



جامعة العلوم الإسلامية العالمية

كلية الدراسات العليا

قسم القانون المقارن

**التزامات الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني
والإتفاقيات الدولية**

**The obligations of the shipping carrier under the
Jordanian Maritime Trade Law and international
agreements**

إعداد

نور رياض محمد البدور

إشراف

الأستاذ الدكتور علي خالد قطيشات

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في القانون في جامعة العلوم
الإسلامية العالمية

تاريخ المناقشة: عمان 2023 /1/26 م

The World Islamic Science & Education University (wise)

Faculty of Graduates Studies

Department of Comparative law



**The obligations of the shipping carrier under the
Jordanian Maritime Trade Law and international
agreements**

Prepared by

Nour Riyad Mohammad Albdour

Supervised

Porf. Ali Khaled Qutieshat

**Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master in Law at The World Islamic
Sciences and Education University**

Date of discussion; Amman 26 /1/ 2023

الملخص

التزامات الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية

إعداد الطالبة

نور رياض محمد البدور

إشراف

الأستاذ الدكتور علي خالد قطيشات

تاريخ المناقشة: عمان 2023/1/26

عند الحديث عن عقد النقل البحري للبضائع فنحن لا نتحدث عن عقد من العقود جديدة العهد أو من العقود الحديثة أو المستحدثة، بل ان عقد النقل البحري من العقود التي تتطور القواعد التي تحكمها على مر الزمن، حيث تناولت هذه الدراسة على مفهوم عقد النقل البحري، وأهم أشكال وصور التعاقد بين طرفي عقد النقل البحري، والتزامات الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية حيث اشتملت هذه الدراسة على فصلين تناولت بهما الباحثة ماهية سند الشحن ومسؤولية الناقل البحري وحالات قيام هذه المسؤولية وحالات الاعفاء منها وفقاً للقانون الاردني والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة كما تضمنت الدراسة بيان لدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري واجراءات هذه الدعوى والاختصاص القضائي.

كما توصلت الدراسة الى مجموعة من النتائج والتوصيات وكان اهمها وجود اختلاف لم يعمل المشرع الوطني على توحيدده وفقاً لما جاء بالاتفاقيات الدولية المصادق عليها في بعض احكام دعوى المسؤولية ومنها تقادم دعوى المسؤولية كذلك الحال فيما يتعلق بالاختصاص القضائي والتوصية المتمثلة بزيادة مسؤولية الناقل البحري فيما يخص صلاحية السفينة عند بدء السفر لتصبح مسؤوليته شاملة وتمتد حتى نهاية الرحلة البحرية وتفريغ الحمولة حيث يتوجب على الناقل الوقوف كل فترة عند اقرب ميناء اثناء الرحلة لتفقد السفينة وجاهزيتها واجراء صيانة لها والتأكد منها لضمان عدم وجود اي خلل قد يظهر لاحقاً أثناء الرحلة البحرية.

Abstract**The obligations of the shipping carrier under the Jordanian Maritime Trade Law and international agreements****Prepared by****Nour Riyad Mohammad Albdour****Supervised****Porf. Ali Khaled Qutieshat****Date of Discussion: Amman 26/1 /2023**

When we talk about the contract of maritime transport of goods, we are not talking about a contract of new era or of the modern or developed contracts. Forms of contracting between the two chapter to the maritime transport contract, and the obligations of the maritime carrier in accordance with the Jordanian Maritime Trade Law and international agreements. The study is a statement of the liability lawsuit arising from the maritime transport contract, the procedures of this lawsuit and the jurisdiction.

The study also reached a set of results and recommendations, the most important of which was the existence of a difference that the national legislator did not work to unify in accordance with what was stated in the international agreements ratified in some provisions of the liability lawsuit, including the statute of limitations of the liability lawsuit. At the start of travel, his responsibility becomes comprehensive and extends until the end of the cruise and the unloading of the cargo, where the carrier must stop every period at the nearest port during the trip to inspect the ship and its readiness, conduct maintenance and ensure that there is no defect that may appear later during the cruise.

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	قرار لجنة المناقشة
	التفويض
ج	الإهداء
د	الشكر والتقدير
هـ	قائمة المحتويات
ط	الملخص باللغة العربية
ي	الملخص باللغة الإنجليزية
1	المقدمة
2	إشكالية الدراسة.
2	اسألة الدراسة.
2	أهمية الدراسة.
3	أهداف الدراسة.
3	منهج الدراسة.
3	الدراسات السابقة.
5	خطة الدراسة.
6	الفصل الأول: ماهية سند الشحن
6	المبحث الأول: ماهية سند الشحن البحري
6	المطلب الأول: مفهوم سند الشحن البحري
7	الفرع الأول: تعريف سند الشحن
10	الفرع الثاني: أنواع سند الشحن
15	المطلب الثاني: خصائص سند الشحن ووظائفه
17	الفرع الأول: خصائص سند الشحن
23	الفرع الثاني: وظائف سند الشحن
24	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية
25	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل
26	الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني:
35	الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.
37	الفرع الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924.
38	الفرع الرابع: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.
39	المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

الصفحة	الموضوع
44	الفرع الأول- حالات قيام اعفاء الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني.
54	الفرع الثاني- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.
55	الفرع الثالث- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924
55	الفرع الرابع: حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.
57	الفصل الثاني دعوى المسؤولية عن عقد النقل البحري واجراءات هذه الدعوى والاختصاص القضائي
57	المبحث الأول: دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع وفقا لأحكام قانون التجارة البحرية والاتفاقيات الدولية
58	المطلب الأول: الشروط الواجب توافرها في أطراف الدعوى
58	الفرع الأول: المدعي
59	الفرع الثاني: المدعي عليه
61	الفرع الثالث: شروط ثبوت المصلحة
64	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة برفع دعوى المسؤولية والاختصاص في نظر هذه الدعوى
64	الفرع الأول: الاجراءات الواجب اتباعها لقبول الدعوى
68	الفرع الثاني: الاختصاص القضائي في نظر دعوى المسؤولية
75	المبحث الثاني: تقادم دعوى المسؤولية
76	المطلب الأول: تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الأردني ووفقا للاتفاقية الدولية المصادق عليها من قبل الاردن
76	الفرع الأول- تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الأردني.
78	الفرع الثاني- تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقا لاتفاقية هامبورغ.
79	المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية وفقا للاتفاقيات الدولية.
79	الفرع الأول: التقادم في معاهدة بروكسل 1924.
80	الفرع الثاني- التقادم وفق أحكام اتفاقية روتردام
81	الخاتمة
81	النتائج
84	التوصيات
86	قائمة المصادر والمراجع

الفصل الأول

ماهية سند الشحن

تناولت الباحثة في هذا الفصل بيان لماهية سند الشحن حيث وجدت الباحثة أنه لا بد من بيان سند الشحن الذي يعتبر أساس العلاقة العقدية بين اطراف عقد النقل البحري وقانونهم الخاص فلا يمكن الحديث عن التزامات الناقل البحري دون التعرض لسندات الشحن وانواعها واحكامها ووظائفها وخصائصها والتميز بينها وبين غيرها من السندات والاوراق التجارية وفي المبحث الثاني من هذا الفصل تناولت الباحثة حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء من المسؤولية وذلك وفقا لقانون التجارة البحرية الاردني ووفقا للاتفاقيات الدولية سواء المصادق عليها من قبل الاردن او غير المصادق عليها.

المبحث الأول

ماهية سند الشحن البحري

أن مسؤولية الناقل البحري التي نتعرض لأحكامها تتعلق بالمسؤولية الناشئة عن عقد النقل بموجب سندات الشحن، وعليه فإن هذا الأمر يقتضي توضيح سند الشحن من حيث تعريفه، انواعه وطريقة انتقاله وأهميته في الاثبات كما ورد في قانون التجارة البحرية والاتفاقيات الدولية، ولأن البحث في أحكام المسؤولية لا بد أن يمر من خلال عقد النقل ولسند الشحن أهمية بالغة في اثبات عقد النقل.

وبناء عليه، فقد خصص هذا المبحث لإلقاء الضوء على مفهوم سند الشحن البحري، وعلى كيفية إنشائه، وخصائصه، وانواعه، وكيفية تداوله، وسوف يتم تقسيم هذا المبحث الى مطلبين، نتناول في المطلب الاول مفهوم سند الشحن وفي المطلب الثاني خصائص سند الشحن ووظائفه.

المطلب الأول

مفهوم سند الشحن البحري

تأثر سند الشحن البحري عبر الزمان بطبيعة التجارة البحرية ذاتها، والأعراف المتبعة ونتيجة لذلك، تغيرت ملامح سند الشحن البحري وتعددت، مما ساعد في تكوين صورته وأنواعه المتعارف عليها في الوقت الحاضر، حيث يتم تنظيم سند الشحن البحري ابان عملية الشحن أو

عقبها مباشرة، حيث يحتوي سند الشحن على العديد من البيانات والتي سوف نعمل على ذكرها لاحقاً.

الفرع الأول: تعريف سند الشحن

يعرف **السند لغة على انه** ما ارتفع من الأرض في قُبُل الجبل أو الوادي، والجمع أسناد، لا يكسّر على غير ذلك، وكل شيء أسندت إليه شيئاً فهو مسند⁽¹⁾، وقد سَدَّ إلى الشيء يسُدُّ سُدوداً، واستنَدَّ وتساند وأسند غيره، ويقال ساندته إلى الشيء وهو يتساند إليه أي أسندته إليه، قال أبو زيد ساندوه حتى إذا لم يروه ... شُدَّ أجلاده على السنيدي⁽²⁾.

والشحن في اللغة كما ورد في القرآن الكريم قَالَ اللَّهُ تَعَالَى: فِي الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ أَيِ الْمَمْلُوءِ. الشَّحْنُ -: مَلُوكُ السَّفِينَةِ وَإِتْمَامُكَ جِهَارَهَا كُلِّهَا، شَحَنَ السَّفِينَةَ يَشْحُنُهَا شَحْنًا: مَلَأَهَا وَشَحَنَهَا مَا فِيهَا كَذَلِكَ⁽³⁾.

أما اصطلاحاً فإن المقصود بالشحن البحري رفع البضاعة من الرصيف الى ظهر السفينة تمهيداً لوضعها في المكان المعد لها⁽⁴⁾.

وقد انتقد بعض الشارحين تسمية سند الشحن بوثيقة الشحن، وفضل الإبقاء على استخدام مصطلح السند، وذلك لشيوع استخدام مصطلح السند في الوثائق الدولية والتشريعات المقارنة المتعلقة بمجال النقل البحري للبضائع، وبالإضافة الى ان عبارة وثيقة الشحن تستخدم في مجال النقل البحري والجوي، مما يسبب تداخلاً وخطأً لدى الناس في التدليل على سند الشحن البحري⁵، كما وجدت الباحثة أن هناك بعض الاحكام القضائية تستخدم مصطلح مستند الشحن البحري في متن القرارات حيث جاء في قرار محكمة التمييز انه ((..وبالنسبة للسبب الثاني فنجد أن مؤسسة تجارة شارع الملوك للأقمشة كانت بتاريخ 2003/2/25 تقدمت بطلب إلى بنك فيلافيا للاستثمار بفتح اعتماد مستندي بقيمة 1856250 دولار امريكيا لشراء 37500 يلردة قماش حرير، وبتاريخ 2001/3/1 قامت شركة الاردن والخليج للتأمين قبل وضعها تحت التصفية بإصدار مستند الشحن البحري ووثيقة شحن بحري تحمل الرقم....."⁽⁶⁾ وتاره **لفظ السند**⁽¹⁾ حيث ورد في قرار محكمة

(1) الزيات، احمد حسن، المعجم الوسيط، الجزء الاول، الطبعة الثانية،المكتبة الاسلامية للطباعة والنشر والتوزيع،صفحة رقم 453.

(2)أبن منظور، محمد بن مكرم بن علي، لسان العرب، دار صادر،بيروت،المجلد 3 صفحة رقم 220.

(3) معجم لسان العرب.

(4) عوض، علي جمال الدين، (1987)، القانون البحري، دار النهضة القاهرة صفحة رقم 85.

(5) كومانى، لطيف جبر، (د.ت)، القانون البحري،الطبعة الثانية،الاصدار الثالث، دار الثقافة للنش،صفحة رقم 91.

(6) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 407 لسنة 2009 تاريخ 2009/2/19 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/8/6.

التمييز انه من المبادئ المقررة ان سند الشحن يعتبر دليلاً لاثبات عقد النقل ولاثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين اطرافه كما يكون السند المذكور حجة على الغير بالبيانات الواردة فيه والبوليصه تاره أخرى حيث ورد في قرار محكمة حيث لم يجر تسليم البضاعة (الحاوية) المشحونة بحراً من ميناء دمياط/ مصر إلى ميناء العقبة/ الأردن من قبل (المميز ضدها) للمدعي (المميز) باعتبارها الجهة الناقلة للبضاعة ومصدرة بوليصه الشحن للباخرة (روميو بيلفير)، إلا أنه وبالرجوع الى المادة الاولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ)، نجد انها لم تميز بين مصطلحي السند أو الوثيقة، كذلك فان مصطلح document المستخدم في تعريف سند الشحن في الاصدار باللغة الانجليزية ولدى ترجمته من اللغة الانجليزية للعربية يعني وثيقة(2).

ولكن بالرجوع الى النسخة المترجمة من هذه الاتفاقية الى اللغة العربية حيث ورد بها بالمادة الاولى ((...يقصد بمصطلح (سند الشحن) وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشا هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى، او تحت الاذن، او لحاملها .)) وبالتالي وجدت الباحثة انه يستخدم مصطلح وثيقة وسند بالوقت ذاته للإشارة الى عقد النقل البحري الخطي في قواعد هامبورغ لذا لم تفرق الاتفاقية بين مصطلح وثيقة او سند.

وفيما يتعلق بتعريف سند الشحن، فقد تعددت التعريفات الواردة على سند الشحن، فهناك تعريفات تناولت السند من حيث الشكل، واخرى من حيث محتويات السند أو وظائف التي يؤديها، **عرفه البعض على أنه** ((الوثيقة التي يسلمها الربان الى الشاحن، لاثبات تسليمه للبضائع على ظهر السفينة وهذا السند قد يكون ايضاً دليلاً على وجود عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن وبموجبة تم شحن البضاعة)).(3).

ويلاحظ على التعريف انه قد نص على أن سند الشحن قد يدل على قيام عقد النقل، مع أن سند الشحن ومتى ما تم تحريره، سيقوم بالتدليل على انعقاد عقد النقل تلقائياً، الأمر الذي يعد وظيفة أساسية للسند(4)، ولم يتطرق التعريف لعناصر سند الشحن من حيث أطرافه، ومحتوياته، ووظائفه الأخرى من حيث التداول وإثبات حالة البضائع وغيرها، هذا بالإضافة الى ان عقد النقل البحري قد ينعقد شفاهةً دون تحرير أي وثيقة شحن للدلالة عليه.

(1) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 369 لسنة 1987 تاريخ 1987/1/1 منشور قسطاس.

(2) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 2042 لسنة 2019 تاريخ 2019/4/30 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/7/21.

(3) المقداوي، عادل علي، (2009)، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر، صفحة رقم 97.

(4) موسى، طالب حسن، (د.ت)، القانون البحري (السفينة-اشخاص الملاحة-النقل البحري-البيوع البحرية-الحوادث البحرية-التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر صفحة 139.

وقد نظم المشرع الاردني في قانون التجارة البحرية بعض أحكام سند الشحن البحري، من حيث إنشائه وتداوله ووظائفه وخصائصه فقد نصت المادة 200 من القانون اعلاه على ان وثيقة الشحن هي ((سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على نسخ ثلاث:- نسخة للواسق وثانية للمرسل اليه وثالثة للربان ويشترط ان يذكر فيها ما ياتي:-

- أ. اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستاجر.
- ب. تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.
- ج. اسم السفينة وجنسيته وحمولتها.
- د. شروط النقل من اجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود.
- هـ. تاريخ تسليم الوثيقة .
- و. عدد النسخ التي نظمها الربان.
- ز. امضاء الربان او مالك السفينة او وكيله والواسق(1)

وترى الباحثة ضرورة عدم تعريف سند الشحن في التشريع الاردني، وذلك لغايات ترك مجال للقضاء والفقهاء للبحث في مفهوم سند الشحن كل حسب ظروفه، ونظرا لتطور قواعد الشحن وتغيرها واتساعها، فنحن نتحدث عن جانب من عقد النقل (البحري) الذي يتداخل بعدة قواعد دولية ومحليه، فلا بد من عدم وضعها بتعريف يحدد من تطبيقها، بالإضافة الى ان التعريف السابق لا يخرج عن كونه ناظم لبعض أحكام سند الشحن البحري.

وقد تناولت الوثائق الدولية تعريف سند الشحن، فالبرجوع الى قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت على ان ((سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشا هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى، او تحت الاذن، او لحاملها)) (2).

ويستخلص من هذه المادة العناصر الرئيسية لقيام عقد الشحن (سند الشحن) وهي:

- 1- سند الشحن لاحق لانعقاد عقد النقل البحري.
- 2- عند تحرير سند الشحن فهذا اثبات على قيام عقد النقل البحري.
- 3- اثبات حالة البضائع من كونها مشحونه على ظهر السفينة او برسم الشحن.
- 4- آلية العمل بسند الشحن من حيث تسليم البضائع من قبل الناقل الى المرسل اليه، لدى تسليم الاخير سند الشحن للناقل.

(1) المادة 200 من قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972
(2) المادة 1 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978

5- كيفية تداول وانتقال الحق في سند الشحن البحري.

وقد عرفت قواعد روتردام عقد النقل بأنه:- عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان الى اخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ويجوز أن ينص على النقل بوسائط أخرى إضافة الى النقل البحري.⁽¹⁾

في ضوء ما تقدم فإن عقد النقل البحري ينعقد بالاتفاق وهو من العقود الرضائية، فلو تم إفراغ الاتفاق في سند مكتوب ولكنه جاء خالياً من التوقيع، فإن هذا لا يعني عدم انعقاد عقد النقل، فقد أجاز النص على جواز اثبات انعقاده بكافة طرق الاثبات، فهو عقد غير شكلي، وهو عقد غير عيني، فينعقد ولو لم يسلم الشاحن البضاعة الى الناقل.

فتسليم البضاعة هو التزام يقع على الشاحن ولكن بعد انعقاد عقد النقل بينه وبين الناقل، فلا يعد هذا الالتزام شرطاً لإنعقاده، وهو عقد تبادلي، لانه ينشئ التزامات متبادلة على الطرفين، وبالتالي لا يشمل التعريف الذي وضعه المشرع للعقد النقل بالمجان، لأن الاخير لا يعقد عقد تبادلياً، لانتهاء العوض المتمثل بالأجرة كالتزام يقع على المتعاقد مع الناقل، وهو من العقود التجارية بالطبيعة بالنسبة للناقل، اما بالنسبة للمتعاقد معه فيعتمد على صفته، فان كان تاجراً فيعد العقد تجارياً بالتبعية الا اذا اثبت عدم وجود علاقة تجارية بينه وبين الناقل.

واشترط اثباته بالكتابة فان جاءت ناقصة ولو كان النقص يتمثل بعدم توقيع كل من الطرفين عليها، فتعتبر بمثابة مبدا ثبوت بالكتابة، يجوز تكملتها بوسائل الاثبات الاخرى، واذا وقع تباين بين مستند الشحن المتضمن توقيع الشاحن والمستند المتضمن توقيع الربان فتعتمد كل نسخة اصلية موقعه وهذا ما جاء في نص المادة 206 قانون التجارة البحرية حيث ورد فيه انه اذا وقع تباين بين وثيقة الشحن المتضمنة توقيع الشاحن والوثائق المتضمنة توقيع الربان فتعتمد كل نسخة اصلية تجاه موقعها.

الفرع الثاني: أنواع سند الشحن

يقسم سند الشحن الى عدة أنواع وذلك وفقاً للزاوية التي ينظر منه لسند الشحن، ومن أبرز هذه الأنواع أو التقسيمات:

أولاً - من حيث شحن البضاعة، فيقسم السند الى سند شحن برسم الشحن، أو سند شحن

مشحون⁽¹⁾.

(1) المادة 1 من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008

أ. **سند برسم الشحن**، ينشأ هذا النوع من السندات في حال غياب كلمة مشحون في متن السند، وهي مجرد اقرار بأن البضاعة قد سلمت لمالك السفينة (مشغلها)، حيث يدل هذا النوع من سندات الشحن على أن البضاعة قد سلمت لغرض شحنها ولم تشحن على ظهر السفينة بعد⁽²⁾، حيث يتم العمل بهذه السندات حيث تتيح للشاحن ارسال السند الى المرسل اليه قبل القيام بعملية الشحن، وكذلك لعدم تمكن شركات الملاحة في العادة من تحديد السفينة الناقلة فور استلامها للبضاعة، اضافة الى أن في استخدام هذا النوع من السندات تسهيل على الشاحن في الحصول على ائتمان من البنوك بضمان البضاعة الواردة في هذا السند، بالاضافة الى ان تحرير هذا السند لغايات دفع أجرة الناقل، الذي له حق المطالبة بأجرته قبل عملية شحن البضاعة وفور تحرير السند برسم الشحن⁽³⁾، على ان يتم استبدال هذا السند بسند شحن مشحون فور اتمام عملية الشحن على ظهر السفينة⁴.

ويعاب على هذا النوع من سندات الشحن كونها لا تحدد تاريخ أو ميعاد وصول البضاعة، كما أنها لا تتضمن مكان البضاعة بالضبط، وهل تم شحنها أم لا⁽⁵⁾.

ب. **سند الشحن المشحون** وهو السند الذي يدل على عملية الشحن قد تمت على ظهر السفينة⁽⁶⁾.

ثانيا- من حيث الشكل (تداول السند) يأخذ سند الشحن البحري ثلاثة اشكال أو صور من حيث تداوله (طريقة انتقاله) وهم كما يلي:

أ. **سند الشحن الإسمي**، وهو الذي يصدر بإسم شخص معين، بحيث لا يسلم سند الشحن الا للشخص المذكور اسمه في السند، فيكون غير قابل للتداول ولا تسلم البضاعة الا لهذا الشخص، باستثناء حالة انتقال السند عن طريق حوالة الحق المتعارف عليها في القانون المدني الاردني.

ب. **سند الشحن لأمر**، وهو السند الذي يمكن تداوله عن طريق تظهيره، على أن يتم تأريخ التظهير بالاضافة الى ذكر ما يفيد الى جواز انتقال الحق في السند عن طريق التظهير بعبارة واضحة قابل للتداول، مشيرة الى حكم لمحكمة التمييز الموقرة والذي ورد فيه ((وحيث ان المادة 863 من القانون المدني تنص على انه (للموكل ان يعزل وكيله متى

(1) كومانتي، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة رقم 97.

(2) كومانتي، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة رقم 97.

(3) طه، مصطفى كمال، (د.ت)، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، صفحة 296.

(4) المادة 15 فقرة 2 من قواعد هامبورغ، وكذلك المادة 202 من قانون تجارة البحرية الاردني حيث نصت المادة على ان الوثيقة التي تعطى للشاحن قبل وسق بضاعته منها بعد هذا الوسق وبناء على طلبه وثيقة شحن قانونية.

(5) طه، مصطفى كمال، المرجع السابق، صفحة رقم 296.

(6) المقدادي، عادل علي، المرجع السابق، صفحة 108.

اراد الا اذا تعلق بالوكالة حق للغير او كانت قد صدرت لصالح الوكيل ... فانه لا يجوز للموكل ان ينهيها او يقيدھا دون موافقة من صدرت لصالحه) وحيث ان التظهير الذي تم بموجبه تظهير بوليصة الشحن رقم (1) لاسيرنا للمدعي تم بدون تاريخ، في حين ان المادة 204 من قانون التجارة البحرية توجب ان يكون التظهير مؤرخا اذ تنص (على ان الوثيقة لامر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان يكون مؤرخا)، وحيث ان عملية تظهير بوليصة الشحن للمدعي تمت بتاريخ لاحق لتاريخ الوكالة، ومن جهة ثانية وحيث ان محكمة الموضوع بما لها من صلاحية في وزن وتقدير البينات وترجيح بينة على اخرى عملا بالمادتين 33 و 34 من قانون البينات قد قنعت من البينة ان تظهير بوليصة الشحن للمدعي كان بقصد اخراج السيارات ووضعها في المنطقة الحرة وليس على سبيل البيع."(1)

ج. سند الشحن لحامله، وهو السند الذي ينتقل فيه الحق عن طريق المناولة، حيث تنتقل ملكيته بالتسليم بشرط تضمنه ما يفيد قابليته للتداول فلا يكفي النص بصيغة المستند، كما هو حال الورقية المصرفية، فيستوجب اضافة عبارة اخرى تعطيه قابلية التداول كما اشترط ذكر عدد النسخ سواء اكان المستند لأمر أو للحامل وشرط إلغاء سائر النسخ في حال استعمال إحداها فتثبت ملكية سند الشحن والبضاعة لمن يحمل السند، وهذا ما نصت عليه المادة 205 من قانون التجارة البحرية اما بعد ان يتسلم البضاعة حامل احدى النسخ القابلة للتداول فلا يمكن ان يفضل عليه حامل نسخة اخرى ولو كانت هذه تحمل تاريخا سابق.

حيث اعطى نص المادة الوارد اعلاه حكماً صرفياً لهذه المستندات وهو اسقاط حق الناقل بالتمسك بالدفوع التي له تجاه الشاحن.

ثالثا - من حيث عدد الناقلين في تنفيذ عقد النقل(2).

أ- سند شحن مباشر ب- سند شحن غير مباشر.

في بعض الاوقات يلجأ الشاحن للتعاقد مع الناقل، على ان يتم ايصال البضائع بين مؤانئ لا يوجد بينها خطوط منتظمة، فتتم عملية النقل في هذه الحالة على اكثر من مرحلة، وقد يقوم الشاحن فيها بالتعاقد مع عدة خطوط نقل بشكل مباشر، ويكون كل منهم مسؤولاً بمواجهة الشاحن عن اي اضرار يلحق بالبضاعة وهي في عهده، وهذا هو الشحن المباشر، او ان يقوم الشاحن

(1) محكمة التمييز الحكم رقم 523 لسنة 1991 تاريخ 1991/11/23 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
(2) موسى، طالب حسن، المرجع السابق، صفحة 140.

بالتعاقد مع ناقل واحد لنقل بضائع الاول الى عدة موانئ ويقوم الناقل بالتعاقد مع ناقلين اخرين، على ان يقوم كل منهم بإيصال البضاعة الى ميناء محدد، ويكون الناقل الرئيسي مسؤولاً بالتضامن مع الناقل الفرعي عن اي تلف او هلاك يلحق بالبضاعة في مواجهة الشاحن.(1)

وفي حالة تعاقد الشاحن مع الناقل الرئيسي، يقوم الناقل بتحرير سند شحن مباشر ويسلمه للشاحن، بينما يقوم الناقلين الثانويين بتحرير سند شحن غير مباشر ويسلموه للناقل الرئيسي، ويترتب على ذلك قيام مسؤولية الناقلين الثانويين عن اي تلف بمواجهة الناقل الرئيسي(2) وقد جاء في قانون التجارة البحرية الاردني ان وثيقة الشحن المباشرة وهي التي يسلمها ناقل اول يتعهد بارسال البضاعة الى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها فهو ملزم خاصة بضمان افعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة، ولا يسال كل من هؤلاء الا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير(3)

رابعا - من حيث نظافة السند.

حيث يجري تقسيم سندات الشحن وفقاً لهذا الاساس الى:

أ- سند شحن نظيف.

ويكون سند الشحن نظيفاً متى خلى من أية تحفظات بيديها الناقل على المعلومات التي يقدمها الشاحن له، ويعد الناقل مسؤولاً عن أي نقص أو تلف في البضاعة ولكن الناقل أن يتخلص من هذه السمولية باثبات حالة البضاعة عند تسليمها من الشاحن فتغيب التحفظ بشكل قرينة بسيطة لصالح الشاحن يمكن للناقل اثبات خلافها ولكن لا يخلو هذا الاثبات من صعوبة عليه، وان غياب التحفظات لا يشكل خطأ تجاه الناقل، لان القانون لم يجعل درج التحفظات التزاما على عاتقه، ولكن عدم وجود التحفظات لا يجيز للناقل اثبات خلاف مندرجات المستند تجاه المرسل اليه غير الشاحن ويعود تبرير هذا الى التزام الشاحن باصدار مستند شحن يبرر الحالة الصحيحة للبضاعة التي يمثلها لا سيما ان المستند قابل للتداول وان الناقل ملزم تجاه المشتريين لهذا المشتريين أن يستعملوا من خلال المستند عن حالة البضاعة.

وفي قرار لمحكمة استئناف عمان رقم 44390 / 2008 تاريخ 2009/4/22 حول سند الشحن النظيف والذي جاء فيه ((...وتوضيحا لما تقدم نجد ان الثابت من اوراق الاعتماد ومن ضمنها سندات شحن صادرة بواسطة دلتا.... او بواسطة المستانفة الثانية ... وان سندات الشحن

(1) كومانتي، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة 99.

(2) مقدادي، عادل علي، المرجع السابق، صفحة 110.

(3) المادة 208 من قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972.

التي قدمت ل.... من قبل المستفيدة من الاعتماد هي سندات شحن صادرة عن المستانفة الثانية ومختومة بخاتمها وتظهر فيها كناقيل كما هو ثابت من سندات الشحن ذوات الارقام 7 8 10 11 وهو ما لم تنكر المستانفة الثانية صدوره عنها وكما سبق لنا القول بان سند الشحن هو الوسيلة المعتادة لاثبات عقد النقل البحري واستلام الناقل او ربانه للبضاعة وشحنها على سفينة مملوكة لها او مستاجرة وهذا ما اوضحته المادة 200 من قانون التجارة البحرية عندما نصت على ان وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على نسخ ثلاث: نسخة للواسق وثانية للمرسل اليه وثالثة للربان ويشترط ان يذكر فيها ما ياتي:

اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستاجر.

تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعماتها ماركاتها وعدد طرودها.

ج- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها.

د- شروط النقل من اجرة السفينة وحمل السفر والمكان المقصود

ه- تاريخ تسليم الوثيقة.

و- عدد النسخ التي نظمها الربان.

ز- امضاء الربان او مالك السفينة او وكيله والواسق.

وفي ضوء هذا النص وكما اسلفنا يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن اما في مواجهة الغير حسن النية فلا يجوز اثبات خلاف ذلك مما يعني اعتبار المرسل اليه الذي صدر السند لامره من الغير في حكم هذه الحالة على مقتضى نص المادتين 203 و2/205 من قانون التجارة البحرية.

وحيث ان المستانفة الثانية قد اصدرت سندات شحن نظيفة لصالح المستانف البنك فانه يقع عليها الالتزام بتسليم البضاعة كما استلمتها وهي تضمن اي هلاك او تعيب للبضاعة الا اذا ثبت ان هذا الهلاك او التعيب يعود لاحد الاسباب الواردة في المادة 213 من قانون التجارة وان ما يستفاد من ذلك انه لا يقبل ادعاء المستانفة الثانية انها قامت بتسليم البضاعة للمستانف عليهما لغايات نقلها ما دام ان سندات الشحن التي بحيازة المستانف البنك صادرة عن المستانفة الثانية كناقلة للبضاعة انظر نهاد السباعي و رزق الله انطاكي: المرجع السابق من ص 514 وها وكذلك لطيف جبر كواني: المرجع السابق ص 45 وها مما يجعل من الاحتجاج بالمسلسل 14 من قائمة بينات المستانف لا يجدي نفعا في مواجهة المستانف عليهما الامر الذي يقتضي معه رد هذا السبب...)).

ب- سند شحن غير نظيف.

ويكون سند الشحن غير نظيف متى ما ورد به تحفظات يبيدها الناقل على المعلومات التي يقدمها الشاحن له، فما يتم تدوينه يسمى بالتحفظات وغالبا ما ترد على مستند الشحن ذاته، حيث نصت المادة 202 من قانون التجارة البحرية على:- للناقل ان يرفض تدوين افادات الشاحن في وثيقة الشحن اذا كان لديه اسباب وجيهة للشك في صحتها او اذا لم تتوفر له الوسائل العادية لمراقبتها وفي هذه الحالة عليه ان يذكر الاسباب وعندئذ يلقى اثبات النقص على عاتق المرسل او المستلم، فيجب ان تكون التحفظات معللة، فلا تعد لو وردت على صورة كليشه مطبوعة سلفاً¹.

ويجري العمل على أن يقدم الشاحن كافة بيانات وتفصيل البضاعة للناقل من حيث حالة البضاعة ونوعها ووصافها، وتبيان مقدارها من حيث الوزن أو العدد أو حجم البضاعة، ولا تدون هذه البيانات في سند الشحن، فاذا لم يتم الربان باضافة أية ملاحظات (التحفظات) على ما دونه فيعد السند في هذه الحالة سند شحن نظيف،⁽²⁾ وفي حال ذكر تحفظات فانه يجب أن تكون العبارات المستخدمة في التحفظات واضحة ومعللة.⁽³⁾ وهذا هو سند الشحن غير نظيف.

وقد يقوم الناقل بعدم تدوين أية ملاحظات، بناء على عدم فحص للبضائع وذلك يعود لثقتته بالبيانات المقدمة له وثقتة بالفريق الاخر، ولدى تحرير الربان لسند الشحن ذو التحفظات (سند شحن غير نظيف)، مثل ذكر عبارة وجود جهل بوزن او كم البضائع، تنتفي حجية السند في الاثبات، ويقع على عاتق الشاحن اثبات خلاف ذلك، الأمر الذي قد يكون من الصعب على الشاحن مما يعفي الناقل من المسؤولية.

المطلب الثاني

خصائص سند الشحن ووظائفه

يتميز سند الشحن باحتوائه تفاصيل محل عقد النقل البحري، وحتى ينشأ السند صحيحاً (نافذاً) يجب ان يتضمن العديد من البيانات التي فرض القانون ايرادها فيه، حيث نصت المادة 200 من قانون التجارى البحرية الاردني على ان وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على نسخ ثلاث: نسخة للواسق وثانية للمرسل اليه وثالثة للربان ويشترط ان يذكر فيها ما ياتي:

(1) موسى، طالب حسن، المرجع السابق، صفحة 134.

(2) حيث نصت المادة 2020 من قانون التجارة الاردني على يصير ذكر علامات (ماركات) الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها وزنتها بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن.

(3) موسى، طالب حسن، المرجع السابق، صفحة 142.

أ . اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستاجر .

ب. تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.

ج. اسم السفينة وجنسيته وحمولتها.

د. شروط النقل من اجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود.

هـ. تاريخ تسليم الوثيقة.

و. عدد النسخ التي نظمها الربان.

ز. امضاء الربان او مالك السفينة او وكيله والواسق.⁽¹⁾

وكذلك المادة 15 من قواعد هامبورغ² والتي جاء بها أنه على اطراف عقد الشحن ان يقوموا

بمراعاة البيانات الالزامية لدى تحرير وثيقة شحن صحيحة ونافذة.

في ضوء ما تقدم، قامت الباحثة بتقسيم هذا المطلب الى فرعين، الفرع الاول نتحدث به عن

خصائص سند الشحن وفي الفرع الثاني ما هي وظائف سند الشحن.

(1) المادة 200 من قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972
 (2) 1 يجب ان يتضمن سند الشحن ، فيما يتضمن التفاصيل التالية : أ . الطبيعة العامة للبضائع، العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع، وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع، ان كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود او القطع، ووزن البضائع او كميتها معبرا عنها على نحو اخر وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن. ب. الحالة الظاهرة للبضائع. ج. اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله. د. اسم الشاحن. هـ. اسم المرسل اليه اذا كان الشاحن قد سماه. و. ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن. ز. ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري. ح. عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية. ط. مكان اصدار سند الشحن. ي. توقيع الناقل او توقيع شخص اخر ينوب عنه. ك. ما يستحق على المرسل اليه من اجرة النقل، او اشارة اخرى تدل على ان اجرة النقل مستحقة عليه. ل. البيان المشار اليه في الفقرة (3) من المادة. (23) م. بيان ان البضائع ستشحن على سطح السفينة او يجوز شحنها على هذا النحو، اذا كان الامر كذلك. ن. تاريخ او فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، اذا اتفق على التاريخ او الفترة صراحة بين الطرفين. س. أي حد او حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة (4) من المادة (6) . 2. على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، ان يصدر الى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك ، سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) يذكر فيه، بالاضافة الى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة ان البضائع مشحونة على سفينة او سفن يبين اسمها، وتاريخ او تواريخ الشحن، واذا كان قد سبق للناقل ان اصدر الى الشاحن سند شحن او حجة اخرى فيما يتعلق باي من هذه البضائع، يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسليمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون) وللناقل ان يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) وذلك بتعديل اية وثيقة سبق اصدارها اذا كانت هذه الوثيقة، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم ادرجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون . 3. لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل او اكثر من التفاصيل المشار اليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على ان تكون، مع ذلك، مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة (7) من المادة (1) .

الفرع الاول: خصائص سند الشحن

يتضمن سند الشحن البحري العديد من الخصائص التي تميزه عن غيره من الأسناد والعقود، الا أنه قد يحصل الخلط بين سند الشحن وغيره من العقود، لذا سنقوم ببيان موجز للفرق ما بين سند الشحن البحري وكل من عقد النقل البحري وعقد ايجار السفينة والاوراق التجارية.

1- **سند الشحن وعقد النقل البحري:** يعرف عقد النقل البحري بأنه الاتفاق المبرم بين مالك السفينة أو تجهزها وبين الشاحن بحيث يلتزم المالك أو المجهز بنقل البضاعة من ميناء الشحن وحتى ميناء التفريغ مقابل اجر.⁽¹⁾

ولم يعد هناك مجال للشك بتشابه احكام سند الشحن البحري وعقد النقل البحري، الا ان الخلط بين كلا العقدين كان منتشرًا بشكل كبير، ومن خلال التطبيق العملي نجد ان بعض احكام المحاكم لا تزال تخلط ما بين عقد النقل البحري وسند الشحن حيث ورد في حكم محكمة التمييز الموقرة حيث ورد حكمها:- انه ولما كان المستقر عليه أن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد طرفي التعاقد وإنه وحدة متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به احكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية.(تميز حقوق 2001/1182 تاريخ 2001/7/11) و(2001/3148 تاريخ 2002/1/7) وحيث إن دعوى المدعية بضمان ما لحقها من ضرر بسبب تأخير وصول البضاعة وتغيير وسيلة النقل تحكمها بوليصة الشحن باعتبارها الشكل الذي تم فيه إفراغ إرادتي الطرفين.⁽²⁾ وكذلك الحال فقد وقع ذات الخلط في حكم آخر:- ولما كان المستقر عليه أن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد إلتزامات طرفي التعاقد وإنه وحدة متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به احكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية.⁽³⁾

كذلك نجد بعض الاحكام قد اتجهت الى التفريق بين عقد النقل وسند الشحن حيث ورد في حكم اخر لمحكمة التمييز: - من المبادئ المقررة ان سند الشحن يعتبر دليلا لاثبات عقد النقل ولاثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين اطرافه كما يكون السند المذكور حجة على الغير بالبيانات الواردة فيه، ولكن يكون للغير ان يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الاثبات لانه لم يكن طرفا في السند وذلك تطبيقا للقواعد العامة. اذا كان عقد تامين البضاعة شاملا للرحلة بحرا وبراً ولم يكن التامين منحصرا في الرحلة البحرية. وثبت من سند الشحن ان الشركة الناقلة استملت البضاعة ونقلها، لكن البضاعة لم تسلم لصاحبها ولم تقدم شركة التامين اي دليل ينفي شحن البضاعة او ينفي مسئوليتها عن التعويض فتكون شركة التامين ملزمة بالتعويض عن البضاعة

(1) كوماني ، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة رقم 78.

(2) محكمة التمييز الحكم رقم 1350 لسنة 2019 تاريخ 2019/7/24 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

(3) محكمة التمييز الحكم رقم 787 لسنة 2018 تاريخ 2018/3/19، منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11

بموجب وثيقة التامين الى المؤمن لها على الوجه المتفق عليه لتحقيق الخطر المؤمن منه وعليه فتلزم شركة التامين والناقل بالتعويض عن البضاعة بالتضامن.(1)

وكذلك ما ورد في تعليمات مزاولة أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري في المملكة الاردنية الهاشمية وتعديلاتها حيث نصت المادة 2 على تعريف عقد النقل البحري وجمعت ما بينه وبين سند الشحن، حيث وردت في هذه التعليمات المعاني المخصصة لها ما لم تدل القرينة على غير ذلك، وثيقة النقل البحري (بوليصة الشحن):- مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على استلام الناقل للبضاعة المراد تحميلها وشحنها بحرا موصوفة بالحالة التي سلمت بها وتعطي الحق لحاملها بتسلم تلك البضاعة.(2)

الامر الذي يستدعي إعادة النظر من قبل المشرع الاردني والقضاء، فالنص القانوني الناظم لعقد النقل البحري قد جاء ضمن الباب السادس من قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972، والذي تبنى أحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

2. سند الشحن وعقد ايجار السفينة (مشارطات الايجار).

يعرف عقد ايجار السفينة بأنه الاتفاق المبرم بين مالك السفينة والمستأجر لها، بحيث يقوم المستأجر باستخدام أو استغلال السفينة بحرياً وبمقابل أجرة وفقاً لشروط معينة ينفق عليها في العقد(3)، وعلى اثر ذلك يقوم مستأجر السفينة باستخدام أو استغلال السفينة كاملة أو جزء منها وضمن مدة محددة على ان يتم تحديد المسؤولية الملقاه على عاتق المستأجر بتحديد نوعها وفقاً لطبيعة الغرض -الذي بناء عليه تم استئجار السفينة- بموجب أحكام العقد،(4) اي أنه في هذه الحالة يتم وضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر،(5) بينما يعد سند الشحن البحري صورة من صور استثمار السفينة بموجب عقد النقل بجانب مشارطات الايجار.(6)

ويستخلص مما سبق أن اطراف العقد في مشارطات الايجار هم المؤجر والمستأجر، ومن خلال هذا العقد يتم استعمال واستغلال السفينة كاملة أو جزء منها، ومن الجدير بالذكر انه وبالرجوع الى الاتفاقيات الدولية لم تنظم في نصوصها احكام مشارطات الايجار، وانما تركت

(1) محكمة التمييز الحكم رقم 369 لسنة 1987 تاريخ 1987/1/1، منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11
(2) المادة 2 من تعليمات مزاولة اعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري في المملكة الاردنية الهاشمية وتعديلاتها المنشور في الجريدة الرسمية العدد 4635 صفحة رقم 6711 تاريخ 2003/12/16 منشور قسطاس.
(3) محكمة التمييز الحكم رقم 1350 لسنة 2019 تاريخ 2019/7/24 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11
(4) لظفاً راجع نص المادة 173 من قانون التجارة البحرية الاردني.
(5) كومانى، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة 87.
(6) المقداي، عادل علي، المرجع السابق، صفحة 89.

الامر لأرادة الاطراف (المؤجر والمستأجر)⁽¹⁾ ويتم عادةً ايراد البيانات الواردة في مشارطات الايجار في سند الشحن البحري، وعند حصول أي تعارض بين البيانات في كلا الوثيقتين، تنفذ شروط سند الشحن بين الناقل والغير، هذا ما نصت عليه المادة الثانية بفقرتها الثالثة من قواعد هامبورغ حيث ورد فيها لا تسري احكام هذه الاتفاقية على مشارطات الايجار، على انه في حالة صدور سند شحن استنادا الى مشاركة ايجار، تسري احكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور اذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، ان لم يكن هو المستاجر.

2- سند الشحن البحري والأوراق التجارية.

تعرف الأوراق التجارية بأنها:- وثائق شكلية محررة بصيغ معينة لتثبت دين محدد بمبلغ دين محدد بمبلغ معين من النقود ذي أجل، يتعهد فيها الموقع أو يأمر شخصاً آخر بأدائه الى شخص ثالث مسمى أو من يأمر به هذا الاخير أو حاملها، وهذه الاوراق قابله للتداول، وبالتالي فان انتقال الحق الثابت فيها الى الغير يتم بالتظهير أو بالمناولة اليدوية وأهم صورها ثلاثة:-

1- سند السحب أو البوليصة أو السفتجة .

2- سند الامر أو السند لأمر أو السند الأدنى أو الكمبيالة.

3- الشيك.

فالأوراق التجارية هي أسناد قابلة للتداول بمقتضى أحكام هذا القانون وتشتمل على ما يلي:

أ. سند السحب ويسمى ايضا البوليصة او السفتجة وهو محرر مكتوب وفق شرائط مذكورة في القانون يتضمن امرا صادرا من شخص هو الساحب الى شخص آخر هو المسحوب عليه بان يدفع لامر شخص ثالث هو المستفيد او حامل السند مبلغا معيناً بمجرد الاطلاع او في ميعاد معين او قابل للتعيين.

ب. سند الامر ويسمى ايضا السند الأدنى ومعروف باسم الكمبيالة وهو محرر مكتوب وفق شرائط مذكورة في القانون ويتضمن تعهد محرره بدفع مبلغ معين بمجرد الاطلاع او في ميعاد معين او قابل للتعيين لامر شخص آخر هو المستفيد او حامل السند.

ج. الشيك وهو محرر مكتوب وفق شرائط مذكورة في القانون ويتضمن امرا صادرا من شخص هو الساحب الى شخص آخر يكون معرفا وهو المسحوب عليه بان يدفع لشخص ثالث او لامره او لحامل الشيك - وهو المستفيد - مبلغا معيناً بمجرد الاطلاع على الشيك.

(1) المادة 3/2 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978 حيث ورد فيها لا تسري احكام هذه الاتفاقية على مشارطات الايجار . على انه في حالة صدور سند شحن استنادا الى مشاركة ايجار، تسري احكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور اذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، ان لم يكن هو المستاجر .

د. السند لحامله او القابل للانتقال بالتظهير (1).

ويرى جانب من الفقة بأن سند الشحن هو عبارة عن ورقة تجارية قائمة بحد ذاتها،(2) حيث ان الورقة لها علاقة بالاعمال التجارية الاصلية والتبعية معاً تعد ورقة تجارية، مثال ذلك الفاتورة والتي تعد ايضاً يفيد باستلام العمل وأنها تمثل عقد بيع، الا ان محكمة التمييز الموقرة خالفت ما سبق حيث ورد في قرارها ان الاوراق التجارية المعينة في المادة 123 من قانون التجارة هي الاسناد القابلة للتداول والفاتورة لا تصلح لهذا الغرض اذ انها لا تعدو ان تكون سنداً عادياً ووسيلة اثبات فقط.

وعليه فان سندات الشحن الاسمية لا يمكن تداولها الا عن طريق حوالة الحق بشرط قبول الربان للحوالة أو ابلاغه بها، امام سندات الشحن لأمر فتنقل عن طريق تظهيرها ويجب أن يكون التظهير مؤرخاً مع وجود عبارة قابلي للتداول على السند نفسها.

وفي حال التظهير، فلا يترتب التضامن بين الموقعين على سند الشحن وذلك لكون الموقعين المتعاقبين على سند الشحن لم يلتزموا من مصدر واحد كما هو الشأن في التضامن،(3) فجميع الموقعين على الورقة التجارية متضامنين في دفع قيمتها على عكس الموقعين على سند الشحن الذي لا يوجد بينهم تضامن بالوفاء، ذلك أن الضمان في سند الشحن ينصب فقط على وجود البضاعة وصحة عقد النقل،(4) ويشترط تظهير سند الشحن أن يكون تاماً حتى تنتقل ملكية الحق الثابت في السند (البضاعة).

وللأوراق التجارية ثلاثة وظائف رئيسية وهي أداة لإبرام عقد الصرف تغني عن النقود، وأداة وفاء واداة ائتمان، بينما لسند الشحن العديد من الوظائف والتي سوف نعمل على ذكرها في الفرع الثاني من هذا المطلب، حيث تختلف بجوهرها عن الوظائف التي تقوم بها الأوراق التجارية، وكذلك فإن ما يميز سند الشحن عن غيره من العقود والاسناد هي البيانات التي يتضمنها هذا السند وهي وفقاً لما نص عليه قانون التجارة الاردني في المادة 200(5): أ. اسم المتعاقدين : مجهز السفينة والمستاجر.ب. تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.ج. اسم السفينة وجنسيته وحمولتها. د. شروط النقل من اجرة السفينة

(1) المادة 123 من قانون التجارة الاردني رقم 12 لسنة 1966 المنشور في الجريدة الرسمية العدد 1910 صفحة 472 تاريخ 1966/3/30.

(2) موسى،طالب حسن، (2011)، الاوراق التجارية والعمليات المصرفية، الطبعة الاولى، دار الثقافة، صفحة 19.

(3) عوض، علي جمال الدين، المرجع السابق، صفحة 226.

(4) كوماني، لطيف جبر، المرجع السابق، صفحة 96-97.

(5) المادة 200 من قانون التجارة البحرية الاردني.

ومحل السفر والمكان المقصود. تاريخ تسليم الوثيقة. و. عدد النسخ التي نظمها الربان. ز. امضاء الربان او مالك السفينة او وكيله والواسق.

وبالرجوع الى نص المادة 200 من قانون التجارة البحرية الاردني حيث نجد أنه يختلف في احكامه حول بيانات سند الشحن البحري عن الوارده في اتفاقية هامبورغ، حيث نصت المادة 15 من الاتفاقية على هذه البيانات وهي:

يجب ان يتضمن سند الشحن التفاصيل التالية:-

أ. الطبيعة العامة للبضائع، العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع، وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع، ان كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود او القطع، ووزن البضائع او كميتها معبرا عنها على نحو اخر وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن.

ب. الحالة الظاهرة للبضائع.

ج. اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.

د. اسم الشاحن.

هـ. اسم المرسل اليه اذا كان الشاحن قد سماه.

و. ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.

ز. ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري.

ح. عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية.

ط. مكان اصدار سند الشحن.

ي. توقيع الناقل او توقيع شخص اخر ينوب عنه.

ك. ما يستحق على المرسل اليه من اجرة النقل، او اشارة اخرى تدل على ان اجرة النقل مستحقة عليه.

ل. البيان المشار اليه في الفقرة (3) من المادة (23) .

م. بيان ان البضائع ستشحن على سطح السفينة او يجوز شحنها على هذا النحو ، اذا كان الامر كذلك

ن. تاريخ او فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ ، اذا اتفق على التاريخ او الفترة صراحة بين الطرفين

س. أي حد او حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة (4) من المادة (6) .

2. على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، ان يصدر الى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشرا عليه بكلمة (مشحون) يذكر فيه، بالاضافة الى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة ان البضائع مشحونة على سفينة او سفن يبين اسمها، وتاريخ او تواريخ الشحن، واذا كان قد سبق للناقل ان اصدر الى الشاحن سند شحن او حجة اخرى فيما يتعلق باي من هذه البضائع، يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون) وللناقل ان يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) وذلك بتعديل اية وثيقة سبق اصدارها اذا كانت هذه الوثيقة، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم ادرجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون⁽¹⁾.

ويلاحظ على ما ورد اعلاه ان المادة 15 من اتفاقية هامبورغ قد اوضحت أنه وفي حال لم يرد ذكر أحد البيانات السابقة في سند الشحن فإن ذلك لا ينتقص من قيمة سند الشحن ولا يؤثر على نفاذه ما دام أنه روعي فيه ذكر البيانات الالزامية لسند الشحن والوارد في المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ في الفقرة السابعة،⁽²⁾ وهي البيانات الواردة في عقد النقل البحري، أو ما تم الاتفاق بين طرفي العقد مثل: أطراف العقد ونوع البضائع وكميتها واسم الناقل، والحالة الظاهرة للبضائع بعد أن يتم فحصها بعناية متوسطة (عناية الرجل المعتاد)⁽³⁾، وحالة البضاعة أكانت مشحونة أم برسم الشحن وتعهد الناقل بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه واسم المرسل اليه وفي حال خلو الوثيقة من اسمه فتكون الوثيقة لحاملها.

اما فيما يتعلق بعدد نسخ الشحن وإصداره على ثلاثة نسخ كما نصت المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردني⁽⁴⁾، فلم يرد نص في اتفاقية هامبورغ على هذا العدد من النسخ، بل اكتفت الاتفاقية بإيراد النص التالي: عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية، مما يترك المجال لتعدد نسخ سند الشحن بالقدر اللازم لإتمام عملية الشحن، والمعمول به وفقاً للنص القانوني، وهو أن يتسلم الشاحن نسخة له، وأخرى للربان باعتباره وكيلاً عن الناقل، وأخرى للمرسل اليه حتى يتسلم البضاعة لدى وصولها، ولكن العرف قد جرى على تحرير

(1) حيث تضمنت المادة 15 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) 1978 العديد من البيانات والتي لم يرد ذكرها في القانون الأردني.

(2) حيث نصت المادة الاولى من اتفاقية هامبورغ في الفقرة السابعة على سند الشحن) وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشا هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى، او تحت الاذن، او لحاملها

(3) السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، منشور الحلبي الحقوقية، صفحة 747.

(4) حيث نصت المادة على ان وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوفة يعطيه الربان وهي تنظم على نسخ ثلاث

نسختين من سند الشحن تكون الأولى بحوزة الربان والثانية تسلم للشاحن، والذي بدوره يرسل النسخة للمرسل اليه.

وفيما يخص حجية سند الشحن، فان قوة سند الشحن في الاثبات تختلف وفقاً لعدة أسباب تتعلق بأطراف السند والغير، بحيث تختلف حجية السند بين الشاحن والناقل عن العلاقة بين الناقل والغير، وكذلك تختلف حجية بناءً على حالة السند كونه نظيف أو غير نظيف.

فمن حيث نظافة السند، فان السند النظيف يتمتع بحجية أكبر من السند غير النظيف، وبما أنه ليس للناقل أن يحتج بخلاف ما ورد في السند بمواجهة المرسل اليه، فان لسند الشحن النظيف الحجية في الاثبات بين الناقل والمرسل اليه، فالعبرة دوماً باحترام مصلحة الغير، بحيث يمكن للناقل اثبات خلاف ما ورد في سند الشحن.

أما في ما يتعلق باحكام السند غير النظيف، فلا تقوم مسؤولية الناقل عن التحفظات الوارده في اطار العلاقة ما بين الناقل والغير.

الفرع الثاني: وظائف سند الشحن

يعد سند الشحن من حيث الأصل أداة في إثبات واقعة الشحن، وايصالاً يحرره الربان لمصلحة الناقل لدى تسليمه البضاعة من المرسل أو الشاحن، وذلك لغاية تسليم المرسل اليه البضاعة فور وصولها ميناء التفريغ بموجب هذا السند، الا انه قد تطورت وظيفة سند الشحن ليغدو أداة في اثبات عقد النقل البحري، لما اصبح يحتويه هذا السند من تفاصيل لعملية النقل نفسها، ومن ثم أصبح هذا السند يمثل البضاعة، بسبب ما تمثله هذه الوظيفة من تسهيل على التجار والعاملين في هذا المجال من حيث تداول وحياسة البضائع بسهولة ويُسر، وذلك من خلال انتقال ملكية السند والبضائع عن طريق التسليم والتظهير، وحتى وان كانت لم تصل البضائع، الامر الذي أدى بدوره الى ازدهار حقل التجارة العالمية.

وعليه يمكن الاستنتاج على أن سند الشحن يلعب دوراً هاماً في الاثبات في العديد من المسائل:

1. اثبات انعقاد عقد النقل البحري، ان عقد النقل ينشأ بوقت سابق لانشاء سند الشحن، وينعقد دون حاجة الى تحريره كتابياً، إلا أن المشرع اشترط كتابته وذلك لغايات الاثبات، حيث نصت المادة 198 من قانون التجارة البحرية⁽¹⁾ على ان يثبت عقد ايجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم سند ايجار السفينة او اسم وثيقة الشحن

(1) المادة 198 من قانون التجارة البحرية الاردني.

- تبعاً لنوع النقل البحري الا ان المتعاقدين يعفیان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة، ويتحقق شرط الكتابة إما من خلال كتابته مسبقاً او تحرير وثيقة لاحقة على العقد او من خلال انشاء سند الشحن وبهذا يكون سند الشحن دالاً على قيام عقد النقل البحري.
2. يعتبر ايصال بتسليم البضائع يسلمه الربان أو نائبه الى الشاحن.
3. أداة اثبات لحالة البضائع المشحونه، حيث تفودنا بنود ومحتويات سند الشحن لحالة البضاعة، سواء أكانت مشحونه أم تم تسليمها للناقل وسيتم شحنها (سند برسم الشحن).
4. اثبات ملكية البضائع وانتقالها، فيثبت سند الشحن حقيقة تداول وبيع وشراء البضائع المنقولة التي تمثلها هذا السند، ذلك لان سند الشحن يمثل البضاعة، وان انتقاله من يد لأخرى بالتظهير، أو عن طريق حوالة الحق، أو بالتسليم يعني انتقال ملكية البضائع حكماً، فان رهن أو بيع البضاعة أو تأمينها سيتم من خلال سند الشحن نفسه.
5. بيان طريقة الدفع للناقل من أجل نقل البضاعة الى ميناء التفريغ، والتي قد تشمل شحن البضائع وترتيبها وتفريغها ورسوم الموانئ، فسند الشحن قج يشملها جميعاً أو جزء منها، وكذلك بيان طبيعة العلاقة ما بين الناقل والشاحن والقواعد التي تحكمها والتي مدونه خلف سند الشحن.
6. تحديد بعض التفاصيل الأخرى لعملية النقل، والمتضمنه لأسم الناقل والباخرة وميناء الوصول⁽¹⁾، وغيرها من البيانات الضرورية، لغايات إتمام عملية النقل، وما قد ينتج عنها من آثار.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية

عندما نتحدث عن التعويض في المسؤولية العقدية كمبدأ عام في القانون المدني، فالأصل أن التعويض يجب أن يغطي كل الضرر وهو ما يسمى التعويض عن الضرر الواقع فعلاً للمتعاقد، إلا أن هذا المبدأ في ظل القانون البحري يختلف عما هو معمول به في ظل القواعد العامة، إذ يمكن تحديد مسؤولية الناقل البحري وذلك لتشجيع الناقلين على ممارسة مهنة النقل البحري من

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 1730 لسنة 2017 تاريخ 2017/6/21، تاريخ الزيارة 2022/9/1، والذي ورد فيه وحيث إن الثابت بأوراق الدعوى من خلال بوالص الشحن المبرزة من قبل الجهة المدعية إن اسم الشركة الناقلة للبضاعة موضوع الدعوى هو (شركة إيجنازيو مسينا 1921) وإن ميناء الوصول هو ميناء العقبة واسم الباخرة التي نقلت حاويات البضاعة هي (جولي نبرو) كما ثبت من خلال الكتاب الصادر عن الهيئة البحرية الأردنية بأن الشركة المدعى عليها هي وكيل بحري عن الباخرة جولي وليست الناقل وإن مسؤوليتها لا تتعدى ما جاء بالمادة (218) من قانون التجارة البحرية.

ناحية، وعدم التخلي عنها بسبب الخسائر التي تلحق بهم الأضرار التي قد تلحق البضائع التي يقومون بنقلها من ناحية أخرى.

فمن الواضح أن قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 قد جاء متأثراً باتفاقية بروكسل لسنة 1924، على الرغم من أن الأردن لم يكن من بين الدول الموقعة على هذه الاتفاقية، لذلك جاءت بعض قواعد القانون الأردني غامضة مما أدى إلى حصول ارباك في قرارات المحاكم الأردنية، بعد ذلك جاءت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 بتغييرات جذرية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، وقد انضمت الأردن إلى هذه الاتفاقية في عام 2002.

وقد نص المشرع الأردني في قانون التجارة البحري الأردني رقم (12) لسنة 1972 بالجزء السابع من الباب السادس للحدوث عن التزامات الناقل البحري وشروط الإبراء من المسؤولية، وهي عبارة عن نصوص أمرة، تم استنباطها من احكام الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية بروكسل لعام 1924.

المطلب الأول

حالات قيام مسؤولية الناقل

تنشأ المسؤولية من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية تجاه المتعاقد معه، فالالتزام الناقل هو تحقيق غاية، فنتعقد مسؤوليته بمجرد عدم تحقق هذه الغاية، فما على المدعي الا ابراز مستند الشحن وتبيان مقدار الضرر الواقع ولا يستطيع الناقل المدعى عليه التخلص من هذه المسؤولية الا باثبات حالة من حالات القوة القاهرة فمسؤولية تقوم إذن على أساس قرينة الخطأ المفترض ولكنها قرينة بسيطة.

فمسؤولية الناقل البحري ليست من النظام العام، فكان جائزاً له عدم مسؤولية وهذا ما كان يعرف بشرط الإهمال الذي يبيح للناقل الأعفاء من المسؤولية ولو عن الاخطاء العمدية لتابعة، وكان التبرير لهذا الشرط هو عدم تمكين الناقل من تحقيق اشرافه على هؤلاء التابعين فجاءت اتفاقية بروكسل لتلغي مثل هذا الشرط ونصها على الحالات التي يجوز فيها أن يعفي الناقل نفسه من المسؤولية الا يكون قد ارتكب خطأ كما لو لم يبذل العناية المطلوبة في اعداد العنابر في السفينة في حين جاء نص المادة 215 من قانون التجارة البحرية الاردني على انه يعتبر ملغى و لا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن او في اية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الاردنية الهاشمية او في خارجها وكانت غايته المباشرة او غير المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات عن تعينه القوانين المرعية

الاجراء او هذا القانون او مخالفة قواعد الاختصاص، ومن هنا سوف نقوم بتقسيم حالات لقيام مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني، وهناك حالات لقيام المسؤولية في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وهناك حالات لقيام المسؤولية في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، لذا ستعالج الباحثة هذه الحالات في هذا المطلب من خلال أربعة فروع:

أولاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني.

ثانياً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

ثالثاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924

رابعاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.

الفرع الأول- حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني:

إن التزام الناقل تجاه الشاحن هو التزام عقدي يتمثل في إيصال البضاعة سالمة إلى مكان الوصول المتفق عليه، أي هو الزام بتحقيق نتيجة، وعلى ذلك يكون الناقل مسؤولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إلى المكان المعين في عقد النقل، وهذا ما أكدته المادة (213) من قانون التجارة البحرية عندما نصت على أن: ((يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب واضرار مالم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي :.....))⁽¹⁾.

حيث أن الحكم الوارد في المادة (213) من القانون التجارية البحرية ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني والقانون التجاري كالمادة (1/72) من قانون التجارة الأردني التي تنص على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء أو عن تعيبها أو نقصاها فيما خلا الأحوال الناجمة عن القوة القاهرة أو عن عيب قدم في المنقول أو عن خطأ المرسل"⁽²⁾.

ولكن كما تم ذكره انفا في بداية هذا المبحث ان المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري لا تتوافق بشكل كامل مع المسؤولية العقدية الواردة في القانون المدني او قانون التجارة والدليل على ذلك أنه لو تم تأسيس مسؤولية الناقل على القواعد العامة فهذا يعني أن الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الاخير، في حين القواعد الخاصة التي تحكم مسؤولية الناقل المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية، يمكن أن يعفي الناقل من المسؤولية

(1) قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

(2) قانون التجارة رقم (12) لسنة 1966 منشور في الجريدة الرسمية رقم 1910 لسنة 1966.

إذا أثبت أن الهلاك أو الضرر الذي لحق بالبضاعة كان ناتجا عن الاخطاء الملاحية التي تعزى للربان وطاقم السفينة الآخرين، كذلك يستطيع الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها كان بسبب القيام بمساعدة أو إسعاف بحري، وهذا يعني أن نطاق إعفاء الناقل من للمسؤولية في ظل القواعد الخاصة أوسع منه في ظل القواعد العامة وكما هو مبين أعلاه، علاوة على أن قواعد القانون البحري تعد قواعد خاصة بالنقل البحري فرضتها الطبيعة الخاصة لهذا النوع من النقل والتي قد لا توجد في الأنواع الأخرى كالقواعد الخاصة بنظام الرمي في البحر.

وفي قرار لمحكمة استئناف عمان رقم 2008/44390 تاريخ 2009/4/22 وضح فيه طبيعة مسؤولية الناقل البحري حيث جاء فيه ((... اذا كانت طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الاخلال بتنفيذ الالتزام الذي يليه على عاتقه عقد النقل الذي عادة ما يتم اثباته بسند الشحن فان اساس مسؤولية الناقل تقوم على الخطا وان اتفاقية هامبورغ 1978 اوردت في اخرها ما اسمته تفاهم عام جاء فيه من المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على الاهمال المفترض ومؤدى ذلك كقاعدة ان يقع عبء الاثبات على الناقل الا ان احكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات).

وفي قانون التجارة البحرية الاردني فان الناقل هو الذي يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عن بعض الحالات وفق ما تقضي به نص المادة 213 من القانون المذكور.

ولما كان الثابت من البيانات الخطية والشخصية المقدمة في هذه الدعوى ان المستانفة هي التي اصدرت بوالص الشحن لصالح المستانف عليه وهو من الغير مما يعني انه لا يجوز اثبات خلاف ما ورد في بوالص الشحن اي يقع على المستانفة الالتزام بتسليم البضاعة باعتبارها ناقلة لها ومن ثم فلا علاقة ولا رابطة بين المستانف عليه البنك والمستانف عليهما في الاستئناف الاول.

وفي هذا السياق يقول علي جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع 1992- ص 454 ما يلي ان المرسل اليه وان كان لا يظهر ابتداء طرفا في عقد النقل ولكن في وفي لحظة ما يصبح هو صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد فيكون له مطالبة الناقل باستلام البضاعة وبالتعويض عن تلفها وتحدد لحظة نشأة حقوق المرسل اليه... من وقت تظيهره- سند الشحن- اذا كان للامر وفي نظر الناقل يصبح المرسل اليه هو الشخص الذي يحوز السند

ويكون للمرسل اليه امام الناقل حتى نشأ حقه في عقد النقل حقوق اهمها:-

ان يباشر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل و ان يتلقى الحقوق الناشئة عن هذا العقد

ويكون للناقل ان يباشر ضده كافة الدعاوى الناشئة عن العقد لمطالبته بالاجرة.

وحيث يظهر من بوالص الشحن المبرزة في هذه الدعوى ان المرسل اليه هو المستأنف عليه البنك والذي تقدم بدعواه بصفته المرسل اليه بموجب عقد النقل ويستمد حقه مباشرة بمطالبة الناقل المستأنفة بالحقوق الناشئة عن هذا العقد.....)).

وبالتالي يمكن تحديد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني بما يلي:

أولا-الهلاك.

تنص المادة 213 من قانون التجارة البحرية على ان يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما ياتي:

1. عن خطأ في الملاحة يعزى للربان او للملاحين او للسواقين او لغيرهم من العمال.

2. عن العيوب الخفية التي في السفينة.

3. عن الافعال التي تشكل حادثاً عرضياً او قوة قاهرة.

4. عن الاضرار او ما يقابل به من ايجاد ابواب العمل او ما يعترض العمل كلياً او جزئياً او اي سبب كان من وقف او عائق (قوة قاهرة، فعل عد، حجز قضائي، حجز حكومي، او صحي، الخ ...).

5. عن عيب في البضاعة خاص او عيب في حزمها او تعليمها (تمريكها) او عن النقصان اثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.

6. عن القيام بمساعدة او اسعاف بحري او بمحاولة ترمي الى ذلك او اذا حدث ان تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل. ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر او الاضرار ناجمة عن خطأ الناقل او اعماله اذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الاولى من هذه المادة.

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى الشاحن بالحالة التي كانت عليها عند الشحن من حيث الكمية والوزن والحجم والمواصفات وتكون مثبته في سند الشحن، لذلك فإن هلاك البضاعة يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل البحري، وهذا ما قضت به المادة (213) من قانون التجارة البحرية.

والهلاك قد يكون هلاكاً كلياً أو جزئياً، والمقصود بالهلاك اصطلاحاً:- ((خروج الشيء عن أن يكون منتفعا به الانتفاع الموضوع له)).(1)

ويقصد بالهلاك الكلي أن البضاعة أصبحت كلياً غير صالحة للغرض الذي أعدت من أجله كما لو احترقت كلياً أثناء النقل، أما الهلاك الجزئي فهي حالة ما إذا تعرضت البضاعة إلى نقص في وزنها أو العدد أو الكمية.

إلا أن الناقل لا يسأل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل وهو ما يعرف بعجز الطريق، كما لو كانت البضاعة من السوائل وتبخّر جزءاً منها بسبب عوامل الجو أو كانت كمية من الحبوب وسقطت كمية قليلة منها في الماء أثناء عملية الشحن أو التفريغ.(2)

ويمكن معرفة مقدار الهلاك الجزئي عن طريق مقارنة وزن البضاعة أو حجمها أو عددها المثبت في سند الشحن مع وزنها وحجمها وعددها الذي سلمه الناقل إلى الشاحن والفرق يعتبر هلاكاً جزئياً.

وإذا كان سند الشحن يضمن تحفظاً ذكره الناقل يتعلق بوزن البضاعة أو مقدارها، فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة وزن البضاعة أو مقدارها ليتسنى معرفة الهلاك الجزئي إن وجد.

وهذا ما أكدته محكمة التمييز الأردنية قراراتها الوحيد حول الجهل بالوزن أو العدد والذي جاء ورد فيه إذا كان سند الشحن يتضمن شرطاً من الشروط الخاصة بالجهل بالوزن أو العدد أو ما شابه ذلك فلا يصلح السند عندئذ أساساً لحساب القدر الواجب تسليمه للمرسل إليه بل يتعين على المرسل إليه أن يثبت أن حقيقة المشحون أكثر من القدر المقدم إليه في ميناء الوصول، لا تترتب اية مسؤولية على الناقل وبالتالي على شركة التامين من جراء النقص في البضاعة إذا لم تثبت الجهة صاحبة البضاعة أن حقيقة وزن الكمية المشحونة هي أكثر من الكمية التي تسلمتها في ميناء الوصول.(3)

(1) الزيات، احمد حسن، المعجم الوسيط، الجزء الاول، الطبعة الثانية، المكتبة الاسلامية للطباعة والنشر والتوزيع، صفحة رقم 267.

(2) الشرقاوي، محمود سمير، (1987)، القانون البحري دار النهضة القاهرة صفحة رقم 69.

(3) محكمة التمييز الحكم رقم 6 لسنة 1978 تاريخ 1978/11/1 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

وهناك نوع آخر من الهلاك يسمى بالهلاك الحكمي وهو يعني مرور فترة زمنية معقولة على الوقت الذي كان من المفروض أن يقوم الناس فيه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ولكن لم يتم تسليمها،⁽¹⁾ ولم يعالج قانون التجارة البحرية الأردني هذه الحالة وبشكل هذا نقصاً في التشريع الأردني.

ثانياً- التلف.

يقصد بتلف البضاعة أن تصل البضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها وكميتها إلا أنها معيبة كونها أما لا تؤدي الغرض المطلوب منها بشكل تام، كما لو كانت الشحنة لمواد غذائية ووصلت متعفنة أو كانت الشحنة لملابس ووصلت مليئة بالأوساخ التي لا تزول.

والتلف قد يكون جزئياً كما لو كانت البضاعة موز وصل بعضه سليم دون عيوب وبعضه الآخر كان معيب من حيث التلف، وقد يكون التلف كلياً كما لو كانت شحنة حبوب شعير ومياه البحر كانت قد وصلت إلى كامل الشحنة.

فالناقل لا يسأل عن التلف في حال قام بتثبيت حالة البضاعة على سند الشحن، وبالتالي فإن الأصل أن البضاعة قد سلمت للناقل بحالة جيدة وسليمة ويجب عليه تسليمها بنفس الحالة التي سلمت له في ميناء الشحن حيث ورد في قرار لمحكمة التمييز انه ((يتضح من نصوص المواد (211 و212 و213) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه وإن استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت بحالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها)).⁽²⁾

وفي ضوء ما تقدم فإن الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الاجنبي، أو يثبت أن البضاعة شحنت وهي معيبة خلافاً لما هو مثبت في سند الشحن حيث ورد في قرار محكمة التمييز ((ان المميّزة تكون ملزمة بدفع ذلك التعويض للمميز ضدها لأن مسؤولية شركة ميناء الحاويات عن البضاعة هي مسؤولية تقصيرية لا علاقة لها بعقد التأمين لأنها ليست طرفاً فيه ما لم يثبت أن الضرر نتج عن سبب خارجي لا بد لها فيه تطبيقاً لأحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية (تمييز حقوق (1981/536)).⁽³⁾

(1) رضوان، فايز نعيم، (1986)، القانون البحري، دار الفكر العربي، صفحة 31.

(2) محكمة التمييز الحكم رقم 1350 لسنة 2019 تاريخ 2019/7/4 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

(3) محكمة التمييز الحكم رقم 8316 لسنة 2019 تاريخ 2019/2/6 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

أما إذا كانت التحفظات مثبتة في ورقة ضمان صادرة من الشاحن إلى الناقل فلا حجة لهذه الورقة اتجاه الغير لأن جمعية هذه الورقة محصورة بين أطرافها فقط وهم الشاحن والناقل.

وبالرجوع الى أحكام محكمة التمييز نجد ان محكمة التمييز قد أوردت مصطلحين وهما العيب والتلف حيث ورد في حكم لها ((أن سبب عدم وصول البضاعة موضوع بوليصتي الشحن موضوع الدعوى إلى ميناء الوصول المتفق عليه وهو ميناء العقبة كان بسبب قيام السلطات الأمنية بميناء جدة بتنزيلها عن السفينة بالرغم من محاولات الناقل الإفراج عنها إلا أنه لم يتمكن من ذلك وبالتالي فإن عدم وصول البضاعة إلى مقصدها كان بفعل الغير وليس لفعل يعود للناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه ذلك أن الناقل يضمن ما يلحق البضاعة من عيب أو هلاك ما لم يكن ناتجاً عن أي حالة من الحالات الواردة بالمادة (213) من قانون التجارة البحرية والتي من ضمنها الحجز الحكومي والذي ترتب عليه عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري بسبب ما قامت به السلطات الأمنية السعودية في ميناء جدة لأسباب لا يد للمدعى عليها فيها وإنما يعود لطبيعة تلك البضاعة وتكون مشمولة بالاستثناء الوارد في المادة (4/213) سالف الإشارة)).(1)

كما ورد في حكمها الاخر استخدام كلمة التلف حيث جاء فيه ((ورداً على ذلك فإن محكمة الاستئناف وفي ضوء ما توصلت إليه من البيئة المقدمة في الدعوى حول سبب تلف البضاعة ومن ذلك بشكل رئيس طول الرحلة البحرية لم تجد مبرراً لإجراء الخبرة الفنية وقد جاء حكمها من هذه الجهة في محله مما يتعين معه رد هذا السبب، ورداً على ذلك فقد توصلت محكمة الاستئناف كمحكمة موضوع من البيئة المقدمة في الدعوى لأسباب **تلف البضاعة** وليس من بين هذه الأسباب ما يتعلق بتستيف البضاعة من قبل الشاحن ولم تثبت الممييزة (كناقل) أي من الحالات التي تنفي مسؤوليتها وفقاً للمادة (213) من قانون التجارة البحرية أو خلاف ما نصت عليه أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1978 قواعد هامبورج مما يتعين معه رد هذا السبب)).(2)

ويجب أن نشير هنا إلى أن تسليم البضاعة في ميناء التفريغ إلى المرسل إليه بالحالة التي سلمت إلى الناقل في ميناء الشحن، والذي يعفي الناقل من المسؤولية هو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن المرسل إليه بموجب هذا التسليم من الكشف على البضاعة والتحقق من حالتها ومقدارها، ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن التسليم حيث استقر قضاء محكمة التمييز بتهيئتها العامة رقم (2014/1582) –المبدأ القضائي- ((1- يعتبر ناقل البضاعة اثناء الرحلة البحرية مسؤولاً عن اي ضرر او اي عيب يلحق البضاعة اثناء الرحلة ما

(1) محكمة التمييز الحكم رقم 8316 لسنة 2019 تاريخ 2021/9/30 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
(2) محكمة التمييز الحكم رقم 6102 لسنة 2018 تاريخ 2018/9/27 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

لم يثبت ان الضرر او العيب وقع نتيجة احدى الحالات المنصوص عليها في المادة (213) من قانون التجارة البحرية .

2- استقر الاجتهاد القضائي على انه يترتب على عائق الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل العناية ويمتد التزامه الى حين تسليم الفعلي للبضاعة للمرسل اليه ولا يغني عن ذلك تسليم البضاعة الى مؤسسة الموانئ او الجمارك.

كما جاء بحكم آخر لمحكمة التمييز عن قيام مسؤولية الناقل ما يلي :- ((...فلما كان ذلك وكان الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة او نقلها اثناء وجود البضاعة في عهدته في ميناء الشحن واثناء النقل وفي ميناء التفريغ وحتى تسليم البضاعة ووضعها تحت تصرف المرسل اليه على نحو يتفق مع العقد او مع ما يكون سارياً من قوانين او عادات متصلة بالتجارة المعنية وفق ما هو مقرر في المادتين (4 و5) من اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 والمتفقتين مع احكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية الاردني التي يستفاد منها ان الناقل البحري يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك او تعيب او اضرار اثناء النقل البحري ما لم يثبت ان ذلك الضرر او الهلاك او التعيب ناتج عن عما ياتي:-....وعليه فان مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالبضاعة مفترضة ما لم يثبت ان الضرر يعود لاحد الاسباب السابقة، وحيث استقر قضاء محكمة التمييز الاردنية بهيئتها العامة (2014/1582) ان مسؤولية الناقل تمتد حتى التسليم الفعلي للمرسل اليه الذي يمكنه من فحص البضاعة وهذا يتفق والمادتين (4و5) من قواعد هامبورغ، وتأسيساً على ما تقدم وحيث ان بينة المدعية قد اثبتت ان المدعى عليها (الناقل) استلمت البضاعة موضوع الدعوى سليمة في ميناء الشحن في اوكرانيا كما اثبتت من خلال تقرير الخبرة الكشف المستعجل لاثبات الحالة المقدم للمحكمة بتاريخ 2012/12/6 وهو تاريخ يتناسب مع تاريخ وجود البضاعة للمرسل اليه في المزرعة والكشف عليها تضرر البضاعة وتلفها نتيجة تعرضها للمياه المالحة، وحيث ان عدم اشعار المرسل اليه للناقل بوجود ضرر خلافاً للمادة (218) من قانون التجارة البحرية الاردني لا يشكل الا قرينة على انه استلم البضاعة سليمة ويجوز اثبات عكسها كما هي حال الدعوى المعروضة ولا يترتب سقوط حق المرسل اليه في اقامة دعوى للمطالبة بالتعويض (انظر تمييز حقوق 2015/3460) وحيث ان المدعى عليها (كناقل) لم تثبت ان الضرر اللاحق بشحنة البرسيم موضوع الدعوى يعود الى اي من الحالات المبينة في المادة (213) من قانون التجارة البحرية الاردني وهو ما يبني عليه ثبوت مسؤولية المدعى عليها عن الضرر اللاحق بالبضاعة موضوع الدعوى ((⁽¹⁾.

(1) محكمة التمييز الحكم رقم 3495 لسنة 2015 تاريخ 2016/3/8 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

ثالثاً- التأخير.

يعني عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت المحدد لتسليمها في سند الشحن، وفي حالة عدم الاتفاق على وقت محدد، ففي الوقت المفروض أن تسلم فيه، والذي يقاس على أساس الناقل العادي الذي يقوم بنقل نفس النوع من البضاعة وبذات ظروف الرحلة التي تم نقل الصناعة فيها.

وان تأخير وصول البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت المحدد له مخاطر كثيرة كانخفاض ثمن البضاعة وقد تتعاطم خسائر المرسل إليه إذا كانت البضاعة موسمية أو معدة لأداء عرض معين وتصل بعد انتهاء الموسم أو فوات الغرض الذي جلبت من أجله، وقد يؤدي تأخر وصول بعض البضائع المهمة للحياة للمواطنين إلى خلق خلافات اقتصادية مربكة.

إلا أن من الملاحظ أنه ورغم خطورة موضوع تأخير تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه في سند الشحن أو الوقت المفروض أن تسلم البضاعة فيه، فإن قانون التجارة البحرية لم يعالج هذا الموضوع مما يشكل نقصاً واضحاً يجب معالجته بنص صريح إسوة بالقوانين البحرية الحديثة لا سيما منها التي أخذت باتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

حيث ورد في قرار لمحكمة استئناف عمان ((.....

أولاً :- ان لائحة دعوى المدعية قد تضمنت المطالبة بالتعويض عن بدل التأخير الا انها وفي بنود اللائحة بالبندين 13 و14 منها قد وصفت بدل التأخير من انها اشترت الحديد بسبب ارتفاع الحديد بقيمة اعلى وحتى تستمر تجارتها وتدوم ومن انه قد فات عليها كسب في التأخير، اي ان المستأنفة قد اقرنت وربطت فوات الكسب بعملية التأخير والتي توجب احكام المسؤولية العقديه اثبات الخطأ الجسيم او الغش وفقا لاحكام المادة 358 من القانون المدني لغايات الحكم ببديل التعويض عن فوات الكسب

. ثانياً: ان المادة 6 من اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع قد نصت على حدود المسؤولية :

أ . تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة (5) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها بمبلغ يعادل (835) وحدة حسابية عن كل طرد او وحدة شحن اخرى او (2ر5) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك او يتلف ، ايهما اكبر.

ب. تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة (5) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل اجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموعة اجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ج. لا يجوز في أي حال من الاحوال ان يتعدى مجموعة مسؤولية الناقل ، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذي سيستقر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه، وحيث نجد ان مسؤولية الناقل ووفقا لما تضمنته الفقرة الاولى والثانية هي تعويض المتضرر عن بدل هلاك البضاعة او تلفها وعن بدل التأخير في ايصالها خلال المدة المعقولة وحيث سبق وان بينت المحكمة مقدار ما تستحقه المستانفة عنهما وهو ما توصلت اليه الخبرة وعلى نحو ما دلت محكمتنا للاسباب والاسباب التي دعته لعدم تجاوز مقدار التعويض للضرر الواقع فعلا والتي شملت بدل التأخير في اصال البضاعة التالفة والبضاعة السليمة ولما كان الحكم ببديل التأخير ووفقا لاحكام الاتفاقية يشمل حكما التعويض عن فوات الكسب باعتباره ضررا محققا ومباشرا لمالك البضاعة التي لم تصل في الموعد او المدة المعقولة التي قدرها اهل الخبرة ولان الكسب سيفوت على التاجر نتيجة التأخر في وصول البضاعة في المواعيد المتفق عليها او المدد المعقولة و ضررها محققا ونتيجة طبيعة لهذا التأخير فكلاهما يفيدان ويتضمنان ذات الدلالة والاثر القانوني بالاستناد لاتفاقية هامبورغ التي لم تشترط سوى تجاوز المدة المعقولة وليس الغش او الخطأ الجسيم و على نحو ما تضمنه التقرير من تقدير لبديل التأخير في وصول البضاعة ، مما يجعل هذين السببين حقيقيين بالرد ايضا)).(1)

بالإضافة الى أن التأخير بالنقل يعد ضرراً بالنسبة للشاحن يوجب مسؤولية الناقل حتى وإن وصلت البضاعة سليمة، من جهة أخرى ترى الباحثة بان التأخير لا يتفق مع أحكام قواعد المسؤولية العقدية و/أوالتقصيرية التي تقضي بأن لا تعويض بلا ضرر، إذ يعد الضرر أساس المسؤولية، كما أن بعض حالات التأخير قد تكون في مصلحة الشاحن كأن يرتفع سعر البضاعة في اليوم الذي وصلت فيه البضاعة متأخرة فكيف يتم تعويض الشاحن في مثل هذه الحالات التي استفاد فيها من هذا التأخير.

وقد ذهبت محكمة التمييز في قرارها رقم 4172 لسنة 2019 على عكس ما تم الإشارة إليه أعلاه من التأخير بما لا يتفق مع أحكام قواعد المسؤولية العقدية و/أوالتقصيرية التي تقضي بأن لا تعويض بلا ضرر حيث ورد في قرارها انه وعن السببين الثاني والثالث من حيث تخطئة محكمة الاستئناف برد الاستئناف وتأييد الحكم للمدعية بمبلغ (95256.222) ديناراً استناداً للمادتين (6و26) من قواعد هامبورغ في تقدير هذا التعويض، وفي ذلك نجد أن العلاقة بين المدعية والمدعى عليها (المميزة) تقوم على عقد نقل بحري تحكمه نصوص قانون التجارة

(1) محكمة استئناف عمان الحكم رقم 8982 لسنة 2021 تاريخ 2022/3/28 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.

البحرية الأردني وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة باتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمصادق عليها من المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ 2001/1/20 وحيث إن المستقر عليه في اجتهاد القضاء أن الاتفاقية الدولية واجبة التطبيق فإن قواعد هذه الاتفاقية هي التي تحكم مسؤولية الناقل البحري وتحديد مقدار التعويض بحال قيام هذه المسؤولية وقد نصت المادتان (26و6) من الاتفاقية على أسس التعويض عن المواد التالفة حيث حددت المادة (6/1/6) التعويض بمبلغ يعادل 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم لبضائع تهاك أو تتلف وتضمنت المادة (1/26) تعريفاً للوحدة الحسابية المشار إليها في المادة (6) بأنها حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وفي ضوء ذلك فإن الطعن بعدم صحة تطبيق المادتين (26و6) من اتفاقية هامبورغ ولتحديد التعويض على أساس الوزن والتمسك بوجوب تقدير التعويض على أساس القيمة يغدو في غير محله مما يتعين معه رد هذين السببين .

الفرع الثاني- حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

تنص المادة 5 من اتفاقية هامبورغ على:

"1. يسال الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التأخير اثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل انه اتخذ هو او مستخدموه او وكلاؤه جميع ما كان في المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

2. يقع التأخير في التسليم اذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة او، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة

3. للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع ان يعتبر البضائع هالكة اذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (4) في خلال ستين يوماً متصلة تلي انهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (2) من هذه المادة.

4. أ. يسال الناقل:

1. عن هلاك البضائع او تلفها او التأخير في التسليم بسبب الحريق، اذا اثبت المطالب ان الحريق نشأ عن خطأ او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه

2. عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب انه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها

ب. في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجرى، إن شاء المطالب أو الناقل، معاينة وفقاً للممارسة الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعايين تحت تصرف الناقل أو المطالب

5. فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ومتى اثبت الناقل انه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه

6. فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر

7. إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في أحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال.⁽¹⁾

إن المادة (5/1) من اتفاقية هامبورغ اعتبرت الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة ما دامت في عهده ولم يتم تسليمها بعد، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه ومستخدموه ووكلاؤه قد اتخذوا الإجراءات والتدابير المعقولة اللازمة لمنع وقوع الضرر.

كما عالجت اتفاقية هامبورغ موضوع تأخر وصول البضاعة عن الموعد المتفق عليه والذي أغفلته اتفاقية بروكسل لسنة 1924، فحملت اتفاقية هامبورغ الناقل مسؤولية تأخر وصول البضاعة عن الموعد المتفق عليه، فقد اعتبرت أن التأخير في التسليم يحصل عندما لا يسلم الناقل البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.

الفرع الثالث- حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

(1) المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978 منشور قسطاس

نصت المادة (3) من اتفاقية بروكسل على ما يلي:

"1 - على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه للأغراض التالية:

أ. حمل السفينة في حالة صالحة للسفر.

ب. تجهيز السفينة وتعقيمها وتموينها على الوجه المرضي.

ج. إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة والأقسام الأخرى بالسفينة للمعدة لشحن الضالع فيها كافة وجعلها صالحة لوضع تلك البضائع ها ونقلها وحفظها.

2- مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة، على الناقل أن يقوم بشم الضائع المنقولة ورسها ونقلها وحفظها والعناية لها وتخريمها بما يلزم لذلك من عناية ودقة."⁽¹⁾

ان ما ورد في المادة 3 من الاتفاقية يدخل في المفهوم الفني للملاحة، ويعد هذا الواجب من أهم الواجبات الملقاة على عاتق الناقل البحري، إلا أنه ورغم أهمية هذا الواجب إلا أنه يفهم من هذا النص أن الاتفاقية لا تفرض على الناقل إلا بدل بذل عناية الرجل العادي أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة، أي أنه ليس التزاماً بتحقيق نتيجة.

وتقاس صلاحية السفينة للملاحة على أساس مدى قابلية السفينة من حيث نوعيتها وأجهزتها وطاقمها لنقل بضاعة من نوع معين في ظروف معينة وإيصالها سالمة إلى ميناء الوصول.

ولا يلزم الناقل بجعل السفينة صالحة للسفر إلا قبل بدء السفر وعند البدء فيه، وهذا يعني أن السفينة إذا أصبحت غير صالحة للسفر بعد ذلك، فإن للناقل لا يعد مسؤولاً، إلا إذا كان عدم الصلاحية هذا ناشئاً عن خلل كان موجوداً في السفينة قبل بدء السفر أو عند البدء فيه.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة، فإن اتفاقية بروكسل حددت حالات يعفى الناقل فيها من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة، حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة في غير حالات الإعفاء هذه والمشار إليها في المادة الرابعة من الاتفاقية.

أما بالنسبة للمسؤولية عن تأخر وصول البضاعة فإن اتفاقية بروكسل لم تتطرق لهذا النوع من المسؤولية.

(1) المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

لذلك نلاحظ أن قانون التجارة البحرية الأردني تأثر بهذه الاتفاقية ولم يأخذ هذا النوع من المسؤولية.

كذلك لم تعالج اتفاقية بروكسل 1924 موضوع الهلاك الحتمي للبضاعة وهو مرور فترة زمنية معقولة بعد انتهاء الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف ولم يتم تسليم البضاعة. بالإضافة الى ما تقدم، تنص المادة e/1 من اتفاقية بروكسل على ان يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة الى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها منها، ويعني هذا ان نظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية وله نهاية، وان الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحددة وغير المحددة في آن واحد، وهذا يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فان تعديل الاتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئاً في هذا الجانب الى جاءت اتفاقية هامبورغ لتضع نظاماً واحداً.

الفرع الرابع: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.

جاءت اتفاقية روتردام لسنة 2008 لمعالجة السلبات المتحققة من جراء تطبيق الاتفاقيات البحرية النافذة سواء أكانت بروكسل او اتفاقية هامبورغ او القوانين الوطنية البحرية، فالنقل البحري الذي يتضمن نقلاً غير بحري مما يفترضه التطور الحادث في النقل والذي يستلزم نقل البضاعة من الباب الى الباب¹.

حيث نصت هذا الاتفاقية على الاعتراف باستعمال المستند الالكتروني الذي يمثل عقد النقل البحري بشرط موافقة كل من الشاحن والناقل عليه.

كما قضت بمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة من وقت استلامها لحين تسليمها وهي ذات المسؤولية التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وتميزت اتفاقية روتردام هو نصها على المسؤولية المفترضة عن التأخير، فالاضرار التي يسأل عنها هي التلف والهلاك والتأخير.

حيث بإمكان الناقل ان يتخلص من هذه المسؤولية عندما يثبت عدم ارتكابه للخطأ أو وقوع قوة قاهرة أو حادث خارج عن ارادته، وبإمكان الشاحن الدفع باتجاه الناقل بارتكاب الخطأ الخسيم أو عدم وجود قوة قاهرة .

حيث تنص المادة 17 من الفصل الخامس الفقرة 1 من اتفاقية روتردام لسنة 2008 على أساس مسؤولية الناقل البحري، حيث جاء بصريح النص ان الناقل يكون مسؤول عن هلاك

(1) موسى، طالب حسن، المرجع السابق، صفحة 178

البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا اثبت الطرف الاخر طالب التعويض ان البضاعة كانت تحت يد وحراسة الناقل.

كما ورد في المادة 12 الفصل الرابع (مدة مسؤولية الناقل) ان حدود الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً هي الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل، اي تكون منذ اللحظة التي يتسلمها الناقل من الشاحن أو نائبه أو الجهة التي توجب القواعد السارية في ميناء الشحن بتسليم البضاعة اليها، الى اللحظة التي يقوم الناقل بتسليم البضاعة الى المرسل اليه او بوضعها تحت تصرفه، أو بتسليمها الى اية جهة أخرى بموجب القواعد السارية في ميناء التفريغ¹، بالإضافة الى ان الاتفاقية أعطت اطراف عقد الشحن وأصحاب العلاقة امكانية الاتفاق فأرجعت هذه المدة الى إرادة طرفي عقد النقل، وأورد شرطين مانعين وهما:

- 1- الا يكون وقت تسليم البضاعة لاحقاً لبدء تحميلها الاولي بمقتضى عقد النقل.
 - 2- الا يكون وقت تسليم البضاعة الى المرسل اليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.
- خلاصة القول ان كل شرط لا يؤدي الى تخفيف مسؤولية الناقل يعد صحيحاً ومن أمثلتها ما يلي:
1. تنازل الناقل عن امتيازته المتمثل بتجديد مسؤوليته، فبماكانه أن يتنازل عن هذا الامتياز بتحميله المسؤولية كامله.
 2. شرط التفريغ على مسؤولية المرسل اليه أن لم يتقدم خلال مدة معينة من وصول السفينة.
 3. شرط استحقاق الاجرة ايأ كانت طبيعة الحوادث، فمثل هذا الشرط لا يمنع من المطالبة بالتعويض بالنسبة للمتعاقد مع الناقل.

المطلب الثاني

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

قبل الشروع في سرد وتحليل حالات الاعفاء فان المشرع الأردني قد نص في المادة 215 من قانون التجارة البحرية على انه :- ((يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن او في اية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الاردنية الهاشمية او في خارجها وكانت غايته المباشرة او غير المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات عن تعينه القوانين المرعية الاجراء او هذا القانون او مخالفة قواعد

(1) المادة 17 من اتفاقية روتردام لسنة 2008

الاختصاص، يعد شرط ابراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع او اي شرط آخر من النوع نفسه.))⁽¹⁾

حيث ارسن المادة 215 من قانون التجارة البحرية بطلاناً مطلقاً للشروط التالية:

1. الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة وهذا ما أكدته محكمة التمييز الأردنية عندما قضت بإلغاء كل شرط يدرج في وثيقة الشحن يقصد به إبراء الناقل من الالتزامات التي يعرضها عليه القانون فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة حيث ورد في قرارها وأنه وفقاً للمادة 215 من القانون ذاته يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن أو اية وثيقة للنقل البحري وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة اعفاء وبراء الناقل من المسؤولية، وعليه فان الناقل ملزم بإيصال البضاعة الوارد اوصافها ضمن بوليصة الشحن والفاتورة التجارية الى ميناء الوصول بحالة جيدة دون اية عيوب وان التزامه في ذلك هو التزام يحقق غاية وهي وصول البضاعة سليمة دون عيوب وليس بدل عناية وعلى الناقل ان يضمن كل ما يلحق بالبضائع المنقولة من هلاك واضرار.⁽²⁾

2. الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية للربان والتابعين الآخرين، وفي حالة ما إذا تخلى مالك السفينة عن إدارة السفينة لمستأجرها، فإن المستأجر يصبح هو المسؤول عن الأخطاء الملاحية للربان حيث ورد في قرار محكمة التمييز انه ومن المتفق عليه ان هذه المسؤولية من قبيل مسؤولية المتبوع عن التابع لان المالك هو الذي يعين الربان لقيادة السفينة وادارتها فهو تابعه ونائبه الا اذا اجر السفينة مع التخلي عن التجهيز وتعيين الربان عملاً بالمادة 173 منه فيكون الربان في هذه الحالة تابعا للمستاجر، وحيث ان الربان مسؤول عن الاضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع او الخطا اثناء قيامه بوظيفته عملاً باحكام المادة 114 بحري كما انه مسؤول عن تسليم البضائع التي يستلمها بموجب وثيقة شحن أو اية وثيقة اخرى عملاً بالمادة 115 منه ... فان ما ينبني على ذلك ان مالك السفينة مسؤول مسؤولية الربان عن اضرار الغير واي نقص او تلف يلحق بالبضائع المثبتة في وثائق الشحن.⁽³⁾

⁽¹⁾ المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1973 منشور قسطاس

⁽²⁾ قرار محكمة التمييز رقم 2708 لسنة 2010 تاريخ 2011/4/11 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.

⁽³⁾ قرار محكمة التمييز رقم 128 لسنة 1985 تاريخ 1985/6/22 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.

3. الشرط الذي ينقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه لأن مثل هذا الشرط فيه تخفيف من عبء المسؤولية عن الناقل والقاؤه على الشاحن، حيث ورد في قرار محكمة التمييز انه يلغى كل شرط يدرج في وثيقة الشحن بقصد ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات ، وذلك اعمالا لنص المادة 215 من قانون التجارة البحري.(1)

4. الشرط الذي يعطي الناقل الحق في الحصول على مبلغ التأمين الذي يستحقه الشاحن لقاء التأمين على بضاعته لدى شركة التأمين، لأن مثل هذا الشرط يؤدي في نهاية المطاف إلى تكليف الشاحن أو المرسل إليه بقيمة قسط التأمين في عين تحصل الناقل على قيمة الضرر.

5. الشرط الذي ينزع للمحاكم الأردنية اختصاصها في النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري.

حيث تضاربت الاحكام الواردة من محكمة التمييز حول هذا الشرط حيث ذهب جزء منها الى اعتبار هذا الشرط باطل وجزء منها اعتباره ان هذا الشرط الذي ينزع من المحاكم الأردنية اختصاصها في النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري صحيح استنادا الى ان المملكة الأردنية الهاشمية وبموجب قرار مجلس الوزراء المنشور في الجريدة الرسمية رقم 4484 تاريخ 2001/4/16 قد صادقة على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978 والتي أجازت في المادة 22 منها إتفاق الأطراف على إحالة أي نزاع يتعلق بنقل البضائع على التحكيم في أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص.

مشيرة الى حكم لمحكمة التمييز والذي ورد فيه ((لا يغير من ذلك ما أبدته وأثارته شركة التأمين المميز ضدها في البندين الثاني والثالث من لائحتها الجوابية بشأن شرط التحكيم (محل الدفع المشار إليه) بداعي أنه باطل بالاستناد للفقرة (ب) من المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972 التي تنص على أنه "بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلاً كل شرط أو إتفاق ينزع إختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري". ذلك أن هذا النص القانوني قد جاء في قانون داخلي وهو يتعارض مع ما جاء بهذا الخصوص في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978 التي انضمت إليها الأردن بموجب قرار مجلس الوزراء المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4484 تاريخ 2001/4/16 والتي أجازت في المادة 22 منها إتفاق الأطراف على إحالة أي نزاع يتعلق بنقل البضائع على التحكيم في أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص، وهذا النص الأخير هو الأولى بالتطبيق بإعتباره قد ورد في إتفاقية دولية وما جاء فيه

(1) قرار محكمة التمييز رقم 754 لسنة 1988 تاريخ 1989/2/2 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.

يعد قاعدة من قواعد القانون الدولي تعتبر هي الأسمى مرتبة والأولى بالتطبيق من قواعد القانون الداخلي . وهذا يتفق مع ما نصت عليه المادة 27 من قانون التحكيم الأردني رقم 31 لسنة 2001 وفقاً لما جرى به القضاء واستقر عليه الفقه (تمييز حقوق 2007/2353 هيئة عامة)).(1)

في حين ذهب اتجاه اخر في محكمة التمييز الموقرة الى اعتبار هذا الشرط باطل حيث ورد في قرار لمحكمة التمييز ((يعتبر ملغي ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن او اية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الاردنية الهاشمية او خارجها وكانت غايته المباشرة او المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات عن تعيينه القوانين المرعية الاجراء او هذا القانون او مخالفة قواعد الاختصاص، بالرغم مما ورد في اي قانون اخر يعتبر باطلا كل شرط او اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الاردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن او النقل البحري، كما تنص المادة 28 من قانون اصول المحاكمات المدنية على ان تختص محاكم الاردن بنظر الدعاوي التي ترفع على الاجنبي الذي ليس له موطن او محل اقامة في الاردن وذلك في الاحوال التالية:.... اذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الاردن او كانت متعلقه بالزام نشأ او نفذ او كان واجبا تنفيذه فيها او كانت متعلقه بافلاس اشهر فيها....وحيث ان المطالبة في هذه الدعوى مؤسسة على وثائق الشحن التي حصل عليها البنك نتيجة قيامه بفتح اعتمادات مستندية لعميله صاحب البضاعة فان الخلافات الناشئة عن هذه الوثائق يجعل المحاكم الاردنية مختصة بنظرها وفقا لاحكام الفقرة ب من المادة 215 تجارة بحرية المشار اليها أعلاه، وبما ان الثابت ان شركة اجنبيه موطنها دبي / الامارات العربية المتحدة وان الدعوى متعلقه بالتزام كان واجبا تنفيذه في الاردن اذ ان تفرغ وتسليم البضاعة موضوع عقد النقل البحري كان واجبا في ميناء العقبة فان ذلك يجعل المحاكم الاردنية مختصة بنظر هذه الدعوى الامر الذي يسوجب معه رد هذا السبب بكافة تفرعاته وهو ما توصلت اليه محكمة الدرجة الاولى في ردها للطلب المذكور ونحن نقرها على هذه النتيجة)).(2)

وبالرجوع الى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني والتي تعتبر مسؤولية عقدية كما ذكرنا سابقاً وتم بيانه في مبحث سابق وأن التزام الناقل البحري بموجبه التزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة المنقولة إلى ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه سليمة من الهلاك أو التعيب بالحالة التي تسلمها وهو ما استقر عليه اجتهاد محكمة التمييز الموقرة في عدة أحكام لها حيث ورد في حكمها رقم 86 لسنة 2016 ما يلي:

(1) قرار محكمة التمييز رقم 742 لسنة 2021 تاريخ 2021/7/22 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.
(2) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 4080 لسنة 2008 تاريخ 2009/11/19 تاريخ الزيارة 2022/11/8

"إذا كانت العلاقة بين الفريقين علاقة عقدية يحكمها عقد النقل فإن المميّزة (الناقل) تكون مسؤولة عن إيصال البضاعة إلى المرسل إليه سالمة وتكون مسؤولة عن هلاكها وعن تعييبها وفقاً لأحكام المادة (72) من قانون التجارة ولا يرفع المسؤولية عنها إلا الحالات التي حددتها هذه المادة وهي القوة القاهرة أو العيب القديم في المنقول أو خطأ المرسل ويعود أمر إثبات هذه الحالات المبرئة 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 فتكون قد قصرت وتقع عليها مسؤولية التعويض عن هذه البضاعة ، يضاف إلى ذلك أن السرقة لا تشكل قوة القاهرة أو سبباً خارجاً من شأنه أن يعفي المميّزة 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 أن طبقت أحكام المواد من (68-70 و72 و74) من قانون التجارة وأحكام قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 فهي نتيجة متفكّة وأحكام القانون."⁽¹⁾

في ضوء ماتقدم، فإن نص المادة 213 من قانون التجارة البحرية الاردني جاءت واضحة وصريحة في حالة اعفاء الناقل البحري حيث تضمنت انه يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب واضرار مالم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي :

- 1 - عن خطأ في الملاحة يعزى للربان او للملاحين او للسواقين او لغيرهم من العمال .
- 2 - عن العيوب الخفية التي في السفينة .
- 3 - عن الافعال التي تشكل حادثا عرضيا او قوة القاهرة .
- 4 - عن الاضراب او ما يقابل به من ايجاد ابواب العمل او ما يعترض العمل كلياً او جزئياً او اي سبب كان من وقف او عائق (قوة القاهرة ، فعل عدو ، حجز قضائي ، حجز حكومي ، او صحي ، الخ...) .
- 5 - عن عيب في البضاعة خاص او عيب في حزمها او تعليمها ، (تمريكها) او عن النقصان اثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة .

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة قم 86 لسنة 2016 تاريخ 2015/2/24 تاريخ الزيارة 2022/10/22

6 - عن القيام بمساعدة او اسعاف بحري او بمحاولة ترمي الى ذلك او اذا حدث ان تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل .

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر او الاضرار ناجمة عن خطأ الناقل او اعماله اذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الاولى من هذه المادة.¹

وعليه، فان الناقل البحري يسأل عما يصيب البضاعة من هلاك أو تعيب اثناء الرحلة البحرية من وقت تسليم البضاعة للشاحن الى حين وصولها وتفريغها في ميناء لوصول كما ذكرنا سابقاً، ولا يستطيع الناقل البحري من هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه إلا إذا ان اثبت الهلاك أو التلف يرجع لإحدى الحالات التي حددتها المواد (212، 213، 216، 217) قانون التجارة البحرية باعتبارها وسيلة الناقل البحري لتخلص من المسؤولية ، وفي هذا المبحث سوف نعمل على تقسيم الحالات حسب ما هو وارد في قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية لذا ستعالج الباحثة هذه الحالات في هذا المطلب من خلال أربعة فروع:

أولاً- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني.

ثانياً- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

ثالثاً- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924

رابعاً- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.

الفرع الأول- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني.

أ. عدم صلاحية السفينة للملاحة.

نصت المادة 212 قانون التجارة البحرية⁽²⁾على ما يلي:

(الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر:

1. بان يعد السفينة اعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة.

2. ان يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن لموافقة.

3. ان ينظف ويحسن حالة الانابر (العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر اقسام السفينة المعدة لشحن البضائع).

(1) قانون التجارة البحرية وتعديلاته رقم 12 لسنة 1972 عدد الجريدة الرسمية: 2357

(2) قانون التجارة البحرية وتعديلاته رقم 12 لسنة 1972 عدد الجريدة الرسمية: 2357

بموجبها يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو السواقين أو لغير من العمال ويبقى مسؤولاً عن أخطائه التجارية، ولكن الصعوبة تنشأ من جراء عدم التمكن من التمييز بدقة بين هذين النوعين من الخطأ سواء أكان على صعيد القانون البحري الدولي أو على صعيد قانون التجارة البحرية.

في ضوء ما تقدم وسندا لأحكام المادة 212 من قانون التجارة البحرية الاردني فان الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة وبمعنى اخر فإن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع المنقولة والذي يثبت رجوعه إلى عدم صلاحية السفينة والذي يطرأ اثناء السفر ويكون مستجد وغير ناشيء عن عيوب قديمة بالسفينة.

فهذه المادة ألزمت الناقل بأن يعد سفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة البحرية واثناء الرحلة البحرية. وهذا يعني أن تكون السفينة صالحة للملاحة قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى لحظة بدء رحلتها، ويقصد بدء الرحلة، بداية كل مرحلة من مراحل الرحلة فإذا كانت بداية رحلة السفينة تبدأ بالميناء وتنتهي بالميناء إلا أن السفينة قبل الوصول إلى الميناء توقف في الموانئ فخلال هذه الرحلة يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة قبل بدء السفر وعنده في كل ميناء من الموانئ

إلا أن حصر مسؤولية الناقل عن صلاحية السفينة قبل وعند بدء السفر وعدم مسؤوليته عن هذه الصلاحية بعد ذلك أثار كثيراً من الانتقادات لهذا النص، حيث ان الأصل أن تكون السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة الرحلة البحرية من ميناء المغادرة الى ميناء الوصول، وأشير الى قرار محكمة التمييز حيث افاد أن الناقل وفقاً لأحكام المادة 212 من القانون ذاته ملزم قبل وبعد السفر أن يُعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة وأن ينظف ويحسن حالة الانابر(العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع.⁽¹⁾

ب. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الخطأ الملاحي.

نصت المادة (1/213) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه ((يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب واضرار مالم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي :

1 - عن خطأ في الملاحة يعزى للربان او للملاحين او للسواقين او لغيرهم من العمال (...)).

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 869 لسنة 2017 تاريخ 2017/5/29 تاريخ الزيارة 2022/10/22

ومعنى هذا النص أن الاصل بالناقل أن يكون ضامنا لكل ما يلحق بالبضائع من هلاك وتعيب وهذه هي القاعدة العامة بالمسؤولية للناقل وهي مسؤولية مفترضة على الناقل ولكن تضمن النص ذاته حالات استثنائية لا تقوم معها مسؤولية الناقل وعلى الناقل عبء اثباتها في هذه الحالة والمتمثلة بوجود خطأ في الملاحة، وبالتالي فإن الناقل البحري وعلى ضوء نص المادة 213/أ فإنه لا يسأل عن الهلاك أو تعيب البضائع إذا كان السبب يعزى لخطأ الملاحة كخطأ الفني في قيادة السفينة أو تصادم السفينة أو عدم مراعاة الظروف الجوية عند اقلاع السفينة.

ولكن لا بد من التأكيد هنا الى ان نطاق الاعفاء يقتصر على الخطأ الملاحي فقط دون غيره من الأخطاء التي قد يرتكبها أو يتسبب فيها الناقل وتابعيه فيسأل الناقل البحري عن الخطأ التجاري في ابرام العقود وشحن البضاعة وتستيفها في العنابر⁽¹⁾، حيث ان هذا الإعفاء جاء مقتبس من الفقرة الثانية (1) من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، مع الاختلاف في مدى سعة هذا الإعفاء، إذ إن نص اتفاقية بروكسل يشمل الأخطاء الملاحية والأخطاء في إدارة السفينة، في حين نص القانون الأردني يقتصر على الأخطاء الملاحية فقط.

ف نطاق الاعفاء هنا كما ذكرنا يقتصر على الاعفاء عن الخطأ الملاحي فقط دون غيره من الأخطاء التي قد يرتكبها أو يتسبب فيها الناقل وتابعيه فيسأل الناقل البحري عن الخطأ التجاري في ابرام العقود وشحن البضاعة وتستيفها في عنابر السفينة والعناية بها اثناء النقل وفكها وتفريغها.⁽²⁾ ويعتبر تحديد الخطأ الملاحي مسألة واقعية أي تعتمد على الوقائع والظروف المحيطة لذلك تملك محكمة الموضوع سلطة تقديرية واسعة في تقرير وجود الخطأ الملاحي من عدمه، وتكمن العلة المبررة لهذه الحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية بمقولة أن الناقل البحري لا يمارس سلطة فعلية أو رقابة مباشرة على الربان وباقي مستخدميه على متن السفينة أثناء قيادتها وتسييرها خاصة في ظل انعدام وسائل الاتصال المناسبة في ذلك الوقت، إلا أن هذه المبررات وإن كانت مقبولة في الماضي لتبرير هذه الحالة باعتبارها من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية على اعتبار أن النقل البحري كان ينطوي على فكرة المجازفة المعرضة للمخاطر فإن التطور الهائل في وسائل الاتصال، أصبح من الميسور بالنسبة للناقل إدارة السفينة وممارسة الرقابة والإشراف على الربان وباقي مستخدميه على متن السفينة بشكل يومي ومستمر، الأمر

(1) الشرقاوي، محمود سمير، قانون التجاري الليبي، دار النهضة العربية، القاهرة، صفحة 360.
(2) قايد، محمد بهجت، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، صفحة 294

الذي يتطلب تقرير مسؤولية الناقل بشكل يتوافق مع هذا التطور التقني والتكنولوجي في الملاحة البحرية.⁽¹⁾

ثالثاً - إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن العيوب الخفية في السفينة.

نصت المادة 2/213 من قانون التجارة البحرية الأردني على اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عما يصيب البضاعة من هلاك أو تعيب نتيجة لعيب خفي في السفينة حيث نصت على أنه (يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب ما لم يثبت إن هذا الهلاك وهذا التعيب ناتجة عما يأتي...)

2- عن العيوب الخفية في السفينة).

والواقع أن التنظيم القانوني السابق مأخوذ من اتفاقية بروكسل، غير أن هذه الأخيرة لا تشير في نصها إلا لعبارة العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة دون أن تحدد ما إذا كان الأمر يتعلق بعيوب السفينة، وقد وجه هذا الاستفسار بمؤتمر بروكسل فكان الرد أن الأمر يتعلق بعيب خفي بالسفينة.⁽²⁾

ويتشابه هذا الوضع، بذلك القائم في اتفاقية روتردام اتفاقية بروكسل أيضاً التي تفرض على الناقل ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، حيث اشارت المادة 14 من اتفاقية روتردام الى واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية ويكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل: أ - جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛

ب- وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

ج- وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وأمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

ومن ثم جاء بالإتفاقية ذاتها في المادة (3/17/ز) بعدم مساءلة الناقل (عن الهلاك أو التلف أو التأخير الناتج عن العيوب الخفية التي يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة).

(1) مقدادي، عادل، (2011)، القانون البحري، دار الثقافة، صفحة 133

(2) أمينة ، دريسي، ، اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الاضرار الحاصلة نتيجة العيب الخفي للسفينة، بحث منشور بمجلة الفقه والقانون، العدد السادس، ابريل، صفحة 15

وبالرغم من أن النص السابق لم يحدد المقصود بالعييب الخفي وما إذا كان يقصد منه عيب خفي بالسفينة الناقلة أم عيب خفي في البضائع المنقولة، إلا أن الباحث ترى أن مسألة العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة قد جاءت مطلقة سواء تعلق الأمر بعيوب خفية في البضائع أو بالسفينة.

وترى الباحثة أنه من الأفضل لو لم تكن هذه الحالة من ضمن حالات الإعفاء المقررة قانوناً نظراً لتعارضها مع التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة.

حيث ورد في قرار محكمة التمييز ((... وأن الاستفادة من أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي عن العيوب الخفية التي في السفينة... حيث إن ما قام به الناقل هو تطبيق للشروط الواردة في بوليصتي الشحن التي هي شريعة المتعاقدين والواجبتين الأعمال وحيث إن الاستفادة من أحكام المادتين (4، 5) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) وأحكام المواد (211، 212، 213) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن الغاية من عقد النقل هي تسليم (البضاعة) المال المنقول إلى المرسل إليه بحالة جيدة وفقاً لوثيقة النقل (بوليصتي الشحن).⁽¹⁾

رابعاً- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن السبب الأجنبي.

تضمن قانون التجارة البحرية الأردني حالات متفرقة لإعفاء الناقل من المسؤولية يمكن جمعها تحت ما يعرف في السبب الأجنبي وفيما يلي تحديد لهذه الحالات:

1- القوة القاهرة.

نصت المادة 3/213 من قانون التجارة البحرية الأردني على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تعيينها إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تعيب كان نتيجة حادث عرضي أو قوة القاهرة.

ويقصد بالقوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه أو تفاديه يترتب عليه استحالة التنفيذ ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية، حيث ذهب اجتهاد محكمة التمييز في أحد قراراتها أنه ((..وحيث إن المادة (5/أ ج) من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 2002/46 قد اعتبرت الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة إلا بإثبات القوة القاهرة التي تبرئه من التبعة وحيث يستفاد من

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 3936 لسنة 2021 تاريخ 2021/9/3 تاريخ الزيارة 2022/10/22

أحكام المواد المشار إليها أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن هلاك الأشياء وتعييبها ونقصانها فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة ، وأن عبء إثبات القوة القاهرة يقع على الناقل حتى يعفى من المسؤولية، وحيث إن القوة القاهرة هي ذلك الشيء الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زماناً ولا مكاناً وفي الوقت نفسه لا يمكن دفعه وأنه ليس في الإمكان دفع هذا الشيء والتغلب عليه بتنفيذه وأن توافر عناصر القوة القاهرة مسألة موضوعية تقررها محاكم الموضوع، وحيث إن محكمة الاستئناف قنعت بأن مجرد تعرض البضاعة للسرقة بالسطو يشكل بحد ذاته القوة القاهرة وحيث ذهب الاجتهاد القضائي لمحكمتنا أن السرقة بحد ذاتها لا تشكل قوة القاهرة لأن على الناقل بذل جهده وعنايته في حفظ المال المنقول حتى تسليمه لصاحبه ويستثنى من ذلك في حالة حدوث سرقة ضمن حالة تشكل هي بحد ذاتها قوة القاهرة ، بحيث لا يمكن عادة دفعها أو توقعها عند إبرام العقد⁽¹⁾، وعليه فأن توافر عناصر القوة القاهرة مسألة موضوعية تقررها محاكم الموضوع، فعدم التوقع وعدم امكانية تجنب النتائج المترتبة على الحادث هي التي تحدد خصائص القوة القاهرة.

فالطقس الماطر في فصل الشتاء والثلوج لا تعتبر قوة القاهرة لأنه حدث متوقع في هذا الفصل من السنة، غير أن حصول إعصار في الأردن مثلاً يعتبر قوة القاهرة، حيث انه يعتبر قوة القاهرة لتوافر عنصر عدم التوقع وعدم امكانية تحسب نتائج الاعصار أو السيطرة عليه.

وقد أورد قانون التجارة البحرية الأردني بعض التطبيقات للإعفاء من المسؤولية التي تدخل ضمن نطاق القوة القاهرة في الفقرة 4 من المادة 213 وهي (الاضراب أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي مسبب كان من وقف أو عائق⁽²⁾)، أو فعل عدو⁽³⁾)، أو حجر قضائي أو حكومي أو صحي⁽⁴⁾ حيث اذا كان في امكان الناقل تفادي المخاطر وانفاذ الأشياء أثناء نقلها فتتعدد مسوليته وأن كانت هذه المخاطر غير متوقعة.

وترى الباحثة أن هذه التطبيقات لا حاجة إلى النص عليها في المادة 213 إذ تعد من قبيل لزوم ما لا يلزم، ويكتفى بما ورد في الفقرة 3.

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 113 لسنة 2022 تاريخ 2022/2/24 تاريخ الزيارة 2022/10/22
(2) شارك القانون الأردني بهذا الاتجاه بعض الاتفاقيات الدولية والعديد من التشريعات البحرية العربية: من اتفاقية روتردام لسنة 2008 ، من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، من القانون التجاري البحري الاماراتي رقم 26 لسنة 1981، من القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 .
(3) شارك القانون الأردني بهذا الاتجاه بعض الاتفاقيات الدولية والعديد من التشريعات البحرية العربية: من اتفاقية روتردام لسنة 2008 ، من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، من القانون التجاري البحري الاماراتي رقم 26 لسنة 1981، من القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981
(4) شارك القانون الأردني بهذا الاتجاه بعض الاتفاقيات الدولية والعديد من التشريعات البحرية العربية: من اتفاقية روتردام لسنة 2008 ، من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، من القانون التجاري البحري الاماراتي رقم 26 لسنة 1981، من القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981

2- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عيب خاص بالبضاعة أو عيب في حزمها أو عن النقصان أثناء السفر:

نصت المادة 213/5 قانون التجارة البحرية الأردني بأن يعفى الناقل من المسؤولية عن العيب الخاص في البضاعة أو العيب في حزمها أو تغليفها أو ما ينشأ عن نقصان أثناء السفر في الحجم أو الوزن بقدر ما تجيزه العادة المرافئ المقصود.

وقد استقر اجتهاد محكمة التمييز الموقرة على أن المادة 5/213 من قانون التجارة البحرية قد نصت على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم أو الوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة، وحيث يستفاد من أحكام المادة المذكورة أن الناقل البحري يضمن مبدئياً كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل البحري وأن على الناقل البحري لكي يعفى من المسؤولية إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن أحد الأسباب التي عدتها المادة المشار إليها ومن بينها حالة النقصان المألوف في البضاعة أثناء النقل البحري حجماً أو وزناً والناشئ عن طبيعة البضاعة التي تخف مع الزمن كالحبوب أو تتبخر كالسوائل فقد أجازته الأعراف البحرية لأن هذا النقص يعتبر نتيجة طبيعته لطبيعة البضاعة وعمليات الشحن والتفريغ دون أن يكون هناك أي خطأ أو مسؤولية عن الناقل.¹

خامساً- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن المساعدة والإسعاف البحري.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تعيبها إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تعيب كان بسبب قيام السفينة بتقديم المساعدة والانقاذ للأرواح أو الممتلكات في عرض البحر فقد جاء في صريح نص المادة 6/213 من قانون التجارة البحرية الأردني عن القيام بمساعدة أو إسعاف حري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك (...).

حيث ان النص جاء واضحاً وصريحاً ومطلقاً بحيث يعفي الناقل من أية مسؤولية ناتجة عن تقديم المساعدة دونما تمييز بين الإجراءات المتخذة في سبيل إنقاذ الأرواح أو انقاذ الممتلكات.

إلا ان ايراد عبارة انقاذ الممتلكات بالمطلق دون تقيدها بضرورة اتخاذ تدابير معقولة من شأنه أن يجعل الناقل يستهتر في المحافظة على المال الذي أوتمن عليه أو يضحى به لينقذ ما لا

(¹) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 199 لسنة 2013 تاريخ 2013/5/14 منشور قسطاس.

يعنيه، وهذا ما جعل الاتفاقيات الدولية (قواعد روتردام 2008، قواعد هامبورج 1978) يقيّد الإعفاء من المسؤولية لإنقاذ الأموال بأن يكون التدبير الذي يتخذ معقولاً.

سادساً- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن التصريح الكاذب عن قيمة البضاعة.

جاء نص المادة 216 من قانون التجارة البحرية الأردني واضح حيث ورد فيه إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لاية مسؤولية من جراء الخسائر والاضرار اللاحقة بهذه البضاعة.

ومن دراسة النص أعلاه يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من هلاك أو تعيب إذا توافر الشرطين التاليين :

1. الادلى بتصريح كاذب بخصوص قيمة البضاعة من قبل الشاحن.
2. علم الشاحن بعدم صحته المعلومات المقدمة لناقل البحري وأن يثبت الناقل أن الشاحن قد أدلى بهذا التصريح بقصد الغش.

مشيرة الى قرار لمحكمة التمييز الموقرة والتي قضت به ((ان الناقل البحري يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك واضرار طالما أنه استلم البضاعة من الشاحن حسبما هو مبين في بوليصة الشحن عملاً بالمادة 213 من قانون التجارة البحرية ... فإذا كانت إفادة الشاحن مخالفة للحقيقة محمد مساو ولا تجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن إفادته عملاً بالمادة 216 من ذات القانون))⁽¹⁾.

سابعاً - إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن البضائع الخطرة.

نصت المادة 217 قانون التجارة البحرية الأردني على أنه (إذا شحنت في السفينة بضائع من الأنواع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو وكيله ليرضيا بشحنها فيما لو كانا على بينة من نوعها فللناقل في كل وقت ومكان وبعد تنظيم محضر معمل ان ينزلها من السفينة أو ان يتلفها أو يزيل اذاها بدون ان يفسح عمله مجالاً لتعويض، وفيما عدا ذلك يسأل الشاحن عن الاضرار والمصاريف التي قد تنتج عن تحميل هذه البضائع.

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 1162/1992، تاريخ 26/10/2022 منشور قسطاس

اما اذا كان الناقل على بينة من نوع هذه البضائع عندما رضي بتحميلها في السفينة فليس له ان ينزلها منها ولا ان يتلفها او ان يزيل اذائها ما لم تكن سببا لتعريض السفينة او حمولتها للخطر. ولا يلزم اي تعويض الا عن الخسائر البحرية المشتركة اذا وقعت).

ومن خلال هذا النص وجدت الباحثة ان المشرع الأردني اخذ الصفة الخطرة للبضائع فقرر إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التابعة عن هلاكها أو تلفها إلا أنه وضع بعض الشروط والتي هي:

1- إذا تم شحن البضائع ذات الصفة الخطرة دون علم الناقل، حيث يكون للناقل سلطة مطلقة في التعامل مع هذه البضائع في هذه الحالة فبعد تنظيم محضر معلل يجوز له أن يتلف هذه البضائع أو أن ينزلها من السفينة أو يزيل اذائها دون أية مسؤولية في مواجهة.

2- إذا تم شحن هذه البضائع ذات الصفة الخطرة بعلم الناقل أو وكيله فإن الناقل يتحمل المسؤولية عن هلاك أو تلف هذه البضائع أو إزالة خطورتها أو إلزائها من السفينة إلا إذا أصبحت هذه البضائع سببا لتعريض السفينة أو حمولتها للخطر.

مشيرة الى قرار لمحكمة التمييز الموقرة حيث ورد فيه:-

((كذلك بتدقيق منفسن الشحن الذي يعتبر وثيقة التسليم للناقل نجد أن جميعها خلت مما نصت عليه المواد سالفة الذكر من حيث التنبيه أن الحاوية تحتوي على مواد قابلة للاشتعال أو أن الحاوية سوف تحمل السطح أو إشارات تحذيرية للناقل بأن هذه الحاوية تحتاج إلى عناية خاصة خصوصاً ضد الحريق، وحيث إن الثابت أن الناقل تعامل مع الحاوية حسب العرف والعادة التجارية في مثل هذه الحاويات حسب المادتين (122 و 217) من قانون التجارة البحرية، وحيث إن الثابت أن الباخرتين البهية وحمورابي هما مخصصتان لنقل المادتين ولم يثبت المدعي وحسب أحكام المادة من الاتفاقية أن الناقل هو المسبب للحريق والضرر فإن ما توصلت إليه محكمة الاستئناف ومن قبلها محكمة البداية يكون واقعاً في محله وهذه الأسباب لا ترد عليه ويتعين ردها⁽¹⁾))

(1) قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 3908 لسنة 2017 تاريخ 2022/10/26، منشور قسطاس

(2) القليوبي، سميحة، الوسيط في شرح قانون التجارة، بحث دارة النهضة العربية الطبعة السادسة 2013، صفحة

ولكن يكمن السؤال في هذه الحالة أنه عندما سمح المشرع للناقل بإلقاء البضائع الخطرة دون تحمل المسؤولية وذلك لحماية الارواح في الحالات المذكورة وهو أمر منطقي ومقبول ولكن السماح له بإلقاء البضائع في البحر في الحالة التي تصبح فيها هذه البضائع تشكل خطراً فعلياً على السفينة وعلى الممتلكات على الرغم من معرفة الناقل مسبقاً بنوعية هذه البضائع وطبيعتها فكان من باب أولى على المشرع ان يرتب التزاماً على الناقل بتجهيز السفينة وعناصرها بما يتلائم مع طبيعة البضائع الخطرة والا يتحمل المسؤولية كاملة في حالة معرفته مسبقاً لطبيعة هذه البضائع لأنه من غير المنطقي ان لا يتحمل الناقل او حتى الشاحن الاضرار التي قد تلحق البيئة البحرية من التلوث نتيجة لقاء البضائع الخطرة في عرض البحر كون أن لقاء مواد كيميائية او ما شابه ذلك يؤدي إلى أضرار كبيرة بالبيئة البحرية بشكل عام.

ثامناً: العيب الذاتي في للبضاعة .

العيب الذاتي للبضاعة هو الذي ينبع من السلعة ذاتها محل النقل إذا ما تعرضت للعوامل الطبيعية كالحرارة أو البرودة أو درجة الرطوبة دون دخل للناقل، كما هو الشأن بالنسبة للفواكه أو الخضروات عند نقلهم في الحاويات، وغالباً ما يكون العيب الذاتي للبضاعة مرتبطاً بسوء التغليف أو التعبئة والتي هي من اختصاص المرسل ما لم يتم الاتفاق على قيام الناقل بها، ويقع عبء إثبات العيب الذاتي للبضاعة الذي أدى الى تلفها حتى ولو كانت وثيقة النقل خالية من أية تحفظات من قبل الناقل وذلك تطبيقاً لقاعدة التزام الناقل بضمان سلامة الأشياء طوال فترة تنفيذ عملية النقل.⁽²⁾

كما يستطيع الناقل إثبات أن التلف الذي أصاب الشيء محل النقل لا يرجع فقط الى العيب الذاتي بها نظراً لطبيعتها، بل ايضاً الى فعل المرسل الذي قام بعملية التغليف أو عملية الشحن اذا اتفق على التزامخ بالقيام بها كان رص الأشياء بمعرفته.

مشيراً الى قرار محكمة التمييز الذي جاء فيه ان محكمة الموضوع بما لها من صلاحية في وزن البيّنات وتقديرها اخذت ببيّنه المميز ضدها الاولى ولا تثريب عليها في ذلك، وان بوالص الشحن المتعلقة بالبضاعة موضوع الدعوى تشير الى ان الناقل استلم البضاعة بحالة جيدة ظاهرياً، الا ان المميّزة لم تقدم بيّنة على ان العيوب التي اشارتاليها بلائحة الدعوى و اشار اليها الخبير بتقرير خبرته قد نشأت اثناء الرحلة البحرية وقد خلا محضر استلام البضاعة مما يشير الى تلك العيوب فتعدو المطالبة من هذه الناحية مستوجبة الرد.¹

¹قرار محكمة التمييز الموقرة ررقم 2356 لسنة 2004 تاريخ 2004/12/21، منشور قسطاس

الفرع الثاني- حالات اءفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

أ. عدم صلاحية السفينة للملاحة.

وبعكس ما ورد في قانون التجارة البحرية الأردني فقد جاءت المادة 5 من اتفاقية هامبورغ باختلاف كلي عن قانون التجارة البحرية الأردني حيث تبنت المادة أساساً عاماً للمسؤولية يجعل الناقل مسؤول على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض في جانب الناقل، فيسأل الناقل البحري عما يصيب البضاعة من خسائر ناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في وقوع الضرر اثناء وجود البضاعة في عهده على النحو المبين في المادة 4 من الاتفاقية حيث ورد فيها انه مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذا الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن واثناء النقل وفي ميناء التفريغ، حيث لا يستطيع الناقل البحري نفي المسؤولية الا بأثبات اتخاذه وهو ووكلاؤه كل ما يلزم من تدابير معقولة لمنع وقوع الحادث.

وفي ضوء المادة 4 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) فان التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة، من قبيل لزم ما لا يلزم اذ انه لا حاجة الى ذلك طالما ان النتيجة واحدة من حيث ترتيب المسؤولية على الناقل من لحظة الاستلام الى لحظة التفريغ.

في ضوء ذلك فان الناقل يفقد سبب الاعفاء كان يتمتع فيه في ظل القانون الأردني، والمتمثل في الاعفاء ممن المسؤولية في حالة عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة البحرية، لانها جعلت التزام ومسؤولية الناقل مستمرة يبدأ قبل الرحلة الى نهايتها، وحيث وردت في نص المادة 212 من قانون تجارة البحرية على مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب البضائع نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، الا اذا اثبت بأنه قام ببذل العناية الكافية قبل السفر، وعند البدء فيه بأعدادها لتكون كذلك، وحيث ان الناقل لا يسأل عن الاضرار الواقعة بعد السفر لان الفرض ان الناقل بذل العناية المناسبة لأعدادها وتجهيزها.

وتجد الباحثة انه من المتوجب تعديل نص المادة 212 والاخذ بما جاء في الاتفاقيات الدولية، وذلك بتوسيع نطاق الالتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة طوال الرحلة وعدم اقتصرها قبل وعند بدء الرحلة.

ب. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الخطأ الملاحي .

ولقد ألفت اتفاقية هامبورغ الدفع بالأخطاء الملاحية من نظامها القانوني لانتفاء العلة التي أدت إلى قبوله في الماضي.

الفرع الثالث- حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924

يرجع الى النصوص القانونية في اتفاقية بروكسل فان حالات الاعفاء جاءت اتفاقية والحالة الثانية قانونية وسوف نستعرض في هذا الجزء البندين على النحو التالي:

أولاً: حالات الاعفاء الاتفاقية.

نصت المادة 4 من اتفاقية بروكسل على أن كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن اعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق في البضاعة بسبب الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في اتفاقية بروكسل يعتبر باطل بشكل مطلق ولا يترتب عليه أي اثر، حيث يلاحظ ان الاتفاقية ابطلت كافة الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية.

ثانياً حالات الاعفاء القانونية.

نصت الفقرة الثانية من المادة (4) من اتفاقية بروكسل على سبعة عشرة حالة يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر والهلاك الذي يصيب البضاعة وهي ذات المنصوص عليها في المادة (213) من قانون التجارة البحرية التي تم مناقشتها أعلاه، بالإضافة الى ان هناك بعض الحالات لم يشر لها القانون الأردني مثل حالة اعفاء الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق الذي يحصل في السفينة وذلك دون ان يكون بسبب اهمال الناقل أو تابعة.

الفرع الرابع: حالات اعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008.

أ. عدم صلاحية السفينة للملاحة.

الزمت اتفاقية روتردام الناقل بموجب المادة 14 الفقرة أ منها ببذل العناية الواجبة، قبل الرحلة وفي بدايتها واثناؤها وان تكون السفينة صالحة للأبحار والاستمرار بذلك.

ب. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن الخطأ الملاحي.

ولقد عبرت اتفاقية روتردام من خلال الغاء الدفع بالأخطاء الملاحية من نظامها القانوني لانتفاء العلة التي أدت إلى قبوله في الماضي.

ولم يغفل واضعوا اتفاقية روتردام أمر الحفاظ على البيئة في معالجتهم لأحكام النقل البحري وذلك عبر تنظيم الإجراءات الواجب اتخاذها بالنسبة للبضائع الخطرة بالبيئة وكيفية التخلص منها، وهذا ما كان غافلا عنه تماما واضعو الاتفاقيات الدولية للنقل البحري السابقة وشرعوا القوانين الوطنية المتعلقة بالنقل البحري فالمادة 15 من اتفاقية روتردام أتاحت للناقل أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير دون مسؤولية عليه كأن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل، وأعفت م(17/ف) من اتفاقية روتردام الناقل من المسؤولية اذا ثبت أن الضرر الحاصل للبضائع من هلاك او تلف او خسارة او تأخير ناتج او سببه مايقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان 15 و 16 من الاتفاقية وهو سبب جديد من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية لم تذكره اتفاقيتي بروكسل وهامبورج.

الفصل الثاني

دعوى المسؤولية عن عقد النقل البحري واجراءات هذه الدعوى

والاختصاص القضائي

بعد تحديد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الاعفاء من المسؤولية وفقا لما هو منصوص عليه في قانون التجارة البحرية الاردني والاتفاقيات الدولية فلا بد من البحث في دعوى المسؤولية ذاتها في حال قيام نزاع بين اطراف عقد النقل البحري واخلال بالالتزامات خصوصا من جانب الناقل البحري وسيتم معالجة هذا الموضوع بالمبحث الاول من هذا الفصل ولا بد من التعرض للاختصاص القضائي بنظر هذه الدعوى ولمدة تقادم هذه الدعوى في المبحث الثاني من هذا الفصل.

المبحث الأول

دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع وفقا لأحكام قانون التجارة

البحرية والاتفاقيات الدولية

قد يترتب اثناء عملية نقل البضائع بحرا خسائر أو اضرار قد تلحق بصاحب البضائع المنقولة وبالتالي من حق المتضرر ممارسة حقه في الحصول على التعويض العادل نتيجة الضرر الذي لحقه به وسبب الخسائر في البضاعة موضوع بوليصة الشحن، وان يلجأ إلى استعمال حقه من خلال المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقررة قانونا، ولقد اهتم المشرع الأردني بموضوع دعوى المسؤولية التي تقام على الناقل بخصوص عقد النقل فنص على إجراءات معينة يجب اتخاذها خلال مواعيد معينة حتى لا ترد الدعوى شكلا قبل الدخول في الموضوع، وسنتطرق لشروط دعوى المسؤولية منها ما هو متعلق باطرافها بالمطلب الاول و الشروط المتعلقة بإجراءات ومدد رفع دعوى المسؤولية بالمطلب الثاني من هذا المبحث.

المطلب الأول

الشروط الواجب توافرها في أطراف الدعوى

عند الحديث عن دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري فهي كغيرها من الدعاوي تتطلب وجود اطراف للدعوى وهم المدعي والمدعي عليه وهو ما سنفصله في الفرع الاول، بالإضافة إلى ضرورة توفر شرطي المصلحة والصفة في كل منهما وهو ما سنعالجه في الفرع الثاني، ففي الفرع الاول نتطرق الى أطراف دعوى المسؤولية والتي تشمل أطراف دعوى المسؤولية كل من المدعي والمدعى عليه، شريطة أن يتمتع كل منهما بالصفة والمصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام المادة 3 من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني حيث ورد في قرار محكمة التمييز الموقرة انه يُستفاد من أحكام المادة (3) من قانون أصول المحاكمات المدنية والتي ورد فيها⁽¹⁾ انه لا يقبل اي طلب او دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون، وكذلك تكفي المصلحة المحتملة اذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق او الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه.

وهذا ما استقر عليه الاجتهاد القضائي أن أهم شرط لقبول الدعوى هو المصلحة فيجب أن يكون للمدعي مصلحة مباشرة في الدعوى وان المصلحة هي مناط الدعوى ويقصد بالمصلحة أن يكون للمدعي هدف دعواه ويتحقق هذا الهدف بإزالة الضرر، وان توافر شرط المصلحة القانونية هو شرط لقبول الدعوى وحيث ان صحة الخصومة بأن تكون الدعوى موجهة الى المدعى عليه تربطه بالمدعية رابطة قانونية تصلح اساساً للدعاء بصورة مباشرة هي من المسائل المتعلقة بالنظام العام، وفقاً لقرار تمييز حقوق (2018/7690)"⁽²⁾.

الفرع الأول: المدعي.

ان عقد النقل كما تم ذكره سابقا من العقود الملزمة للطرفين وان الطرفين الاساسيين في هذا العقد كل من الشاحن والناقل، ومن هنا فالأصل أن يكون للشاحن رفع دعوى المسؤولية على الناقل، فهما الطرفان الاساسيين في بوليصة الشحن (عقد النقل البحري) ويستطيع أي منهما رفع دعوى المسؤولية العقدية على الآخر بسبب امتناعه عن تنفيذ العقد، أو تنفيذه تنفيذا معيبا، أو بسبب تأخره في التنفيذ، وفي ضوء ذلك فانه يحق للشاحن رفع دعوى المسؤولية على الناقل سواء كان له

(1) قانون اصول المحاكمات المدنية وتعديلاته رقم 24 الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 3545 بتاريخ 02/04/1988 على الصفحة 735

(2) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 4294 لسنة 2020 تاريخ 2020/12/31

الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول أو إرسالها الى شخص آخر (المرسل إليه) حيث ان حامل البوليصة يعتبر مالك للبضائع، كما يحق للمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية بالرغم من أنه أجنبي على العقد ذلك لكونه مرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند على عقد النقل.

ويثبت الحق كذلك للمؤمن في رفع دعوى المسؤولية، وبالرغم من أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه، ويترتب على ما سبق أنه ليس للمؤمن مباشرة دعوى ضد الناقل البحري - خارج نطاق الحلول - على الأساس العقدي⁽¹⁾، كما لا يجوز له الرجوع على الناقل بالاستناد إلى المسؤولية التقصيرية مشيراً الى قرار محكمة التمييز الموقرة التالي:

وبتطبيق القانون على الوقائع السالفة الذكر فان المحكمة تجد بان المدعية وفيما يتعلق بمبلغ التعويض المقدر للمؤمن لها في تقرير مسوي الخسائر والذي يعتبر بينة قانونية كما استقر على ذلك الاجتهاد القضائي ذلك ان هذا الكشف يجري وفق تعليمات اجراء الكشف وتقدير التعويض عن البضائع الناقصة او التالفة او المعطوبة التي تغطيها عقود التامين من اخطار النقل لسنة 1995 والمنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4039 تاريخ 1995/5/2 والذي قامت المدعية بدفعه والحلول قانونا محل المؤمن لها بموجب سند ابراء وحلول وعملا باحكام المادة (364) من قانون التجارة البحري فان من حقها قانونا المطالبة بهذا المبلغ من المدعى عليها الاولى (الناقل) والمسؤولة عن دفعها ابتداء في مواجهة المؤمن لها باعتبار الناقل هو المتسبب بهذا الضرر وحيث لم تقدم المدعى عليها الاولى اي بينة تدحض او تنقض بينة المدعية فيكون الحكم بالزام المدعى عليها الاولى متفقا واحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية) انظر قرار محكمة التمييز الموقرة رقم 1999/2741 (هيئة خماسية) تاريخ 2000/6/7).⁽²⁾

الفرع الثاني: المدعي عليه.

تقوم مسؤولية المدعى عليه نتيجة اقترافه خطأ ترتب عنه ضرر، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة حيث تختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن إذا كان الناقل

(1) حمدي، محمد كمال، (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية/ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، الاسكندرية، صفحة 78
(2) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2256 لسنة 2021 تاريخ 2021/8/29 منشور قسطاس

متعاقداً أو فعلياً؛ فترفع الدعوى ضد الناقل باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق البضاعة من خسائر أو أضرار، ويكون مسؤولاً عن البضاعة منذ استلامها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وذلك وفق نص المادة 203 من قانون التجارة البحرية حيث ورد فيها: ((إذا كانت افادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو زنتها مخالفة للحقيقة فيعد مسؤولاً تجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن افادته ولكن ليس للناقل ان يتذرع بهذه الافادة المغايرة للحقيقة تجاه اي شخص كان غير الشاحن)).(2)

حيث ورد في حكم لمحكمة التمييز الموقرة ((... اما عن السبب الرابع والخامس فان العلاقة ما بين المميّزة والمميّز ضدها يحكمها وثيقة التأمين المنظمة بينهما على اعتبار ان العقد هو شريعة المتعاقدين، وحيث ان هذه الوثيقة تضمنت بيان واسطة النقل ومراعاة شروط التصنيف ولم يشترط في هذه الوثيقة نوع التصنيف كما لم يشترط فيها وجود اعتماد مستندي كشرط لموافقة المميّزة على عقد التأمين، وان ورد في المادتين 200 و 203 من قانون التجارة البحرية لا يعفي الشركة المؤمنة من مسؤوليتها حيث عرفت المادة 296 من هذا القانون (التأمين البحري هو عقديرض بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة). (3)

وفي حكم اخر بالتوجه ذاته حيث جاء به ((.. المرسل إليه وبالرغم من أنه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في ذلك العقد موجب سند الشحن أو أية وثيقة نقل صحيحة وهذا ما استقر عليه اجتهاد محكمة التمييز الموقرة في قرارها والذي ورد فيه أن القاعدة العامة وفقاً لأحكام المادة (920) من القانون المدني (أن يكون للمؤمن له وهو بهذه الدعوى (مؤسسة دينيس) المطالبة بالتعويض عن فقدان البضاعة محل التأمين ذلك أن الغاية هذا التأمين أن يتم استلام البضاعة سليمة وفي الموعد المحدد وللمؤمن له مصلحة واضحة من هذا التأمين إلا أنه بالإضافة لهذا الحق فإن للمرسل إليه الذي ورد اسمه كشاحن في وثيقة الشحن أيضاً الحق بالمطالبة بالحقوق التي ترتبها هذه الوثيقة وإن له الحق بمتابعة هذه المطالبة بنفسه أو بواسطة من ينوب عنه، وبالرجوع لموضوع الدعوى فإن مطالبة شركة التأمين للجهة المميّزة تقوم على أساس أنها دفعت للمؤمن لها قيمة البضاعة المفقودة وحلت محلها حلاً قانونياً بالرجوع إلى الشركة المدعى عليها (الناقل)، وبالرجوع لكتاب مؤسسة دينيس المؤرخ 2017/9/17 فقد تضمن شرحاً

(1) الواحد، رشيد، (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري صفحة 133.

(2) المادة 203 من قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972

(3) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 1340 لسنة 2003 تاريخ 2003/6/29 منشور قسطاس

لواقع الحال بالنسبة للتعامل وقبضها للتعويض نيابة عن الشاحن (البرج للمبيدات الزراعية والبيطرية) لأن الشحن يتم باسم هذه الأخيرة كونها معفاة من الضرائب والجمارك وأية رسوم أخرى وإنه لهذا السبب استوفت هي مبلغ التعويض وقامت بالتزاماتها تجاه الشاحن (البرج) وتوريد جهاز آخر له بدلاً من المفقود محل التعويض⁽¹⁾.

حيث تكون مصلحته قائمة بموجب هذا السند في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر اللاحقة بالبضاعة.

الفرع الثالث: شروط ثبوت المصلحة.

كما تم ذكره سابقاً فإن أطراف عقد النقل البحري هم الشاحن والناقل وللشاحن صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، ولكن ذلك لا يكفي لقبول دعواه بل ينبغي عليه إثبات مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل اليه فتنقل البضاعة الى المرسل اليه الذي يستلمها عند وصولها الى الميناء، فاذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل اليه قائمة في المطالبة في التعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن.

حيث ان المرسل اليه وبالرغم من أنه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن أو أية وثيقة نقل صحيحة، حيث تكون مصلحته قائمة بموجب سند في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر اللاحقة بالبضاعة²، وعليه فإن شروط ثبوت المصلحة للشخص في رفع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع توفر شرطين أساسيين هما:

أولاً- وجود عقد نقل بحري للبضائع ابتداءً؛ ويعتبر سند الشحن البحري أهم وسيلة لإثبات وجود عقد النقل ومن الممكن الاستعاضة عن سند الشحن في إثبات عقد النقل في حالة وجود وثائق أخرى يصدرها الأطراف بمناسبة إبرامهم لعقد النقل مثل بوليصة الشحن ووثيقة النقل حيث ورد في قرار محكمة استئناف عمان⁽¹⁾ (حيث تجد محكمتنا ان المادة 200 من قانون التجارة قد عرفت سند الشحن انه وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على ثلاث نسخ

(1) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 968 لسنة 2018 تاريخ 2018/3/12 منشور قسطاس
(2) الكيلاني، أمال أحمد، (2001)، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، طنطا، القاهرة، صفحة 50.

وجاء في المادة 7/1 من اتفاقية هامبورغ ان سند الشحن (وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقيا الناقل للبضائع او شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى او تحت الاذن اولحامله، ولما كان سند الشحن يمثل الوثيقة التي تثبت عقد النقل او انه يمثل علاقة عقدية بين الطرفين، فإنه يمثل قرينة بموجبها يتعهد الناقل بتسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة⁽¹⁾.)

ثانيا- الإخلال في تنفيذ عقد النقل، ولكن الإخلال المجرد في التنفيذ لا يكفي لقيام المسؤولية، بل يجب اثبات الضرر من أجل الحصول على التعويض، وعليه فان مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالبضاعة مفترضة ما لم يثبت ان الضرر يعود لاحد الاسباب السابقة، وحيث استقر قضاء محكمة التمييز الاردنية بهيئتها العامة رقم (2014/1582) ان مسؤولية الناقل تمتد حتى التسليم الفعلي للمرسل اليه الذي يمكنه من فحص البضاعة وهذا يتفق والمادتين (5و4) من قواعد هامبورغ.

وفيما يتعلق بإثبات هذا الإخلال فقد ذهب توجه لمحكمة التمييز كالآتي:- ((وبرجوعنا إلى بوالص الشحن موضوع هذه الدعوى والتراجم الملحقة بها والشروط الواردة فيها باعتبارها العقد المنظم بين الطرفين فإنه لم يرد ضمن هذه الشروط الوسيلة المتبعة لتسليم البضاعة حال امتناع المرسل إليه عن استلامها، وباستعراض قانون التجارة البحرية الأردني نجد أن المادة (182) منه نصت على أنه: (إذا لم يحضر لتسلم البضائع وإذا رفض من كانت مرسله إليه فللربان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجرة السفينة وتقرير إيداع البضائع غير المباعة وإذا كان محصول البيع كافيًا لإيفاء مبلغ الأجرة فيبقى للربان حق الادعاء على الواسقين بالغرق). ويلاحظ أن هذا النص رسم الطريقة القانونية لتمكين الناقل من استيفاء أجور النقل من خلال بيع البضاعة بعد الحصول على إذن القضاء بذلك. ومع ذلك نجد أن الفقه الذي تعرض لهذه المسألة لم يخرجها عن إطارها القانوني ولم يتعرض إلى حقوق المرسل إليه تجاه الناقل أو العكس في حالة امتناع الأول عن الاستلام وقد أشار البعض إلى أنه إذا لم يتقدم أحد لاستلام البضاعة كان على الربان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة وأن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للنقض وفق أحكام المادة (197) تجارة بحرية⁽²⁾ في حين ذهب البعض الآخر إلى القول : (وأما إذا لم يحضر أحد لاستلام البضاعة أو حضر المرسل إليه إلا أنه رفض الاستلام كأن يدعي بأن البضاعة معيبة أو أنها تختلف عن المواصفات المتفق عليها مع

(1) محكمة استئناف عمان الحكم رقم 8830 لسنة 2021 تاريخ 2021/11/8 منشور قسطاس

(2) العطير، عبد القادر (1999)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان - طبعة أولى، ص 365 و 366

الشاحن ففي هذه المسألة منح المشرع ممثل الناقل الحق في أن يطلب إلى القضاء المستعجل تقرير إيداع البضاعة وإذا لم تكن الأجرة قد دفعت بعد فله أن يطلب تقرير بيع ما يكفي منها لتسديد هذه الأجرة ثم إيداع الباقي⁽¹⁾ ويثور التساؤل في حالتنا المعروضة إذا كان الثابت أن المميّزة قامت بإعلام المرسل إليه بوصول البضاعة ومع ذلك امتنع عن استلامها بحجة أنها تالفة رغم عدم قيامه بفحصها من جهة وورود كتاب من الشركة الأردنية للخدمات البحرية بتاريخ 2013/3/18 يفيد بأن الحاوية تعمل بشكل جيد وأنها لا زالت مربوطة بالكهرباء وفق كتاب شركة ميناء الحاويات تاريخ 2013/3/27 من جهة أخرى فهل يعتبر تسليم الحاوية موضوع الدعوى من قبل الناقل إلى شركة ميناء الحاويات بحكم التسليم الحكمي ومن ثم تنتهي هنا مسؤولية الناقل؟

من المتفق عليه أن المميّزة كجهة ناقلة لا تملك السلطة لإجبار المرسل إليه بتسليم البضاعة ما دام قد رفض أو امتنع عن استلامها وفي الوقت ذاته لا يعقل أن يبقى الناقل على الرصيف ينتظر موافقة المرسل إليه على استلام البضاعة ومن ثم فإن قيامها بتسليم الحاوية إلى شركة ميناء الحاويات / في العقبة يعني أنها وضعت هذه الحاوية تحت تصرف المرسل إليه أي أن ذلك ينطبق عليه وصف التسليم الحكمي وهو ما يتفق مع ما نصت عليه المادة (2/ب/2/4) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورج) لسنة 1978 وبذلك يكون الناقل في حلٍ من المسؤولية .

وحيث إن محكمتنا في حكم الهيئة العادية السابق رقم (2017/4438) تاريخ 2017/12/27 ومن بعدها محكمة الاستئناف بحكمها المطعون فيه واتباعاً منها لحكم النقض فسرنا حكم المادة (182) من قانون التجارة البحرية على غير مقتضاه مما يجعل هذين السببين واردين على الحكم المطعون فيه ويوجبان نقضه.

لهذا وتأسيساً على ما تقدم ودون الحاجة للرد على باقي أسباب الطعن نقرر نقض الحكم المطعون فيه وإعادة الأوراق إلى مصدرها لإجراء المقتضى القانوني.

(1) فرعون، هشام، (1995)، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ط3، ص 198 وبالمعنى ذاته أنظر الناهي، صلاح الدين(1982)، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، الطبعة الأولى ، ص222 والعريبي، محمد فريد والفقهي، محمد السيد (2003)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية / بيروت، ص 335 .

المطلب الثاني

الشروط المتعلقة برفع دعوى المسؤولية والاختصاص في نظر هذه الدعوى

بقراءة قانون التجارة البحرية الاردني والاتفاقيات الدولية نجد أحكاماً خاصة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المسؤولية حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب ودون ان يكون هناك مدة طويلة بين التسليم والاستلام والكشف على البضائع المدعى بها الضرر، وأحكاماً خاصة بتحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن عقد النقل.

الفرع الأول: الاجراءات الواجب اتباعها لقبول الدعوى

ان الاحكام الخاصة المتعلقة بإجراءات رفع دعوى المسؤولية تتلخص بإجراءات قبول دعوى المسؤولية من خلال اجراء تحفظ خطي في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعد حد الى الناقل البحري اما اذا كان في الامر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون ابلاغ هذه التحفظ قانونيا اذا جرى بمهلة ثلاثة ايام بعد التسليم، ولا تدخل ايام العطل في عداد هذه المهلة حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب، أما اذا كان في الامر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون ابلاغ هذه التحفظات قانونيا اذا جرى بمهلة ثلاثة ايام بعد التسليم، ولا تدخل ايام العطل في عداد هذه المهلة، حيث استقر اجتهاد محكمة التمييز الموقرة في قرارها رقم 3495 لسنة 2015 على ان عدم اشعار المرسل اليه للناقل بوجود ضرر خلافا للمادة (218) من قانون التجارة البحرية الاردني لا يشكل الا قرينة على انه استلم البضاعة سليمة ويجوز اثبات عكسها كما هي حال الدعوى المعروضة ولا يرتب سقوط حق المرسل اليه في اقامة دعوى للمطالبة بالتعويض.⁽¹⁾

حيث لم يعرف القانون البحري الاردني ولا المعاهدات والاتفاقيات الدولية المقصود بالتحفظ بل ترك ذلك للفقهاء والقضاء، حيث عرفه الفقيه الفرنسي روديير بأنه: "تعتبر عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق كما يقصد به احاطة الناقل علما بالعجز أو العوز (التلف) الحاصل للبضاعة، وبأن المرسل إليه أو ممثله القانوني لا يرتضيه، ويتمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك".⁽²⁾

(1) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 3495 لسنة 2015 تاريخ 2016/3/8 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/25

(2) الواحد، رشيد، المرجع السابق، صفحة 148

ويعد التحفظ إجراء سابقاً للدعوى القضائية وهو إجراء خاص بالدعوى التعويضية الناشئة عن عقد النقل البحري، حيث نص القانون التجاري البحرية الاردني في المادة 218 ومعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 في المادة 3 الفقرة 6 واتفاقية روتردام في المادة 23 على الحالات التي يتم فيها إجراء التحفظ الذي يجب أن يكون متعلقاً بحالة الخسائر وحالة الأضرار التي تحققت.

أولاً - شروط التحفظ

يشترط في التحفظ شرطان رئيسيان وهما:

1- أن يكون التحفظ مكتوباً وليس شفهيًا وهو ما اشترطته المادة 218 من قانون التجارة البحرية الأردني حيث أوجبت المادة المذكورة على أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية،⁽¹⁾ وكذلك معاهدة بروكسل وقواعد هامبورغ حيث ورد في نص المادة 19 من يجب المرسل إليه إخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا التلف أو الهلاك⁽²⁾، إلا أن قواعد روتردام لم تبين الشكل الذي يتم به الإشعار مما يعني معه في ضوء قواعد روتردام احتمالية أن يكون الإشعار مكتوباً أو شفهيًا حيث جاء نص المادة 23 من قواعد روتردام أنه يجب توجيه إشعار بحدوث هلاك أو تلافٍ للبضائع دون تحديد طبيعة الإشعار، ولا يشترط في الكتابة شكل خاص بل يكفي أن يكون مكتوباً في شكل واضح سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى التحفظ، مع الإشارة إلى أنه لا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما لإثبات وجود الضرر عند التسليم.

2- أن يكون التحفظ واضحاً ومحددًا: وهو شرط لقبول التحفظ من قبل المحكمة التي تنتظر في النزاع، ويجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من خسائر أو أضرار أثناء عملية الاستلام محررة بصورة واضحة ودقيقة وليس ما قد يحدث مستقبلاً رغم التأكد من حصوله.

مشيراً إلى قرار محكمة التمييز الموقرة والذي ورد فيه ((أن عدم إشعار المرسل إليه للناقل بوجود ضرر خلافاً للمادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني لا يشكل الإقرينة على أنه استلم البضاعة سليمة ويجوز إثبات عكسها كما هي حال الدعوى المعروضة ولا يرتب سقوط حق المرسل إليه في إقامة دعوى للمطالبة بالتعويض)).⁽³⁾

(1) المادة 218 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

(2) المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ)

(3) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 3495 لسنة 2015 تاريخ 2019/3/8 منشور قسطاً بتاريخ الزيارة 2022/9/26.

بالإضافة الى حكم اخر لمحكمة التمييز والذي ورد فيه ((حيث إن المدعية خالفت شرطاً أساسياً في وثيقة التأمين وهو عدم إرسال تحفظات خطية إلى مالك السفينة الناقلة و/ أو وكيلهم البحري في مرفأ التفريغ وفي وقت التسليم وذلك خلال ثلاثة أيام فور استلام البضائع المتضررة وقد أخطأت المحكمة باجرائها لنص المادة 218 من قانون التجارة البحرية عند تطبيق أحكام وثيقة التأمين حيث اعتبرت أن عدم توجيه تحفظات لا يؤدي إلى سقوط الحق بالمطالبة مما يجعل الدعوى سابقة لأوانها، وفي ذلك نجد أن المادة / 218أ من ذات قانون التجارة البحرية تنص على أنها إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على أبعد حد وإلا يفرض أنه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن أما إذا كان في الأمر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونياً إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة ويحق دائماً للناقل أن يطلب كشفاً وجاهياً عن حالة البضائع لدى تسلمها، وحيث يستفاد من هذه المادة أنه يتوجب على مستلم البضاعة توجيه تحفظات خطية إلى الناقل أو وكيله في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم وفي حال كان الهلاك والضرر في البضاعة غير ظاهرين فيتوجب إبلاغ هذه التحفظات بمهلة ثلاثة أيام مما نرى معه أن هذه المادة خاصة بعقد النقل البحري وغير متعلقة بعقد التأمين الذي يربط المدعية بالمدعى عليها كما هو الحال في الدعوى الماثلة هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد استقر اجتهاد محكمة التمييز على أن عدم توجيه التحفظات الخطية المنصوص عليها بالمادة (218) من قانون التجارة البحرية لا يؤدي إلى سقوط الحق بالمطالبة، وأن الأثر القانوني الذي يترتب على ذلك ليس عدم سماع الدعوى بل مجرد قيام قرينة على تسليم المرسل إليه البضاعة سالمة وكما هي مبينة في وثيقة الشحن وهي قرينة يجوز إثبات عكسها) وبناء عليه فتكون دعوى المدعية قد أقيمت وفق القانون مما يتعين رد هذين السببين)).⁽¹⁾

حيث يلاحظ مما ورد في أحكام محكمة التمييز ان محكمة التمييز اعتبرت أن عدم توجيه التحفظات الخطية المنصوص عليها بالمادة (218) من قانون التجارة البحرية والمادة 19 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لا يؤدي إلى سقوط الحق بالمطالبة بل يعتبر قرينة على تسليم المرسل إليه البضاعة سالمة.

(1) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 8377 لسنة 2019 تاريخ 2020/2/5 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/26.

ثانيا- الأطراف المعنية بالتحفظ.

حددت المادة 218 من قانون التجارة البحرية الاردني وكذلك المادة 3/ ف1 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 الأطراف المعنية بالتحفظ، حيث يوجه التحفظ من قبل كل شخص له مصلحة في وصول البضاعة سالمة ومطابقة لمواصفاتها المذكورة في سند الشحن، فيجوز من قبل المرسل إليه أو ممثله الذي يظهر في وكيل الشحنة أو من له حق في تمثيل المرسل إليه، ويوجه التحفظ إلى الناقل أو وكيله، كما يمكن توجيهه إلى ربان السفينة، اما في اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) فقد جاء النص محدد الى من يرسل التحفظ من قبل المرسل اليه الى الناقل فقط.

ثالثا - ميعاد التحفظ

حددت المادة 218 من قانون التجارة البحرية الاردني ميعاد التحفظ بحسب ما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، وفي حالة الهلاك والتلف الظاهر كما يلي:

1- في حالة الهلاك أو التلف الظاهر حسب المادة 218 والمادة 6/ ف3 من معاهدة بروكسل وكذلك المادة 23 من اتفاقية روتردام فإن التبليغ يتم في مساء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن أما نص المادة 19/ ف1 من اتفاقية هامبورغ فأوجبت توجيه التحفظ في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

2- في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر وهي الحالة التي لا يمكن فيها للمرسل إليه أو ممثله التحقق من حالة البضاعة والتأكد من سلامتها ومطابقتها، في هذه الحالة يمتد ميعاد التحفظ إلى ثلاثة أيام كاملة تسري من تاريخ التسليم وذلك حسب المادتين 218 من قانون التجارة البحرية الاردني/ ف3 من معاهدة بروكسل.

حيث ودر في قرار محكمة التمييز رقم 3495 لسنة 2015 انه استقر قضاء محكمة التمييز الاردنية بهيئتها العامة (2014/1582) ان مسؤولية الناقل تمتد حتى التسليم الفعلي للمرسل اليه الذي يمكنه من فحص البضاعة وهذا يتفق والمادتين (4و5) من قواعد هامبورغ، وتأسيسا على ما تقدم وحيث ان بينة المدعية قد اثبتت ان المدعى عليها (الناقل) استلمت البضاعة موضوع الدعوى سليمة في ميناء الشحن في اوكرانيا كما اثبتت من خلال تقرير الخبرة الكشف المستعجل لاثبات الحالة المقدم للمحكمة بتاريخ 2012/12/6 وهو تاريخ يتناسب مع تاريخ وجود البضاعة للمرسل اليه في المزرعة والكشف عليها تضرر البضاعة وتلفها نتيجة تعرضها للمياه المالحة،

وحيث ان عدم اشعار المرسل اليه للناقل بوجود ضرر خلافا للمادة (218) من قانون التجارة البحرية الاردني لا يشكل الا قرينة على انه استلم البضاعة سليمة ويجوز اثبات عكسها كما هي حال الدعوى المعروضة ولا يرتب سقوط حق المرسل اليه في اقامة دعوى للمطالبة بالتعويض (انظر تمييز حقوق 2015/3460) .

أما بالنظر إلى المادة 2 /19 من اتفاقية هامبورغ فيتعين توجيه التحفظ الكتابي خلال خمسة عشر يوما المتصلة التي تلي يوم التسليم مع احتساب أيام العطل في حين أن اتفاقية روتردام في نص المادة 23 منها أوجبت أن يكون التحفظ في غضون سبعة أيام عمل مكان التسليم بعد تسليم البضاعة.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي في نظر دعوى المسؤولية

عند الحديث عن عقد النقل البحري فمن المتصور جدا وجود تنازع اختصاص بين عدة محاكم تابعة لعدة دول نظرا لكون معظم العقود يكون اطرافها من دول مختلفة، وقد يتم ابرام العقد في دولة ما وتنفيذه في دول اخرى ويحصل الاخلال بالعقد بنطاق دولة ثالثة، فيكون الحديث عن بيان وتحديد المحكمة المختصة مسألة مهمة وضرورية وقد تكون اساسية في مثل هذه الحالة.

أولا - الاختصاص المحلي في قانون أصول المحاكمات المدنية.

لا بد من الاشارة عند الحديث عن الاختصاص المحلي الى عدة نصوص قانونية تعالج موضوع الاختصاص المحلي كقاعدة عامة ونصوص تعالج الاختصاص المحلي بالنزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري بشكل خاص وبالرجوع الى احكام المادة 28 من قانون اصول المحاكمات المدنية الاردني نجدها قد نصت على ما يلي: "تختص محاكم الاردن بنظر الدعاوى التي ترفع على الاجنبي الذي ليس له موطن او محل اقامة في الأردن وذلك في الاحوال التالية:

2. اذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الاردن او كانت متعلقة بالتزام نشأ او نفذ او كان واجبا تنفيذه فيها او كانت متعلقة بافلاس اشهر فيها.

وبالرجوع ايضا الى قانون تشكيل المحاكم النظامية وتعديلاته رقم (17 لسنة 2001) والذي بموجبه تم إنشاء غرفة اقتصادية لدى محكمة بداية حقوق عمان أو أكثر للنظر في الدعاوى التي تزيد قيمتها على مئة ألف دينار والمذكورة ضمن بنود المادة 4 حيث جاء بها:-

على الرغم مما ورد في أي تشريع آخر، تنشأ لدى محكمة بداية عمان غرفة اقتصادية أو أكثر تختص بالنظر والفصل في الدعاوى التالية:-

1- ما يدخل ضمن اختصاص محاكم البداية لمحافظة العاصمة من الدعاوى التالية :-

أ- الدعاوى المتعلقة بعقود الإنشاءات والمقاولات الإنشائية التي تزيد قيمة المطالبة في كل منها على مائة ألف دينار .

ب- الدعاوى المتعلقة بالأعمال المصرفية التي تزيد قيمة المطالبة في كل منها على مائة ألف دينار، بما فيها الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والكفالات المصرفية .

ج- الدعاوى المستندة الى قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين.

د-

ط- الدعاوى الناشئة عن العقود التجارية التي اتفق أطرافها على إحالة المنازعات بشأنها إليها.

2- ما يدخل ضمن اختصاص محاكم البداية من الدعاوى التالية:-

أ-

ج- الدعاوى المتعلقة بالتجارة البحرية والتأمين البحري المستندة الى قانون التجارة البحرية.

وبالتالي ما يستنتج من هذا النص ان الاختصاص المحلي للمحاكم الأردنية في النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري يكون الاختصاص للغرفة الاقتصادية في محكمة بداية عمان مع مراعاة مسألة الاختصاص القيمي لمحكمة البداية ومحكمة الصلح يعني ذلك ان الدعاوى التي تزيد قيمتها عن مبلغ 10 الاف دينار ومتعلقة بالتجارة البحرية والمستندة الى قانون لتجارة البحرية يكون الاختصاص بنظرها منعقدا للغرفة الاقتصادية في محكمة البداية.

حيث ورد في حكم لمحكمة التمييز في احدث أحكامها انه والرجوع إلى نص المادة (4) فقرة (د) من قانون تشكيل المحاكم النظامية وتعديلاته رقم (17 لسنة 2001) والذي بموجبه تم إنشاء غرفة اقتصادية لدى محكمة بداية حقوق عمان أو أكثر للنظر في الدعاوى التي تزيد قيمتها على مئة ألف دينار والمذكورة ضمن بنود هذه المادة (1 و 2) وبكامل فقراتهما وهي على سبيل الحصر، ولما كانت هذه الدعوى هي مطالبة مالية ما بين المدعي والمدعى عليه ولا تدخل في أي من البنود الواردة في المادة (4) المشار إليها أعلاه فيكون نظرها من قبل محكمة بداية حقوق عمان وليس الغرفة الاقتصادية لديها وهي صاحبة الاختصاص والولاية العامة فيكون ما أثير في الطعن التمييزي من هذه الناحية غير وارد ويتعين رده، وأما في ما يتعلق بعدم تلاوة الإجراءات السابقة أمام محكمة بداية شمال عمان بعد إحالة الأوراق إليها فإن ذلك ليس فيه أية

مخالفة للقانون طالما هي محكمة موازية للمحكمة التي أحييت الأوراق إليها وإن الهيئة الحاكمة ذاتها هي التي استمرت بنظر الدعوى فيكون ما ورد في هذا السبب غير وارد مما يتعين رده⁽¹⁾ علماً بأن القرار الصادر عن محكمة الموضوع في إحالة الدعوى الى محكمة بداية عمان الغرفة الاقتصادية هو قرار غير منهي للخصومة ولا يجوز الطعن فيه حيث ودرفي قرار محكمة استئناف عمان الذي ورد فيه:

وحيث نصت المادة 111 من قانون اصول المحاكمات المدنية على " 1. الدفع بعدم اختصاص المحكمة لانتفاء ولايتها او بسبب نوع الدعوى او قيمتها او بعدم جواز نظرها لسبق الفصل فيها او باي دفع اخر متصل بالنظام العام يجوز اثارته في اية حالة تكون عليها الدعوى وتحكم به المحكمة من تلقاء ذاتها .

2. اذا اثير دفع متصل بالنظام العام او باي دفع شكلي اخر يترتب على ثبوته اصدار الحكم برد الدعوى يجب على المحكمة ان تفصل فيه فوراً من تلقاء نفسها او بناء على طلب احد الخصوم ويكون القرار الصادر برد هذا الدفع قابلاً للاستئناف مع موضوع الدعوى .

كما نصت المادة 170 من قانون اصول المحاكمات المدنية المعدل رقم 31 لسنة 2017 على انه ((لا يجوز الطعن في الاحكام التي تصدر اثناء سير الدعوى ولا تنتهي بها الخصومة الا بعد صدور الحكم المنهي للخصومة كلها ويستثنى من ذلك القرارات الصادرة في المسائل التالية:

"1- الامور المستعجلة .

2-وقف الدعوى .

3-الدفع بمرور الزمن .

4-طلبات التدخل والادخال .

5-عدم قبول الدعوى المتقابلة".

ولما كانت الجهة المستأنفة تقدمت بطعنها بتاريخ 2022/1/26 على قرار محكمة بداية حقوق عمان القاضي باعلان عدم اختصاصها النوعي واحالة الدعوى الى محكمة بداية عمان الغرفة الاقتصادية فيكون قرارها والحالة هذ صادرا اثناء السير بالدعوى وغير منهي للخصومة

(¹) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 1334 لسنة 2022 تاريخ 2022/7/26 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.

وبالتالي يكون غير قابل للطعن اثناء سير الدعوى الا بعد صدور حكم منهي للخصومة مما يستوجب رد الاستئناف شكلاً¹.

في حين ان محكمة التمييز توسعت في اختصاص المحاكم الاردنية حيث ورد في حكم محكمة التمييز ما يلي :- ((ان محكمة الاستئناف توصلت من خلال البيانات المقدمة ان الطاعنة شركة اجنبية موطنها دبي وان دعوى البنك المدعي متعلقة بالتزام كان واجبا تنفيذه في المملكة الاردنية الهاشمية باعتبار ان تفريغ وتسليم البضاعة موضوع عقد النقل البحري كان واجبا في المنطقة الحرة / العقبة وحيث يستفاد من المادة 215/1 من قانون التجارة البحري انه يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن او اية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الاردنية الهاشمية او خارجها وكانت غايته المباشرة او غير المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات عن تعينه القوانين المرعية الاجراء او هذا القانون او مخالفة قواعد الاختصاص ، كما يستفاد من المادة 28 من قانون اصول المحاكمات المدنية ان تختص محاكم الاردن بنظر الدعاوى التي ترفع على الاجنبي الذي ليس له موطن او محل اقامة في الاردن وذلك في الاحوال التالية2- اذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الاردن او كانت متعلقة بالتزام نشأ او كان واجبا تنفيذه فيها او كانت متعلقة بإفلاس اشهر فيها، وحيث ان المطالبة في هذه الدعوى مؤسسة على وثائق الشحن التي حصل عليها البنك المدعي نتيجة قيامه بفتح اعتمادات مستندية لعملية صاحب البضاعة وان الخلافات ناشئة عن هذه الوثائق مما يجعل المحاكم الاردنية مختصة بنظر هذه الدعوى، الامر الذي يتعين معه رد هذا السبب لعدم وروده على القرار المطعون فيه⁽²⁾.

ونشير الان للاحكام الخاصة باختصاص المحاكم الاردنية الواردة بقانون التجارة البحرية

حيث تنص المادة 215/ب ع من هذا القانون انه:- ((على بالرغم مما ورد في اي قانون اخر يعتبر باطلاً كل شرط او اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الاردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن او النقل البحري⁽³⁾)).

وبالتالي فإن اي عقد نقل يرتب التزامات على الناقل والشاحن وكان نقل البضاعة في الاردن وان الالتزام بالنقل نشأ في الاردن ونفذ جزء منه في الاردن فيكون القضاء الاردني

(1) قرار محكمة استئناف عمان الحكم رقم 10546 لسنة 2022 تاريخ 2022/10/12 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/12/7.

(2) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 1380 لسنة 2010 تاريخ 2011/8/3 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.

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

مختصا بنظر النزاع وأي اتفاق بنزع هذا الاختصاص من المحاكم الاردنية ويتضمن سلب اختصاص القضاء الاردني بنظر النزاع وهو امر مخالف لاحكام المادة 215/ب وهو بحكم النص القانوني اتفاق باطل.

وحيث ورد في حكم لحكمة التمييز الموقرة ان ((بوليصة الشحن تشير الى ان الشاحن شركة الكراة لتجارة الاجهزة الالكترونية هي شركة اردنية مسجلة لدى مراقب الشركات في وزارة الصناعة والتجارة تحت الرقم الوطني 200116949 ووفقا لبوليصة الشحن التي تمثل عقد النقل وحيث ان عقد النقل يرتب التزامات على الناقل والشاحن وان نقل البضاعة كان من ميناء العقبة وان الالتزام بالنقل نشا في الاردن ونفذ جزء منه في الاردن فيكون القضاء الاردني مختصا بنظر النزاع ولا يغير من الامر الاتفاق على ان اي نزاع ينشا بموجب بوليصة الشحن يتم فصله من قبل محكمة جنوة يعد اتفاق على سلب اختصاص القضاء الاردني بنظر النزاع وهو امر مخالف لاحكام المادة 215/ب من قانون التجارة البحرية والتي تنص على انه (بالرغم بما ورد في اي قانون اخر يعتبر باطلا كل شرط او اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الاردنية في النظر بالخلافات الناشئة عن وثائق الشحن او النقل البحري) وبهذا فان هذا السبب لايرد على القرار المميز.(1)

ثانيا- الاختصاص المحلي في اتفاقية هامبورغ حيث تضمنت قواعد هامبورغ عدة جهات قضائية يمكن للمدعي اللجوء إليها عند الاقتضاء في جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع، وهذا على خلاف معاهدة بروكسل التي لم تتعرض لقواعد الاختصاص مطلقا.

حيث نصت المادة 21 من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) على انه:- ((في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي، حسب اختياره، ان يقيم الدعوى امام محكمة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية - المعمل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فافعل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها)).

ميناء الشحن أو ميناء التفريع، أو أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري كما أجازت الفقرة 2 من المادة نفسها إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى

(1) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم 11696 لسنة 2021 تاريخ 2021/12/23، منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.

قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى، حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة والمشار إليها في المادة 1/21/د لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يجب عليه قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي، وتفصل محكمة ميناء أو مكان الحجر في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

وأشارت الفقرة 3 من المادة 21 على عدم جواز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، وتضيف الفقرة 5 من المادة أنه أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري، وبالتالي فإن اتفاقية هامبورغ وضعت حيزاً هاماً فيما يخص تحديد الاختصاص المحلي لنظر دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري ويرجع سبب ذلك إلى معالجة النقص وعدم احاطة معاهدة بروكسل بهذا الموضوع.

ثانياً - الاختصاص المحلي في اتفاقية روتردام حيث تنص المادة 66 من الفصل 14/ الولاية القضائية من اتفاقية روتردام على أنه:- ((إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

أ- أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

1-مقر الناقل.

2-مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو

3- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو

4- الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية أو لذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية أو

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

كما تنص المادة 67 من ذات الاتفاقية والفصل على انه:

1-لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقا للفقرة الفرعية (ب) من المادة 6 حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية:

أ واردا في عقد كمي يبني بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '1' جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، أو '2' يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاقا على اختيار حصريللمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛

ب ويسمي بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

2 لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقا للفقرة 1 من هذه المادة الا اذا:

أ. كانت المحكمة واقعة في أحد لاماكن المسماة في الفقرة أ من المادة 66؛

ب. وكان ذلك الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

ج. وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمةالتي ترفع فيهاالدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

د. وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة⁽¹⁾.

تناولت اتفاقية روتردام في الفصل 14 أحكام الاختصاص المحلي الرفع الدعوى على النحو التالي:كمبدأ عام وحسب ما تضمنته المادة (6) من اتفاقية روتردام، إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72، يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية مقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الاماكن التالية:

- مقر الناقل.

-مكان التسليم المنفق عليه في عقد النقل

-مكان التسليم المنفق عليه عقد النقل

(1) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقةبعقود النقل الدولي للبضائععن طريق البحر كليا أو جزئي منشور في موقع [/https://uncitral.un.org](https://uncitral.un.org)

- الميناء الذي تعمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرح فيه البضائع من السفينة في النهاية.

- أمام محكمة أو محاكم مختصة بعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل، وهو الأمر الذي أكدته المادة 67 من نفس الاتفاقية وذلك بشروط محددة بقولها:

1- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقا للفقرة الفرعية (ب) من المادة 66 حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية:

(أ) واردا في عقد كمي يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما:

1- جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، أو

2- يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاقا على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق، (ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة. 2- لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقا للفقرة 1 من هذه المادة.

المبحث الثاني

تقديم دعوى المسؤولية

لغايات استقرار المعاملات التجارية فان المشرع أراد وضع ميعاد معين لغايات التقادم، ولغايات استقرار المعاملات فانه قد وضع ميعاد معين لغايات رفع الدعوى وفي حال تجاوز هذا الميعاد فان الدعوى تصبح متقادمه بموجب احكام القانون ويشترط لقبول دعوى المسؤولية أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يتماطل أصحاب الحق في رفع دعواهم.

واستثناء على الأصل الوارد في قانون التجارة رقم 12 لسنة 1996 انه في المواد التجارية يسقط بالتقادم حق الادعاء بمرور عشر سنوات ان لم يعين اجل اقصر، حيث نظم المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية على انه يسقط بحكم مرور الزمن حق اقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك او ضرر، في كل الاحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، حيث تأثر المشرع الأردني باتفاقية بروكسل 1924 من أن مدة التقادم في دعاوى الناشئة عن هلاك أو تلف البضائع هي سنة واحدة من تسليم البضاعة، بينما جاء اتفاقية روتردام وهامبورغ بان مدة التقادم

هي سنتان فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

المطلب الأول

تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الأردني ووفقا للاتفاقية الدولية المصادق عليها من قبل الاردن.

حيث سيعالج هذا المطلب النصوص القانونية التي تتعلق بتقادم دعوى المسؤولية بالقانون الداخلي والاتفاقية الدولية وكيفية التوفيق بينهما من خلال فرعين.

الفرع الأول- تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الأردني.

نصت المادة 219 من قانون التجارة البحرية على انه يسقط بحكم مرور الزمن حق اقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك او ضرر، في كل الاحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، واذ لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

وبالرجوع الى احكام محكمة التمييز الموقرة حيث جاء بحكمها رقم 2017/4438 تاريخ 2017/12/27 ((وأنه يتضح من نصوص المواد (211 ، 213 و216) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية ذلك لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه وأن استلام هذا المال و/أو البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت في حالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن الاستلام ولا تغني تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ، وأن مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بعد تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول كما هي موصوفة في سند الشحن، وأن الاستفادة من المادة (219) من قانون التجارة البحرية أن القانون لم يبين كيفية التسليم ومتى يتم إلا أن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالها)).

وبالتالي كان تفسير القضاء لنص المادة لبدء احتساب مدة التقادم في دعوى المسؤولية هو التسليم الفعلي للبضائع وتجد الباحثة ان هذه التفسير يحقق عدالة حيث انه من العدالة ان يتمكن صاحب المصلحة من الاطلاع على البضائع ومعاينتها والوقوف عليها حتى يتمكن حينها من

معرفة فيما اذا كان هنالك ضرر بالبضائع او هلاك يستوجب التعويض حتى يتمكن بعدها من مطالبة الناقل بالتعويض عن هذا الضرر فكان من العدالة ان لا تبدأ مدة احتساب التقادم بهذه الدعوى والبالغة سنة واحدة الا بعد استلام صاحب المصلحة للبضائع استلاماً فعلياً ومعاينة البضائع.

حيث ورد في قرار محكمة التمييز¹ وأنه يتضح من نصوص المواد (211 ، 213 و216) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية ذلك لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه وأن استلام هذا المال و/أو البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت في حالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن الاستلام ولا تغني تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ، وأن مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بعد تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول كما هي موصوفة في سند الشحن، وأن المستفاد من المادة (219) من قانون التجارة البحرية أن القانون لم يبين كيفية التسليم ومتيتم إلا أن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالها.

وورد بحكم اخر لمحكمة التمييز ((... نجد ان الثابت من لائحة الدعوى بان مزيج غاز البترول المسال تم شحنه على متن الباخرة ... (LIBRA GASII) بموجب وثيقة الشحن بتاريخ 2007/8/25 ووصلت الباخرة لميناء العقبة وتم التخليص عليها بتاريخ 2007/8/29 واقامت المدعية دعواها بتاريخ 2009/12/22. ومن الرجوع لاحكام المادة 219 من قانون التجارة البحرية نجد انها تنص على ما يلي: (يسقط بحكم مرور الزمن حق اقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك او ضرر في كل الاحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، واذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه).

وحيث ان دعوى المميز هي دعوى حلول قانوني حلت فيه باعتبارها بالمعنى المقصود في المادة 926 مدني تستند في حقيقتها الى بوليصة الشحن المقدمة في الدعوى بان اثاره الدفع بمرور الزمن من قبل المميز ضدها سندا للمادة (219) من قانون التجارة واقع في محله. وحيث ان الممييزة اقامت دعواها بعد مرور اكثر من سنة فتكون دعواها مردودة لمرور الزمن.⁽²⁾

(1) الحكم رقم 3836 لسنة 2018 تاريخ 2018/10/7 منشور قسطاس.

(2) حكم محكمة التمييز رقم 2014/33 تاريخ 2014/6/19 هيئة خماسية ، منشورات قسطاس.

الفرع الثاني- تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ.

وسعت المادة 20 من اتفاقية هامبورغ في مدة التقادم مما يجعل الدعاوى التي تتعلق بنقل البضائع تسقط إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين تسري من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة فإنها تسري من آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه، دون احتساب اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم.

مما يعني معه ان اتفاقية هامبورغ جعلت مدة التقادم في دعوى المسؤولية على الناقل اطول من المدة المقررة في قانون التجارة البحرية الاردني ، فقد جعلت مدة التقادم سنتين في حين ان مدة التقادم في القانون الاردني هي سنة كما تم ذكره اعلاه ، بالاضافة الى ان النص المتعلق بالتقادم باتفاقية هامبورغ جاء به نوعاً من التفصيل على خلاف النص الوارد بقانون التجارة البحرية الاردني حيث اعتبرت انه يعتد بالتسلم الجزئي للبضائع لبدء احتساب مدة التقادم ولا يشترط ان يتم تسليمها جميعها كما ان اتفاقية هامبورغ استثنت اليوم الاول من بدء مدة التقادم وبالتالي يتم احتساب المدة من اليوم التالي لبدء مدة التقادم، وبمثال بسيط اذا كان اليوم الذي تم تسليم البضائع به مثلاً للمرسل اليه بتاريخ 2022/1/1 فإن مدة التقادم تسري وحسب اتفاقية هامبورغ بتاريخ 2022/1/2 .

ولكن تكمن الاشكالية في حال كان الاختصاص القضائي حول دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري منعقدا للقضاء الاردني فما هو النص الذي توجب على القاضي الاردني تطبيقه باحتساب مدة التقادم هل يطبق قانون التجارة البحرية الاردني الذي حدد مدة التقادم بسنة واحدة ام اتفاقية هامبورغ التي حددت مدة التقادم بسنتين وما هو النص واجب التطبيق؟؟ وبالرجوع الى ما سبق ذكره في هذا البحث فإن المملكة الأردنية الهاشمية قد صادقت على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري (اتفاقية هامبورغ) وان المعاهدات الدولية اسمى مرتبة من القوانين الداخلية واولى بالتطبيق وبالتالي لا يمكن تفعيل نص المادة 219 من قانون التجارة البحرية لسمو المعاهدات الدولية على القوانين الوطنية وهذا ما استقر عليه اجتهاد محكمة التمييز الموقرة في قرارها الذي ورد فيه:"إن قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972 وتعديلاته نص في المادتين (219 و 220) منه على تقادم دعوى المسؤولية وحددها بسنة من تاريخ تسليم البضاعة، كما نجد ان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري (قواعد هامبورغ لسنة 1978) هي الأخرى نصت على تقادم دعوى المسؤولية في المادة (1/20) وحددتها بسنتين وهي من الاتفاقيات التي صادقت عليها المملكة الأردنية الهاشمية ووفق ما استقر عليه قضاء محكمة التمييز فإن المعاهدة الدولية التي تصادق عليها المملكة الأردنية الهاشمية إذا تعارضت مع نص قانون وطني وهو هنا قانون التجارة البحرية أولى بالتطبيق من القانون الأخير هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى

نجد إن المادة (5) من قواعد هامبورغ حددت مدة التقادم بسنتين عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم أي أنها لم تحصر دعوى المسؤولية نتيجة الهلاك أو التلف، ومن ناحية ثالثة من استعراض نصوص المعاهدة نجدها تتجه في هذا الصدد إلى الناقل والسفينة والناقل الذي يتمتع بهذا التقادم هو مالك السفينة أو مستأجرها باعتباره طرف في عقد النقل والمدين بتسليم البضاعة وأن المادة (4) تشير إلى أنها تتعلق في تلك الفترة التي تقع ما بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها، وحيث إن المعاهدة تحدد وقت ابتداء التقادم إما بتاريخ تسليم البضائع أو بالتاريخ الذي كان ينبغي أن تسلم فيه إذا لم تسلم فعلاً ، مع التأكيد على أن المقصود بالتسليم هو الاستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، وطبقاً للقواعد العامة فإن على المميزة التي تتمسك بالتقادم أن تثبت حصول الضرر خلال المرحلة من النقل الذي رُفعت الدعوى من أجل التعويض عنه ، وأن يثبت اكتمال مدة التقادم وأن ما أشار إليه من أن المميز ضدها كانت قد طلبت في بيناتها الوثائق التي تثبت تاريخ تسليم البضاعة علماً بأن هذه البيئة كان يرغب وكيل المميز ضدها بتقديم طلب لإلزام خصمه بتقديمها أي أنها بحوزة وكيل المميزة الذي يتمسك بالتقادم (انظر على سبيل المثال تمييز حقوق رقم 2005/571 وتمييز حقوق رقم 1999/54)، مما يتعين رد هذه الأسباب.⁽¹⁾

المطلب الثاني

تقادم دعوى المسؤولية وفقاً للاتفاقيات الدولية غير المصادق عليها من قبل المملكة الاردنية الهاشمية.

الفرع الأول: التقادم في معاهدة بروكسل 1924.

بالنظر الى معاهدة بروكسل 1924 يتضح لنا أن مدة التقادم في الدعاوى الناشئة عن هلاك أو تلف البضائع هي سنة واحدة من تسليم البضاعة، كما أجازت الاتفاق على تمديد المدة دون أن تحدد مدة التمديد.

ووجدت الباحثة ان المشرع الاردني على الرغم من عدم مصادقته على اتفاقية بروكسل الا انه يمكن القول ان المشرع الأردني تأثر بهذه الاتفاقية عند تنظيم احكام قانون التجارة البحرية الاردني وقد يعود ذلك الى ان اتفاقية بروكسل كانت اسبق بالوجود من قانون التجارة البحرية الاردني فقد يكون المشرع قد استأنس بها لوضع بعض القواعد الخاصة بالنقل البحري تماشياً مع

(1) قرار محكمة تمييز حقوق الحكم 3726 لسنة 2013 تاريخ 2014/2/16 منشور قسطاس

طبيعة هذا العقد من كونه عابر للقارات فحتى يكون القانون الاردني يتماشى مع القواعد الدولية للتسهيل على اطراف النزاع وعلى القضاء في حال كان احد اطراف النزاع جهة غير أردنية او كان الاخلال بالعقد خارج الاردن او كان تنفيذ العقد بالأردن.

الفرع الثاني- التقادم وفق أحكام اتفاقية روتردام.

نصت المادة 62 من اتفاقية روتردام على عدم جواز إقامة إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان، يبدأ سريانها من اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع.

حيث يتضح من هذا النص ان اتفاقية روتردام تتفق وما جاء باتفاقية هامبورغ من حيث مدة تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري ولكن تختلف عنها ببدء احتساب هذه المدة حيث يبدأ احتساب المدة حسب اتفاقية روتردام من اليوم نفسه الذي سلمت به البضائع من قبل الناقل في حين ان بدء احتساب المدة حسب اتفاقية هامبورغ يبدأ من اليوم التالي وليس من نفس اليوم.

الخاتمة

بعد ان انتهت الباحثة من الدراسة ومعالجة الموضوع وفقا لقانون التجارة البحرية الاردني ووفقا للاتفاقيات الدولية ذات العلاقة والوقوف على موقف القضاء الاردني فقد توصلت الباحثة بنهاية هذه الدراسة الى نتائج وتوصيات متعددة وهي كالآتي:-

النتائج

أولا - على الرغم من ان المملكة الاردنية الهاشمية صادقت على اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) الا ان بعض احكام قانون التجارة البحري الاردني قد جاء متأثرا باتفاقية بروكسل كونها اسبق بالوجود من قانون التجارة البحرية الاردني وكأن المشرع الاردني قد استأنس بهذه الاتفاقية لغايات تنظيم احكام عقد النقل البحري والتزامات اطرافه وذلك لتوحيد قواعد القانون الداخلي وانسجامها مع ما هو متبع دوليا نظرا لطبيعة عقد النقل البحري فكما تم ذكره سابقا انه عابر للقارات.

ثانيا-بين المشرع الاردني التزامات الناقل البحري في المادة 212 من قانون التجارة البحرية الاردني بان الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر بأن يعد السفينة أعدادا حسنا لتكون صالحة للملاحة وأن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة وأن ينظف ويحسن حالة الانابر (العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع.

ثالثا- بينت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الاردني حالات قيام مسؤولية الناقل البحري حيث يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار وجعل من هذه المسؤولية مسؤولية مفترضة ولكنها قابلة لاثبات العكس بحالات تم ذكرها على وجه التحديد وهي حالات تم ذكرها على وجه الحصر .

رابعاً- لم يعالج المشرع الاردني مسألة التأخير كحالة من حالات قيام مسؤولية الناقل البحري على الرغم من النص على هذه الحالة في اتفاقية هامبورغ والتي صادق عليها الاردن.

خامساً- لم تكن القواعد المنظمة لأحكام عقد النقل البحري في القانون الاردني كافية من حيث شمولها لكافة الحالات التي تبين مسؤولية الناقل البحري وفقا لما هو وارد بالاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الاردن.

سادساً- وجود اختلاف لم يعمل المشرع الوطني على توحيدده وفقا لما جاء بالاتفاقيات الدولية المصادق عليها في بعض احكام دعوى المسؤولية ومنها تقادم دعوى المسؤولية حيث ورد في التشريع الوطني ان مدة التقادم لدعوى المسؤولية هي سنة واحدة في حين ان اتفاقية هامبورغ نصت على ان مدة تقادم دعوى المسؤولية هي سنتان، كذلك الحال فيما يتعلق بالاختصاص القضائي حيث ورد بقانون التجارة البحرية في المادة 215/ب ع من هذا القانون على اعتبار كل شرط او اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الاردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن او النقل البحري باطلا في حين ان المادة 5/21 من اتفاقية هامبورغ نصت على امكانية نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل اليه الاطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري .

سابعاً- خصص المشرع الاردني غرفة قضائية لدى محكمة البداية وسميت الغرفة الاقتصادية بموجب قانون تشكيل المحاكم النظامية وتعديلاته رقم (17 لسنة 2001) والذي بموجبه تم إنشاء غرفة اقتصادية لدى محكمة بداية حقوق عمان أو أكثر للنظر في الدعاوى المتعلقة بالتجارة البحرية والتأمين البحري المستندة الى قانون التجارة البحرية والتي يدخل ضمن اختصاصها النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري ودعوى المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري والتي تزيد قيمتها عن مبلغ 10 الاف دينار.

ثامنا- عند وجود تعارض بين أحكام دعوى المسؤولية في قانون التجارة البحرية الاردني وبين اتفاقية هامبورغ فإن القضاء الاردني قد استقر على تطبيق احكام اتفاقية هامبورغ كون الاتفاقية وبعد مصادقة المملكة الاردنية عليها تصبح بمرتبة أعلى من مرتبة القانون المحلي وهي واجبة التطبيق.

تاسعا - استقر الاجتهاد القضائي على انه يترتب على عائق الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل العناية ويمتد التزامه الى حين تسليم الفعلي للبضاعة للمرسل اليه.

التوصيات

أولاً-يتوجب على المشرع الأردني وبعد مصادقته على اتفاقية هامبورغ اجراء تعديل على نصوص التجارة البحرية الاردني بما ينسجم مع نصوص واحكام تلك الاتفاقية وذلك لتسهيل العمل لدى المحاكم والقضاء وتوحيد الاجتهاد القضائي ومنعا من تضارب الأحكاموخصوصا بما يتعلق بمدة تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري لتصبح سنتان كما هو الحال باتفاقية هامبورغ وليس سنة واحدة.

ثانياً- من الافضل على المشرع حذف نص المادة 215/ب من قانون التجارة البحرية الذي ينص:-
 ((على الرغم مما ورد في اي قانون اخر يعتبر باطلاً كل شرط او اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الاردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن او النقل البحري)) فمن الافضل اعطاء اطراف عقد النقل البحري امكانية الاتفاق على تحديد المحكمة المختصة سواء محليا او دوليا وذلك للتسهيل على اطراف النزاع وضمانا لمصالحهم والتخفيف من نفقات التقاضي والانتقال خصوصا اذا كان احد اطراف النزاع غير اردني وغير موجود في الاردن ولا يوجد له مال يمكن التنفيذ عليه في الاردن في حال احتصل اي طرف على حكم لمصلحته ورجب بتنفيذ الحكم .

كما ان اعطاء اطراف عقد النقل البحري امكانية تحديد قضاء غير اردني للنظر بالنزاع يخفف العبء على المحاكم الأردنية التي اصبحت تزرخ بالدعاوي والقضايا والنزاعات.

ثالثاً- تقليل حالات اعفاء الناقل البحري الواردة بقانون التجارة البحرية الاردني خصوصا المتعلقة بأخطاء الملاحة التي تعزى للربان على غرار اتفاقية هامبورغ وروتterdam حيث يتوجب على الناقل ان يختار الطاقم الملاحي الكفو وبيذل العناية الكافية ويتوخى الحذر لرحلة

بحرية امنية وسليمة وعلى قدر من المهنية التي تضمن وصول البضائع سليمة لميناء التفريغ.

رابعاً- زيادة مسؤولية الناقل البحري فيما يخص صلاحية السفينة عند بدء السفر لتصبح مسؤوليته شاملة وتمتد حتى نهاية الرحلة البحرية وتفريغ الحمولة حيث يتوجب على الناقل الوقوف كل فترة عند اقرب ميناء اثناء الرحلة لتفقد السفينة وجاهزيتها واجراء صيانة لها والتأكد منها لضمان عدم وجود اي خلل قد يظهر لاحقا اثناء الرحلة البحرية.

خامساً- ضرورة معالجة المشرع الاردني لحالة الهلاك الحكمي للبضائع في حالة مرور مدة معينة لتسليم البضائع خلالها وعلى خلاف ذلك تعتبر البضائع بحكم الهالكة حكما حيث خلى قانون التجارة البحرية الاردني من النص على هذه الحالة.

سادساً- في حالة الاعفاء من المسؤولية الواردة بالمادة 217 من قانون التجارة البحرية عندما سمح المشرع للناقل بإلقاء البضائع الخطرة دون تحمل المسؤولية وذلك لحماية الارواح في الحالات المذكورة وهو أمر منطقي ومقبول ولكن السماح له بإلقاء البضائع في البحر في الحالة التي تصبح فيها هذه البضائع تشكل خطرا فعليا على السفينة وعلى الممتلكات على الرغم من معرفة الناقل مسبقا بنوعية هذه البضائع وطبيعتها فكان من باب أولى على المشرع ان يرتب التزاما على الناقل بتجهيز السفينة وعنابرها بما يتلائم مع طبيعة البضائع الخطرة والا يتحمل المسؤولية كاملة في حالة معرفته مسبقا لطبيعة هذه البضائع لأنه من غير المنطقي ان لا يتحمل الناقل او حتى الشاحن الاضرار التي قد تلحق البيئة البحرية من التلوث نتيجة إلقاء البضائع الخطرة في عرض البحر كون أن إلقاء مواد كيميائية او ما شابه ذلك يؤدي إلى أضرار كبيرة بالبيئة البحرية بشكل عام.

قائمة المصادر والمراجع

- أبن منظور، محمد بن مكرم بن علي، لسان العرب، دار صادر، بيروت، المجلد 3
- حمدي، محمد كمال، (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية/ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- رضوان، فايز نعيم، (1986)، القانون البحري، دار الفكر العربي.
- الزيات، احمد حسن، المعجم الوسيط، الجزء الاول، الطبعة الثانية، المكتبة الاسلامية للطباعة والنشر والتوزيع.
- السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، منشور الحلبي الحقوقية.
- الشرقاوي، محمود سمير، (1987)، القانون البحري، دار النهضة القاهرة
- الشرقاوي، محمود سمير، قانون التجاري الليبي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- طه، مصطفى كمال، (د.ت)، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية
- العريني، محمد فريد والفقهي، محمد السيد (2003)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية / بيروت.
- العطير، عبد القادر (1999)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان - طبعة أولى.
- عوض، علي جمال الدين، (1987)، القانون البحري، دار النهضة القاهرة .
- فرعون، هشام، (1995)، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق.
- قايد، محمد بهجت، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة.
- كوماني، لطيف جبر، (د.ت)، القانون البحري، الطبعة الثانية، الاصدار الثالث، دار الثقافة للنشر.
- الكيلاني، أمال أحمد، (2001)، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، طنطا، القاهرة.

- مقدادي، عادل، (2011)، القانون البحري، دار الثقافة.
- موسى، طالب حسن، (2011)، الاوراق التجارية والعمليات المصرفية، الطبعة الاولى، دار الثقافة.
- موسى، طالب حسن، (د.ت)، القانون البحري (السفينة- اشخاص الملاحة-النقل البحري- البيوع البحرية-الحوادث البحرية- التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر .
- الناهي، صلاح الدين(1982)، الوجيه في مبادئ القانون البحري ، الطبعة الأولى

الرسائل الجامعية والابحاث المنشورة

- الواحد، رشيد، (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري.
- أمينة، دريسي، ، اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الاضرار الحاصلة نتيجة العيب الخفي للسفينة، بحث منشور بمجلة الفقه والقانون، العدد السادس، ابريل.

القوانين والاتفاقيات

- قانون اصول المحاكمات المدنية وتعديلاته رقم 24 الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 3545 بتاريخ 02/04/1988 على الصفحة 735.
- قانون التجارة البحرية الاردني رقم 12 لسنة 1972.
- قانون تشكيل المحاكم النظامية وتعديلاته رقم (17 لسنة 2001).
- اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً لسنة 2008 منشور في موقع <https://uncitral.un.org/>
- اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978
- اتفاقية بروكسل لسنة 1924.
- اتفاقية روتردام لسنة 2008
- تعليمات مزاولة اعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري في المملكة الاردنية الهاشمية وتعديلاتها المنشور في الجريدة الرسمية العدد 4635 صفحة رقم 6711 تاريخ 2003/12/16 منشور قسطاس.

قرارات محكمة التمييز الأردنية.

- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **1730** لسنة 2017 تاريخ 2017/6/21، تاريخ الزيارة 2022/9/1
- محكمة التمييز الحكم رقم **1350** لسنة 2019 تاريخ 2019/7/24 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11
- محكمة التمييز الحكم رقم **787** لسنة 2018 تاريخ 2018/3/19، منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11
- محكمة التمييز الحكم رقم **523** لسنة 1991 تاريخ 1991/11/23 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **407** لسنة 2009 تاريخ 2009/2/19 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم **369** لسنة 1987 تاريخ 1987/1/1 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **2042** لسنة 2019 تاريخ 2019/4/30 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **3726** لسنة 2013 تاريخ 2014/2/16 منشور قسطاس
- حكم محكمة التمييز رقم **2014/33** تاريخ 2014/6/19 هيئة خماسية ، منشورات قسطاس.
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **11696** لسنة 2021 تاريخ 2021/12/23، منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **1380** لسنة 2010 تاريخ 2011/8/3 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **1334** لسنة 2022 تاريخ 2022/7/26 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/8.
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **8377** لسنة 2019 تاريخ 2020/2/5 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/26.

- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **3495** لسنة 2015 تاريخ 2019/3/8 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/26.
- محكمة استئناف عمان الحكم رقم **8830** لسنة 2021 تاريخ 2021/11/8 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **1340** لسنة 2003 تاريخ 2003/6/29 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق الحكم رقم **968** لسنة 2018 تاريخ 2018/3/12 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم **2256** لسنة 2021 تاريخ 2021/8/29 منشور قسطاس
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم **4294** لسنة 2020 تاريخ 2020/12/31
- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **3908** لسنة 2017 تاريخ 2017 /12/26، منشور قسطاس
- قرارا محكمة التمييز الموقرة رقم **1992/1162** منشور قسطاس
- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **3936** لسنة 2021 تاريخ 2021/9/3 تاريخ الزيارة 2022/10/22
- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **113** لسنة 2022 تاريخ 2022/2/24 تاريخ الزيارة 2022/10/22
- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **199** لسنة 2013 تاريخ 2013/5/14 منشور قسطاس.
- قرار محكمة التمييز رقم **128** لسنة 1985 تاريخ 1985/6/22 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.
- قرار محكمة التمييز رقم **754** لسنة 1988 تاريخ 1989/2/2 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.
- قرار محكمة التمييز رقم **742** لسنة 2021 تاريخ 2021/7/22 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.
- قرار محكمة التمييز الموقرة رقم **4080** لسنة 2008 تاريخ 2009/11/19 تاريخ الزيارة 2022/11/8

- قرار محكمة التمييز الموقرة قم **86** لسنة 2016 تاريخ 2015/2/24 تاريخ الزيارة 2022/10/22
- قرار محكمة التمييز رقم **2708** لسنة 2010 تاريخ 2011/4/11 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/10/10.
- قرار محكمة التمييز الحكم رقم **6** لسنة 1978 تاريخ 1978/11/1 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
- قرار محكمة التمييز الحكم رقم **8316** لسنة 2019 تاريخ 2019/2/6 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
- قرار محكمة التمييز الحكم رقم **6102** لسنة 2018 تاريخ 2018/9/27 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.
- قرار محكمة استئناف عمان الحكم رقم **8982** لسنة 2021 تاريخ 2022/3/28 منشور قسطاس تاريخ الزيارة 2022/9/11.