عليها في عقد الاستخدام المبرم بين مشغل سفينة ايفرجيفن والملاحين عليها، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن سيكون ملزماً بإعطاء الملاحين العاملين عليها أجرة تماثل نسبة التأخر في قناة السويس شاملة المدة المستنفذة أثناء الجنوح ومدة احتجازها لدى هيئة قناة السويس.^١ لكن إذا كان أجر الملاحين عبارة عن حصة من أرباح السفينة أو حصة من أجزائها فلا يستحق ملاحو سفينة ايفر جيفن أي تعويض عن تأخر رحلة السفينة بسبب جنوحها إذا كان سببه القوة القاهرة، أما إذا كان السبب في الجنوح فعل

^١ هذا ما نستخلصه من نص المادة (١٣٩) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تقول: " في حال تمديد السفرة أو اختصارها يقبض الملاحون أجرة بنسبة مدة خدمتهم الفعلية إذا كانت أجورهم تدفع لهم مشاهرة. " وكذلك المادة (١٤٩) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على أنه: " لا تبقى نفقات العلاج مستوجبة بعد أن يصبح الجرح أو المرض غير قابل للشفاء."

طرف ثالث، غير الملاحين أو الربان أو مشغل سفينة ايفر جيفن، فسوف يستحق الملاحون تعويضاً يُقتطَع من التعويض الذي يتقاضاه مشغل ايفر جيفن من ذلك الطرف، بينما لو ثبت أن سبب الجنوح الذي أضر بمصالح الملاحين قد تمخض عن فعل ربان ايفر جيفن فسوف يستحق الملاحون تعويضاً يضاف إلى حصتهم في الربح.^١

إضافة إلى ماسبق، فقد ألزمت اتفاقية العمل البحري لسنة ٢٠٠٦ مجهزة السفينة أيضاً بأن يوفر الرعاية والدعم اللازمان لمن يعمل على متن السفينة في رحلتها، كتوفير الطعام اللازم والإقامة والمياه الصالحة للشرب ووقود تضمن جميعها لهؤلاء العاملين البقاء على قيد الحياة أثناء تواجدهم على متن السفينة. وهذا ما يقودنا إلى القول بأن مجهزة سفينة ايفر جيفن سوف يكون ملتزماً بأن يوفر كافة الاحتياجات السابقة للعاملين على تلك السفينة قبل وبعد الجنوح ولغاية انتهاء عقد الاستخدام المبرم بينهم.^٢ وإذا انتهى عقد استخدام البحارة أثناء فترة احتجاز سفينة ايفر جيفن لدى هيئة قناة السويس فإنه يتوجب على مجهزة السفينة تأمين إعادة الملاح إلى وطنه ودفع تكاليف إعادته وعدم مطالبته لاحقاً بتلك التكاليف، إلا إذا ثبت إخلاله بالالتزامات تجاه عمله.^٣

^١ حيث تنص المادة (١٤١) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على أنه: " إذا كان الملاحون مستخدمين بحصة من الربح أو من أجرة السفينة فلا يحق لهم أي تعويض من جراء تأجيل السفرة أو تمديدها أو اختصارها بسبب قوة قاهرة. وإذا كان السبب فعل شخص ثالث أو فعل الشاحنين فتتحم للملاحين حصة من التعويضات التي يحكم بإعطائها للسفينة. وإذا كان هذا السبب عائداً لفعل مجهزة السفينة والربان وكان قد لحق بالملاحين ضرر فلهؤلاء علاوة على حصتهم في الربح المحصل، تعويض يحدد بالنظر لمقتضى الحال".
^٢ انظر الفقرة (٢/ب) والفقرة (٥) من المعيار ألف ٢-٥-٢ (الضمانة المالية) دعاه مجلس إدارة مكتب العمل الدولي إلى الانعقاد في جنيف، حيث عقد دورته الرابعة والتسعين في ٧ شباط/ فبراير ٢٠٠٦.
^٣ انظر الفقرة (١/أ) والفقرة (٣) من المعيار ألف ١-٥-٢ (الإعادة إلى الوطن) اتفاقية العمل البحري لسنة ٢٠٠٦.

المبحث الثاني

المسؤولية المحتملة لمشغل سفينة ايفر جيفن تجاه هيئة قناة السويس والناقلين المتعطلين

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة للطرفين حيث يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً، وفي مقابل ذلك ينشأ التزام على الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومتراپطان فيما بينهما.¹ لكن هذه القاعدة تضبط العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري والمتمثلة بعلاقة الناقل البحري بالشاحن، لكن الأمر سيكون على نحو آخر إذا ما أُقيمت مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تسبب بها لطرف ثالث عن عقد نقل البضائع بحراً. وبخصوص واقعة ايفر جيفن فلا بد لنا من أن نبحث في أثر جنوح سفينة ايفر جيفن على أطراف أخرى غير مشغل السفينة وأصحاب البضائع والعاملين على متنها، وهذا ما يوجب علينا البحث في أثر ذلك الجنوح على مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن على هيئة قناة السويس ومجموعة السفن التي تعطلت رحلتها بسبب جنوح سفينة ايفر جيفن واغلاقها لقناة السويس ما يقارب فترة اسبوع.

المطلب الأول

أساس مسؤولية مشغل ايفر جيفن تجاه هيئة قناة السويس والناقلين المتعطلين

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء التحميل إلى ميناء الوصول في الوقت المتفق عليه، كما يلتزم أيضاً بسلوك الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد، أي أنه لا يجوز له اتباع طريق آخر غير ذلك الذي اتفق عليه أو الطريق المعتاد في حال عدم الاتفاق، إذ يعتبر الناقل

¹ المادة (٢٠٣) من القانون المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦.

البحري -الذي ينحرف عن المسار المتبع أو المتفق عليه في العقد- مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة التأخير في وصول البضائع أو الأضرار الناجمة عن تغيير المسار.¹

لكن مسؤولية الناقل البحري غير مقتصرة على مسؤوليته تجاه الشاحن أو صاحب البضاعة، بل أنه قد يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير جراء قيامه بعملية النقل. أي أننا لا نستطيع إقامة مسؤولية الناقل البحري على أساس أحكام عقد النقل البحري وذلك لأن الناقل في هذا الإطار لا تربطه بالغير علاقة عقدية تُبنى على عقد النقل البحري، لذلك لا بد لنا من أن نبحث عن أساس قانوني آخر نقيم عليه مسؤولية الناقل البحري تجاه الغير.

وبالنظر إلى واقعة جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس، فإننا نجد بأن هناك أطراف أخرى غير أطراف عقد النقل البحري قد ادعت بتضررها جراء هذا الإغلاق الذي استمر قرابة اسبوع. فمن ناحية، فقد تضررت مئات السفن التي بقيت تنتظر في قناة السويس وعند مداخلها وذلك لعدم تمكنها من سلوك القناة ومتابعة رحلاتهم إلى مقاصدها، مما أدى إلى إطالة مدة رحلاتهم نتيجة لهذا الإغلاق الذي تطلب إجراءات انقاذ وتجريف مضمّنية من أجل إعادة تعويم سفينة ايفر جيفن كي تستمر انسيابية حركة الشحن البحري التي تعتبر بمثابة شريان للتجارة الدولية.² ولم يقتصر الضرر على التأخر، بل إن الأمر قد دفع بالعديد من السفن إلى أن تسلك طرقاً أخرى طويلة تقادياً منها لآثار الإغلاق مما كبدهم نفقات وتكاليف باهضة جراء الانحراف عن المسار الذي تسبب فيه هذا الجنوح. ومن ناحية أخرى فقد تضررت أيضاً هيئة قناة السويس جراء هذا الجنوح الذي عطل حركة عبور السفن من خلال تلك القناة، الأمر الذي ألحق بها خسائر مالية عالية نجمت عن حرمانها من

¹ دويدار، هاني، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٣١.
² المرجع نفسه

الإيرادات اليومية التي كان من المفترض أن تتحقق من رسوم المرور المفروضة على السفن التي تعبر تلك القناة.

وإذا افترضنا بأن مشغل سفينة ايفر جيفن قد ارتكب خطأ ملاحياً كان السبب في جنوحها وإغلاقها لقناة السويس، فما هو الأساس القانوني الذي من خلاله يمكن لهيئة قناة السويس أو للناقلين البحريين المتأثرين بهذا الإغلاق أن يقيموا دعواهم عليه للمطالبة بالتعويض من جانب مشغل سفينة ايفر جيفن؟ وبالأخص أن تلك الأطراف لا يربطها تعاقده مع مشغل سفينة ايفر جيفن.

واستناداً لما سبق فإن العلاقة التي تربط بين مشغل ايفر جيفن وهيئة قناة السويس، أو العلاقة التي تربط مشغل سفينة ايفر جيفن بمجموعة السفن التي تضررت بإغلاق قناة السويس بسبب جنوح السفينة، كلاهما علاقتان لا تقومان على أساس المسؤولية العقدية وإنما على أساس المسؤولية التقصيرية. وهذا يتطلب ضرورة بيان أركان هذه المسؤولية في القانون المدني الأردني.

وتمتاز أحكام المسؤولية التقصيرية (الفعل الضار) في ظل أحكام القانون المدني الأردني عن كثير من القوانين العربية الأخرى كالقانون المصري مثلاً، وذلك بأن المسؤولية التقصيرية في القانون المدني الأردني تقوم على أساس الفعل الضار، وليس على أساس الخطأ كما في القانون المدني المصري.¹

¹ سلطان أنور، مصادر الإلتزام في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٥، ص ٣٠١

وتقسم أركان المسؤولية التقصيرية في القانون الأردني على النحو الآتي:

أولاً الفعل الضار:

لم تضع التشريعات تعريفاً للفعل الضار وتركت هذه المسألة للفقهاء، وقد نتج عن ذلك خلاف بين الفقهاء حول تحديد مفهوم للفعل الضار وتعريفه تعريفاً جامعاً مانعاً، ولا شك أن مسؤولية الشخص عن فعله الشخصي هي التي تبرز للوجود على ارتكاب ومباشرة الإخلال، وقد أفرد القانون المدني الأردني أحكاماً تفصيلية للمسؤولية عن الفعل الشخصي "المسؤولية التقصيرية".^١

وللفعل الضار عدة صور منها، أن يكون فعله استعمالاً لحق، وأن لا يكون من شأن هذا الاستعمال إحداث ضرر للغير، وفي هذه الحالة لا تقوم مسؤولية على الفاعل، وأن يكون فعله استعمالاً لحق، ولكن من شأن هذا الاستعمال إلحاق الضرر بالغير.^٢

وقياساً على حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن واغلاقها لقناة السويس، فإنه ووفقاً لمفهوم الفعل الضار يمكننا التوصل بأن جنوح هذه السفينة يشكل فعلاً ضاراً لهيئة قناة السويس. ويعود ذلك إلى أن حادثة الجنوح كانت قد حرمت قناة السويس من إيراداتها العائدة من رسوم عبور السفن خلال فترة اغلاق قناة السويس بسبب جنوح سفينة ايفر جيفن، والتي تحملت أيضاً نفقات التجريف وإعادة تعويم سفينة ايفر جيفن التي كانت قد أوقفت حركة الملاحة في قناة السويس.

^١ الذنون، حسن علي، المبسوط في المسؤولية المدنية، ج٢، ط١، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٦، ص٧٩
^٢ منصور، أمجد أحمد، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، ط٦، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص٢٦٢

كما يُعتبر جنوح سفينة ايفر جيفن أيضاً فعلاً ضاراً للسفن التي تعذر عليها الدخول إلى قناة السويس لمواصلة رحلاتها من خلال تلك القناة، حيث انتظرت العديد منها طوال فترة الجنوح، بينما لجأت السفن الأخرى إلى تغيير مسارها بحيث سلكت مسالك بحرية طويلة حتى تبلغ جهة وصولها.

ثانياً الضرر:

هو من أركان المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الضار، والذي يمكن تعريفه على أنه: "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه"، ومن شروط الضرر الذي يُسأل عنه الناقل البحري أن يكون ضرراً مباشراً استناداً للقواعد العامة للمسؤولية، حيث تقتضي القواعد العامة بأن الضرر يكون بحالتين مادية وأدبية، والضرر المادي هو أي إخلال يلحق بالمضور أو بمصلحته المادية سواء كان في اللحظة الحالية أو في حالة وقوع الضرر بالمستقبل.¹

وفيما يتعلق بركن الضرر بخصوص مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن التقصيرية تجاه قناة السويس فهو يتمثل التكاليف التي انفتحتها هيئة القناة لتحريك السفينة وفتح القناة ونفقات اصلاح الأضرار المادية في القناة، وكذلك الخسائر المالية التي لحقت بهيئة القناة بسبب توقف حركة الملاحة وحرمان الهيئة من الرسوم التي تتقاضاها عند مرور السفن من قناتها. أما بخصوص الضرر الذي لحق بالناقلين البحريين، الذين علقوا سفنهم في القناة أو التي لم تتمكن من دخول القناة وبقيت تنتظر طوال فترة الجنوح، فإن أضرارها تتمثل في المصاريف الإضافية لإدامة الرحلة طوال فترة الانتظار، سواء أكانت نفقات إدامة صلاحية تلك السفن لمتابعة الإبحار، أو تلك النفقات المترتبة عن أجور العاملين على متنها، أو التبعات التي سيتحملها هؤلاء الناقلين البحريين تجاه

¹ سلطان أنور، مصادر الإلتزام في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص ٣٠٢

أصحاب البضائع والشاحنين نظراً لتأخرهم بالتسليم أو بسبب تلف البضائع الناجم عن حادثة جنوح السفينة.

ثانياً العلاقة السببية:

والعلاقة السببية في إطار المسؤولية التقصيرية المترتبة على مشغل سفينة ايفر جيفن تكمن في إثبات أن الجنوح وما سببه من إغلاق كان هو السبب في إلحاق الضرر بالغير. وبمعنى آخر، أن من الواجب على الناقلين البحريين المتضررين أن يثبتوا بأن الضرر الذي ألمّ بهم هو ناجم عن جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس، كأن يثبت الناقل البحري المتضرر بأن التأخر في تسليم البضائع لأصحابها في ميناء الوصول كان مرده تأخر السفينة الناقلة في العبور من قناة السويس بسبب جنوح سفينة ايفر جيفن. ويكمن الضرر في هذه الحالة بالمسؤولية التي سيتحملها الناقل البحري تجاه أصحاب البضائع جراء مخالفته لعقد النقل البحري كونه لم يحم بتسليمها بالوقت المتفق عليه أو خلال المدة المعقولة.^١

كما أن الضرر الذي يلحق بالناقل المتضرر من حادثة جنوح ايفر جيفن قد يتمثل في مسؤوليته تجاه أصحاب البضائع في حال هلاكها أو تضررها، وهنا لا بد للناقل البحري المتضرر من حادثة جنوح ايفر جيفن أن يُثبت بأن هلاك البضاعة أو تضررها كان سببه جنوح سفينة ايفر جيفن.^٢ وقد يتجسد الضرر الذي لحق بالناقل البحري بالتكاليف والنفقات التي تكبدها بسبب انتظاره في القناة أو عند مداخلها، وذلك بسبب انغلاق القناة نتيجة لجنوح سفينة ايفر جيفن، فمثلاً قد يحتاج الناقل

^١ داودي وليد، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، مرجع سابق، ص ٦٧، أنظر أيضا المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية، ص ١٠٣

^٢ منصور، أمجد أحمد، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢٦٣

البحري إلى شراء أعلاف لمواشي كان يحملها، كون مؤونة الأعلاف قد تم استنفادها خلال فترة مكوث السفينة منتظرة فتح القناة وتعويم سفينة ايفر جيفن العالقة، وهنا سيكون التزاماً على الناقل البحري الذي تحمّل التكاليف الإضافية أن يُثبت بأن ما تحمّله من تكاليف عائد سببه إلى حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن.

أما بخصوص هيئة قناة السويس، فإنه ومن أجل أن تُقيم المسؤولية التقصيرية على عاتق مشغل إيفر جيفن، فعليها أن تُثبت بأن مالقتها من ضرر جراء توقف إيراداتها من رسوم السفن العابرة للقناة كان سببه جنوح سفينة ايفر جيفن. ولهيئة قناة السويس أن تُقيم مثل تلك المسؤولية على عاتق مشغل سفينة ايفر جيفن عندما تُثبت بأن النفقات الإضافية التي تحملتها عائدة أسبابه إلى التجريف ونفقات الونشات والأيدي العاملة التي تم استنفادها من أجل تحرير سفينة ايفر جيفن العالقة في قناة السويس.

وبالنتيجة، نستطيع القول بأن لكل ناقل بحري، من الذين تعرّقت رحلاتهم بسبب حادثة جنوح سفينة ايفرجيفن في قناة السويس، الحق بمطالبة مشغل سفينة ايفر جيفن بالتعويض وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الفعل الضار، أي أنه حتى وإن لم يثبت خطأ مشغل سفينة ايفر جيفن أو خطأ ربانها فإن مشغل هذه السفينة ملزم بتعويض ذلك الناقل الذي تعرّقت رحلته بسبب جنوح ايفر جيفن إذا ما أثبت بأن الضرر الذي لحق به كان سببه جنوح سفينة ايفر جيفن.¹

¹ وهذا يختلف عن النهج الذي اتبعه المشرع المصري الذي يقيم المسؤولية التقصيرية على ركن الخطأ وليس الفعل الضار. وبمعنى آخر، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن لن يلتزم بتعويض الناقلين المتضررين من جنوحها إلا إذا ثبت خطأ الربان أو خطأ مشغل السفينة.

حيث نظمت المادة ٢٥٦ من القانون المدني الأردني أحكام التعويض عن الفعل الضار، حيث تقول: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر."

ونفس الشيء يصدق القول فيه على مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن تعويض الأضرار والخسائر اللاحقة بهيئة قناة السويس، حيث أنها ستستحق التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية حال أن أثبتت أن الخسائر التي لحقت بها كانت بسبب جنوح سفينة ايفر جيفن حتى وإن لم يثبت الخطأ بحق مشغل ايفر جيفن أو ربانها. لكن هذا لا يمنع من أن يعود مشغل سفينة ايفر جيفن على من تسبب في هذا الجنوح لاسترداد ما دفعه من تعويض الذي تم إلزامه به على أساس المسؤولية عن الفعل الضار سواء تجاه ناقلي البضائع المتضررين أم تجاه هيئة قناة السويس.

المطلب الثاني

الحجج القانونية المتوقعة لإقامة مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح

من أجل إقامة مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن جنوحها وعن الأضرار الفادحة التي خلفها هذا الجنوح في إطار التجارة الدولية، فقد اتجهت هيئة قناة السويس إلى تبني عدة حجج تثبت فيها أن جنوح سفينة ايفر جيفن وإغلاقها لهذا الممر المائي الدولي عائد لأخطاء ملاحية كان قد ارتكبها ربان السفينة عند سلوكه هذه القناة.

فمن الحجج التي ساققتها الهيئة من أجل إقامة مسؤولية مشغل ايفر جيفن وبالتالي، الحصول على تعويض منه، فقد ادعت هيئة قناة السويس بأن ربان هذه السفينة كان يقودها بسرعة تفوق بكثير حد السرعة المسموح به لعبور هذه القناة، حيث ادعت هيئة قناة السويس بأن السرعة الملائمة التي يُسمح للدخول بها إلى الممر الجنوبي لقناة السويس هي ٨-٩ كيلو مترات بالساعة

وذلك بسبب ضيق ذلك الممر، بينما كان ريان ايفر جيفن يسير بسرعة ٢٥ كيلو متر بالساعة، وهذا ما أدى إلى جنوح سفينة ايفر جيف وإغلاق القناة، خصوصاً أن الأحوال الجوية والرياح قد كانت سيئة في ذلك الوقت.^١

ومن أجل إقامة مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح وعن ما يترتب عليه من أضرار، فقد ادعت هيئة قناة السويس أيضاً بوجود خلل فني في سفينة ايفر جيفن، حيث ادعت بأن دفة السفينة المذكورة كانت صغيرة الحجم، وهذا بدوره لم يمكنها من التوجيه الصحيح، وبالأخص أن الأجواء كانت عاصفة والذي بدوره أدى إلى جنوحها وإغلاقها لممر قناة السويس.^٢

وأضافت هيئة قناة السويس حجة أخرى تقول فيها بأن السرعة المخالفة، والتي كان يفود بها الريان سفينة ايفر جيفن، كانت سبباً في فقدان مرشدي قناة السويس السيطرة على سفينة ايفر جيفن وانحرافها مع الرياح لتستقر جانحة ومغلقة الممر.^٣ ولعل هذه الحجة تهدف إلى إقامة مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح وأضراره الممتدة إلى أصحاب البضائع والناقلين الآخرين هيئة قناة السويس، وكذلك تهدف إلى نفي مسؤولية هيئة قناة السويس عن هذا الجنوح وتبعاته سواء تجاه مشغل سفينة ايفر جيفن أو الناقلين المتعطلين أو أصحاب البضائع المنقولة على متن ايفر جيفن أو على متن السفن الأخرى التي تعطلت رحلاتها بسبب جنوح السفينة المذكورة.

^١ هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر جيفن" | الميادين(almayadeen.net). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٠.

^٢ هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر جيفن" | الميادين(almayadeen.net). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٠.

^٣ شيف رويترز reuters_tickers. تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٤.

وقد اضافت هيئة قناة السويس ذريعة أخرى من أجل تجنب تحميلها مسؤولية جنوح سفينة ايفر جيفن، وكذلك لدحض الادعاء القائل بأن هيئة القناة لم تزود سفينة ايفر جيفن بظروف الحالة الجوية السائدة، حيث ادعى رئيس هيئة قناة السويس بأن هيئة القناة تمتلك أجهزة رصد متطورة يتم نشر وإرسال النشرات الصادرة عنها والتحذيرات التي تتبعها من خلال مكتب الحركة الرئيسي في القناة.¹

واستناداً لما سبق، يمكننا القول بأن مشغل سفينة ايفر جيفن سيكون مسؤولاً وفق أحكام المسؤولية التقصيرية القائمة على فكرة الفعل الضار وليس على فكرة الخطأ، اي أنه بمجرد إثبات العلاقة السببية بين حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن والضرر الذي لحق بالمدعي، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن سيلتزم بتعويض الطرف المتضرر حتى وإن لم يثبت الخطأ من جانب ريان السفينة، وذلك عكس التصور وفقاً للقانون المصري الذي يشترط إثبات خطأ الريان من أجل إقامة المسؤولية التقصيرية على مشغل سفينة عن حادثة الجنوح.

وعليه، ف وفقاً للقانون الأردني فإنه إذا كان سبب الجنوح عائد إلى الغير أو إلى سبب ليس لمشغل أو ريان السفينة يد فيه، فإن المشغل سيكون له الحق في استعادة ما دفعه من تعويض من المتسبب لهذا الجنوح مالم يكن السبب قوة قاهرة. لكن وفقاً للقانون المصري فإن مشغل ايفر جيفن يستطيع نفي مسؤوليته التقصيرية وذلك بنفي الخطأ من جانبه، كأن يثبت مشغل سفينة ايفر جيفن أن

¹ صحيفة تتهم مصريين بالتسبب في جنوح إيفر جيفن.. و"قناة السويس" ترد | الحرية (alhurra.com). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢١/١٢/٢٠.

سبب الجنوح هو القوة القاهرة أو خطأ الغير كخطأ هيئة قناة السويس مثلاً، عندها لا يلتزم بالتعويض عن الأضرار المترتبة على جنوح السفينة وإغلاق قناة السويس وذلك لانتفاء الخطأ من جانبه.

بناء عليه، يجد الباحث أن نهج المشرع الأردني ليس في صالح مشغل سفينة إيفر جيفن، وذلك لأنه يلزمه بتعويض المتضرر من الجنوح حتى وإن لم يكن قد ارتكب الخطأ الذي أدى للجنوح وذلك لأن المسؤولية التقصيرية في القانون الأردني قائمة على الفعل الضار وليس الخطأ. حتى وإن كان لمشغل سفينة إيفر جيفن الحق في العودة على المتسبب في هذا الجنوح إلا أن في ذلك مشقة عليه كونه سيضطر إلى القضاء للمطالبة باستعادة ما دفعه من تعويض، والذي سيتم لدى القضاء المصري، أي قضاء دولة أخرى غير تلك الدولة التي تحمل السفينة علمها. أي أنه، سيضطر إلى الاطلاع على القوانين المصرية وتوكيل محامين عرب أو مصريين أو يضطر إلى الاستعانة في الترجمة وما يتبع ذلك من تكاليف أخرى تعود إلى بعد المسافة بين مركز عمل الناقل الرئيسي وقضاء الدولة صاحبة الاختصاص. من أجل ذلك، يجد الباحث بان هناك ضرورة بأن يكون هناك نص قانوني يستثني مسؤولية حوادث جنوح السفينة من تطبيق الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية، وذلك حماية للناقل البحري ومراعاة للطبيعة التجارية لعمله التي تقتضي عدم اللجوء للقانون المدني إلى في الحالات الضرورية.

المبحث الثالث

الحجج القانونية المتوقعة لنفي مسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الجنوح

تختلف الحجج القانونية التي من الممكن أن يلجأ إليها مشغل سفينة ايفر جيفن لنفي مسؤوليته، وذلك بحسب طبيعة العلاقة التي تربطه بالطرف المتضرر. فالعلاقة بين مشغل سفينة ايفر جيفن وأصحاب البضائع المنقولة هي علاقة تعاقدية أساسها عقد النقل البحري، بينما علاقته مع الريان والعمالين معه هي علاقة عقدية أساسها عقد العمل، وهناك أيضاً علاقة مع الغير كالناقلين البحريين الذين تعثرت رحلاتهم البحرية بسبب حادثة جنوح سفينة ايفر جيفن، وعلاقته مع هيئة قناة السويس التي تأثرت إيراداتها وتكبدت تكاليف ونفقات الإنقاذ وإعادة التعويم، وفي كلتا العلاقتين لا يوجد رابط عقدي سواء بين مشغل ايفر جيفن والناقلين البحريين المتعثرين أو بين مشغل ايفر جيفن وهيئة قناة السويس، فهنا سيكون أساس التعويض قائماً على أحكام المسؤولية التقصيرية القائمة على الفعل الضار كما سبق بيانه.

بخصوص العلاقة بين مشغل سفينة ايفر جيفن (الناقل البحري) و أصحاب البضائع التالفة أو الهالكة أو التي تأخر تسليمها، فإن مشغل سفينة ايفر جيفن يستطيع نفي مسؤوليته عن تلف البضائع أو هلاكها أو عن التأخر في تسليمها، إذا أثبت أن الجنوح الذي تسبب في ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم عائد إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو إلى قوة قاهرة.¹

فقد يعزو مشغل سفينة ايفر جيفن سبب جنوحها في قناة السويس إلى خطأ هيئة قناة السويس في عدم تحذير السفن التي تتوي سلوك هذه القناة عن الحالة الجوية التي ساهمت في هذا

¹ انظر المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢ والمادة (٥) من اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨.

الجنوح. وقد تم الادعاء بأن الهيئة لا تمتلك نظام مراقبة للأحوال الجوية، وهذا ما نفته هيئة قناة السويس التي ادعت بأنها تمتلك جهازاً لرصد الحالة الجوية وأن هيئة قناة السويس تقوم بنشرها وكذلك تقوم بتقديم التحذيرات اللازمة لحركة الملاحة بناء على ذلك الرصد.¹

ولكي ينفي مشغل سفينة ايفر جيفن مسؤوليته تجاه أصحاب البضائع عن الجنوح، الذي قد تسبب بتأخر وصول البضائع أو هلاكها أو تضررها، يمكنه أن يندرع أيضاً بعدم توفر القاطرات الضخمة لدى هيئة قناة السويس والتي تستطيع أن تبقى السفينة في مسارها الصحيح.² ولا يتوقف دور هذه القاطرات في التوجيه السليم لسفينة ايفر جيفن عند دخولها إلى قناة السويس من أجل تفادي جنوحها، لا بل أن عدم توفر مثل هذه القاطرات قد أدى إلى تعثر عملية إعادة تعويم هذه السفينة، والذي استغرق ستة أيام حتى تم استحضار قاطرات ضخمة من هولندا، وذلك لكي يتم سحب سفينة ايفر جيفن وإعادة تعويمها وفتح القناة أمام الملاحة والتجارة الدولية.³

وقد يحتج مشغل سفينة ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع بأن عمق قناة السويس لم يكن بالعمق اللازم ليلانم وزن وحجم سفينة ايفر جيفن. وبالتالي، يمكنه أن ينفي مسؤوليته عن الجنوح بأن

¹ صحيفة تتهم مصريين بالتسبب في جنوح إيفر جيفن.. و"قناة السويس" تترد | الحرية (alhurra.com). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/١٠.

² هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر جيفن" | الميادين (almayadeen.net). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/٠٥.

³ صحيفة تتهم مصريين بالتسبب في جنوح إيفر جيفن.. و"قناة السويس" تترد | الحرية (alhurra.com). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/١٠.

³ حقائق-جنوح السفينة إيفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch - تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/١٢.

ينسبه لخطأ قناة السويس التي سمحت لسفينة ايفر جيفن بالمرور على الرغم من عدم كفاية عمق المياه والذي أدى بها أن تعلق بجوانب القناة وتجنح متسببة بإغلاق القناة.^١

ومن الممكن أن يجد مشغل سفينة ايفر جيفن ذريعة أخرى ليدراً عن نفسه مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، بحيث أنه من الممكن أن يُنسب ذلك إلى احتجاز السفينة من قبل هيئة قناة السويس لمدة شهرين، على افتراض بأن هذا الاحتجاز لم يكن لهيئة القناة حقاً فيه بسبب المبالغة بمبلغ التعويضات. وهذه المبالغة تثبتها واقعة تنازل هيئة قناة السويس عن مطالباتها من مبلغ ٩١٦ مليون دولار إلى ٥٥٠ مليون دولار، وذلك في إطار تسويتها للنزاع الذي انتهى بإطلاق سراح سفينة ايفر جيفن.^٢

ووفقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨، فإن مسؤولية مشغل ايفر جيفن تجاه أصحاب البضائع ستتقضي إذا تمكن من إثبات أن الجنوح كان سببه أي من الأخطاء السابقة المرتكبة من هيئة قناة السويس.^٣ لكن هناك حالة أخرى وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني والتي تعفي مشغل سفينة ايفر جيفن من المسؤولية عن البضائع التالفة أو الهالكة أو المتأخرة تجاه أصحاب البضائع، والتي تفترض بأنه حتى وإن كان قد ارتكب خطأ ملاحى من قبل ربان السفينة أو الملاحين أو المرشدين فسوف يُعفى مشغل ايفر جيفن من تلك المسؤولية، وذلك لأن قانون التجارة البحرية الأردني قد اعتبر الخطأ الملاحى من أحد أسباب إعفاء الناقل البحري.^٤ وهنا لا بد من أن يُعدل المشرع الأردني ذلك

^١ Jason Chuah, Detention of the Ever Given by Egyptian authorities | LinkedIn, بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/١٢.
^٢ [جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة ايفر جيفن قبل جنوحها Reuters](#) | تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠٢٢/٠١/٠٥.

^٣ المادة ٢١٣ هامبورغ لسنة ١٩٧٨.
^٤ المادة ٢١٣ هامبورغ لسنة ١٩٧٨.

ويُزيل هذه الحالة من اعفاءات الناقل البحري من المسؤولية، وذلك لأن اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من قبل الأردن تسمو بالتطبيق على القانون العادي.

وقد يلجأ مشغل سفينة ايفر جيفن إلى إثبات أن جنوح السفينة الذي أدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو إلى التأخر في تسليمها عائد سببه إلى القوة القاهرة، أي أن جنوح السفينة الذي أدى إلى الإضرار بالبضائع كان سببه الحدث المفاجئ غير المتوقع والذي لا يمكن دفعه، أي أن الحالة الجوية وشدة الرياح والعاصفة الرملية التي هبت فجأة و أهدمت الرؤية هي السبب في إحداث جنوح السفينة.^١ وهنا يستطيع أيضاً أن يعلن الخسارة العامة (العوارية العامة)، وذلك لتوزيع التعويض المترتب على حادثة الجنوح عليه وعلى جميع أصحاب البضائع المنقولة وكافة أطراف الإرسالية البحرية.^٢

وقد يحتج مشغل سفينة ايفر جيفن، من أجل درء المسؤولية عنه تجاه أصحاب البضائع المنقولة، بالقول أن الريان والعاملين على سفينة ايفر جيفن قد بذلوا العناية اللازمة والمعقولة لمنع

^١ هذا مستفاد من نص المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢ والمادة (٥) من اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨. وتعرف وتعرف القوة القاهرة بأنها: "في القانون والاقتصاد هي إحدى بنود العقود، تعفي كلا من الطرفين المتعاقدين من التزاماتهما عند حدوث ظروف القاهرة خارجة عن إرادتهما، مثل الحرب أو الثورة أو إضراب العمال، أو جريمة أو كوارث طبيعية كزلازل أو فيضان." انظر المنصوري، خميس صالح ناصر، "نظرية الظروف الطارئة وأثرها في التوازن الاقتصادي للعقد" (دراسة تحليلية في ضوء قانون المعاملات المدنية، ٢٠١٧، ص ٤

^٢ وتعرف الخسارة العامة بأنها: "كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة"، انظر موسى، طالب حسن، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢، ص ٢٦١

وقوع حادثة الجنوح التي أدت إلى هلاك البضائع أو تضررها أو التأخر في تسليمها، وهذا وفقاً لما جاء في الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ والتي تقول:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك، أو التلف، أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

أما فيما يتعلق بمسؤولية مشغل سفينة ايفر جيفن عن الخسائر والأضرار والتكاليف التي لحقت بهيئة قناة السويس أو بالناقلين البحريين المتعطلين، فيستطيع مشغل سفينة ايفر جيفن إعفاء نفسه من المسؤولية عن تلك الأضرار إذا أثبت أن سبب جنوح السفينة هو القوة القاهرة، أو أن الجنوح يُعزى سببه إلى خطأ صادر عن هيئة الميناء أو عن سبب أجنبي لا يد له فيه.

الخاتمة

بعد أن تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة في ظل أزمة قناة السويس وسفينة إيفرجيفن، وبيان الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة سواء تجاه الناقلين الذين تأخرت رحلاتهم بسبب الجنوح أو تجاه قناة السويس أو تجاه العاملين لدى الناقل البحري التي جنحت سفينته، وكذلك بيان حالات إعفاءه من المسؤولية بحسب اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨، وقانون التجارة البحرية الأردني ١٩٧٢ فقد توصل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات يمكن إجمالها على النحو الآتي :

النتائج :

- ١- لم تنظم اتفاقية هامبورغ أو قانون التجارة البحرية بشكل كاف مسألة جنوح السفينة وآثارها على مسؤولية الناقل البحري تجاه الغير.
- ٢- تعارضت أحكام المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني مع أحكام المادة ٥ اتفاقية هامبورغ بخصوص الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري تجاه أصحاب البضائع، حيث تبنت المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني مبدأ تحقيق النتيجة بينما تبنت المادة ٥ مبدأ الخطأ المفترض ومبدأ بذل العناية.
- ٣- لم تحدد اتفاقية هامبورغ حالات محددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية تجاه أصحاب البضائع، وهذا ما يجعل الناقل البحري مسؤولاً عن الجنوح الذي كان بسبب خطأ الريان، لكن وفقاً للمادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني فإن الناقل البحري لن يُسأل تجاه أصحاب عن الجنوح إذا كان بخطأ ملاحي من قبل الريان.

- ٤- لم ينظم قانون التجارة البحرية الأردني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، على عكس اتفاقية هامبورغ التي نظمتها في المادة (٥) منها.
- ٥- لم ينظم قانون التجارة البحرية الأردني مسؤولية الناقل البحري التقصيرية الناجمة عن الجنوح، وهذا ما يدفع إلى اللجوء إلى الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني، والتي سوف تحمل الناقل البحري أعباء كثيرة كونه سيلتزم بتعويض الغير عن الجنوح حتى وإن لم يثبت خطأه.

التوصيات :

- ١- يوصي الباحث بأن يعالج المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة سواء تجاه أطراف عقد النقل البحري أم تجاه الغير.
- ٢- يوصي الباحث بتعديل أحكام المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني لتنسجم مع أحكام المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ، وذلك بخصوص الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري تجاه أصحاب البضائع، حيث أقامت المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني مسؤولية الناقل البحري عن البضائع على مبدأ تحقيق النتيجة بينما تبنت المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ مبدأ مختلط بين الخطأ المفترض ومبدأ بذل العناية.
- ٣- يوصي الباحث بإلغاء حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية تجاه أصحاب البضائع، والمنصوص عليها في المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية وذلك حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري عن الجنوح الذي يتسبب به الخطأ الملاحي المرتكب من قبل الريان أو أحد العاملين على متن السفينة، كونهم يرتبطون بالناقل البحري برابطة التبعية.

٤- يوصي الباحث بأن ينظم قانون التجارة البحرية الأردني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، وذلك تماشياً مع المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ التي صادقت عليها الأردن.

٥- يوصي الباحث بأن ينظم المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني أحكام مسؤولية الناقل البحري التقصيرية الناجمة عن الجنوح، بحيث تخرج عن الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني التي لا تتواءم والطبيعة التجارية للقانون البحري، أي أن تقام تلك المسؤولية على الخطأ وليس على الفعل الضار، وذلك حتى يتم التخفيف من أعباء الناقل البحري الذي لن يلتزم بالتعويض- في ظل التعديل المقترح- عن الجنوح إذا لم يثبت خطأه أو خطأ تابعيه.

وتعتبر هذا الدراسة بمثابة نواة لدراسات أخرى يمكن من خلالها تطبيق سيناريوهات حادثة سفينة ايفر جيفن في قناة السويس على قوانين وطنية أخرى، أو على معاهدات دولية أخرى ذات علاقة. ناهيك عن انها أيضاً تفتح الأفق لدراسات تبحث في الجوانب التأمينية في ظل هذه الحادثة وملاساتها.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- الجبوري، ياسين محمد، الوجيز في شرح القانون المدني الأردني، الجزء الثاني، أحكام الالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١
- حمدي، محمد كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط٢، منشأة المعارف، مصر، ٢٠٠٢.
- دويدار، هاني، الناقل البحري والجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨.
- الذنون، حسين علي : المبسوط في شرح القانون المدني الخطأ . ط١ . عمان : دار الوائل للنشر . ٢٠٠٦.
- سلطان أنور، مصادر الإلتزام في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٥.
- سلطان، أنور، صادر الإلتزام في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ط١، ١٩٨٧.
- شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية
- شكري، بهاء بهيج، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢.
- صالح، هادف محمد، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد ٦٥، مديرية الدراسات القانونية، وزارة العدل، ٢٠١٠.

- عقل، عبد الرحمن، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية، ٢٠٠١.
- عمر، أحمد مختار، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب للنشر، القاهرة، ٢٠٠٨.
- الفقي، عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، ط١، دار الفكر الجامعي، مصر، ٢٠٠٧.
- قايد، محمد بهجت، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- كوماني، لطيف جبر ، مسؤولية الناقل البحري، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠١.
- كوماني، لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط٢، ٢٠٠٣.
- لسان العرب، ابن منظور، ج٢، دار الحديث، القاهرة، ٢٠٠٣.
- الشواربي ، عبد الحميد، التعليق الموضوعي على القانون المدني ،مصادر الالتزام ،ج١، ط١، منشأه المعارف ، ٢٠٠١
- المقدادي عادل، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٢١.
- المقدادي، عادل علي، القانون البحري، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٩.
- منصور، أمجد أحمد، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، ط٦، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
- موسى، طالب حسن، القانون البحري، ط٣، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢

ثانيا: الأبحاث والرسائل والأطاريح

- الإبراهيم، مروان بدري (٢٠٠٦) دراسة بعنوان " مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، بحث منشور في سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد ٢١، العدد ٢.
- المنصوري، خميس صالح ناصر، "نظرية الظروف الطارئة وأثرها في التوازن الاقتصادي للعقد" (دراسة تحليلية في ضوء قانون المعاملات المدنية، ٢٠١٧
- آمال ، نسيمه حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة وهران، ٢٠١١.
- باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والانتقاد البحري، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد ٤٣، ملحق ٤، ٢٠١٦ .
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري، للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠١٢.
- داودي وليد، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهيدي، ٢٠١٥.
- دمانة، محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة ماجستير، جامعة ورقلة، ٢٠٠٦.
- الصمادي، كاتيا عصام، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الردي، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٧

- الفرج، محمد أسو سالم، السفن ذات القيادة، التحديات القانونية دراسة مقارنة، بحث منشور، جامعة القاهرة، ٢٠٢٠.
- نايلي مسعودة، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي مرياح، ٢٠١٨
- أبو حلو، حلو عبد الرحمن (٢٠٠٧) دراسة بعنوان " التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة". مجلة المنارة للبحوث والدراسات. مجلد ١٣. العدد ٨. جامعة آل البيت
- يوسف، علي ثابت (٢٠١٦) بعنوان " مسؤولية الناقل البحري عن انحراف السفينة في القانون الأردني: دراسة مقارنة". اطروحة دكتوراة، جامعة آل البيت

ثالثاً: المواقع الالكترونية

- ١- السفينة الجانحة ايفرغرين، <https://www.bbc.com/arabic> استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.
- ٢- [حقائق-جنوح السفينة ايفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch](http://www.swissinfo.ch) - . استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١
- ٣- عمر قطايا، مسؤولية الجنوح تقع على «القبطان» والمرشد ناصح بحرى فقط فى القانون الدولى. متاح على الرابط <https://almaalnews.com> استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.
- ٤- <https://www.aljazeera.net> ، جنوح سفينة عملاقة بقناة السويس يثير عاصفة من التفاعل على منصات التواصل، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١،
- ٥- <https://www.alaraby.co.uk/economy> ، النطاق الزمني لأحداث جنوح "ايفر غيفن" في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١.

- ٦- [هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر جيفن" | الميادين\(almayadeen.net\)](http://almayadeen.net) .
استرجع بتاريخ ٢٢/١٢/٢٠٢١.
- ٧- السفينة الجانحة إيفرغرين، <https://www.bbc.com/arabic> استرجع بتاريخ ٢٥/٩/٢٠٢١.
- ٨- <https://www.alaraby.co.uk/economy>، التسلسل الزمني لأحداث جنوح "إيفر جيفن" في قناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١.
- ٩- <https://www.aljazeera.net> ، جنوح سفينة عملاقة بقناة السويس يثير عاصفة من التفاعل على منصات التواصل، استرجع بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٢١.
- ١٠- <https://www.elwatannews.com/news/details> ، آخر أخبار تعويم السفينة في قناة السويس.. تعويض المتضررين وعمل ٢٤ ساعة، استرجع بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٢١.
- ١١- [حقائق-جنوح السفينة إيفر جيفن في قناة السويس SWI swissinfo.ch](http://swi.swissinfo.ch) - استرجع بتاريخ ٢٠/٨/٢٠٢١.
- ١٢- [جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة إيفر جيفن قبل جنوحها Reuters |](http://Reuters)
استرجع بتاريخ ٠٥/٠١/٢٠٢٢.
- ١٣- [جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة إيفر جيفن قبل جنوحها Reuters |](http://Reuters)
استرجع بتاريخ ٠٥/٠١/٢٠٢٢.
- ١٤- <https://www.skynewsarabia.com/amp/blog> ، أزمة الناقل بقناة السويس قراءة قانونية في المسؤوليات، استرجع بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٢١
- ١٥- <https://www.independentarabia.com/node> ، قناة السويس تبدأ تحقيقات السفينة "إيفر جيفن" على الملأ، استرجع بتاريخ ٢٧/٩/٢٠٢١
- ١٦- <https://deeretnnews.com/portal> ، قناة السويس.. التوصل لاتفاق للإفراج عن السفينة "إيفر جيفن" استرجع بتاريخ ٢٧/٩/٢٠٢١.

- ١٧- <https://www.aljazeera.net/ebusiness> ، حادث قناة السويس.. ما حجم الضرر على التجارة العالمية والشركات؟، استرجع بتاريخ ٢٧/٩/٢٠٢١
- ١٨- <https://www.france24.com/ar> ، مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس، استرجع بتاريخ ٢٢/١١/٢٠٢١
- ١٩- [هيئة قناة السويس تعلن تعثُر المفاوضات مع مالك السفينة "إيفر غيفن | الميادين \(almayadeen.net\)](#). تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ١٠/١٢/٢٠٢١.
- ٢٠- شيف رويتزرز reuters_tickers . تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ١٤/١٢/٢٠٢١.
- ٢١- [صحيفة تتهم مصريين بالتسبب في جنوح إيفر غيفن.. وقناة السويس تُرد | الحرة \(alhurra.com\)](#) تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٢٠/١٢/٢٠٢١.
- ٢٢- [جهة تأمين: قناة السويس كانت تتحكم في سرعة السفينة إيفر جيفن قبل جنوحها Reuters | تم الدخول إلى الموقع بتاريخ ٠٥/٠١/٢٠٢٢.](#)
- ٢٣- [Suez canal grounding of M/V Ever Given – Insurance and Legal](#) . Accessed 11/01/2022. Implications – MaritimeCyprus

رابعاً: المراجع الأجنبية

- 1- Al-Daboubi, Derar (2019), To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? “A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law”, PhD Thesis, Royal Holloway, University of London.

- 2- Al-Daboubi, Derar, The Relationship between Seaworthiness and the Duty of Disclosure under the Marine Insurance Contract: An Analysis of UAE, US and English Law, 88 Journal Sharia and Law, 2021 .
- 3- Astle WE, The Hamburg Rules (Fairplay 198^)
- 4- Lachmi Singh, The Law of Carriage of Goods by Sea (Bloomsbury Professional 2011).
- 5- Marian Hoeks, Multimodal Transport Law/The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods (Kluwer Law International 2010).
- 6- Paul Todd, Principles of the Carriage of Goods by Sea (1st edn, Routledge 2016).
- 7- Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea (2nd edn, Oxford University Press 2011).
- 8- Simon Baughen, Shipping Law (5th edn, Routledge 2012), 133.

خامسا: القوانين والاتفاقيات

- ١- الجمعية العامة للأمم المتحدة
- ٢- قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢
- ٣- قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦
- ٤- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠
- ٥- القانون المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦
- ٦- اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨

سادسا: قرارات محكمة التمييز

- ١- قرار التفسير رقم (٢٠٢٠/١) الصادر عن المحكمة الدستورية. قرارات محكمة التمييز (حقوق) ٢٠١١/١٤٨٣ والقرار (حقوق) ٢٠١٢/٧٤٣ والقرار (حقوق) ٢٠١٨/٤١٦٤.
- ٢- قرار محكمة التمييز الصادر عن الهيئة العادية (حقوق) ٢٠١٥/٨٦.
- ٣- قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) ٢٠٠٧/٢٣٥٣.
- ٤- قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) ٢٠١١/١٤٨٣.